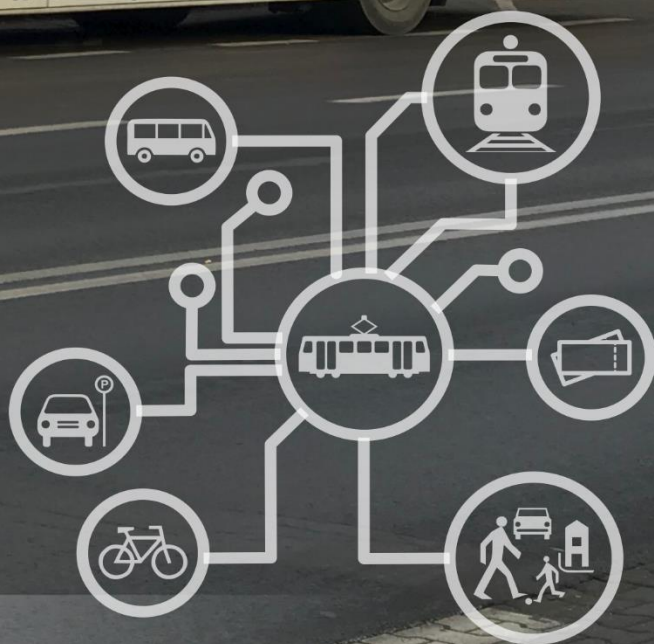


Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemyśla na lata 2021 - 2030



Spis treści

1	Cele i wizja rozwoju transportu publicznego.....	7
1.1	Cel opracowania.....	7
1.2	Zakres Planu	7
1.3	Definicje i określenia	9
2	Zagospodarowanie przestrzenne miasta	13
2.1	Struktura przestrzenna miasta.....	13
2.2	Kierunki zagospodarowania przestrzennego	18
2.3	Uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej	24
2.3.1	Zanieczyszczenie powietrza.....	24
2.3.2	Zanieczyszczenie wód.....	25
2.3.3	Stan gleb	26
2.3.4	Hałas	26
2.3.5	Ochrona gruntów leśnych.....	26
2.3.6	Opieka konserwatorska.....	27
2.4	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi.....	28
2.4.1	Spójność Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Przemysła z dokumentami strategicznymi.....	28
2.4.2	Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030	29
2.4.3	Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020 /aktualizacja przyjęta w 2013 r. Uchwałą Nr 121 Rady Ministrów)	30
2.4.4	Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020/zmieniony 20 stycznia 2021r. uchwałą Nr 246/4846/21./	31
2.4.5	Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku	32
2.4.6	Ustalenia krajowego planu transportowego	33
2.4.7	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego	34
2.4.8	Strategia rozwoju elektromobilności Miasta Przemysła.....	35
3	Charakterystyka społeczno - gospodarcza.....	37
4	Sieć komunikacyjna.....	41
4.1	Komunikacja miejska w Przemysłu	41
4.2	Charakterystyka obecnego operatora	48

4.2.1	Podaż usług transportu drogowego i kolejowego na obszarze funkcjonowania przemyskiej komunikacji miejskiej	52
4.2.2	Analiza zasięgu sieci komunikacji miejskiej.....	59
4.3	Infrastruktura drogowa	61
4.4	Infrastruktura przystankowa.....	63
5	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	64
5.1	Ocena potrzeb przewozowych.....	64
5.1.1	Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ	70
5.2	Najważniejsze generatory ruchu	71
5.3	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu.....	77
6	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	79
6.1	Źródła finansowania i formy finansowania.....	79
7	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym.....	81
7.1	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową.....	83
7.2	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	87
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	88
8.1	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,	88
8.2	Gwarantowana dostępność czasowa komunikacji miejskiej	89
8.3	Potrzeba zapewnienia ochrony środowiska naturalnego.....	93
8.4	Potrzeba zapewnienia dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.....	94
8.5	Potrzeba zapewnienia standardów technicznych.....	95
8.6	Potrzeba zapewnienia standardu systemu pobierania opłat za bilety.....	96
8.7	Potrzeba zapewnienia dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.....	97
9	Zasady organizacji rynku przewozów.....	98
9.1	Realizacja funkcji organizatorskich.....	98
9.2	Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	99

9.3	Projektowanie rozkładów jazdy	100
10	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów	104
11	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	107
11.1	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	107
11.2	Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej	111
11.3	Zwiększenie dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej	113
11.4	Elektryfikacja komunikacji miejskiej	117
12	Monitoring i ewaluacja Planu	119
13	Akty prawne przytoczone w opracowaniu	123
14	Spis rysunków	125
15	Spis tabel	127

Wprowadzenie

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego jest jednym z dokumentów planistycznych wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego. Zawiera zestaw działań mających na celu długotrwały i zrównoważony rozwój transportu publicznego.

Celem opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego jest wyznaczenie priorytetów oraz ustalenie zasad realizacji założeń polityki transportowej, dla stworzenia sprawnego systemu transportowego. Zakres Planu Transportowego jest zgodny z art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego Transportu zbiorowego.

Gmina Miejska Przemysł prowadzi politykę transportową poprzez dostępne instrumenty prawne oraz sposób zarządzania rozwojem i funkcjonowaniem systemu transportowego. Istotną częścią tych działań jest polityka inwestycyjna, nastawiona na wykorzystanie środków własnych i zewnętrznych, w tym przede wszystkim funduszy Unii Europejskiej. Ponadto instrumentem wdrażania deklarowanej polityki jest system zarządzania transportem, przy czym w zakresie transportu publicznego polega to na rozdzieleniu funkcji Organizatora i Operatora publicznego transportu publicznego.

Aktualizacja dokumentu wynika przede wszystkim z konieczności potrzeby weryfikacji i zmian w zakresie planowanych projektów inwestycyjnych dotyczących rozwoju transportu publicznego. Wiele z projektów zostało już zrealizowanych, pojawiły się nowe koncepcje rozwojowe usprawniające funkcjonowanie systemu transportu publicznego na terenie Gminy Miejskiej Przemysł. Planowane działania stanowią dobrą bazę wyjściową do zmian koniecznych dla zrównoważonego rozwoju Miasta Przemysła. Analiza planowanych inwestycji, wskazuje na możliwości przeznaczenia części własnych środków oraz pozyskania środków zewnętrznych w celu dokonania zasadniczych zmian i poprawy sytuacji transportu publicznego.

Okres planowania aktualizacji ustala się na lata 2021-2030. Zasadność przyjętego okresu wynika z dążenia do zharmonizowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemysła z innymi ważnymi planami strategicznymi dla rozwoju Gminy Miejskiej Przemysł.

Planowane zadania inwestycyjne będą zarządzane i wdrażane przez Gminę Miejską Przemysł oraz Operatora publicznego transportu zbiorowego – Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu. Doświadczenie i struktura organizacyjna wskazanych instytucji są adekwatne do planowanych projektów.

Podstawę opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030 stanowiły:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła /przyjęte Uchwałą Nr 68/2017 Rady Miejskiej w Przemysłu z dnia 25maja 2017 r./,
- Strategia Sukcesu Miasta Przemysła na lata 2014-2024 /Załącznik nr 2 do Uchwały Nr 27/2014 Rady Miejskiej w Przemysłu z dnia 6marca 2014r./,

- Strategia Rozwoju Elektromobilności Miasta Przemysła / przyjęte Uchwałą Nr 39/2020 Rady Miejskiej w Przemysłu z dnia 25 maja 2020 r./,
- Lokalny program rewitalizacji miasta Przemysła na lata 2016-2023 /Załącznik do Uchwały 128/2018 Rady Miejskiej w Przemysłu z dnia 21 sierpnia 2018 r./
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego,
- Stan środowiska województwa podkarpackiego na obszarze przygranicznym z Ukrainą w 2017 roku” WIOŚ Rzeszów.
- Uchwała nr XIV/248/15 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 26 października 2015 r. w sprawie zmiany Uchwały Nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „ Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”,
- Uchwała nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „ Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Przemysła na lata 2018-2021 z uwzględnieniem perspektywy do 2025 r.
- Państwowy Rejestr zabytków (księga A dla zabytków nieruchomości) ostatnia aktualizacja 29 stycznia 2021r.,
- dane przekazane przez Urząd Miejski w Przemysłu,
- sprawozdania z Działalności MZK Sp. z o.o. w Przemysłu za 2019 r.,
- Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.
- Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu,
- Bank Danych Lokalnych, GUS.

1 Cele i wizja rozwoju transportu publicznego

1.1 Cel opracowania

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Przemysła w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, są m.in.:

- dostosowanie usług przewozowych do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integracja systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcja zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządów, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług transportu publicznego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju.

Dokument został poddany pod konsultacje społeczne, które przeprowadzono w dniach 23.07.2021 r. – 12.08.2021 r. Plan, po uchwaleniu przez Radę Miejską Przemysła, stanowić będzie akt prawa miejscowego.

1.2 Zakres Planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przygotowuje gmina, licząca co najmniej 50 000 mieszkańców — w sferze linii komunikacyjnej bądź sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, jak również gmina, której przydzielono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, które razem liczą co najmniej 80 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

Miasto Przemysła jest gminą, której gminy sąsiednie – Przemysła, Krasiczyn oraz Żurawica – porozumieniami międzygminnymi powierzyły zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego, dotyczące zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powyższych gmin. Gmina Miejska Przemysła zapewnia warunki organizacyjne oraz techniczne świadczenia usług publicznego transportu

¹Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

zbiorowego, które wykonuje w ramach swojego podmiotu wewnętrznego –Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Przemysłu.



Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym: Miasto Przemysł na tle Polski i sąsiednich gmin²

Źródło: opracowanie własne

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren Miasta Przemysł a przedmiotowo³:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,

²[http://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Dolnoslaskie_\(EE,E_NN,N\).png](http://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Dolnoslaskie_(EE,E_NN,N).png).

³Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1371 z późn. zm.), art. 12.

- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego (na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) obszaru objętego planem,
- jego sytuację społeczno-gospodarczą,
- stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- rentowność linii komunikacyjnych.

Ogół zagadnień przedstawionych w Planie wykazują obecną sytuację Przemysła, charakterystykę funkcjonującego tam systemu transportowego wraz z jego towarzyszącą infrastrukturą oraz popyt na usługi przewozowe wraz z preferencjami pasażerów.

Na podstawie powyższej diagnozy wykreowano standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie transportu publicznego. Zaprezentowano propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Przemysłu, mających za zadanie poprawić jakość usług przewozowych.

1.3 Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁴,
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu

⁴Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 3

zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze⁵,

- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej⁶,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego⁷.
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo – gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁸,
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁹,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie¹⁰,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast,
 - miast i gmin sąsiadujących,
 - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie¹¹,

⁵Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 12

⁶Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14

⁷Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 26

⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2021, poz. 1371 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

⁹Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 10a

¹⁰Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹¹Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 4

- **operator publicznego transportu zbiorowego** – 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 umowie¹²,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007¹³,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami¹⁴,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów¹⁵, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **praca eksploatacyjna** – liczba wykonywanych wozokilometrów przez środki transportu,
- **prędkość eksploatacyjna** – przeciętna prędkość z uwzględnieniem czasu postoju na przystankach pośrednich i długości przerw między kursowych,
- **prędkość komunikacyjna** – przeciętna prędkość z uwzględnieniem czasu postoju na przystankach pośrednich,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹⁶,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego

¹²Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 8

¹³Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 9

¹⁴ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

¹⁵ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

¹⁶Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 11

transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁷,

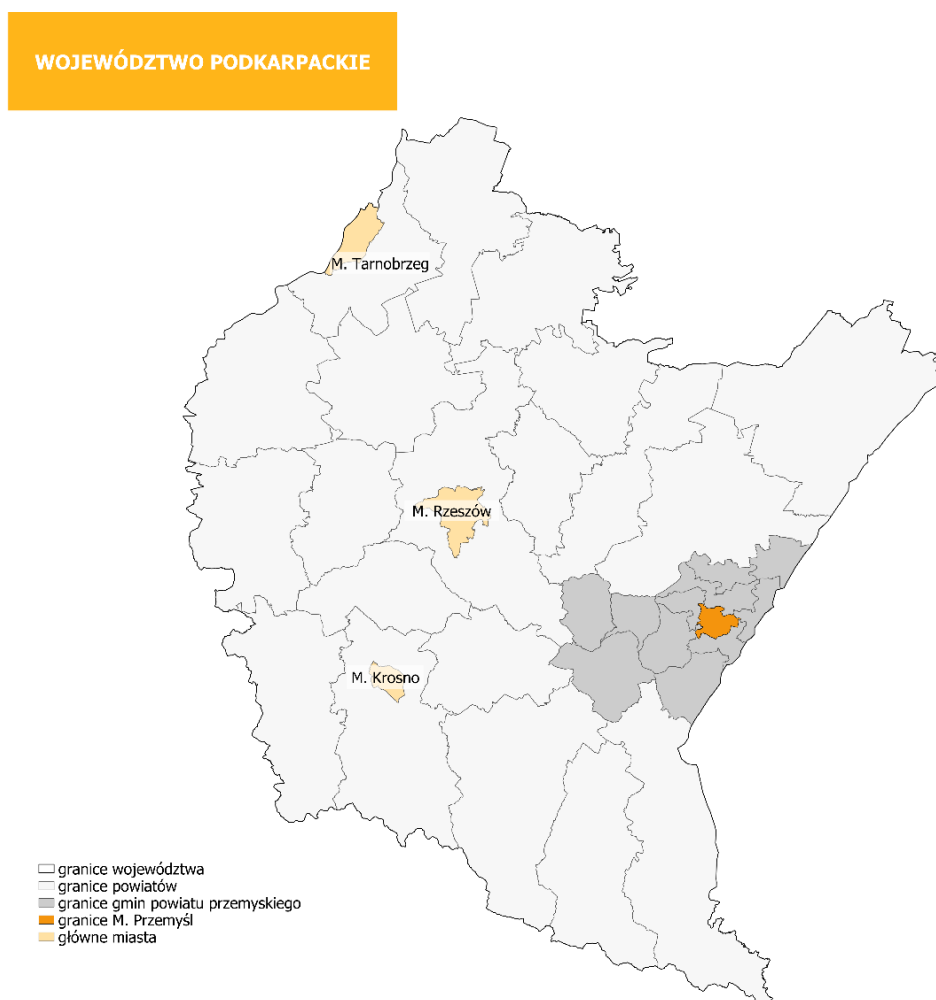
¹⁷*Ibid.* art. 4 ust. 1 pkt 24

2 Zagospodarowanie przestrzenne miasta

2.1 Struktura przestrzenna miasta

Miasto Przemyśl położone jest we wschodniej części województwa podkarpackiego, w odległości ok. 78 km na południowy wschód od Rzeszowa i 12 km na zachód od granicy państwowej z Ukrainą i u wrót Bieszczad. Jest miastem na prawach powiatu.

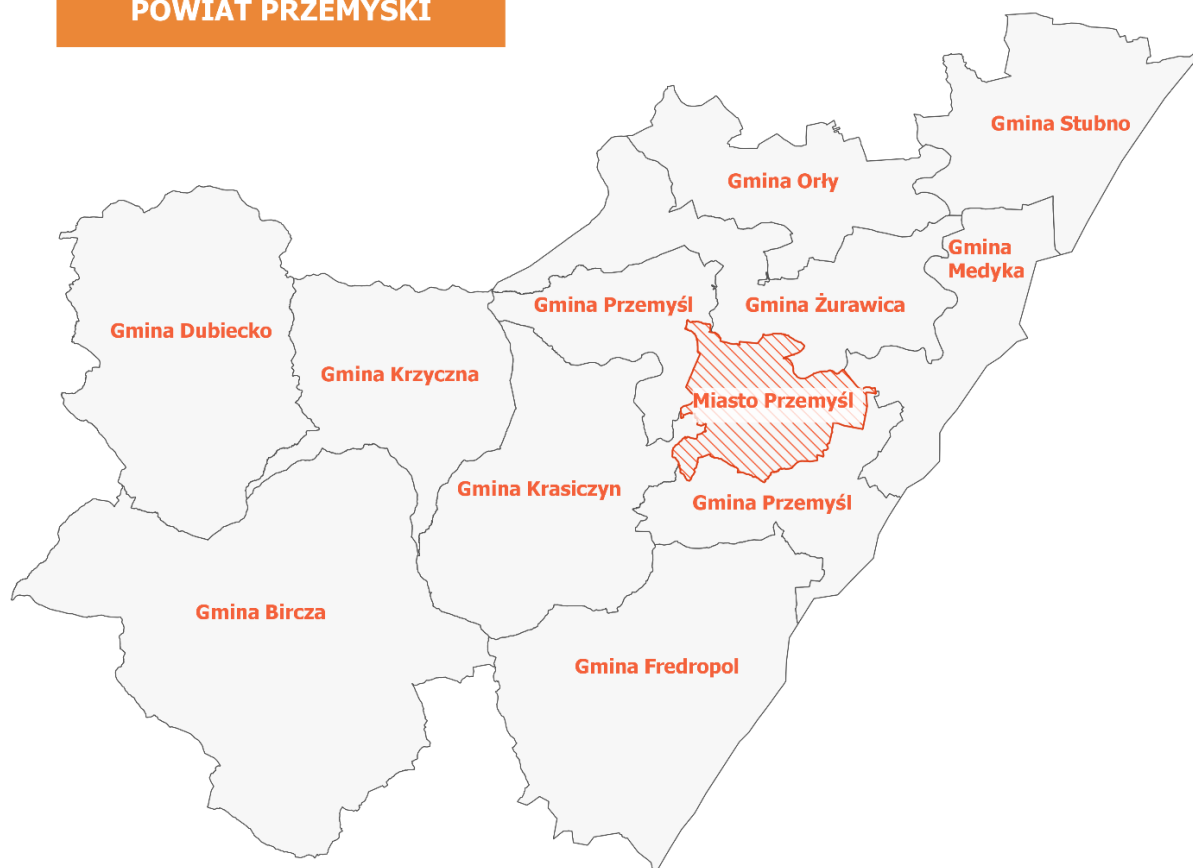
Przemyśl - obecnie regionalny ośrodek rozwoju, należy do miast, które swoją historię i rozwój zawdzięczają położeniu geograficznemu. Decyduje to o wiodących funkcjach Przemyśla: jako centrum handlowego, ważnego węzła komunikacyjnego i ośrodka kulturalno-naukowo-turystycznego o znacznym nasyceniu obiektami i zespołami zabytkowymi. W perspektywie może się stać jednym z ważniejszych ośrodków o znaczeniu międzynarodowym dla obsługi polsko-ukraińskiego obszaru transgranicznego.



Rys. 2.1. Miasto Przemyśl na tle województwa

Źródło: Opracowanie własne

POWIAT PRZEMYSKI



Rys. 2.2 Mapa powiatu przemyskiego - granice gmin

Źródło: Opracowanie własne

Miasto Przemysł zostało podzielone na Jednostki Przestrzenne, pełniące specyficzne funkcje w strukturze miasta, dla których przyjęto odrębne kierunki zagospodarowania przestrzennego. Są to:

- **Jednostka Przestrzenna „I. - Stare Miasto”** obejmująca historyczne centrum miasta, z przeznaczeniem na centrum administracyjno-usługowe o znaczeniu regionalnym i lokalnym z funkcją mieszkaniową o wysokim standardzie.
- **Jednostka Przestrzenna „II. - Śródmieście”** obejmująca obszary miasta XIX-wiecznego i z początków XX wieku po obydwu stronach Sanu, z przeznaczeniem na obszar uzupełniający centrum administracyjno-usługowe z dominującą funkcją mieszkaniową i obsługą komunikacyjną Starego Miasta, głównie o charakterze mieszkalno-usługowym.
- **Jednostka Przestrzenna „III. - Ogólnomiejska”** obejmująca pozostałą część miasta w granicach administracyjnych z przeznaczeniem na pozostałe funkcje miejskie.

W Jednostce Przestrzennej – Stare Miasto – wyznaczone zostały mniejsze jednostki - „kwartały” ułatwiające określenie w nich kierunków zagospodarowania i użytkowania terenów. Są to:

kwartał I.1. Stare Miasto: obejmujący historyczne centrum miasta z Rynkiem miejskim i lokalnym układem ulic,

kwartał I.2. Zamek: obejmujący Wzgórze Zamkowe z Zamkiem Kazimierzowskim,

kwartał I.3. Miasto XIX i XX: obejmujący zabudowę XIX/XX wieczną w rejonie Placu Na Bramie i Dworca Kolejowego do Sanu, wzdłuż ulic: Mickiewicza, Dorskiego, Słowackiego – do ul. Leszczyńskiego,

kwartał I.4. Podzamcze: obejmujący zespół zabudowy willowej i wielorodzinnej od wzgórza zamkowego na północny – zachód do ul. Wybrzeże Piłsudskiego,

kwartał I.5. Park Miejski: obejmujący Park im. Jordana od ul. Św. Królowej Jadwigi, Parkowej i Jagiełły do szaniców fortecznych i Fortu XVIc Trzy Krzyże,

kwartał I.6. Zasanie XIX/XX: obejmujący zabudowę miejską XVII – XX wieczną w rejonie Placu Konstytucji i ul. 3-go Maja na północ do kompleksu koszar po nasyp linii kolejowej w kierunku wschodnim, zabudowę na zachód wzdłuż Sanu do klasztoru SS. Felicjanek i do ul. Grunwaldzkiej,

kwartał I.7. Koszary: obejmujący zespoły koszar w rejonie ulic: Okrzei i Zawiszy Czarnego oraz 3-go Maja i 29-go Listopada,

kwartał I.8. A – F: obejmujący zespoły klasztorne na terenie Starego Miasta.

I.8. – A zespół klasztorny o.o. Reformatów,

I.8. – B zespół klasztorny s.s. Karmelitanek,

I.8. – C zespół klasztorny s.s. Benedyktynek,

I.8. – D zespół klasztorny o.o. Bazylianów,

I.8. – E zespół klasztorny o.o. Salezjanów,

I.8. – F zespół klasztorny s.s. Felicjanek.

W Jednostce Przestrzennej II wyznaczone zostały cztery podstrefy o różnych dominujących funkcjach i zawierające w sobie „dzielnice” tworzące mniejsze, lecz wyodrębnione zespoły urbanistyczne:

II.1. północno-zachodnią, w której poza charakterem wielofunkcyjnym dominuje funkcja intensywnego mieszkalnictwa zorganizowanego w formie osiedlowej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej oraz terenami zieleni dla rekreacji.

II.2. północno- wschodnią, w której poza charakterem wielofunkcyjnym dominuje funkcja rozproszonego i mniej intensywnego mieszkalnictwa z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i jednorodziną oraz terenami zieleni dla rekreacji na stokach Winnej Góry z naturalnie ukształtowanymi jarami, rezerwatami przyrody.

II.3. południowo-zachodnią, w której poza charakterem wielofunkcyjnym związanym ze Starym Miastem dominuje funkcja mieszkaniowa jednorodzinna w osiedlach „Tatarskie” i „Wysokie Góry” oraz zabudowa mieszkalno-usługowa.

II.4. południowo-wschodnią, w której przeważa zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną a także zabudowa produkcyjno-magazynowo-składowa.

W Jednostce Przestrzennej III wyznaczone zostały strefy o specjalnym znaczeniu. W jednostce tej utrzymana jest delimitacja na 4 podstrefy o zidentyfikowanej funkcji wiodącej będącej kontynuacją czterech podstref Jednostki II. Śródmiejskiej. Są to:

III. 1. północno – zachodnia : obejmuje obszar zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej będący jaskrawym przykładem „dzikiej urbanizacji”. System dróg zbiorczych ogranicza się do odcinków ul. Wysockiego i Węgierskiej tworzących strefy wjazdowe do miasta, lecz prowadzące do przeciążonego układu komunikacyjnego centrum, bez możliwości przejazdu nieistniejącym układem obwodowym lub zbiorczym.

III. 2. północno-wschodnia : obejmuje obszar zawarty pomiędzy ulicami Krakowską, obwodnicą północno-wschodnią i magistralą kolejową znajdują się: zorganizowany zespół zabudowy jednorodzinnej „Budy”, kompleks usług medycznych Szpitala Wojewódzkiego z zespołem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz nieurbanizowane tereny rolne i ogrodnicze z rozproszoną zabudową zagrodową i podmiejską oraz ciepłownia miejska.

III. 3. południowo-zachodnia : obejmuje przeważająca ilość miejskich terenów zieleni otwartej i uporządkowanej, w tym prawnie chronione fragmenty Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego i Przemysko-Dynowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz terenów produkcji rolniczej i ogrodniczej,

III.4. południowo-wschodnia : obejmuje obszary rozwoju funkcji produkcyjnych przemysłowych i magazynowo-składowych, współtworząc między innymi, specjalną strefę ekonomiczną i tereny planowanych stref gospodarczych. Obszar ten sukcesywnie podlega procesom modernizacyjnym w zakresie infrastruktury technicznej, w tym drogowej, co uatrakcyjniło zaniedbany od lat obszar tzw. „dzielnicy przemysłowej” miasta.

Ponadto na obszarze miasta wyznaczono jednostki nadrzędne, których zasięg przestrzenny nie pokrywa się z wyznaczonymi jednostkami przestrzennymi I., II., III. Są to:

Park Sportowo – Rekreacyjny jest jednostką funkcjonalną obejmującą:

- część rzeki San od granicy zachodniej miasta do mostu im. Siwca

Rzeka San należy do jednego z najważniejszych elementów krajobrazu miasta i pełni:

- funkcję o znaczeniu europejskim jako element sieci Natura 2000 oraz jako korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym.
- funkcję o znaczeniu regionalnym
- funkcję o znaczeniu ponadlokalnym jako źródło zaopatrzenia w wodę miasta i gmin sąsiednich oraz jako trasa spływów turystycznych.
- funkcję o znaczeniu lokalnym jako główny korytarz przewietrzenia miasta oraz jako miejsce rekreacji, kąpielisko miejskie, akwen wędkarski.

Twierdza Przemysł jako Zespół fortyfikacji Cesarstwa Austro – Węgierskiego obejmujący głównie wewnętrzny pierścień Twierdzy tzw. Obwód Noyon, w gminach sąsiednich – pierścień zewnętrzny. Całość objęta działaniami rewaloryzacyjnymi w ramach Związku Gmin Fortecznych. Ze względu na unikalną wartość historyczną może stać się główną atrakcją turystyczną miasta i regionu.

Główny system transportowy miasta, do którego zalicza się:

a) System komunikacji drogowej:

- droga krajowa nr 28,
 - droga krajowa nr 77,
 - droga wojewódzka nr 884,
-

- droga wojewódzka nr 885,
- drogi miejskie o klasie technicznej co najmniej zbiorczej.

b) System komunikacji kolejowej:

- magistrała kolejowa E30 będąca elementem III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę,
- proponowana do reaktywacji nieczynna linia kolejowa 102.

Podstawowy system przyrodniczy (PSP) miasta, z przeznaczeniem na funkcje miejskie z dominacją ochrony walorów przyrodniczych, obejmujący:

- obszary prawnie chronione,
- lasy, parki, cmentarze,
- forty Twierdzy Przemysł,
- Dolinę rzeki San /50 m od koryta rzeki po obu stronach brzegu/ jako korytarz przewietrzania miasta,
- Dolinę rzeki Wiar /25 m od koryta rzeki po obu stronach brzegu/ jako korytarz ekologiczny o znaczeniu regionalnym.

Uzupełniający system przyrodniczy (USP), z przeznaczeniem na funkcje miejskie z uwzględnieniem walorów przyrodniczych, obejmujący:

- tereny rekreacji i wypoczynku,
- ogrody działkowe,
- tereny zainwestowane – głównie ekstensywnie,
- tereny w dolinie Sanu zagrożone powodzią nieprzeznaczone dla zabudowy.

System ochrony krajobrazu miasta, obejmujący walory lokalnego krajobrazu, w tym:

- charakterystyczne widoki z publicznych ciągów komunikacyjnych (pieszych, kołowych, kolejowych, wodnych) i punktów widokowych z uwzględnieniem widoków z rzeki San oraz z mostów,
- układy przestrzenne zabudowy miejskiej i dawnych wsi,
- rozległe panoramy miasta, widoczne z doliny Sanu i otaczających je wzgórz (dzielnicy Lipowica, Winnej Góry, panorama Starówki, wzgórze dzielnic Zielonka, Krzemieniec, Kruhel, Zniesienie).

Strefy ochrony konserwatorskiej, z przeznaczeniem na funkcje miejskie z dominacją wartości historycznych oraz ochrony i opieki nad zabytkami:

- strefa A – Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej, polegającej na ochronie pełnej struktury układu przestrzennego (tj. układu urbanistycznego wraz z zabytkowymi obiektami),
- strefa B – strefa pośredniej ochrony konserwatorskiej, polegającej na ochronie w zakresie zasadniczych elementów rozplanowania i skali zabudowy,
- strefa C – strefa ochrony krajobrazowej wyznaczona przez pierścień wewnętrznej linii fortyfikacji Twierdzy Przemysł.

Strefa Ochrona Krajobrazu Fortecznego „Twierdzy Przemysł”, z przeznaczeniem na funkcje usługowo-rekreacyjne z dominacją ochrony wartości historycznych oraz ochrony i opieki nad

zabytkami, obejmujący cały zespół obiektów i urządzeń Twierdzy, znajdujący się w jednostkach przestrzennych II. i III., m.in.

- nadanie rangi Pomnika Historii historycznemu układowi urbanistycznemu Przemysła wraz z Twierdzą Przemysł,
- wpis do rejestru zabytków całego zespołu Twierdzy Przemysł i objęcie go ochroną konserwatorską,
- utrzymanie unikatowego charakteru krajobrazu fortecznego na tle zieleni fortecznej, zachowanie spójność przestrzennej i historycznej założenia militarnego wraz z ukształtowaniem terenu oraz z zachowaniem elementów komunikacji fortecznej,
- zachowanie bądź odtworzenie połączeń widokowych pomiędzy obiektami fortecznymi (w obrębie wewnętrznego i zewnętrznego pierścienia Twierdzy Przemysł),
- ucztylnienie i podkreślenie skali założenia fortyfikacji usytuowanej po dwóch stronach rzeki San,
- podkreślenie pierścieniowego charakteru założenia,
- utrzymanie bądź w sytuacjach koniecznych wprowadzenie korekt stref ekspozycji obiektów fortecznych, zapewnienie dostępności publicznej do obiektów Twierdzy.

2.2 Kierunki zagospodarowania przestrzennego

Polityka przestrzenna miasta Przemysła opiera się na założeniu wzrostu znaczenia miasta jak i nowych funkcji miasta oraz otaczających go gmin, wykorzystujących warunki położenia przy granicy Unii Europejskiej i Polski oraz historyczne, wielokulturowe dziedzictwo sprzyjające kontaktom międzynarodowym.

W aktualizacji Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła tej problematyki dotyczą propozycje 3 priorytetów rozwoju:

- wielofunkcyjny rozwój Ziemi Przemyskiej z Przemysłem jako ponadregionalnym, wielofunkcyjnym ośrodkiem rozwoju w warunkach zrównoważonego rozwoju kraju,
- rozwój infrastruktury naukowej, technicznej i gospodarczej związanej z obsługą międzynarodowego ruchu tranzytowego, turystycznego oraz programów transgranicznych,
- ochrona walorów przyrodniczych, krajobrazowych i dziedzictwa wielokulturowego jako podstawy zachowania unikalnych wartości kulturowych i atrakcyjności turystycznej miasta przygranicznego.

Realizacja powyższych założeń wymaga podjęcia następujących działań kierunkowych:

- realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w zakresie:
 - struktury przestrzennej,
 - środowiska przyrodniczego i kulturowego,
 - komunikacji,
 - systemu infrastruktury technicznej: zaopatrzenia w wodę, gospodarki wodnej i ściekowej, ciepłownictwa, elektroenergetyki, gazownictwa, telekomunikacji i gospodarki odpadami,
 - infrastruktury społeczno-gospodarczej: oświaty, opieki zdrowotnej, opieki społecznej, turystyki i gospodarki.
- realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie:
 - struktury przestrzennej,

- środowiska przyrodniczego,
- komunikacji,
- dziedzictwa kulturowego,
- systemu infrastruktury technicznej: zaopatrzenia w wodę, gospodarki wodnej, gospodarki ściekowej, gospodarki odpadami, ciepłownictwa, elektroenergetyki, gazownictwa i telekomunikacji,
- infrastruktury społeczno-gospodarczej: oświaty, opieki zdrowotnej, opieki społecznej, sportu, rekreacji i gospodarki.

Wybrane kierunki zagospodarowania i użytkowania Jednostki Przestrzennej „I. - Stare Miasto”:

- zachowanie i restytucja historycznego układu urbanistycznego zespołu staromiejskiego, w tym siatki ulic i bloków zabudowy, w obrębie najstarszych struktur miasta,
- kształtowanie architektury i krajobrazu przestrzeni miejskiej środkami wyrazu dostosowanymi do skali i charakteru otoczenia,
- ograniczenia w ruchu samochodowym na rzecz ruchu pieszo-jezdnego i pieszego, rowerowego i pojazdów z napędem elektrycznym,
- dopuszczenie wszelkich działań przestrzennych mających podnosić atrakcyjność obszaru jako celu ruchu turystycznego i rejonu obsługi turystyki o znaczeniu ponadregionalnym, w ramach ograniczeń wynikających z przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Wybrane kierunki zagospodarowania i użytkowania Jednostki Przestrzennej „II. - Śródmieście”:

- preferencje dla przeznaczenia obszaru dla lokalizacji funkcji związanych z instytucjami o charakterze ponadregionalnym, regionalnym i ponadlokalnym, takich jak: dworzec PKP, parkingi turystyczne dla obsługi Starego Miasta i Śródmieścia, poczta, banki, usługi kulturalne, gastronomiczne, handlowe itp., które należy rozwijać w istniejących zasobach i na nowych, wolnych terenach,
- sukcesywna eliminacja ruchu ciężkich samochodów dostawczych i transportu ciężarowego,
- wprowadzenie ciągów pieszych, strefy pieszych dla zwiedzania miast, tras turystycznych np. dla pojazdów elektrycznych,
- kompleksowa modernizacja układu komunikacyjnego z systemem parkingowym, z uwzględnieniem komunikacji rowerowej z parkingami i urządzeniami obsługi ruchu rowerowego,
- sukcesywna zmiana sposobu użytkowania mieszkań na parterach kamienic na lokale usługowe wraz z umacnianiem się wiodącej funkcji miasta: obsługi turystycznej,
- tereny zwalniane ze specjalnego przeznaczenia /tereny kolejowe i wojskowe/ należy przeznaczyć na lokalizację brakujących funkcji, szczególnie dla budowy parkingów, dworca autobusowego i dla modernizacji układu komunikacyjnego (budowa parkingu wielopoziomowego lub systemu parkingów podziemnych).

Wybrane kierunki zagospodarowania i użytkowania Jednostki Przestrzennej „III. – Ogólnomiejska”:

- preferencje dla przeznaczenia obszaru jako rezerw rozwoju mieszkalnictwa oraz terenów inwestycyjnych, a także dla lokalizacji nowego cmentarza komunalnego (tereny podstrefy III.2. północno-wschodnia),

- realizacja zabezpieczeń przeciwpowodziowych, pozwalająca na zachowanie pozostałych funkcji jednostki,
- rozbudowa istniejącego układu drogowego o kolejną przeprawę mostową na Sanie i realizacja dróg z północy na południe oraz rozbudowa systemu dróg zbiorczych (w szczególności w zachodniej części podstrefy III.1.),
- wymagana kompleksowa modernizacja układu komunikacyjnego, a także rewitalizacja nieczynnej linii kolejowej Przemyśl - Malhowice - Krościenko - Użhorod, która po otwarciu przejścia granicznego może stać się motorem rozwojowym południowej części gminy Przemyśl,
- sukcesywna eliminacja ruchu ciężkich samochodów dostawczych i transportu ciężarowego,
- wprowadzenie ciągów pieszych, strefy pieszych dla zwiedzania miast, tras turystycznych np. dla pojazdów elektrycznych,
- rozwijanie funkcji turystycznej oraz usługowej związane z nowym przejściem granicznym z Ukrainą w Malhowicach oraz budową centrów handlowych "Cegielnia" i "Herburtów",
- sukcesywne zmiany dotyczące separacji i ochrony mieszkańców od uciążliwych funkcji przemysłowych.

Położenie miasta Przemyśla na głównym szlaku komunikacyjnym Polski południowej i przy granicy z Ukrainą jest najmocniejszym atutem w jego dalszym rozwoju. Decyduje to o wiodących funkcjach Przemyśla: jako centrum handlowego, ważnego węzła komunikacyjnego i ośrodka kulturalno-naukowego oraz turystycznego o znacznym nasyceniu obiektami i zespołami zabytkowymi.

W przypadku odsunięcia miasta od głównych szlaków komunikacyjnych lub obniżenia rangi istniejących tras drogowych czy kolejowych może przyczynić się do peryferyzacji miasta z uwagi na duże odległości od nowych centrów rozwoju gospodarczego. Aby nie dopuścić do peryferyzacji miasta, podjęto decyzje dotyczące konieczności budowy dróg obwodowych. Tempo rozwoju infrastruktury transportowej i jakość dróg stanowią priorytet do dalszego rozwoju miasta Przemyśl. System transportowy tworzy „III Korytarz Transportowy” (III TEN-T). Oparty na układzie komunikacyjnym, w skład, którego wchodzi: droga krajowa nr 4 (trasa międzynarodowa E-40), magistrała kolejowa E-30, sieć lotnisk o znaczeniu międzynarodowym i krajowym – w tym lotnisko w Jasionce, magistrała telekomunikacyjna oraz autostrada A-4. Z uwagi na rangę tych obwodnic jako tras prowadzących do przejścia granicznego i przewidywany wzrost obciążenia ruchem drogowym oraz stworzenie możliwości ich docelowego włączenia w system autostrad i dróg ekspresowych, proponowana jest realizacja obwodnicy po zachodniej stronie miasta z częściowym jej przebiegiem w granicach administracyjnych miasta. W kierunku południowym natomiast, śladem starego traktu komunikacyjnego, ulicą miejską, a dalej, poza granicami miasta, drogą wojewódzką, można dojechać do planowanego do odtworzenia przejścia granicznego Malhowice-Niżanowice. Z uwagi na potrzebę odciążenia ruchu drogowego na ul. Słowackiego i połączenia dróg prowadzących do przejść drogowych w Malhowicach i Medyce, wybudowano południową obwodnicę miasta. Jest to druga obwodnica miejska, która jako droga główna, łączy ulicę Słowackiego /na wysokości byłej cegielni /z ulicą Lwowską /w sąsiedztwie ulicy Sieleckiej/ i poprowadzi ruch z przejścia granicznego w Malhowicach z ominięciem historycznego centrum miasta.

Kolejnym zadaniem priorytetowym dla stworzenia szans rozwoju miasta jest rozbudowa parku sportowo-rekreacyjnego i wykonanie mostu na rzece San, z połączeniem ul. Grunwaldzkiej i Sanockiej w sąsiedztwie wyciągu krzeselkowego na Zniesienie, obsługującego stok

narciarski oraz tereny rekreacji na Kopcu Tatarskim i nad Sanem. Projektowana jest w tym celu zachodnia droga wewnętrzna, przebiegająca od ul. 3-go Maja, przez ul. Zawiszy Czarnego, osiedle Salezjańskie do skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Rzeczną oraz most na rzece San do ul. Sanockiej. Ten nowy układ komunikacyjny powinien umożliwić udostępnienie terenów rekreacji i sportu bez konieczności przejazdu przez centrum Starówki.

Ponadto w propozycjach kierunkowego rozwoju miasta i aglomeracji przemyskiej wskazane zostały odcinki dróg istniejących /powiatowych, gminnych/ łączących miasto z terenami gmin sąsiadujących, których udrożnienie umożliwiłoby udostępnienie terenów zabudowanych, graniczących z miastem i objazd głównych dróg /krajowych, wojewódzkich/, na które nakłada się ruch lokalny związany z obsługą mieszkańców oraz terenów miasta i podmiejskich.

Przemysł nabiera szczególnego znaczenia jako ważny ośrodek rozwoju, gdy ocenia się go w aspekcie położenia geograficznego oraz w kategoriach zmian i wzrostu jego znaczenia w wielu dziedzinach. Położenie w pobliżu granicy z Ukrainą, stanowiącej również granicę Unii Europejskiej stanowi najważniejsze uwarunkowanie dla rozwoju funkcji związanych z obsługą ruchu międzynarodowego: turystycznego, biznesowego, politycznego i społecznego. Wynika z tego, iż miasto Przemysł ma sprzyjające warunki dla wszechstronnego rozwoju. Wyjątkowo atrakcyjne walory przyrodniczo-krajobrazowe, bogactwo flory i fauny, dziedzictwo wielokulturowe i ilość zabytków miasta, stwarzają szczególnie korzystne warunki do rozwoju turystyki, rekreacji i wypoczynku. Jest to gigantyczny potencjał, który należy wykorzystać i rozwijać poprzez odpowiednie działania. Utworzony i ciągle rozwijany Park Sportowo-Rekreacyjny jest atrakcyjną ofertą o znaczeniu ponadlokalnym. Stwarza to przede wszystkim dodatkową wartość stymulującą możliwości rozwojowe turystyki i zwiększającą szansę dla utrwalenia wiodącej funkcji miasta i aglomeracji przemyskiej jako ponadregionalnego centrum turystyki. Niezbędność poszerzenia zasięgu aglomeracji przemyskiej wynika również z:

- konieczności zwiększenia potencjału ludzkiego dla utrzymania statusu Przemysła jako ośrodka rozwoju o znaczeniu co najmniej regionalnym /w perspektywie: krajowym/,
- konieczności zapewnienia realizacji wspólnych z gminami sąsiednimi przedsięwzięć o znaczeniu ponadlokalnym, w tym:
 - dostępu do sieci autostrad i dróg ekspresowych,
 - budowy obwodnic dla miasta, szczególnie po zachodniej jego stronie,
 - budowy lotniska lokalnego lub lądowisk,
 - rozbudowy przejścia granicznego w Medyce i otworzenia przejścia granicznego w Malhowicach,
 - ochrony i racjonalnego wykorzystania całego zespołu Twierdzy Przemysł,
 - utrzymania siedzib urzędów, ośrodków i instytucji o znaczeniu regionalnym: Sąd Rejonowy, Izba Celna, Wojewódzki Konserwator Zabytków, itp.
 - utrzymania siedzib metropolii kościołów rzymsko - katolickiego i grecko - katolickiego,
 - powołania urzędów, ośrodków i instytucji o znaczeniu międzynarodowym: konsulat ukraiński, centrum logistyczne, Akademia Wschodnioeuropejska, itp.
- tendencji do suburbanizacji,
- obsługi obszarów podmiejskich przez systemy miejskiej infrastruktury technicznej i miejską komunikację zbiorową,

- wzrostu powiązań funkcjonalnych miasta i obszarów podmiejskich, szczególnie w zakresie rynku pracy i usług ponadlokalnych, atrakcyjności terenów w pobliżu granicy i w rejonie przejść granicznych dla inwestycji różnego typu.

Wychodząc naprzeciw tym przewidywaniom, logicznym wydaje się próba zdefiniowania możliwych kierunków rozwoju, zarówno przestrzennego jak i funkcjonalnego. Niemniej jednak na terenie miasta Przemysła obserwuje się tendencję spadkową liczby ludności, przez którą miasto nie proponuje zwiększenia powierzchni obszaru funkcjonalnego.

Miejscowe planowanie przestrzenne obok racjonalnej gospodarki gruntami jest jednym z podstawowych instrumentów wpływających na poprawę stanu gospodarki przestrzennej miasta Przemysła i poszczególnych jego części. Plany miejscowe i studia zagospodarowania przestrzennego o wysokiej jakości merytorycznej, przygotowane z odpowiednią synchronizacją czasową w stosunku do działań inwestycyjnych mogą i powinny stwarzać podstawy decyzji o zagospodarowaniu terenów.

Gospodarka przestrzenna stanowi bazę wyjściową do podejmowania decyzji o dalszym rozwoju miasta, umożliwia wieloletnie planowanie inwestycji miejskich zapewniając przez to efektywne wykorzystanie terenów miasta oraz zapobiegając powstawaniu chaotycznej zabudowy. W maju 2017 r. Rada Miejska uchwaliła opracowane „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła” (nadal obowiązujące). Umożliwiło ono kompleksową analizę urbanistyczną miasta i wskazało priorytety w zakresie opracowywania planów miejscowych.

Oprócz Studium obowiązują również miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Rejestr obowiązujących miejscowych planów na terenie miasta Przemysła zawiera 63 pozycje (stan na 31.03.2021 r.).

Tab. 2.1 Wykaz obowiązujących Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego w mieście Przemysłu – stan na III 2021 r.,

Lp.	Nazwa planu
1	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Kwartał XXI”
2	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Parkowa”
3	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Herbertów I”
4	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Za Szańcami”
5	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego osiedla „Rycerskie”
6	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Jagiellońska”
7	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenów budownictwa mieszkaniowego “Bakończycka II”
8	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenów budownictwa mieszkaniowego “Rosłońskiego”
9	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego osiedla „Kruhel Wielki Mn/02”
10	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Monte Cassino OSK/03”
11	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Witoszyńska I/MN/03”
12	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Wysockiego I/04”
13	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Wysockiego I/04”
14	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Nad Sanem I/04”
15	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Osiedle Chrobrego I/04”
16	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Batorego I”
17	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Plac Berka Joselewicza – Muzeum”
18	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Słowackiego I/05”
19	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Bakończyce III/04”
20	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Cegielnia”
21	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Południowo-wschodnia Obwodnica Miasta Przemysła”
22	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Konopnickiej”
23	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Herbertów III”
24	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Lwowska II”
25	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Lwowska III”
26	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Garbarze-Galeria”
27	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Herbertów II/05”
28	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Rynek 05/06”
29	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Garbarze- Wybrzeże”
30	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Wysockiego III/04”
31	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Mały Rynek”
32	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Wysockiego IV/04”
33	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego “Oczka Wodne I/05”
34	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Winna GóraI”
35	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Lipowica I”
36	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Słowackiego II”

Lp.	Nazwa planu
37	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Park Sportowo rekreacyjny I"
38	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Akademia Wschodnioeuropejska”
39	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Stare Miasto I”
40	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Śródmieście I”
41	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Strefa Gospodarcza II”
42	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Sanocka I”
43	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Strefa Gospodarcza I”
44	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Zielonka I”
45	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Bielskiego I"
46	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Sielecka I"
47	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Zasanie I"
48	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Zasanie II"
49	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Batorego II"
50	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Ostrów I"
51	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Pikulice I"
52	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Dworcowa"
53	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Fort Ostrów"
54	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Lipowica III"
55	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Słowackiego III"
56	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Rycerskie I"
57	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Przekopana I"
58	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Winna Góra II”
59	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Lipowica II”
60	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Lwowska IV”
61	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Za Wiarem I”
62	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Monte Cassino I”
63	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Piłsudskiego I”

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM w Przemysłu.

2.3 Uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej

Głównym dokumentem, na podstawie którego sporządzono ocenę środowiska, jest „Stan środowiska województwa podkarpackiego na obszarze przygranicznym z Ukrainą w 2017 roku” WIOŚ Rzeszów.

2.3.1 Zanieczyszczenie powietrza

Największym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza, podobnie jak w większości polskich miast są procesy spalania paliw w energetyce, przemyśle, w transporcie i sektorze komunalno-bytowym. Według raportu za 2017 r. w Przemysłu przekroczenia dopuszczalnych norm wystąpiły w przypadku pyłu PM10 – stężenie dobowe (przekroczenia wystąpiły w okresie grzewczym), PM2,5 – średnia roczna oraz benzo(a)pirenem w pyłe PM10 – średnioroczne. Pozostałe z ocenianych wskaźników nie przekraczały norm dopuszczalnych w prawie.

Ze względu na koncentrację zabudowy w Przemysłu, lokalnie emisja zanieczyszczeń jest dość znaczna i uciążliwa. Najgorszą jakością powietrza charakteryzuje się gęsto zabudowane centrum ze Starym

Miastem, w których budynki ogrzewane są przeważnie tradycyjnym - piecowym systemem lub ciepłem dostarczonym z małych kotłowni centralnego ogrzewania opalanych węglem i posiadających na ogół niskie kominy. Powoduje to powstanie tzw. niskiej emisji, a źródła tej emisji w znacznym stopniu są odpowiedzialne za stężenie pyłów i gazów w powietrzu w sezonie grzewczym.

Wraz z rozwojem motoryzacji, narasta problem zanieczyszczenia miasta przez gazy emitowane z pojazdów mechanicznych. Problem ten jest szczególnie dotkliwy w ciepłej porze roku, kiedy to w wyniku reakcji fotochemicznych może powstać silnie toksyczny tzw. smog utleniający.

Miasto w zakresie ochrony powietrza wykonuje szereg projektów:

- opracowanie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej wyznaczającego docelowe wartości wskaźników określających stan powietrza,
- wsparcie procesu termomodernizacji budynków,
- wsparcie procesu modernizacji systemów ogrzewania budynków poprzez podłączanie do sieci ciepłowniczej lub zastosowanie niskoemisyjnych urządzeń grzewczych,
- modernizację floty operatora publicznej komunikacji zbiorowej poprzez nabywanie pojazdów niskoemisyjnych.

2.3.2 Zanieczyszczenie wód

Głównymi źródłami zanieczyszczenia wód powierzchniowych o wyraźnie antropogenicznym charakterze są ścieki komunalne i przemysłowe. Znaczący wpływ mają również spływy powierzchniowe, szczególnie z terenów stanowiących grunty orne. W ramach badań na terenie miasta Przemysł znajdowały się 3 jednolite części wód: rzeka Wiara na odcinku od granicy państwa do ujścia do Sanu, San od Olszanki do Wiaru (punkt pomiarowy w sąsiadującym Ostrowie) oraz San od Wiaru do Huczek (punkt pomiarowy w sąsiadującym Hureczku). Stan wszystkich z nich określono jako zły. W kontekście wód podziemnych na terenie Przemysła znajdują się 2 Główne Zbiorniki Wód Podziemnych:

- nr 429 „Dolina Przemysł” - fragmenty przy granicy z Gminą Żurawica,
- nr 430 „Dolina Sanu” – na jego terenie znajduje się główna infrastruktura zaopatrzenia w wodę: Zakład Uzdatniania Wody oraz punkty poboru wody dla miasta: ujęcie powierzchniowe z Sanu i ujęcie lewarowe wód podziemnych „Prałkowce”.

Ustalenia w zakresie ochrony wód powierzchniowych i podziemnych:

- ochrona obszaru obu zbiorników wód podziemnych wraz ze strefami ochronnymi,
- porządkowanie gospodarki wodno-ściekowej poprzez uzupełnienie sieci kanalizacyjnej i deszczowej na terenie miasta oraz systemu odbioru i oczyszczania ścieków,
- na terenie miasta, gdzie podłączenie do sieci kanalizacyjnej nie jest możliwe, dopuszcza się do czasu realizacji sieci kanalizacji zbiorczej odprowadzanie ścieków do zbiorników bezodpływowych na nieczystości ciekłe z obowiązkiem wywozu ścieków do miejskiej oczyszczalni i zakazem rolniczego wykorzystania.

2.3.3 Stan gleb¹⁸

Wśród gleb używanych na tereny rolne na terenie Przemysła dominują gleby III klasy - dobre (37%), kolejne miejsca zajmują gleby klasy IV – średnie (25,6%) oraz II – bardzo dobre (25%), a grunty uznane zakwalifikowane do I klasy, oznaczającej najlepsze warunki zajmują 3,5%.

Kwasowość, ważny wskaźnik degradacji gleb uprawnych, powodowana jest głównie przez naturalne czynniki klimatyczno-glebowe i zanieczyszczenia kwasotwórcze oraz niewłaściwe nawożenie mineralne. Większość gleb w mieście, wykazuje odczyn kwaśny i bardzo kwaśny. Nadmierna kwasowość gleb powoduje obniżanie ich produktywności i sprzyja migracji zanieczyszczeń w środowisku. Na obszarze Przemysła kwasowość gleb powodowana jest głównie przez naturalne czynniki klimatyczno-glebowe i zanieczyszczenia kwasotwórcze oraz niewłaściwe nawożenie mineralne. Emisja przemysłowa nie ma dużego wpływu na poziom zawartości metali ciężkich i aktywność promieniotwórczą w glebie. Zanieczyszczenia gleb mają charakter punktowy (zakłady przemysłowe oraz zakłady zagospodarowania odpadów) i liniowy (wzdłuż szlaków komunikacyjnych o znacznym natężeniu ruchu).

Ustalenia w zakresie ochrony powierzchni ziemi:

- Obowiązek gromadzenia i usuwania odpadów na zasadach gospodarki odpadami obowiązujących na terenie miasta Przemysła.

2.3.4 Hałas

Polskie przepisy¹⁹ jako hałas klasyfikują dźwięki o częstotliwościach z zakresu od 16 Hz do 16 kHz. Zjawisko to oddziałuje na komfort psychiczny ludności. Najwyższe wartości notowane są w obszarach zurbanizowanych, wzdłuż szlaków komunikacyjnych oraz okolicach zakładów produkcyjnych. Ochrona przed hałasem polega na obniżeniu poziomu hałasu poniżej norm zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Głównym źródłem, ze względu na przestrzenny charakter oddziaływania, na terenie miasta Przemysła jest hałas komunikacyjny. W ostatnich latach, dzięki otworzeniu fragmentu obwodnicy wraz z mostem Brama Przemyska udało się częściowo ograniczyć zasięg jego oddziaływania w odniesieniu do ruchu tranzytowego. Hałas przemysłowy ma mniejszy udział w emisji uciążliwych dźwięków, a jego oddziaływanie ma jedynie charakter lokalny. Na terenie miasta zlokalizowanych jest kilkanaście punktów pomiaru hałasu.

Ustalenia w zakresie klimatu akustycznego:

- Ograniczenie uciążliwości związanej z emisją hałasu.

2.3.5 Ochrona gruntów leśnych

Powierzchnia lasów i gruntów leśnych w mieście Przemysłu w 2019 r. wynosiła 395,85 ha, co daje lesistość na poziomie 8,5% (GUS). Lasy Skarbu Państwa stanowią ok. 50% powierzchni gruntów

¹⁸ Program Ochrony Środowiska dla miasta Przemysła na lata 2018-2021 z uwzględnieniem perspektywy do 2025 r.

¹⁹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1210 t.j. z późn. zm).

leśnych, lasy gminne 29%, a lasy na gruntach osób prywatnych 21%. W ogólnej powierzchni leśnej Przemysła lasów ochronnych nie wyróżniono.

Ustalenia zagospodarowania na terenie lasów:

- Utrzymuje się ochronę istniejących zasobów leśnych na terenie miasta przed zmniejszeniem powierzchni.
- Działania w zakresie hodowli lasu - z zachowaniem bioróżnorodności i należywym kształtowaniem strefy ekotonowej w celu przywrócenia walorów krajobrazowych ekosystemom leśnym, zgodnie z ustaleniami planów urządzenia lasów.
- Dopuszcza się lokalizację ścieżek rowerowych, tras turystycznych i parkingów leśnych po uzgodnieniu z Nadleśnictwem Krasieczyn.

2.3.6 Opieka konserwatorska

Na obszarze całego miasta Przemysła, który jest świadectwem historycznego współistnienia wielu kultur narodowościowych i religijnych, miejscem kultywowania związanych z nimi tradycji oraz współczesnej kontynuacji wszystkich form działalności kulturowej, występują unikalne pozostałości dziedzictwa kulturowego, charakterystyczne wyłącznie dla ziemi przemyskiej. W skali województwa jest miejscowością, gminą oraz powiatem posiadającym największą liczbę obiektów wpisanych do rejestru zabytków nieruchomych²⁰. Składają się na niego przede wszystkim:

- Układ urbanistyczny miasta w części staromiejskiej i śródmiejskiej,
- Układ urbanistyczny miasta wyznaczony przez wewnętrzny system fortyfikacji Twierdzy Przemysł,
- Zabytki nieruchome i ruchome,
- Stanowiska archeologiczne,
- Obiekty kultu religijnego,
- Obiekty związane z kulturą współczesną,
- Obiekty gromadzenia i przechowywania zasobów kultury,
- Cmentarze i miejsca pamięci narodów zamieszkujących niegdyś i współcześnie miasto,
- Tradycyjne nazwy dzielnic, ulic i placów,
- Zachowane systemy obronne od X wieku po XX wiek.

Układ urbanistyczny Miasta Przemysła został objęty formą ochrony konserwatorskiej poprzez wpis do rejestru zabytków w 1972 r. Zabytki w Przemysłu można podzielić na następujące grupy:

- pozostałości średniowiecznych układów obronnych Miasta – od X/XI wieku,
- fragmenty średniowiecznych i nowożytnych systemów obwarowań miejskich przebudowywanych od XIV/XV do końca XVII w.,
- zabytkowa zabudowa Miasta Przemysła powstała w okresie od XV do XX w. reprezentowana przez - zespół zamkowy, zespoły sakralne, pałace, budynki użyteczności publicznej, dworki

²⁰ Państwowy Rejestr zabytków (księga A dla zabytków nieruchomych) ostatnia aktualizacja 29 stycznia 2021

- podmiejskie, domy mieszczkańskie, zespoły zabudowy ulic, zespoły budownictwa obronnego, małą architekturę,
- budowle infrastruktury technicznej – m.in. akwedukt, wieże ciśnień,
- zabytkowe miejsca spoczynku – cmentarze i kirkuty,
- stanowiska archeologiczne.

2.4 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

2.4.1 Spójność Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Przemysła z dokumentami strategicznymi

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030 jest zgodna z celami sformułowanymi w następujących dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego miasta:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła, 2017,
- Strategia Sukcesu Miasta Przemysła na lata 2014 – 2024,
- Lokalny program rewitalizacji miasta Przemysła na lata 2016-2023.

2.4.1.1 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła

Stworzenie sprawnego systemu transportowego to jeden z celów strategicznych w rozwoju miasta. Istotne jest zapewnienie m.in.

- dostępności komunikacyjnej miasta w układzie międzynarodowym, krajowym i regionalnym,
- sprawności układu ulic miejskich z segregacją ruchu zbiorczego i lokalnego, z dostępnością komunikacyjną dzielnic dla transportu publicznego,
- bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego dzięki modernizacjom układu komunikacyjnego i podnoszeniu parametrów technicznych dróg,
- alternatywnego systemu komunikacji publicznej opartego na trasach kolejowych.

Należy dążyć do stopniowej eliminacji ruchu samochodowego w zabytkowym centrum miasta i w terenach rekreacyjnych na rzecz ruchu pieszego i rowerowego, który dzięki rozbudowie ciągów pieszych, pieszo-rowerowych i rowerowych stałby się także alternatywą do transportu publicznego.

Nadrzędnym celem operacyjnym w zakresie rozwoju systemów komunikacyjnych wyznaczonym w Studium jest opracowanie "Planu rozwoju sieci drogowej dla Miasta Przemysła". Wytyczne do tego dokumentu obejmują takie zadania jak: eliminacja ruchu tranzytowego z obszaru Starego Miasta i Śródmieścia, usprawnienie komunikacji zbiorowej dzięki węzłom przesiadkowym, rozwój komunikacji kolejowej, budowa dworców autobusowych, modernizacja skrzyżowań po północnej i południowej stronie mostu Orłąt Przemyskich, budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą.

2.4.1.2 Strategia Sukcesu Miasta Przemysła na lata: 2014-2024

Strategia Sukcesu to najogólniejszy dokument planistyczny Przemysła, który wraz z opisanym powyżej Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego pełni rolę nadrzędną w stosunku do innych dokumentów przyjętych przez Radę Miejską.

W dokumencie sformułowano następującą misję Miasta Przemysła określoną w perspektywie do 2024 roku:

Przemysł to miasto bogatej historii i dziedzictwa kulturowego, ale także nowych szans, zrównoważonego, inteligentnego rozwoju oraz prężny ośrodek społeczno-gospodarczy o znaczeniu międzynarodowym i Brama na Wschód.

Opisaną wizję Miasta urzeczywistnić może realizacja siedmiu wyznaczonych celów strategicznych. Do celu strategicznego nr 2: Dobrze rozwinięta infrastruktura Miasta umożliwiająca zrównoważony rozwój przypisany został cel operacyjny: **Poprawa dostępności komunikacyjnej Miasta**. Zadania realizacyjne w tym zakresie dotyczą m.in.:

- budowy, rozbudowy i przebudowy infrastruktury drogowej liniowej i punktowej w zakresie ruchu pieszego i kołowego,
- rozbudowy systemu komunikacji multimodalnej wraz z obiektami punktów węzłowych (m. in. parkingami strategicznymi) oraz budowy parkingów wielopoziomowych i podziemnych,
- współpracy na rzecz poprawy stanu technicznego i standardu dróg lokalnych oraz nowych powiązań komunikacyjnych z zarządcami dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych.
- budowania i modernizacji urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- likwidacja barier architektonicznych i komunikacyjnych.

Kolejny cel operacyjny to **Rozwinięta infrastruktura turystyczna, sportowa i rekreacyjna** realizowana np. poprzez rozwój systemu ścieżek rowerowych i szlaków pieszo -rowerowych.

2.4.1.3 Lokalny program rewitalizacji miasta Przemysła na lata 2016 - 2023

Część diagnostyczna dokumentów w obszarze transportu wskazuje potrzebę rozwiązania problemów zatłoczenia ruchem samochodowym ulic starego Miasta i innych terenów ścisłej zabudowy śródmiejskiej, a co za tym idzie, dużego hałasu komunikacyjnego i zanieczyszczenia powietrza wynikającego z niskiej emisji. Problemem są również zła jakość dróg i niedobory ścieżek rowerowych.

W związku z tym w sferze środowiska wyznaczono Cel 11 tj. wprowadzenie rozwiązań komunikacyjnych ograniczających ruch kołowy w centrum miasta. W jego ramach należy dążyć do:

- zwiększenia przepustowości dróg, w szczególności głównych dróg zbiorczych wyprowadzających ruch poza centrum miasta i modernizacji dróg gminnych
- wprowadzenia multimodalnych rozwiązań integrujących komunikację publiczną ze szlakami rowerowymi,
- zwiększenia liczby i długości dróg rowerowych,
- promocji alternatywnych, ekologicznych środków transportu w celu ograniczenia indywidualnego ruchu kołowego, emisji spalin i kształtowania prozdrowotnych postaw społeczeństwa.

2.4.2 Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030

Zdiagnozowane wyzwania rozwojowe regionu wyznaczyły następujący cel główny SRW 2030 uchwalonej 28 września 2020 r.: Odpowiedzialne i efektywne wykorzystanie zasobów endo- i egzogenicznych regionu, zapewniające trwały, zrównoważony i terytorialnie równomierny rozwój gospodarczy oraz wysoką jakość życia mieszkańców województwa.

Jednym ze sformułowanych priorytetów w obszarze-Infrastruktura dla zrównoważonego rozwoju i środowiska jest **Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego**. Kierunki zaplanowanych w tym zakresie działań obejmują:

1. Rozwój systemu transportowego województwa w celu zwiększenia dostępności wewnętrznej regionu.

Zakładane działania to m.in.: rozwój Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, modernizacja linii kolejowych, budowa i modernizacja dróg wszystkich kategorii, poprawa dostępności komunikacyjnej do obszarów, gdzie jest ona ograniczona a także miejsc koncentracji działalności gospodarczej (stref ekonomicznych), poprawa infrastruktury transportowej w celu umożliwienia większej integracji miejskich obszarów funkcjonalnych, rozwój połączeń autobusowych i kolejowych na obszarach dotkniętych wykluczeniem transportowym.

2. Rozwój transportu publicznego

Dążenie do zapewnienia mieszkańcom efektywnego i atrakcyjnego systemu transportu publicznego, zaspokajającego potrzeby mieszkańców powinno przekładać się na takie działania jak: uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystankowych, podniesienie konkurencyjności publicznego transportu w celu ograniczenia samochodowego transportu indywidualnego, wymiana taboru w transporcie miejskim na nisko- lub zeroemisyjny, rozwój warunków do elektromobilności, rozwój systemów zarządzania ruchem, integracja systemu transportu publicznego poprzez wspólny bilet u różnych przewoźników, budowa i rozbudowa infrastruktury typu: P&R, B&R oraz K&R.

2.4.3 Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020 /aktualizacja przyjęta w 2013 r. Uchwałą Nr 121 Rady Ministrów)

W wizji strategicznej **Polska Wschodnia** jest m.in. **obszarem komunikacyjnie dostępnym**. Stąd jednym z strategicznych obszarów jest Infrastruktura transportowa i elektroenergetyczna.

Strategiczne kierunki działań w obszarze transportu to:

- Przełamywanie barier związanych z peryferyjnym położeniem Polski Wschodniej

Działania, które powinny doprowadzić do wzmocnienia dostępności zewnątrz regionalnej to:

- Budowa dróg szybkiego ruchu łączących główne ośrodki Polski Wschodniej z największymi miastami kraju: Warszawą, Krakowem, Trójmiastem.
- Poprawa dostępności kolejowej głównych ośrodków Polski Wschodniej z największymi miastami kraju: Warszawą, Krakowem, Trójmiastem.
- Wzmocnienie spójności wewnętrznej Polski Wschodniej,

Działania powinny być ukierunkowane na:

- zwiększenie dostępności transportowej do stolic wojewódzkich, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych rynków pracy,
- rozwój powiązań transportowych pomiędzy głównymi ośrodkami Polski Wschodniej,
- rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego i aglomeracyjnego w głównych ośrodkach miejskich.

2.4.4 Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020/zmieniony 20 stycznia 2021r. uchwałą Nr 246/4846/21./

Głównym celem Programu jest wzmocnienie i efektywne wykorzystanie gospodarczych i społecznych potencjałów regionu dla zrównoważonego i inteligentnego rozwoju województwa.

Dokument obejmuje 10 osi priorytetowych i przypisanych im działań służących realizacji projektów na rzecz rozwoju województwa podkarpackiego. **Osią priorytetową V jest Infrastruktura komunikacyjna.** Obejmuje ona swoim zakresem interwencji cel tematyczny 7 – Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej i cel tematyczny 4 –Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach. Oś priorytetowa V jest osią jednofunduszową, współfinansowaną z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Jej celem nadrzędnym jest poprawa powiązań komunikacyjnych województwa.

W jej ramach wyznaczono następujące priorytety inwestycyjne i ich cele szczegółowe:

1. Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.
Cel szczegółowy: **Lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu drogowym.** Podstawowe zadanie to poprawa skomunikowania województwa z siecią TENT oraz siecią dróg krajowych, które łączą się bezpośrednio z autostradą A4 lub drogą ekspresową S19 oraz budowa obwodnic obszarów zurbanizowanych.
2. Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.
Cel szczegółowy: **Zwiększona ilość przewozów towarowych LHS na stacji Wola Baranowska.** Wsparcie rozwoju infrastruktury terminali przeładunkowych umożliwia łączenie różnych rodzajów transportu towarowego, co sprzyja stworzeniu spójnego systemu transportu.
3. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.
Cel szczegółowy: **Lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym.** Ważnym elementem systemu transportowego w regionie powinien być transport kolejowy z zmodernizowaną infrastrukturą i nowoczesnym taborem.
4. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
Cel szczegółowy: **Większe wykorzystanie transportu zbiorowego w miastach.** Projekty powinny dotyczyć inwestycji w niskoemisyjny i bezemisyjny tabor zasilany paliwem alternatywnym oraz w infrastrukturę transportu publicznego. Należy wdrażać rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, które ułatwią i usprawnią poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej.

2.4.5 Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku

SRT2030 wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 r. i jest kluczowym dokumentem związanym z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Strategia jest spójna ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r. (SOR). Uwzględnia także cele i priorytetowe działania zawarte w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych jak: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu „Europa 2020”, „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transport – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”.

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Cel główny w perspektywie do 2030 r. będzie realizowany poprzez wdrożenie sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce

Elementem zintegrowanego systemu transportowego ma być m.in. transport miejski i aglomeracyjny. Wśród działań do 2030 r. wymienia się budowę opartych o kolej zintegrowanych systemów transportowych, wdrożenie systemów informatycznych i telekomunikacyjnych we wszystkich rodzajach transportu (w szczególności ITS), tworzenie w centrach miast stref uspokojonego ruchu, z ograniczoną dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych, wprowadzanie zrównoważonej polityki parkingowej, budowa systemów ładowania i tankowania pojazdów niskoemisyjnych, rozwój szynowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych);

- kierunek interwencji 2: **poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym**, opartych o współpracę organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury, przewoźników, organizatorów transportu publicznego, systemowe rozwiązania w zakresie finansowania kosztów zarządzania i utrzymania infrastruktury oraz rozwój i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych

W transporcie miejskim priorytetowe działania powinny dotyczyć zwiększenia udziału w przewozach pasażerskich transportu publicznego (oddziaływanie na popyt), promowania ekomobilności (ruch rowerowy, pieszy). Istotna jest integracja taryfowa, informacyjna, sieciowa różnych systemów transportu miejskiego, poprawa dostępności do transportu publicznego, wymiana taboru na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami o ograniczonej możliwości poruszania się.

- kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności

Należy uatrakcyjnić ofertę w zakresie transportu publicznego, który powinien być zintegrowany dzięki „Wspólnemu Biletowi”, szeroko dostępny – także w obszarach pozamiejskich, dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, obsługiwany pojazdami niskoemisyjnymi oraz uprzywilejowanymi w organizacji ruchu miejskiego,

- kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów

Niezbędne są działania prowadzące do ograniczenia wypadków drogowych takie jak przeniesienie części ruchu pasażerskiego na sieć autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic miast, separacja ruchu samochodowego od ruchu niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów), wprowadzenie elektronicznych systemów nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu,

- kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko

Rozwój transportu do 2030 r. opierać się będzie m.in. na: elektromobilności, promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, zwiększaniu udziału transportu publicznego, wdrażaniu innowacyjnych systemów zarządzania ruchem, modernizacji i rozbudowie infrastruktury transportowej, tworzeniu stref ograniczonej emisji transportu (centra miast), działaniach edukacyjno-informacyjnych.

- kierunek interwencji 6: **poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe** uzyskanej dzięki nowoczesnemu modelowi finansowania rozwoju transportu opartemu na wieloletnich planach inwestycyjnych dla poszczególnych gałęzi transportu.

2.4.6 Ustalenia krajowego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym²¹, to nadrzędny dokument w systemie Planów organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Uwzględniany jest w planach transportowych marszałków poszczególnych województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Następnie plany marszałków uwzględniają w swoich planach transportowych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego wskazani w Ustawie PTZ²².

W części pierwszej krajowego planu transportowego omówiona została charakterystyka sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem.

Podkreślono wagę zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do przystanków i stacji kolejowych, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Planu. Rozpatrywane parametry wpływające na zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego to m.in. gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych, liczba połączeń przypadająca na 10 tys. mieszkańców.

W dokumencie określono, że gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych na 100 km², w Przemysłu jest bardzo duża (postoje odbywają się na stacji Przemysł Główny oraz na przystanku Przemysł Zasanie), zaś w powiecie przemyskim jest ona niska. Jednocześnie jednak zarówno w Przemysłu, jak i w powiecie przemyskim poziom oferty przewozowej (liczba połączeń) w odniesieniu do

²¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym,

²² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1371 z późn. zm.)

wielkości populacji kształtuje się wyżej w porównaniu do średniej krajowej. Ponadto miasto Przemysł wskazano jako jeden z 12 powiatów w Polsce z największą liczbą pasażerów przypadającą na jedno połączenie międzywojewódzkie.

W części graficznej z Planu z planowaną siecią komunikacyjną w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich wskazano realizację przewozów na linii kolejowej 91 Medyka (równoległe z linią 92 o rozstawie szyn 1520 mm) – Przemysł Główny – Przeworsk w kierunku Rzeszowa.

W katalogu pożądaných punktów obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie stacja Przemysł Główny oraz przystanek Przemysł Zasanie wymieniane są jako punkt postoju. W krajowym planie transportowym wskazano, że funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych mogą pełnić wszystkie przystanki i stacje przewidziane do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie., toteż punkty postoju Przemysł Główny i Przemysł Zasanie mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych, realizujących skomunikowania z komunikacją autobusową (wojewódzką/ powiatową/ gminną) dojeżdżającą do miejsc, do których nie dociera transport kolejowy. Integracja ma obejmować zapewnienie wygody w przesiadaniu się w ramach odpowiednich ciągów pieszych do przystanków autobusowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej oraz właściwą koordynację rozkładu jazdy linii autobusowych. Warunki skomunikowań, np. maksymalny czas oczekiwania na opóźniony pociąg, ma określać właściwy organizator przewozów.

Tab. 2.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym docierających do Przemysła.

Odcinek sieci	Lokalizacja punktów postoju na obszarze Przemysła	Liczba par pociągów na dobę w scenariuszu		
		na lata 2021 -27	w rjp 2026/27	od rjp 2028/29
Przemysł – Radymno – Jarosław – Przeworsk (- Rzeszów)	Przemysł Główny, Przemysł Zasanie	16-19	16-19	16-19
Przemysł – Medyka (- Lwów, Kijów)	Przemysł Główny	4-5	2-3	2-3

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

2.4.7 Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego wyznacza zasady organizacji sieci komunikacyjnej województwa w wojewódzkich przewozach kolejowych oraz autobusowych, wraz z kierunkami rozwoju transportu publicznego.

W planie transportowym województwa podkarpackiego przewidziano organizację następujących linii komunikacyjnych na obszarze Przemysła i gmin, z którymi Gmina Miejska Przemysł zawarła porozumienia międzygminne:

Tab. 2.3. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich

transport	linia komunikacyjna	Planowana oferta przewozowa	wariant realizacji
-----------	---------------------	-----------------------------	--------------------

transport	linia komunikacyjna	Planowana oferta przewozowa	wariant realizacji
kolejowy	Kraków – Tarnów – Rzeszów - Przemyśl	16 par (1,79 mln pckm rocznie)	Połączenie bezwarunkowe
drogowy	Rzeszów – Łańcut – Przeworsk – Jarosław – Radymno – Przemyśl	6 par	Połączenie bezwarunkowe
drogowy	Rzeszów – Przemyśl przez Dynów	6 par	Połączenie warunkowe

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego.

Przemyśl wskazano jako węzeł o charakterze ponadregionalnym, jako jeden z dwóch (wraz z Rzeszowem) w całym województwie podkarpackim, który w zakresie połączeń o charakterze wojewódzkich przewozów pasażerskich może pełnić rolę węzła wspomagającego.

2.4.8 Strategia rozwoju elektromobilności Miasta Przemyśla

Poniżej został przedstawiony harmonogram niezbędnych inwestycji opierający się na głównych założeniach Strategii. Planowany okres realizacji przyjęto w okresach 5-letnich (2020-2024, 2025-2029; 2030-2034).

Tab. 2.4 Harmonogram niezbędnych inwestycji Miasta Przemyśla

Lp.	Czas realizacji projektu	Planowany okres realizacji
1.	Wymiana i modernizacja taboru komunikacji miejskiej	2020-2024; 2025-2029; 2030-2034
2.	Wprowadzenie systemów rowerów miejskich	2020-2024; 2025-2029
3.	Zakup min. 10 sztuk nowych autobusów zeroemisyjnych	2020-2024; 2025-2029
4.	Zakup odpowiedniej infrastruktury ładującej dla pojazdów komunikacji zbiorowej o napędzie zeroemisyjnym (nie mniej niż 5 szt. wolnego ładowania typu plug-in, min. 2 punkty szybkiego ładowania)	2020-2024; 2025-2029
5	Stworzenie warunków do rozwoju ogólnodostępnych stacji i punktów ładowania indywidualnych pojazdów elektrycznych	2020-2024
6	Wprowadzenie systemu automatycznego zliczania pasażerów dla nowo zakupionych pojazdów	2020-2024
7	Zwiększenie ograniczeń w zakresie wieku użytkowanych pojazdów	2020-2024
8	Wprowadzenie systemu dynamicznej informacji	2020-2024; 2025-2029
9	Zakup i wprowadzenie nowoczesnych biletomatów	2020-2024; 2025-2029; 2030-2034
10	Zakup systemów usprawniających komunikację publicznego transportu zbiorowego	2020-2024; 2025-2029
11	Rozbudowa dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach	2020-2024; 2025-2029

12	Wprowadzenie udogodnień dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej	2020-2024; 2025-2029; 2030-2034
13	Przystosowanie 100% taboru komunikacji zbiorowej do obsługi osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej	2020-2024; 2025-2029; 2030-2034
14	Przystosowanie infrastruktury drogowej i przystankowej dla osób o obniżonej sprawności ruchowej	2020-2024; 2025-2029; 2030-2034
15	Budowa nowych zatok przystankowych w ramach przebudowy dróg	2020-2024; 2025-2029; 2030-2034
16	Modernizacja infrastruktury przystankowej w celu podniesienia bezpieczeństwa, funkcjonalności i estetyki	2020-2024; 2025-2029; 2030-2034

Źródło: opracowanie na podstawie Strategii rozwoju elektromobilności Miasta Przemysła oraz własne.

3 Charakterystyka społeczno - gospodarcza

Przemysł to miasto położone we wschodniej części województwa podkarpackiego, liczące około 61 tys. mieszkańców (grudzień 2019; źródło: Bank Danych Lokalnych), w tym 28,4 tys. mężczyzn i 32,2 tys. kobiet, co przedstawia tabela poniżej. Gęstość zaludnienia na terenie Przemysła w grudniu 2019 r. wynosiła 1 314 osób na km².

Tab. 3.1 Liczba mieszkańców miasta Przemysła w latach 2013–2019

Lata	Ludność ogółem	Mężczyźni	%	Kobiety	%	Kobiety na 100 mężczyzn	Gęstość zaludnienia
2013	63 990	30 024	44,36	33 966	50,19	113	1378
2014	63 467	29 772	43,99	33 695	49,79	113	1374
2015	63 130	29 606	43,74	33 524	49,53	113	1358
2016	62 485	29 355	43,37	33 130	48,95	113	1346
2017	61 973	29 136	43,05	32 837	48,52	113	1339
2018	61 509	28 895	42,69	32 614	48,19	113	1327
2019	60 999	28 436	42,02	32 253	47,66	113	1314

Źródło: Bank danych lokalnych

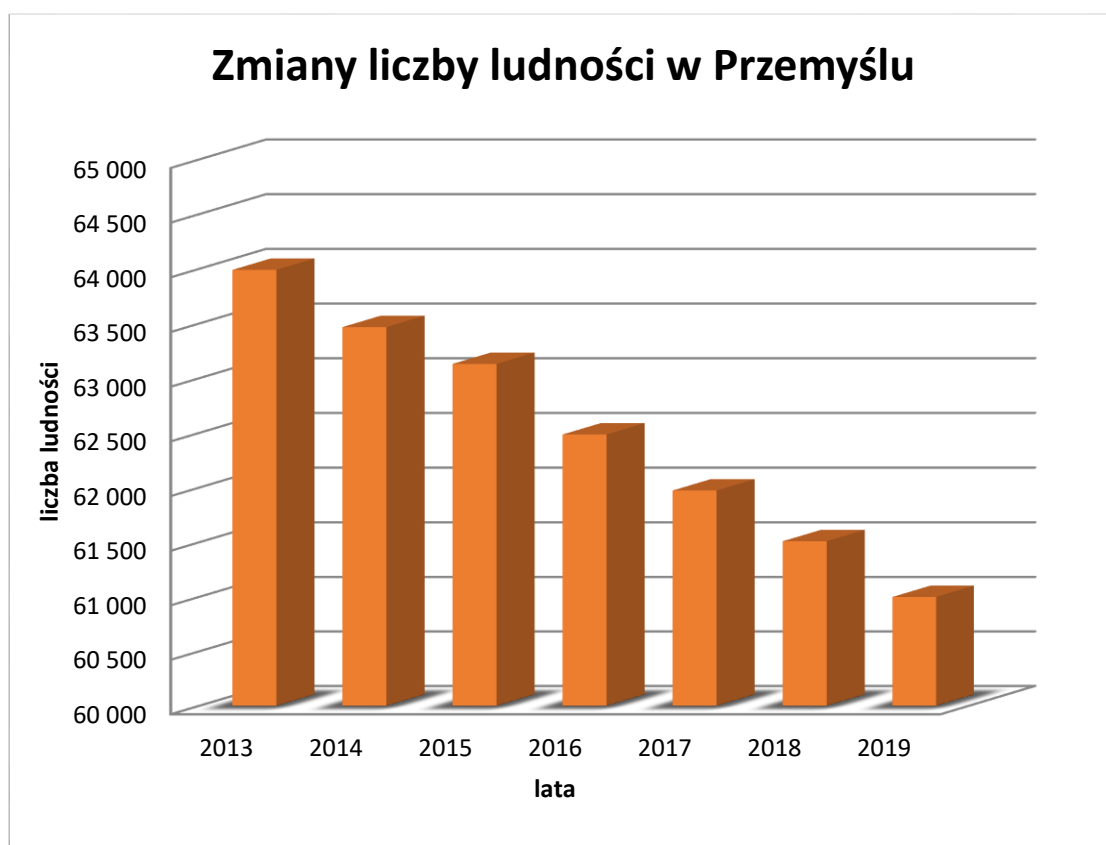
Przemysł jest miastem na prawach powiatu a zarazem największym miastem byłego województwa przemyskiego, zajmuje powierzchnię 46 km². Zlokalizowany jest na styku trzech krain geograficznych: Pogórza Przemyskiego i Dynowskiego z Kotliną Sandomierską, w tzw. Bramie Przemyskiej, przez którą od stuleci przebiega szlak handlowy łączący wschodnią i zachodnią Europę.

Przemysł położony jest na wzniesieniach nad rzeką San, dzielącą miasto na lewobrzeżną dzielnicę Zasanie, w której znajdują się ściśle rezerwy florystyczne Winna Góra i Jamy oraz prawobrzeżną, w której znajdują się śródmieście z zabytkowym Starym Miastem, zabudową przemysłową, górującym nad miastem wzgórzem Zniesienie z tzw. Kopcem Tatarskim i położonymi nad rzeką terenami rekreacyjnymi.

Położenie miasta w bliskiej odległości od granicy z Ukrainą i u progu Karpat sprawia, że miasto rozwija się jako centrum handlu, ważny węzeł komunikacyjny i ośrodek turystyczny.

Przez miasto przebiega linia kolejowa E-30 należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Belgię, Niemcy, Polskę i Ukrainę (Brukselę z Kijowem), na terenie Polski wiodąca od Zgorzelca do Medyki przez Wrocław, Opole, Katowice, Kraków, Rzeszów i Przemysł.

Na przestrzeni lat 2013-2019 następował systematyczny proces depopulacji. Tendencję w zakresie zmniejszania się liczby mieszkańców miasta przedstawia rycina poniżej. Liczba ludności zmniejszyła się o ok. 4000 (czyli o ok. 4,7%).



Rys. 3.1 Liczba mieszkańców miasta Przemysła w latach 2013-2019.

Źródło: Opracowanie własne.

Decydującym czynnikiem na liczbę mieszkańców w mieście mają zarówno migracje jak i ruch naturalny. Saldo migracji zwiększyło się w 2019 r. do -431. Ponadto, od kilku lat na terenie miasta Przemysła zauważalny jest spadek przyrostu naturalnego. Ujemny jego wskaźnik występuje w całym dostępnym okresie dostępnych danych statystycznych (tj.1995-2019).

Tab. 3.2 Zmiany demograficzne Przemysła.

Lp.	Wskaźnik	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1.	Urodzenia	518	524	486	500	591	541	488
2.	Zgony	638	660	721	679	683	705	670
3.	Napływ ludności	423	420	b.d.	378	430	370	434
4.	Odływ ludności	814	628	b.d.	645	693	789	865
5.	Saldo migracji	-391	-208	b.d.	-267	-263	-419	-431

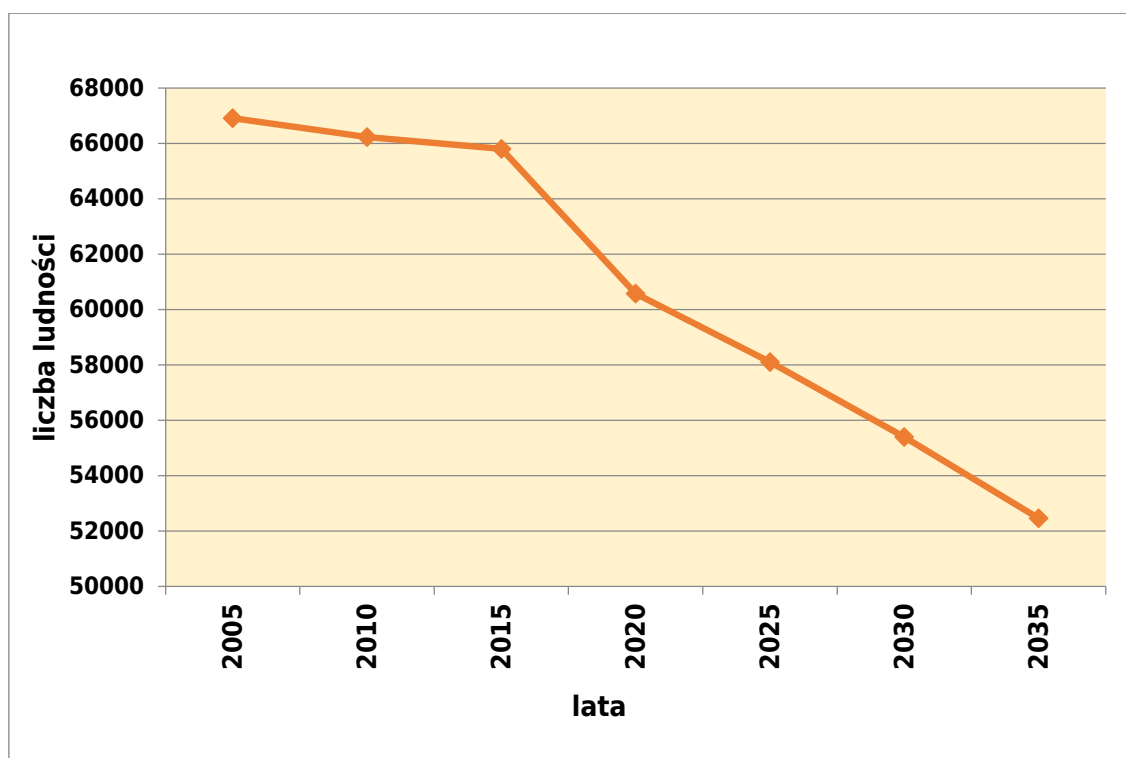
Źródło: Bank danych lokalnych

Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności Przemysła w wybranych latach na podstawie opracowania z 2014 r. "Prognoza ludności na lata 2014-2050".

Rok	2020	2025	2030	2035
Liczba ludności [os.], w tym:	60 579	58 099	55 402	52 468
-w wieku przedprodukcyjnym (0 do 17 lat)	9 277	8 385	7 302	6 598
-w wieku produkcyjnym (od 18 lat do wieku emerytalnego)	37 121	34 404	32 652	30 744
-w wieku poprodukcyjnym (powyżej wieku emerytalnego)	14 181	15 310	15 448	15 126

Źródło: Bank danych lokalnych

Prognozy demograficzne w mieście Przemysłu na następne lata przewidują dalszy spadek ludności do 52 468 osób w 2035 roku. Przedstawia to poniższa rycina.



Rys. 3.2 Prognoza ludności do roku 2035 w Przemysłu.

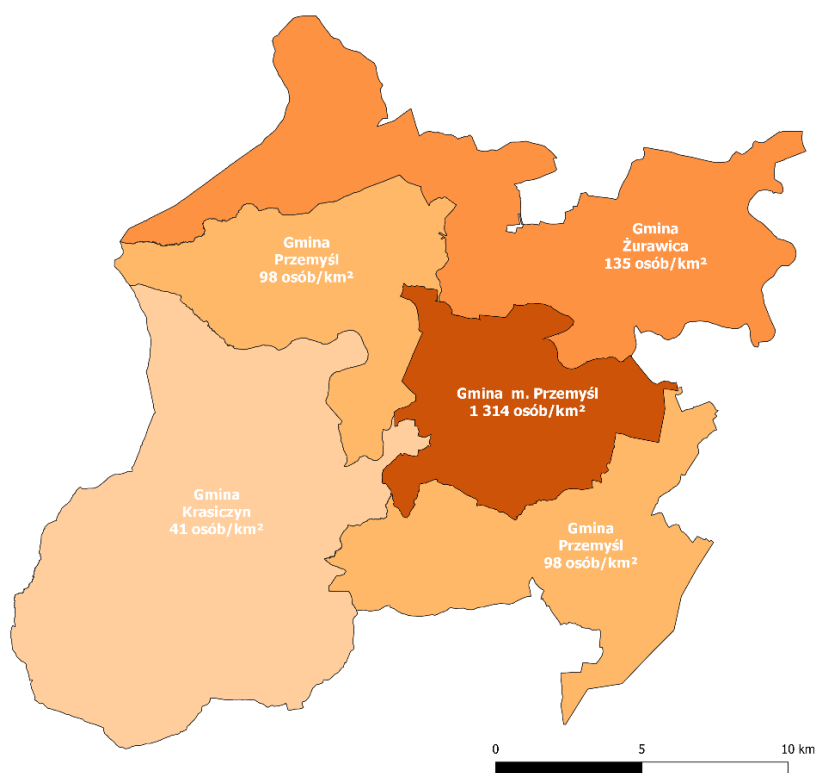
Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania z 2014 r. "Prognoza ludności na lata 2014-2050".

Obszar funkcjonowania komunikacji miejskiej obejmuje nie tylko teren Gminy Miejskiej Przemysł, pełniącej funkcję jej organizatora, ale również Gminę Krasiczyn, Gminę Przemysł i Gminę Żurawica na mocy stosownych porozumień międzygminnych. W poniższej tabeli przedstawiono poszczególne dane demograficzne w sąsiednich gminach.

Tab. 3.4 Podstawowe dane demograficzne za 2019 r. Gmin z którymi Przemysł podpisał porozumienie

Lp.	Wyszczególnienie	Przemysł	Krasiczyn	Żurawica
1.	Powierzchnia [km ²]	108	124	96
2.	Ludność [tys. os.], w tym:	10,6	5,1	12,9
3.	-mężczyźni [tys. os.]	5,3	2,5	6,4
4.	-kobiety [tys. os.]	5,3	2,6	6,5
5.	Gęstość zaludnienia [os./1 km ²]	98	41	135
6.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	1,5	0,9	1,9
7.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	7,2	5,1	8,4
8.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	1,9	0,8	2,4
9.	Osoby pracujące [tys. os.], w tym:	b.d.	b.d.	b.d.
10.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	2,0	-0,8	-0,6
11.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-1,2	-1,2	-0,6

Źródło: Bank danych lokalnych



Rys. 3.3. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

Źródło: Opracowanie własne

4 Sieć komunikacyjna

4.1 Komunikacja miejska w Przemysłu

Sieć komunikacji miejskiej w Przemysłu składa się z 18 linii komunikacyjnych, wśród których można wyróżnić:

- według kryterium przestrzennego:
 - 9 linii miejskich: 2, 10, 24, 25, 27, 28, 38, A, B,
 - 9 linii miejsko-podmiejskich: 1, 3, 4, 5, 8, 12, 16, 18, 20,
- według kryterium zakresu funkcjonowania w przekroju roku:
 - 16 linii całorocznych: 1, 2, 3, 4, 5, 8, 10, 12, 16, 18, 20, 24, 25, 27, 28, 38,
 - 2 linie kursujące tylko w dniu Wszystkich Świętych: A, B,
- według kryterium zakresu funkcjonowania w przekroju tygodnia:
 - 12 linii kursujących codziennie: 1, 3, 4, 5, 8, 10, 12, 16, 18, 20, 25, 28,
 - 1 linię kursującą od poniedziałku do soboty: 2,
 - 3 linie kursujące od poniedziałku do piątku: 24, 27, 38,
- według kryterium czasu funkcjonowania w przekroju doby:
 - 13 linii kursujących przez cały dzień lub większą część dnia: 1, 2, 3, 4, 5, 8, 10, 12, 16, 18, 20, 25, 28,
 - 5 linii okresowych: 24, 27, 38, A, B,
- według kryterium znaczenia linii w sieci komunikacyjnej:
 - 8 linii podstawowych: 1+12, 2, 3+16, 5, 20, 25,
 - 3 linie uzupełniające: 10, 18, 28,
 - 7 linii dodatkowych: 4, 8, 24, 27, 38, A, B.

Linie podstawowe kursują w ciągu dnia roboczego szkolnego z rytmiczną częstotliwością co 30 minut (linia 5 wyłącznie w godzinach porannych i popołudniowych), Połączenia o charakterze uzupełniającym są uruchamiane z częstotliwością co 60 minut. Należy zaznaczyć, iż 2 pary tworzone przez 4 linie uzupełniające są ściśle skoordynowane na wspólnych odcinkach tras, co sprawia, że funkcjonują jak 2 linie podstawowe (dotyczy par linii 1 i 12 oraz 3 i 16) z kursami realizowanymi wspólnie co 30 minut. Inne linie tworzą grupę połączeń o charakterze dodatkowym, które są wykonywane z niższymi częstotliwościami (4 i 8) lub okresowo w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego (linie 24, 27 i 38), ewentualnie okazjonalnie w wybrane dni roku (linie A i B w okresie dnia Wszystkich Świętych).

Wszystkie linie komunikacyjne wykonują pracę eksploatacyjną łącznie z przejazdami technicznymi w poszczególne dni na poziomie:

- dzień roboczy szkolny – 5 906,22 wzkm,
- dzień roboczy wakacyjny – 5 510,51 wzkm,
- sobota – 3 355,59 wzkm,
- niedziela – 2 753,62 wzkm,
- główne święta – 1 851,25 wzkm.

Tab. 4.1 Liczba wozokilometrów na poszczególnych liniach w podziale na typy dni

Linia	Dni robocze		Soboty	Niedziele	Święta
	szkolne	feryjno-wakacyjne			
1	461,9	454,15	224,34	204,03	170,05
2	415,58	343,06	203,84		
3	236,05	164,5	56,71	35,76	35,76
4	321,37	321,37	142,98	165,36	138,25
5	550,55	494,59	357,66	220,38	209,06
8	422,99	422,99	240,12	198,18	143,97
10	440,42	440,42	363	217,8	
12	440,74	380,6	200,65	168,03	
16	293,88	289,37	224,1	237,51	217,02
18	396,74	388,26	343,76	293,04	221,68
20	728,44	685,66	394,83	462,04	311,51
24	64,52	10,98			
25	528,33	528,33	273,16	241,72	100,67
27	70,1	55,5			
28	293,55	293,14	196,61	173,2	173,2
38	102,3	102,3			
Suma	5767,46	5375,22	3221,76	2617,05	1721,17

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Najwięcej kilometrów realizowanych jest zwykle na linii 20, która jako jedyna linia podstawowa w sieci pełni funkcję linii miejsko – podmiejskiej z wybranymi kursami wydłużanymi do ościennych miejscowości. Najmniejszą pracą eksploatacyjną, charakteryzują się linie dodatkowe 24 i 27, funkcjonujące wyłącznie w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze. Na kolejnych rysunkach zaprezentowano liczbę wozokilometrów liniowych na poszczególnych liniach w wybrane typy dni tygodnia

Obszar funkcjonowania komunikacji miejskiej obejmuje teren Gminy Miejskiej Przemysł, pełniącej funkcję jej organizatora oraz Gminy Krasiczyn, Gminy Przemysł i Gminy Żurawica na mocy stosownych porozumień międzygminnych.

Praca eksploatacyjna

W 2020 r., w ramach komunikacji miejskiej, na całym obszarze objętym siecią komunikacyjną, wykonanych zostało 1 695 708 wozokilometrów w komunikacji autobusowej, przewożąc łącznie 3 058 tys. pasażerów. Szczegółowe dane dotyczące ilości wozokilometrów w latach 2015 – 2020 i pasażerów w latach 2015 - 2020 przedstawiono poniżej. W przypadku liczby przewiezionych pasażerów widoczny jest duży wpływ czynników zewnętrznych – obostrzeń związanych z epidemią koronawirusa.



Rys. 4.1. Liczba zrealizowanych MZK Sp. z o.o. w Przemysłu wozokilometrów w latach 2015 - 2020

Źródło: Opracowane na podstawie danych Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu

Tab. 4.2 Wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej przez MZK Przemysł w wozokilometrach w latach 2015-2020

Rok	Zrealizowane wozokilometry	Dynamika r/r
2015	1 982 000	
2016	1 918 000	-3,2%
2017	1 905 000	-0,7%
2018	1 881 000	-1,3%
2019	1 805 000	-4,0%
2020	1 695 708	-6,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie Projekt optymalizacji przemyskiej KM (dane 2015-17), Komunikacja Miejska w Liczbach (dane 2018-19), danych otrzymanych bezpośrednio z MZK Przemysł (dane 2020).

W latach 2015 - 2020 nastąpił spadek realizowanej liczby wozokilometrów, spowodowany zarówno ograniczeniem zasięgu sieci komunikacyjnej (likwidacja obsługi północnej części Gminy Żurawica) oraz optymalizacją rozkładu jazdy pod kątem ilości kursów i liczby linii autobusowych. Liczba przewiezionych pasażerów również z roku na rok systematycznie spada.



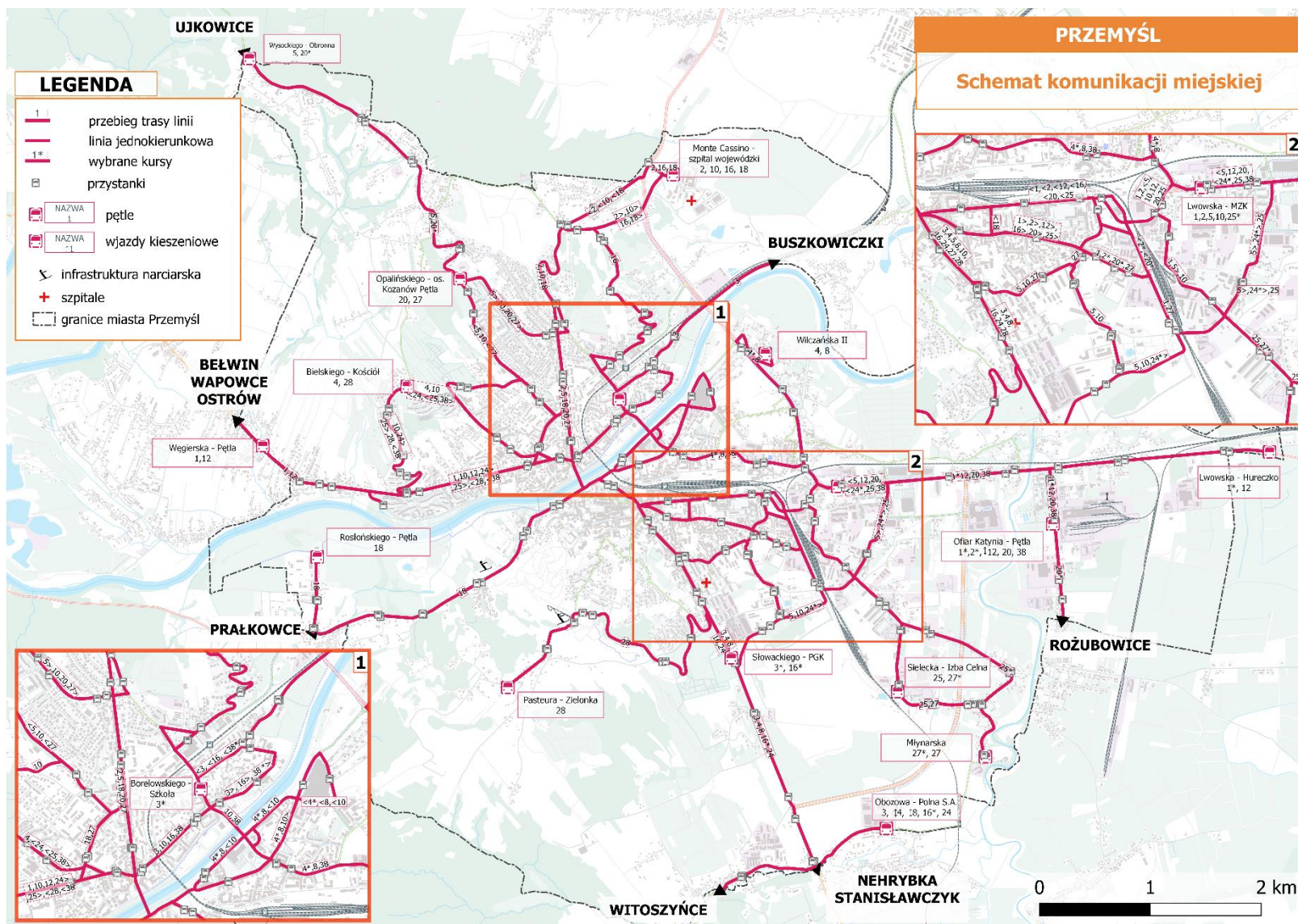
Rys. 4.2 Zestawienie rocznej liczby pasażerów MZK Sp. z o.o. w Przemysłu w latach 2015-2020

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.3 Liczba przewiezionych pasażerów przez MZK Przemysł w latach 2015-2020

Rok	Przewiezieni pasażerowie [tys. pasażerów]	Dynamika r/r
2015	5 943	
2016	6 089	+ 2,5%
2017	5 959	-2,1%
2018	5 837	-2,0%
2019	5 667	-2,9%
2020	3 058	-46,0%

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4.3. Schemat sieci komunikacji miejskiej w Przemysłu

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.4. Przebieg tras linii komunikacji miejskiej w Przemysłu stan na dzień 28.02.2021 r.

Nazwa linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
1	<p>LWOWSKA MZK – Lwowska – T. Zana – J. Jasińskiego – S. Batorego - NESTORA BAKOŃCZYCE – Nestora – A. Dworskiego – H. Siemiradzkiego – A. Mickiewicza (powrót A. Dworskiego) – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – Os. Kmiecie – Grunwaldzka - Węgierska – Ostrów – Kuńkowce – Łętownia – Bełwin – Łętownia – Wapowce (powrót bez wjazdu do Bełwina)</p> <p>Wybrane kursy tylko do Bełwina, przez Ostrów, z pominięciem Bełwina, z Ofiar Katynia – FIBRIS, do Ofiar Katynia - pętla, z Lwowska – Hureczko, z/do Wyb. Ojca św. Jana Pawła II, z/do Węgierska – Pętla lub z Bielskiego-Kościół</p>
2	<p>LWOWSKA MZK – Lwowska – T. Zana – A. Mickiewicza (powrót: A. Dworskiego – H. Siemiradzkiego) – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – 3 Maja – S. Augusta (powrót: 3 Maja) – J. III Sobieskiego – K. Gurbiela – Monte Cassino (powrót: Krakowska) – SZPITAL WOJEWÓDZKI</p> <p>Wybrane kursy z Ofiar Katynia – FIBRIS, do Ofiar Katynia -Pętla lub przez Dworskiego - PKS</p>
3	<p>OBOZOWA POLNA S. A. – Obozowa – J. Słowackiego – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Z. Krasińskiego – Wybrzeże F. Focha – Brata Alberta (powrót M. Borelowskiego) – S. Rogozińskiego – Buszkowicka – Buszkowice – BUSZKOWICZKI</p> <p>Wybrane kursy z/do Borelowskiego – szkoła, z Słowackiego – Bakończycka, do Słowackiego PGK, z Jagiellońska – pl. Pileckiego, z/do Brata Alberta, z Nehrybka – szkoła, z Krasińskiego - Bema</p>
4	<p>BIELSKIEGO KOŚCIÓŁ – W. Sikorskiego – J. Glazera – Grunwaldzka – Most Orłąt Przemyskich - (wybrane kursy WILCZAŃSKA II – Wilczańska – Polna – Słoneczna – Al. Solidarności – W. Pola – Bohaterów Getta – M. Kopernika – Sanowa – Rzeźnicza – W. Brudzewskiego – Wybrzeże W. Wilsona) – Jagiellońska – J. Słowackiego – Nehrybka – Hermanowice – Malhowice (powrót omija Malhowice) – STANISŁAWCZYK</p> <p>Wybrane kursy z wjazdem przez Obozowa Polna lub Nehrybka Szkoła, do Lwowska-MZK, z Wyb. Wilsona – San, z Obozowa – Polna SA, do Jagiellońska – pl. Pileckiego, do Wyb. Wilsona</p>
5	<p>UJKOWICE KOŃCÓWKA – Ujkowice – J. Wysockiego – I. Paderewskiego – K. Opalińskiego – (powrót: S. Okrzei – I. Paderewskiego) – 3 Maja – Most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – J. Słowackiego – W. Łukasińskiego – S. Leszczyńskiego – Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Bakończycka – Nestora – S. Batorego – J. Jasińskiego – T. Zana (powrót z pominięciem J. Jasińskiego i T. Zana) – Lwowska – LWOWSKA - MZK</p> <p>Wybrane kursy skrócone z Jagiellońska – pl. Pileckiego, z/do Wysokiego – Obronna</p>
8	<p>WILCZAŃSKA II – Wilczańska – Polna – Słoneczna – Al. Solidarności – W. Pola – Bohaterów Getta – M. Kopernika – Sanowa – Rzeźnicza – W. Brudzewskiego – Wybrzeże W. – Jagiellońska – J. Słowackiego – Herburtów – Pikulice – Grochowice – WITOSZYŃCE</p> <p>Wybrane kursy z wjazdem przez Obozowa Polna, do Lwowska – MZK (z Wilczańskiej bezpośrednio lub od ul. Słowackiego przez Batorego), do Obozowa – Polna S.A., z W. Pola- szkoła, z Wyb. Wilsona – San, do Wyb. Wilsona, z pominięciem al. Solidarności i W. Pola</p>

Nazwa linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
10	<p>LWOWSKA MZK – Lwowska – T. Zana – J. Jasińskiego –(wybrane kursy przez S. Batorego) – Nestora – Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – S. Leszczyńskiego – W. Łukasińskiego – J. Słowackiego – Jagiellońska – Sportowa – M. Kopernika – Sanowa – Rzeźnicza – W. Brudzewskiego – Wybrzeże W. Wilsona – L. Okulickiego – Most R. Siwca (powrót: M. Kopernika – Sanowa – Rzeźnicza – W. Brudzewskiego – Wybrzeże W. Wilsona) – M. Borelowskiego – Z. Krasieńskiego – Grunwaldzka – M. Bielskiego – W. Sikorskiego – B. Śmiałego – I. Paderewskiego – K. Opalińskiego – S. Augusta (powrót 3 Maja) – J.III Sobieskiego – K. Gurbiela - Monte Cassino (powrót: Krakowska) – SZPITAL WOJEWÓDZKI</p> <p>Wybrane kursy skrócone z Żołnierzy I AWP – Osiedle lub z Grunwaldzka – Św. Jana</p>
12	<p>LWOWSKA HURECZKO – Lwowska – Ofiar Katynia – Lwowska – T. Zana – A. Mickiewicza (powrót A. Dworskiego – H. Siemiradzkiego) – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – Węgierska – Ostrów – OSTRÓW III</p> <p>Wybrane kursy z/do Wyb. Ojca Św. Jana Pawła II, z/do Ostrów Bloki, z/do Lwowska – MZK, z/do Ofiar Katynia – Fibris, przez Dworskiego, z pominięciem Ofiar Katynia, przez Jasińskiego, Nestora i Dworskiego, z/do Węgierska-Pętla</p>
16	<p>SZPITAL WOJEWÓDZKI - Monte Cassino - B. Chrobrego - 29 Listopada - M. Borelowskiego - Z. Krasieńskiego (powrót Z. Krasieńskiego – F. Focha – Brata Alberta – S. Rogozińskiego – M. Borelowskiego) - Most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – J. Słowackiego – Nehrybka - NEHRYBKA SZKOŁA</p> <p>Wybrane kursy przez Krakowską i Gurbiela, przez Obozowa – Polna S.A., z/do Lwowska – MZK, z Krasieńskiego – Bema, z/do Obozowa – Polna S.A., do Słowackiego – PGK, z Słowackiego – Bakończycka, z Focha - -Market</p>
18	<p>PRAŁKOWCE KOŃCOWKA – Prałkowce – R. Rosłońskiego – Sanocka – Wybrzeże J. Piłsudskiego – Jagiellońska – A. Dworskiego – S. Konarskiego – A. Mickiewicza – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – Św. Jana Nepomucena – 3 Maja – S. Augusta (powrót: 3 Maja) – J. III Sobieskiego – K. Gurbiela – Monte Cassino (powrót: Krakowska) – SZPITAL WOJEWÓDZKI</p> <p>Wybrane kursy z/do Rosłońskiego – Pętla, do Jagiellońska – Pl. Rybi, z Mickiewicza – Poczta, z/do Lwowska - MZK</p>
20	<p>(wybrane kursy ROŻUBOWICE – Łuczyce – Krówniki – KRÓWNIKI I – Ofiar Katynia)</p> <p>OFIAR KATYNIA FIBRIS – Ofiar Katynia – Lwowska – Lwowska – T. Zana – A. Mickiewicza (powrót: A. Dworskiego – H. Siemiradzkiego) – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – 3 Maja – K. Opalińskiego – OPALIŃSKIEGO OS. KAZANÓW (wybrane kursy wydłużone zamiast 5 do WYSOCKIEGO – OBRONNA, UJKOWICE KOŃCÓWKA)</p> <p>Wybrane kursy skrócone z Lwowska-Restauracja, z/do Lwowska MZK, Wybrane kursy z wjazdem do Krówniki szkoła</p>
24	<p>Linia jednokierunkowa</p> <p>JAGIELLOŃSKA – PL. PILECKIEGO – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – J. Glazera – W. Sikorskiego – M. Bielskiego – Grunwaldzka – Most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – J. Słowackiego – Obozowa – OBOZOWA-POLNA S.A.</p> <p>Wybrane kursy w relacji OBOZOWA-POLNA S.A. – Obozowa – J. Słowackiego – Jagiellońska - ... - J. Słowackiego – Bakończycka – Nestora - S. Batorego – Lwowska – LWOWSKA-MZK</p>

Nazwa linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
25	<p>Linia jednokierunkowa SIELECKA-IZBA CELNA – Sielecka – J. Jasińskiego – S. Batorego – Lwowska – T. Zana – A. Mickiewicz – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – J. Glazera – W. Sikorskiego – M. Bielskiego -- Grunwaldzka – Most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – A. Dworskiego T. Zana – Lwowska – S. Batorego – J. Jasińskiego – Sielecka – SIELECKA-IZBA CELNA Wybrane kursy wydłużone z/do MŁYNARSKA przez Sielecką lub Budowlanych i Topolową lub skrócone z/do LWOWSKA-MZK</p>
27	<p>Linia jednokierunkowa MŁYNARSKA – Sielecka – J. Jasińskiego – S. Batorego – Nestora – A. Dworskiego - S. Leszczyńskiego – W. Łukasińskiego – J. Słowackiego – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – Św. Jana Nepomucena – S. Okrzei – I. Paderewskiego – OPALIŃSKIEGO OS. KAZANÓW – K. Opalińskiego – 3 Maja - Św. Jana Nepomucena – Grunwaldzka – Most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – J. Słowackiego – W. Łukasińskiego -S. Leszczyńskiego – A. Dworskiego – Nestora – S. Batorego – J. Jasińskiego – Sielecka - MŁYNARSKA Wybrane kursy do Lwowska-MZK, z/do Sielecka-Izba Celna, z Nestora-Bakończyce Rampa</p>
28	<p>PASTEURA ZIELONKA – L. Pasteura – Przemysława – J. Słowackiego – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – M. Bielskiego – BIELSKIEGO KOŚCIÓŁ Wybrane kursy z/do Jagiellońska-pl. Rybi, z Sikorskiego, z/do Lwowska-MZK, do Jagiellońska-pl. Pileckiego</p>
38	<p>Linia jednokierunkowa OFIAR KATYNIA FIBRIS – Ofiar Katynia – Lwowska – W. Pola – Bohaterów Getta – Most R. Siwca – M. Borelowskiego – Z. Kasińskiego – Grunwaldzka – M. Bielskiego – BIELSKIEGO KOŚCIÓŁ – W. Sikorskiego – J. Glazera – Św. Jana Nepomucena – Grunwaldzka – Z. Kasińskiego – M. Borelowskiego – Most R. Siwca – Bohaterów Getta – W. Pola – Lwowska – Ofiar Katynia – OFIAR KATYNIA FIBRIS Wybrane kursy z BIELSKIEGO-KOŚCIÓŁ, do LWOWSKA-MZK, z wjazdem przez F. Focha, Brata Alberta i S. Rogozińskiego</p>
A	<p>Linia jednokierunkowa, bezpłatna uruchamiana w okresie Wszystkich Świętych SŁOWACKIEGO BAKOŃCZYCKA – J. Słowackiego – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – J. Glazera – W. Sikorskiego – M. Bielskiego – Grunwaldzka – Most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – J. Słowackiego – SŁOWACKIEGO PGK Wybrane kursy z Jagiellońska-pl. Pileckiego lub z Jagiellońska-pl. Rybi</p>
B	<p>Linia jednokierunkowa, bezpłatna uruchamiana w okresie Wszystkich Świętych SŁOWACKIEGO BAKOŃCZYCKA – J. Słowackiego – Jagiellońska – Most Orłąt Przemyskich – Grunwaldzka – M. Bielskiego – W. Sikorskiego – J. Glazera – Grunwaldzka – Most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – J. Słowackiego – SŁOWACKIEGO PGK Wybrane kursy z Jagiellońska-pl. Rybi lub z/do Jagiellońska-Pileckiego</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o. w Przemysłu, UM Przemysłu

4.2 Charakterystyka obecnego operatora

Operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sieci komunikacyjnej organizowanej przez Gminę Miejską Przemysłu jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu, w której 100% udział posiada Gmina Miejska Przemysłu. Podstawą działalności spółki są usługi przewozów regularnych z obszaru komunikacji miejskiej. Spółka, oprócz działalności przewozowej, prowadzi także dodatkową działalność gospodarczą stanowiącą element uzupełniający do działalności podstawowej. Obecnie

obowiązująca Umowa pomiędzy organizatorem, a operatorem (Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu zwany dalej MZK Przemysł) została zawarta w dniu 10.09.2019 r. jako umowa wykonawcza o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z 10-letnim okresem obowiązywania (do 09.09.2029 r.). Ponadto Gmina Miejska Przemysł posiada porozumienia międzygminne z gminami Przemysł, Krasiczyn i Żurawica w sprawie powierzenia Gminie Miejskiej Przemysł organizacji komunikacji miejskiej.

Według stanu na dzień 13.05.2021 r. Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu eksploatuje 36 autobusów. Obecnie średni wiek pojazdów użytkowanych w komunikacji miejskiej w Przemysłu wynosi ok. 11 lat (mediana 9 lat). Najstarszy pojazd wyprodukowano w 1982 r. – Jelcz PR 110 klasy MAXI, a najmłodsze autobusy w 2018 r. – 15 szt. Autosan ML12LF (w tym 2 z napędem CNG) z normą spalania EURO 6. Należy przy tym zaznaczyć, że wszystkie eksploatowane autobusy marki Jelcz w latach 2008 – 2010 przeszły gruntowną modernizację, w ramach której zostały poddane konwersji na zasilanie CNG. Szczegółową charakterystykę posiadanego taboru przedstawia poniższa tabela.

Tab. 4.5. Struktura wiekowa autobusów Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu /Stan na 13.05.2021

Lp.	Marka	Liczba miejsc	Razem										
			1982	1983	1990	1991	1995	2010	2012	2013	2018	Razem	
1	Autosan M12LF	105										13	13
2	Autosan M12LF CNG	95										2	2
3	Jelcz 120 M	100					1						1
4	Jelcz PR 110	91	2	1	1	1							5
5	Jelcz PR110M	78				1							1
6	Otokar Vectio 250 LE	66						11					11
7	Solaris Urbino 10	79								2			2
8	Solaris Urbino 12	75							1				1
Liczba pojazdów			2	1	1	2	1	11	1	2	15	36	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu

Taryfy opłat oraz ceny biletów, opłat dodatkowych, zasad korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych oraz zasad sprzedaży biletów obowiązujących w granicach obowiązujących miasta Przemysła oraz na terenie Gminy Przemysł, Gminy Żurawica, Gminy Krasiczyn z wyjazdem do miasta Przemysł.

Obecnie obowiązująca taryfa opłat za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym w Przemysłu obowiązuje od grudnia 2019 r., która została wprowadzona w ramach optymalizacji oferty przewozowej przemyskiej komunikacji miejskiej. W celu podniesienia jej czytelności liczba typów biletów została znacząco ograniczona, a jej formuła bazująca na taryfie odcinkowej (kilometrowej) została zmodyfikowana na taryfę strefową z 3 strefami taryfowymi. Zastosowane ceny biletów długookresowych premią stałych i lojalnych klientów komunikacji miejskiej. Ponadto każdy bilet jednorazowy posiada dodatkową funkcjonalność biletu czasowego, uprawniającą do możliwości nieodpłatnej zmiany środka transportu (przesiadki), ograniczonego czasowo do 45 lub 60 minut, które stanowi rozwiązanie dla pasażerów podróżujących na trasach nieobsługiwanych przez połączenia bezpośrednie. Warto nadmienić, iż asortyment biletów został rozszerzony o bilety 365-dniowe, które stanowią pośrednią formę abonamentu, a ich cena jest jednolita we wszystkich strefach biletowych i stanowi ok. 7,5 – 9,5 krotność ceny biletu 30-dniowego.

Mapa stref taryfy biletowej



Strefa I:

Przemysł

Strefa II:

Buszkowice
Buszkowiczki
Grochowce
Hureczko
Krówniki
Kuńkowce
Łętownia
Łuczyce
Nehrybka
Orzechowce
Ostrów
Pikulice
Prątkowce
Ujkowice
Żurawica

Strefa III:

Belwin
Hermanowice
Malhowice
Rożubowice
Stanisławczyk
Wapowce
Witoszyńce

Granicami stref są granice administracyjne miasta oraz otaczających sołectw.

Rys. 4.4. Mapa stref biletowych w przemyskiej komunikacji miejskiej

Źródło: mzk.przemysl.pl

Tab. 4.6. Ceny biletów jednorazowych w przemyskiej komunikacji miejskiej

RODZAJ BILETU	CENA BILETU		
	NORMALNY	ULGOWY KOMUNALNY	ULGOWY USTAWOWY
STREFA 1 (bilety miejskie)			
Bilet jednorazowy 45	3,00 zł	2,00 zł	1,50 zł
Bilet jednorazowy 60	3,40 zł	---	1,70 zł
Karnet 6-przejazdowy	16,80 zł	11,40 zł	8,40 zł
STREFA 2, 3 (bilety podmiejskie)			
Bilet jednorazowy 45	3,00 zł	2,00 zł	1,50 zł
STREFA 1, 2 (bilety miejsko-podmiejskie)			
Bilet jednorazowy 45	3,60 zł	2,40 zł	1,80 zł
Karnet 6-przejazdowy	19,20 zł	13,80 zł	9,60 zł
STREFA 1, 2, 3 (bilety sieciowe)			
Bilet jednorazowy 45	4,00 zł	2,60 zł	2,00 zł
Bilet jednorazowy 60	4,60 zł	---	2,30 zł
Karnet 6-przejazdowy	22,80 zł	15,60 zł	11,40 zł

Źródło: Uchwała nr 223/2019 Rady Miejskiej w Przemysłu z dnia 21 października 2019 r. w sprawie zasad odpłatności i wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminą Miejską Przemysł oraz wysokości opłat dodatkowych

Tab. 4.7. Ceny biletów okresowych w przemyskiej komunikacji miejskiej

Typ biletu	Strefa ważności biletu	Normalny cena	Symbol znaczka	Ulgowy cena	Symbol znaczka
7-dniowy imienny	1	26,00 zł	TA	13,00 zł	TB
	2, 3	26,00 zł	TC	13,00 zł	TD
	1, 2	34,00 zł	TE	17,00 zł	TF
	1, 2, 3	39,00 zł	TG	19,50 zł	TH
30-dniowy imienny	1	78,00 zł	IMA	39,00 zł	IMB
	2, 3	78,00 zł	IMC	39,00 zł	IMD
	1, 2	88,00 zł	IME	44,00 zł	IMF
	1, 2, 3	98,00 zł	IMG	49,00 zł	IMH
30-dniowy na okaziciela	1	118,00 zł	OMA	59,00 zł	OMB
	2, 3	118,00 zł	OMC	59,00 zł	OMD
	1, 2	128,00 zł	OME	64,00 zł	OMF
	1, 2, 3	138,00 zł	OMG	69,00 zł	OMH
30-dniowy specjalny imienny Seniorzy	1,2,3	10,00 zł	ISEN	---	---
30-dniowy specjalny imienny Honorowi Dawcy Krwi	1,2,3	10,00 zł	IHDK	---	---
90-dniowy imienny	1	210,00 zł	KA	105,00 zł	KB
	2, 3	210,00 zł	KC	105,00 zł	KD
	1, 2	240,00 zł	KE	120,00 zł	KF
	1, 2, 3	260,00 zł	KG	130,00 zł	KH
365-dniowy imienny	1, 2, 3	730,00 zł	IRA	365,00 zł	IRB

Oznaczenia:

- ODNS – Dzieci kształcenia specjalnego,
OD16 – Dzieci z niepełnosprawnością do 16 roku życia,
OZSI – Znaczny stopień inwalidztwa,

Źródło: Uchwała nr 223/2019 Rady Miejskiej w Przemysłu z dnia 21 października 2019 r. w sprawie zasad odpłatności i wysokości opłat za usługi przewozowe świadczone środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminą Miejską Przemysł oraz wysokości opłat dodatkowych

4.2.1 Podaż usług transportu drogowego i kolejowego na obszarze funkcjonowania przemyskiej komunikacji miejskiej

W Przemysłu znajduje się ważny węzeł kolejowy, posiadający dostęp do ogólnopolskiej sieci normalnotorowej, jak również linie szerokotorowe używane na sieci ukraińskiej. Z wymienionych poniżej linii²³

²³Źródło: Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.

największe znaczenie w przewozach pasażerskich ma linia 91, przy której znajdują się przystanek kolejowy Przemysł Zasanie (obsługiwany przez prawie wszystkie pociągi) oraz stacja Przemysł Główny, dodatkowo pełniąc funkcję kolejowego pasażerskiego przejścia granicznego. Niniejsza linia jest też częścią paneuropejskiego korytarza transportowego E30 (przebiegającego podobnie jak drogowy E40).

- 91 Kraków Główny – Medyka, magistralna znaczenia państwowego,
- 92 Przemysł – Medyka, magistralna szerokotorowa,
- 102 Przemysł – Malhowice, drugorzędna,
- 120 Hurko – Krówniki, drugorzędna z bocznica do Fibrisa,
- 123 Hurko – Krówniki, drugorzędna szerokotorowa,
- 613 Żurawica – Hurko, magistralna
- 614 Żurawica – Hurko, magistralna szerokotorowa
- 615 Przemysł – Przemysł Bakończyce, drugorzędna,

Gmina Miejska Przemysł posiada rozwinięty system lokalnych połączeń komercyjnych w transporcie drogowym, obejmujący swoim zasięgiem linie w kierunku okolicznych gmin, których funkcjonowanie zapewniają przede wszystkim EuroBus oraz PKS Przemysł Sp. z o.o.

Znaczna część segmentu przewozów komercyjnych realizowana jest na trasach przez miejscowości, do których nie dociera przemyska komunikacja miejska. Należą do nich głównie połączenia wykonywane w kierunku Medyki i Rzeszowa.

Należy wspomnieć, iż oprócz transportu drogowego, na obszarze funkcjonowania przemyskiej komunikacji miejskiej, funkcjonują także krajowe połączenia kolejowe typu:

- IC (InterCity),
- TLK (Twoje Linie Kolejowe),
- REGIO,
- REGIO przyspieszone.

Dodatkowo zarówno w ramach transportu drogowego jak i kolejowego, dostępne są połączenia międzynarodowe do następujących miejscowości docelowych:

- Berlin (Niemcy),
- Kijów, Czerniowce, Zaporozże (Ukraina),
- Praga, Ostrawa (Czechy),
- Graz (Austria).

Tab. 4.8. Wykaz istniejących linii komercyjnych w transporcie drogowym na obszarze funkcjonowania przemyskiej komunikacji miejskiej (według stanu na dzień 26.05.2021)

Lp.	Linia	Przewoźnik	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów			
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
				szkolny	feryjno-wakacyjny		
1	Przemysł - Brzozów	Eurobus	Przemysł - Ostrów - Kuńkowce - Łętownia - Wapowce - ... - Brzozów	4	4	0	0
2	Przemysł - Dynów	Eurobus	Przemysł - Ostrów - Kuńkowce - Łętownia - Wapowce - ... - Dynów	34	34	16	8

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030

Lp.	Linia	Przewoźnik	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów			
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
				szkolny	feryjno-wakacyjny		
3	Przemysł - Dynów	Eurobus	Przemysł - Ostrów - Kuńkowce - Łętownia - Wapowce - ... - Dubiecko	6	6	2	0
4	Przemysł - Korytniki Wieś - Reczpol	Eurobus	Przemysł - Ostrów - Kuńkowce - Łętownia - Wapowce - ... - Reczpol	5	5	0	0
5	Przemysł - Korytniki Wieś - Reczpol	Eurobus	Przemysł - Ostrów - Kuńkowce - Łętownia - Wapowce - ... - Korytniki Wieś	7	7	0	0
6	Przemysł - Kupna	Eurobus	Przemysł - Prałkowce - ... - Kupna	4	4	0	0
7	Przemysł - Krasieczyn	Eurobus	Przemysł - Prałkowce - ... - Krasieczyn	12	12	15	15
8	Przemysł - Olszany	Eurobus	Przemysł - Prałkowce - ... - Olszany	7	7	2	0
9	Przemysł - Brylińce	Eurobus	Przemysł - Prałkowce - ... - Brylińce	14	13	4	4
10	Przemysł - Lipa	Eurobus	Przemysł - Prałkowce - ... - Lipa	10	10	8	6
11	Przemysł - Walawa	Interbus F.H.U. Tadeusz Sroka	Przemysł - Żurawica - Buszkowice - Buszkowiczki - ... - Walawa	16	16	0	0
12	Przemysł - Brzuska	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Prałkowce - ... - Brzuska	1	0	0	0
13	Przemysł - Bachów	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Prałkowce - ... - Bachów	0	1	0	0
14	Przemysł - Huta Brzuska	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Prałkowce - ... - Huta Brzuska	1	0	0	0
15	Przemysł - Kuźmina	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Prałkowce - ... - Kuźmina	4	6	0	0
16	Przemysł - Leszczawa Dolna	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Prałkowce - ... - Leszczawa Dolna	1	2	0	0
17	Przemysł - Żohatyn	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Prałkowce - ... - Żohatyn	0	1	0	0

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030

Lp.	Linia	Przewoźnik	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów			
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
				szkolny	feryjno-wakacyjny		
18	Przemysł - Nowosiółki Dydyńskie	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Pikulice - Grochowce - ... - Nowosiółki Dydyńskie	1	0	0	0
19	Przemysł - Huwniki	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Pikulice - Grochowce - ... - Huwniki	1	0	0	0
20	Przemysł - Fredropol	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Hermanowice - ... - Fredropol	5	3	0	0
21	Fredropol - Przemysł	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Fredropol - ... - Grochowce - Pikulice - Przemysł	1	0	0	0
22	Aksmanice - Przemysł	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Aksmanice - ... - Grochowce - Pikulice - Przemysł	1	0	0	0
23	Przemysł - Rybotycze	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Pikulice - Grochowce - ... - Rybotycze	4+	7	2	0
24	Przemysł - Posada Rybotycka	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Pikulice - Grochowce - ... - Posada Rybotycka	10	11	4	0
25	Przemysł - Dubiecko	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Ostrów - Kuńkowce - Łętownia - Wapowce - ... - Dubiecko	2	0	0	0
26	Przemysł - Bachórzec	PKS Przemysł Sp. z o.o.	Przemysł - Ostrów - Kuńkowce - Łętownia - Wapowce - ... - Bachórzec	2	0	0	0
27	Przemysł - Jarosław - Przeworsk - Rzeszów	Bus Natura	Przemysł - ... - Rzeszów	5	5	0	0
28	Przemysł - Jarosław - Przeworsk - Rzeszów	Bus Natura	Przemysł - ... - Rudna Mała	4	4	0	0

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030

Lp.	Linia	Przewoźnik	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów			
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
				szkolny	feryjno-wakacyjny		
29	Przemyśl – Jarosław – Przeworsk – Biłgoraj – Lublin	Bus Natura	Przemyśl - ... - Lublin	2	2	0	0
30	Przemyśl – Kalników	Bus Natura	Przemyśl - ... - Kalników	24	24	13	8
31	Przemyśl – Kalników	Bus Natura	Przemyśl - ... - Stubno	2	2	0	0
32	Przemyśl – Kalników	Bus Natura	Przemyśl - ... - Hruszowice	2	2	0	0
33	Przemyśl – Małkowiec – Niziny – Sośnica – Zadąbrowie – Orły – Przemyśl	DAMil-Trans	Przemyśl - ... - Małkowiec	2	0	0	0
34	Przemyśl – Małkowiec – Niziny – Sośnica – Zadąbrowie – Orły – Przemyśl	DAMil-Trans	Przemyśl - ... - Przemyśl	8	4	0	0
35	N1,N2 Ustrzyki Dolne - Warszawa	Neobus	Sanok - ... - Przemyśl - ... - Warszawa	6	6	6	6
36	N1,N2 Ustrzyki Dolne – Warszawa	Neobus	Niebylec - ... - Przemyśl - ... - Warszawa	2	2	2	2
37	N1,N2 Ustrzyki Dolne – Warszawa	Neobus	Polańczyk - ... - Przemyśl - ... - Warszawa	2	2	2	2
38	N1,N2 Ustrzyki Dolne - Warszawa	Neobus	Ustrzyki Dolne - ... - Przemyśl - ... - Warszawa	1	1	1	1
39	N1,N2 Ustrzyki Dolne - Warszawa	Neobus	Rzeszów - ... - Przemyśl - ... - Medyka	1	1	1	1
40	N3 Polańczyk - Wrocław	Neobus	Sanok - ... - Przemyśl - ... - Wrocław	5	5	5	5
41	N3 Polańczyk - Wrocław	Neobus	Polańczyk - ... - Przemyśl - ... - Wrocław	2	2	2	2
42	N3 Polańczyk - Wrocław	Neobus	Ustrzyki Dolne - ... - Przemyśl - ... - Wrocław	1	1	1	1

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030

Lp.	Linia	Przewoźnik	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów			
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
				szkolny	feryjno-wakacyjny		
43	N4 Polańczyk - Łódź	Neobus	Polańczyk - ... - Przemysł -...- Łódź	2	2	2	2
44	N4 Polańczyk - Łódź	Neobus	Sanok - ... - Przemysł -...- Łódź	2	2	2	2
45	N8 Rzeszów - Kraków - Zakopane	Neobus	Sanok -...- Przemysł -...- Zakopane	1	1	1	1
46	Przemysł-Orły-Zabłotce-Radymno	Interbus	Przemysł -...- Radymno	4	0	0	0
47	Przemysł - Kaszyce - Kosienice	Interbus	Przemysł -...- Kosienice	26	20	12	0
48	Przemysł - Kaszyce - Kosienice	Interbus	Hnatkowice -...- Przemysł	1	0	0	0
49	Przemysł - Wyszatyce - Walawa	Interbus	Przemysł - Buszkowice - Buszkowiczki -...- Walawa	17	17	19	0
50	Przemysł - Wyszatyce - Walawa	Interbus	Przemysł -...- Buszkowice - Buszkowiczki -...- Walawa	3	3	1	0
51	Przemysł - Żurawica-Walawa	Interbus	Przemysł -...- Buszkowice - Buszkowiczki -...- Walawa	4	4	1	0
52	Przemysł-Mańkowice-Kosienice	Interbus	Przemysł -...- Kosienice	1	1	0	0
53	Przemysł-Medyka	Interbus	Przemysł - Hureczko - Hurko - Medyka	88	88	88	88
54	Przemysł - Medyka	Eurobus	Przemysł - Hureczko - Medyka	30	30	22	16

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.9. Wykaz istniejących połączeń kolejowych na obszarze Przemysła

Lp.	Relacja	Przewoźnik/ operator ²⁴	Liczba kursów (tam/powrót)			Uwagi
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela	
1	Przemysł Główny-Gdynia Główna	IC	1*/1	1/0	1/1	* do Kołobrzegu w piątki

²⁴ IC - „PKP Intercity” S. A., PR - POLREGIO sp. z o.o.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030

Lp.	Relacja	Przewoźnik/ operator ²⁴	Liczba kursów (tam/powrót)			Uwagi
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela	
2	Przemyśl Główny – Gdynia Główna – Kołobrzeg	IC	1*/0	0/1	0/0	
3	Przemyśl Główny – Graz Hauptbahnhof	IC	1/1	1/1	1/1	
4	Przemyśl Główny – Kraków Główny	IC	1/1	1/1	1/1	
5	Medyka – Przemyśl Główny – Rzeszów Główny	PR	3/3	2/2	2/2	
6	Przemyśl Główny - Ostrava-Svinov	IC	1/1	1/1	1/1	
7	Przemyśl Główny - Poznań Główny	IC	1/1	1/1	1/1	
8	Przemyśl Główny - Praha Hlavni Nadrazi	IC	1/1	1/1	1/1	
9	Przemyśl Główny – Przeworsk	PR	1/1	1/1	1/1	
10	Przemyśl Główny - Rzeszów Główny	PR	12/12	10/10	10/10	
11	Przemyśl Główny – Wrocław Główny - Szczecin Główny	IC	2/2	2/2	2/2	1 para z grupą wagonów Przemyśl Główny – Wrocław Główny – Jelenia Góra
12	Przemyśl Główny – Poznań Główny – Świnoujście	IC	1/1	1/1	1/1	Tylko te pociągi nie zatrzymują się na przystanku Przemyśl Zasanie Grupa wagonów Przemyśl Główny – Poznań Główny - Słupsk
13	Przemyśl Główny - Tarnów	PR	1/1	1/1	1/0	
14	Przemyśl Główny - Warszawa Wschodnia	IC	3/2	3/2	3/2	
15	Przemyśl Główny – Warszawa Zachodnia	IC	0/1	0/1	0/1	
16	Przemyśl Główny - Wrocław Główny	IC	2/2	2/2	2/2	1 para z grupą wagonów Przemyśl Główny - Berlin-Charlottenburg
17	Kijów – Przemyśl Główny – Wrocław Główny	IC	1/1	1/1	1/1	Kursy na odcinku Kijów – Przemyśl wyłącznie po ogłoszeniu
Przemyśl Główny		IC, PR	35/35	31/31	31/30	
Przemyśl Zasanie		IC, PR	34/34	30/30	30/29	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Plakatowego rozkładu jazdy pociągów ważnego w dniach 14.03-12.06.2021 - według stanu na 5.03.2021

4.2.2 Analiza zasięgu sieci komunikacji miejskiej

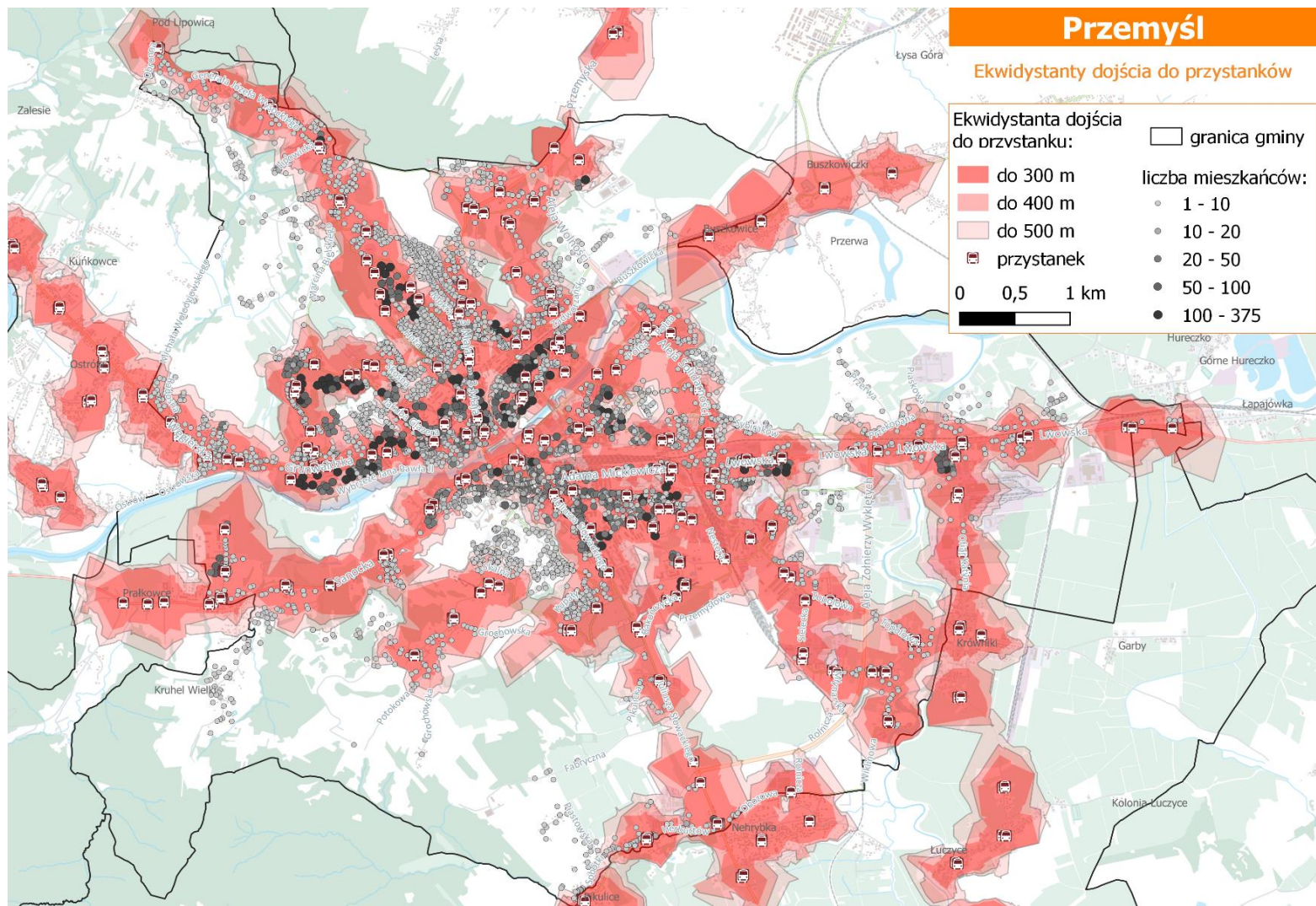
Znacząca większość mieszkańców Przemysła, tj. 95,47% znajduje się w strefie dojazdu 500 metrów do najbliższego przystanku komunikacji miejskiej. Dodatkowo także wysoki odsetek mieszkańców (91,47%) ma do najbliższego przystanku nie więcej niż 400 metrów, a w przypadku 77,24% nie więcej niż 300 metrów, uważanych za graniczną atrakcyjność autobusowej komunikacji miejskiej. W kontekście górskiego ukształtowania miasta, wartości te należy uznać za bardzo dobre. W ramach rozszerzania zasięgu komunikacji miejskiej należy dążyć do nie pogorszenia niniejszych wskaźników, w szczególności poprawy zasięgu 300 metrów do objęcia nim 80% mieszkańców miasta.

Poniżej wymienione zostały obszary leżące poza zasięgiem 500 metrów od przystanku sieci komunikacji miejskiej w Przemysłu:

- Kruhel Wielki – tereny położone poza zasięgiem trasy w ciągu DK28, zabudowa niskiej gęstości, kościół i cerkiew wraz z lokalnymi cmentarzami,
- Tereny położone na południe od Rynku – Urząd Pracy, obszar okolic Rynku,
- Zabudowa niskiej gęstości w okolicy ul. Sucharskiego i Tatarskiej,
- Rozproszona zabudowa niskiej gęstości w okolicy ul. Wołodyjowskiego, Łokietka oraz Bielskiego (na północ od ul. Łętowskiej),
- Zabudowa w okolicy ul. Piastowskiej (południowy skraj miasta przy granicy z Pikulicami),
- Zabudowa w okolicy al. Wolności,
- Zabudowa w okolicy ul. Krzywej,
- zabudowa w okolicy ul. J. Mogilnickiego (okolice Sanwilu),
- zabudowa w okolicy ul. Przerwa, Okrężnej i Drogi Hureckiej.

W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży i znajdować się jak najbliżej generatorów ruchu. Wskazane jest uzupełnienie sieci przystankami, gdy droga dojazdu pieszego przekracza 300 metrów na obszarze Jednostki Przestrzennej I Stare Miasto lub 500 metrów na pozostałym obszarze miasta.

Inwestycje polegające na tworzeniu nowych obiektów o charakterze użyteczności publicznej oraz zabudowy mieszkaniowej będą mogły być prowadzone tylko przy spełnieniu warunku lokalizacji zapewniającej możliwość dojazdu do przystanku komunikacyjnego na odległość nie większą niż 500 metrów.



Rys. 4.5 Lokalizacja i zasięg obsługi przystanków komunikacji miejskiej na obszarze miasta Przemysł - stan na 16.04.2021r.

Źródło: opracowanie własne

4.3 Infrastruktura drogowa

Przebieg głównych tras komunikacyjnych w Przemysłu zdeteminowany jest istniejącym układem sieci ulicznej wynikającym z czynników fizjograficznych, historycznego położenia miasta w zakolu Sanu oraz kierunków dróg wylotowych. Do czasu uruchomienia infrastruktury przejścia granicznego w Korczowej przez miasto przebiegała także droga krajowa nr 4 i najdłuższa z międzynarodowych tras europejskich, tj. E-40. Przez Przemysł przebiegają 2 drogi krajowe i 2 drogi wojewódzkie, zapewniające połączenie z polską i ukraińską siecią dróg oraz międzynarodowych tras europejskich:

- DK28 Zator (DK44) – Wadowice (DK52) – Skomielna Biała (DK7, S7 E-77) – Nowy Sącz (DK75, DK87) – Jasło (DK73) – Miejsce Piastowe (DK19 E-371) – Sanok (DK84) – Przemysł (DK77) – polsko-ukraińskie drogowe przejście graniczne Medyka-Шегині/Szeginie (droga M11 w kierunku Lwowa),
- DK77 Lipnik (DK9 E-371) – Sandomierz (DK79) – Nisko (DK19) – Jarosław (DK94) – Skołoszów (DK94, A4 E-40 węzeł Przemysł) – Przemysł (DK28),
- DW884 Przemysł (DW885) – Bachórz (DW835) – Domaradz (DK19 E-371),
- DW885 Przemysł (DK77, DK28) – planowane polsko-ukraińskie drogowe przejście graniczne Malkowice-Нижанковичі/ Nizankowice (droga T-14-18 w kierunku Stryja)

Na terenie Przemysła wymienione drogi przebiegają następującymi ulicami:

- DK28: Sanocka – Wybrzeże marsz. J. Piłsudskiego – Jagiellońska – Plac Na Bramie – (A. Dworskiego – H. Siemiradzkiego)/(A. Mickiewicza) – T. Zana – wiadukt R. Weigla – T. Zana – Rondo Kresowian – Lwowska – Rondo Paderborn – Lwowska – Rondo L. Kaczyńskiego – Lwowska,
- DK77: Krakowska – Al. Wolności – Most Brama Przemyska – Al. Solidarności – W. Pola – Rondo Kresowian,
- DW884: pl. Konstytucji 3 Maja – Grunwaldzka – Węgierska,
- DW885: Krakowska – Jana III Sobieskiego – 3 Maja – pl. Konstytucji 3 Maja – Most Orłąt Przemyskich – (przebieg wspólny z DK28) – rondo L. Kaczyńskiego – al. Żołnierzy Wyklętych – al. harcmistrza E. Heila – al. R. Dmowskiego – rondo Abp. I. Tokarczuka – J. Słowackiego

Sieć komunikacyjna osadzona jest na głównym układzie ulicznym miasta, który tworzą następujące ciągi ulic:

- drogi krajowe 14,78 km, nawierzchnia bitumiczna,
- drogi wojewódzkie 11,35 km, nawierzchnia bitumiczna,
- drogi powiatowe 62,67 km, z czego ok. 92% stanowi nawierzchnia bitumiczna, ok. 8% kostka, brukowiec,
- drogi gminne 118,30 km, z czego ok. 66,7% stanowi nawierzchnia bitumiczna, ok. 14,1% kostka, ok. 1,6% nieulepszona brukowcowa, tłuczniowa, ok. 17,6% gruntowa wzmocniona, naturalna.

Długość dróg publicznych ogółem wynosi: 207,10 km, w tym:

- o nawierzchni twardej (bitumiczna, betonowa, kostka, tłuczeń) 186,28 km,
- o nawierzchni gruntowej (wzmocnionej i naturalnej) 20,82 km,

Sygnalizacje koordynowane – Ciąg ul. 3 Maja i ul. Jagiellońskiej:

- Skrzyżowanie 3 Maja - 29 Listopada,
- Skrzyżowanie 3 Maja - Św. Jana Nepomucena,
- Przejście dla pieszych 3 Maja – Szpak,
- Skrzyżowanie 3 Maja –Grunwaldzka – Krasińskiego - Plac Konstytucji 3 Maja,
- Skrzyżowanie Jagiellońska –Wyb. Piłsudskiego - Kościuszki,
- Skrzyżowanie Jagiellońska – Sportowa - Wodna,
- Skrzyżowanie Jagiellońska – Wałowa - Mnisza,
- Skrzyżowanie Jagiellońska – Słowackiego – Dworskiego – Mickiewicza (Plac Na Bramie),
- Przejście dla pieszych ul. Mickiewicza – Rejtana,

Sygnalizacje koordynowane – Ciąg ul. Borelowskiego i ul. Bohaterów Getta:

- Skrzyżowanie Borelowskiego - 29 Listopada,
- Skrzyżowanie Borelowskiego – Rogozińskiego - Ogrodnicza,
- Skrzyżowanie Borelowskiego – Krasińskiego – Wyb. Focha,
- Skrzyżowanie Św. Floriana – Okulickiego (nieczynna, sygnał żółty pulsujący),
- Skrzyżowanie Bohaterów Getta –Sportowa - Kopernika,

Sygnalizacje koordynowane z wideodetekcją, akomodacją – Ciąg ul. Krakowska, Al. Wolności, Al. Solidarności:

- Skrzyżowanie ul. Krakowska – wjazd do Szpitala Wojewódzkiego, Wiadukt ks. ppłk. W. Deca,
- Skrzyżowanie Aleja Solidarności – Bystrzyckich – Słoneczna,
- Skrzyżowanie Aleja Solidarności –Św. Andrzeja Boboli,
- Skrzyżowanie Aleja Solidarności - Wincentego Pola.

Sygnalizacje izolowane:

- Skrzyżowanie Dworskiego – Konarskiego,
- Przejście dla pieszych Słowackiego w obrębie ul. Smolki (przycisk wywołania dla pieszych),
- Przejście dla pieszych ul. W. Pola – SP 15 (przycisk wywołania dla pieszych),
- Przejście dla pieszych Lwowska MZK (przycisk wywołania dla pieszych),
- Przejście dla pieszych przed rondem Paderborn (przycisk wywołania dla pieszych),
- Skrzyżowanie Grunwaldzka – Św. Jana,
- Przejście dla pieszych Grunwaldzka – SP 16 (przycisk wywołania dla pieszych),
- Sygnalizacja wahadłowa ul. Brata Alberta.

Większość sygnalizacji świetlnej w Przemysłu to sygnalizacja stałoczasowa, która obejmuje również przejścia dla pieszych. W ciągu drogi krajowej nr 77 zainstalowana została sygnalizacja świetlna wraz z kamerami, dzięki czemu możliwe jest wykorzystanie wideodetekcji i akomodacji w celu optymalizacji pracy. Dodatkowo wydzielone zostały 3 ciągi koordynacyjne przebiegające z północy na południe, w ramach których znajdują się jedyne miejskie przeprawy przez San udostępnione dla ruchu drogowego:

- ul. 3 Maja, Most Orłąt Przemyskich i ul. Jagiellońska,
 - ul. Borelowskiego, Most Siwca i Bohaterów Getta,
 - al. Wolności, Most Brama Przemyska i al. Solidarności (DK77).
-

Sygnalizacja wzbudzana przez pieszych przy wykorzystaniu przycisków znajduje się na przejściach dla pieszych w ciągach ulic: Grunwaldzka przy SP 16, W. Pola przy SP 15, Słowackiego przy skrzyżowaniu z ul. Smolki, 3 Maja przy DH. „Szpak”, Lwowska przy MZK oraz przy skrzyżowaniu z ul. Śniadeckich.

4.4 Infrastruktura przystankowa

Integralną częścią systemu komunikacji miejskiej jest infrastruktura przystankowa. Zgodnie z polskim prawodawstwem przystanek to na podstawie Art. 2 ust. 13 PRD „miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi”²⁵. W granicach administracyjnych miasta zlokalizowanych jest 226 przystanków autobusowych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miejska Przemysł. Na terenie miasta zlokalizowane są także trzy prywatne przystanki komunikacyjne oraz prywatny dworzec autobusowy. Większość przystanków autobusowych posiada wiaty chroniące oczekujących pasażerów przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Wszystkie przystanki są wyposażone w tabliczki z rozkładami jazdy. Na 2 przystankach, tj. przy ul. Jagiellońskiej znajdują się elektroniczne tablice informacyjne, informujące pasażerów oczekujących na przystanku o kierunku, numerze linii i czasie odjazdu pięciu kolejnych połączeń.

²⁵ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.)

5 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

5.1 Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym planem kształtują się w podobny sposób jak w miastach o porównywalnej wielkości. Specyficznymi cechami przemyskiego systemu komunikacji miejskiej są m.in.:

- wytrasowanie wszystkich linii za wyjątkiem linii okresowej 38 przez ul. Jagiellońską, na której przystanki zapewniają obsługę komunikacyjną Starego Miasta i Śródmieścia (korzysta z nich ok. 38% pasażerów – ostatnie badania marketingowe wykazały łączną rotację na poziomie 7 324 pasażerów spośród 19 100 pasażerów w całej sieci w dzień roboczy szkolny),
- pomimo rozbudowanego segmentu linii międzygminnych docierających do 19 okolicznych miejscowości, uruchamianie połączeń podmiejskich wyłącznie w ramach w linii o charakterze miejsko – podmiejskim, zapewniających optymalne wykorzystanie autobusów przez różne grupy docelowe pasażerów,
- funkcjonowanie 3 linii jednokierunkowych, posiadających jeden klasyczny kraniec podstawowy, na których zmiana kierunku jazdy w zachodniej części miasta następuje w ramach dużej pętli ulicznej przez Os. Rycerskie i Os. Kmiecie,
- pokonywanie dużych różnic w poziomie terenu przez większość linii z licznymi odcinkami o dużym nachyleniu podłużnym drogi oraz serpentynami, które wchodzą w skład tras 13 spośród 16 linii całorocznych,
- silna konkurencja ze strony przewozów komercyjnych na większości linii międzygminnych.

Wielkość potrzeb przewozowych wynika zwykle z mobilności mieszkańców oraz z preferencji wyboru różnych środków lokomocji. Badania wielkości napełnień przeprowadzone w 2016 r. wykazały, iż mieszkańcy Przemysła i gmin, z którymi Gmina Miejska Przemysł podpisała porozumienia międzygminne wykonują 19 100 podróży pojazdami MZK sp. z o.o. w ciągu jednego dnia roboczego.

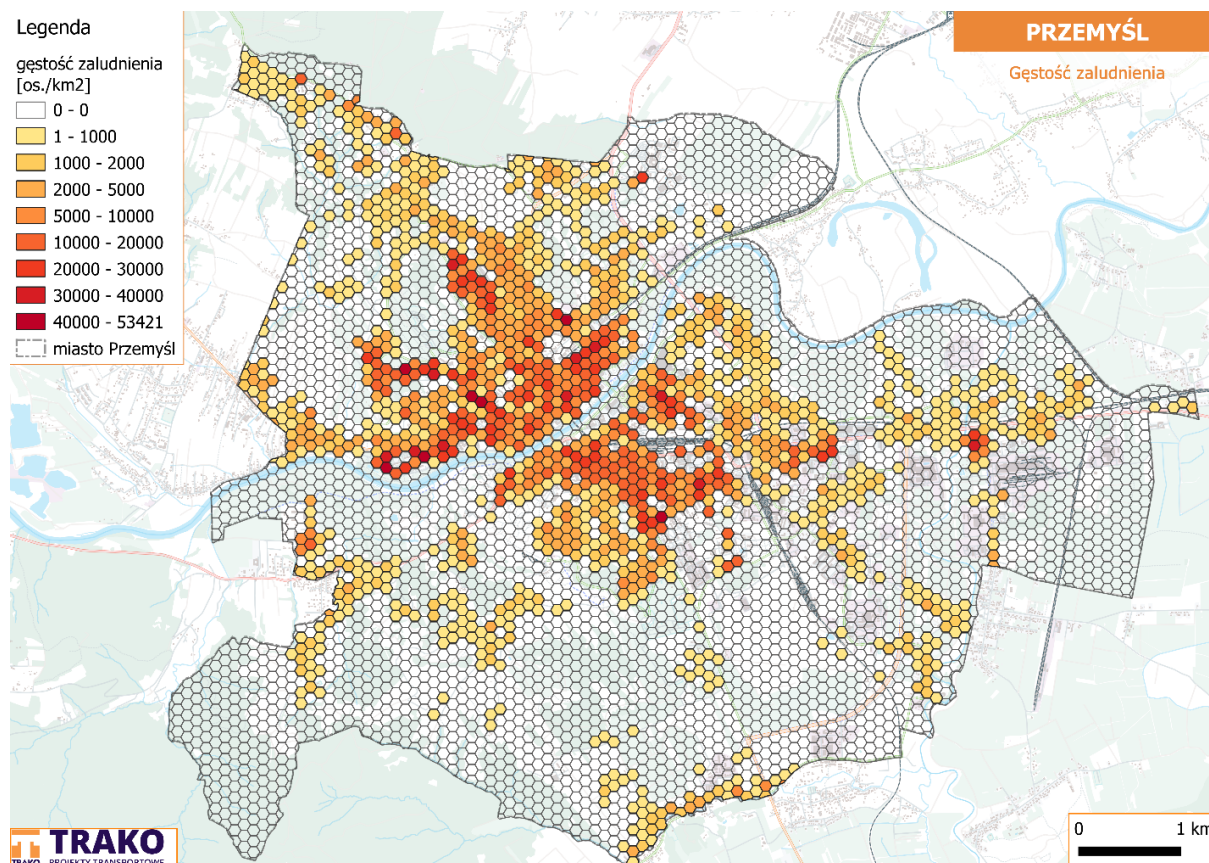
Stale rosnąca liczba aktywnych samochodów osobowych oraz malejąca populacja Przemysła skutkowałą spadkiem liczby podróży w komunikacji miejskiej w ciągu kilku ostatnich lat. W latach 2015-2019 odnotowano spadek o ok. 4,6%. W wyniku ograniczeń w życiu codziennym w związku z epidemią COVID-19, w 2020 r. doszło do drastycznego spadku liczby przewożonych pasażerów, który finalnie ukształtował się na poziomie 46% względem 2019 r.

Należy dążyć do ograniczania wzrostu liczby podróży realizowanych transportem indywidualnym. W przeciwnym wypadku w mieście wystąpi wzrost kongestii oraz jeszcze większe spowolnienie ruchu pojazdów w godzinach szczytu.

Autobusy nie posiadając wydzielonych pasów ruchu na najbardziej zatłoczonych odcinkach dróg oraz innych bezwarunkowych priorytetów w ruchu w określonych godzinach szczytów komunikacyjnych przy braku nowoczesnego systemu dystrybucji biletów wydłużającego postoje na przystankach w związku z częstą sprzedażą biletów przez kierowców poruszają się powoli, często z opóźnieniem w stosunku do rozkładu jazdy. Konsekwencją takiego stanu jest spadek zaufania do transportu publicznego, zmniejszanie zapotrzebowania na usługi przewozowe komunikacji miejskiej oraz zwiększanie wykorzystania pojazdów indywidualnych (efekt „błędnego koła”). Powyżej opisana sytuacja jest typowym problemem transportu publicznego szeregu polskich miast, w których utrzymuje się trend spadkowy liczby przewożonych

pasażerów i wielkości przychodów z tytułu świadczenia usług przewozowych wywołujące konieczność zwiększania poziomu dopłat budżetowych do transportu zbiorowego.

Sprawnie funkcjonująca, atrakcyjna i niezawodna komunikacja miejska, może przyspieszyć odbudowę wielkości popytu na transport zbiorowy w Przemysłu. W perspektywie długookresowej rozwijający się handel i usługi w Przemysłu mogą wpłynąć na zwiększenie popytu w porównaniu do okresu sprzed wybuchu epidemii. Zmniejsza się natomiast liczebność podstawowej grupy pasażerów, którą stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, dodatkowo przewiduje się spadek populacji w wieku produktywnym oraz rośnie liczebność w grupie osób w wieku poprodukcyjnym, spośród których znaczący odsetek stanowią uprawnieni do przejazdów bezpłatnych.



Rys. 5.1. Gęstość zaludnienia Gminy Miejskiej Przemysłu

Źródło: Opracowanie własne

Zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym w sferze funkcjonowania komunikacji miejskiej Przemysłu oraz sąsiednich gmin z którymi zawarto porozumienie międzygminne wynika m.in. z:

- liczby mieszkańców – szczegółowe dane zestawiono w Tab. 3.1,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w granicach Przemysłu) – wartości tego wskaźnika zaprezentowano w postaci kartogramu na Rys. 5.1,
- generatorów ruchu, do których zaliczane są również obiekty o charakterze użyteczności publicznej – generatory ruchu w Przemysłu zostały przedstawione na mapie w rozdziale 5.2

Podstawowymi czynnikami, wpływającymi na potrzeby przewozowe mieszkańców terenu objętego planem, są funkcje pełnione przez Przemysłu. Na jej obszarze znajdują się liczne ośrodki edukacji, administracji oraz zakłady pracy, determinujące codzienne, obligatoryjne podróże.

Na podstawie badań marketingowych w komunikacji miejskiej w Przemysłu przeprowadzonych w 2016 r. przez zespół obserwatorów z MZK określono popyt, wyrażany liczbą pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Przemysł.

Odpowiednia analiza potrzeb przewozowych przeprowadzana na bieżąco w formie badań napełnień poszczególnych kursów linii komunikacyjnych, powinna dać odpowiedź na zastosowanie odpowiedniej wielkości taboru autobusowego na poszczególne linie komunikacyjne. Ostatnie badania marketingowe w komunikacji miejskiej w Przemysłu przeprowadzono w 2016 r. przez zespół obserwatorów z Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego. Wykonano pomiary wielkości potoków pasażerskich na każdym kursie w dni robocze, soboty i niedziele.

Wyniki badań z 2016 r. sprzed optymalizacji sieci linii komunikacji miejskiej dowodzą, iż średniorocznie z usług przemyskiej komunikacji miejskiej korzystało **5 373 864** pasażerów, a autobusy średnio na 1 km trasy przewoziły **3,6 pasażerów**. Aż 38% linii (11 linii spośród 29) o najniższej wielkości popytu przewoziło zaledwie 9,1% pasażerów (tj. 487 247 w skali roku). Z najbardziej popularnej linii 20 korzystało 660 770 pasażerów, definiując udział w sieci na poziomie 12,3%. Co istotne, była ona jedyną linią z udziałem w rynku przewyższającym poziom 10%. Średniorocznie około 33,6% pasażerów wybierało podróże autobusami linii 2, 3, 16, 20. Najwięcej pasażerów podróżowało linią 20 (ok. 660 tys. osób; 12,3%). Kolejnymi liniami pod względem wielkości popytu w skali roku były linie 2 (ok. 405 tys. osób; 7,5%), 3 (ok. 387 tys. osób – 7,2%) oraz linia 16 (ok. 352 tys. osób – 6,5%).

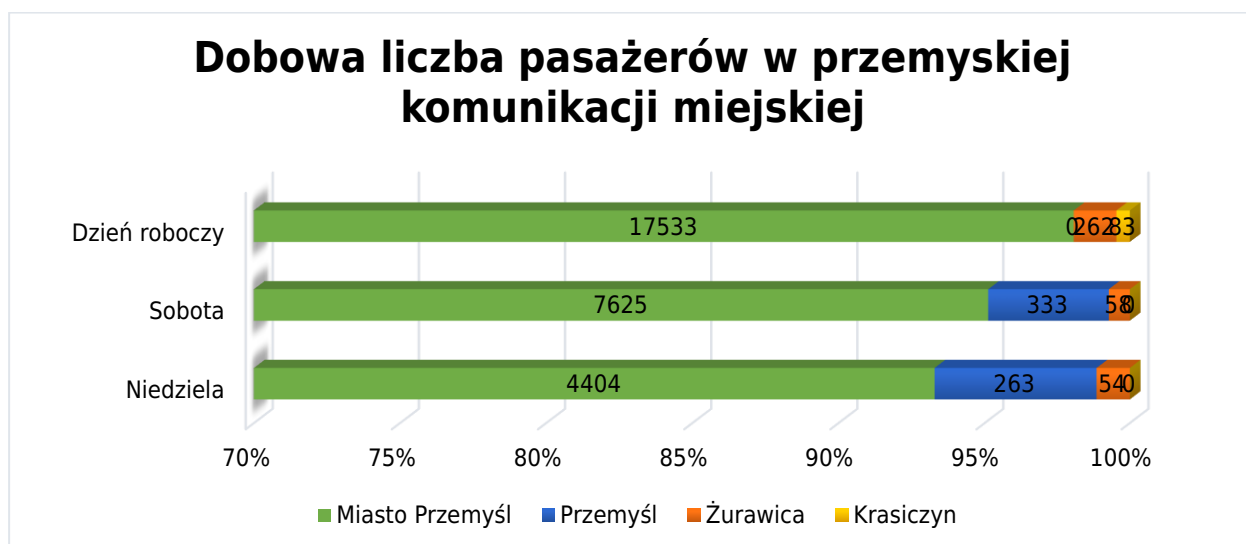
Zrealizowane pomiary napełnień wykazały, iż autobusami MZK w dzień roboczy szkolny podróżowało 19 100 pasażerów, natomiast w sobotę popyt na komunikację miejską małał dwukrotnie do poziomu 8 016 podróżnych. W niedzielę z usług MZK korzystało 4 721 pasażerów, czyli mniej o ok. 75% osób w porównaniu do dnia roboczego i 41% do soboty.

W poniższych tabelach przedstawiono popyt dla jednego dnia, z podziałem na dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę z podziałem na poszczególne gminy, objęte niniejszym planem.

Tab. 5.1 Popyt na usługi przemyskiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych gmin

Jednostka administracyjna	Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Miasto Przemysł	17 533	17 632	7 625	7 647	4 404	4 443
Krasiczyn*	83	56	-	-	-	-
Przemysł*	1 222	1 164	333	329	263	235
Żurawica*	262	248	58	40	54	43
Łącznie w gminach ościennych*	1 567	1 468	391	369	317	278
Łącznie w całej sieci komunikacyjnej	19 100		8 016		4 721	
*-wartość obejmuje wszystkich pasażerów rozpoczynających i kończących podróż						

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych w komunikacji miejskiej w Przemysłu w 2016 r. przez zespół obserwatorów z Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego.



Rys. 5.2 Zestawienie dobowej liczby pasażerów komunikacji miejskiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych w komunikacji miejskiej w Przemysłu w 2016 r. przez zespół obserwatorów z Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego.

Przed wprowadzeniem nowego układu tras i rozkładów jazdy średniorocznie około 33,6% pasażerów wybierało podróże autobusami linii 2, 3, 16, 20. Najwięcej pasażerów podróżowało linią 20 (ok. 660 tys. osób; 12,3%). Kolejnymi liniami pod względem wielkości popytu w skali roku były linie 2 (ok. 405 tys. osób; 7,5%), 3 (ok. 387 tys. osób – 7,2%) oraz linia 16 (ok. 352 tys. osób – 6,5%).

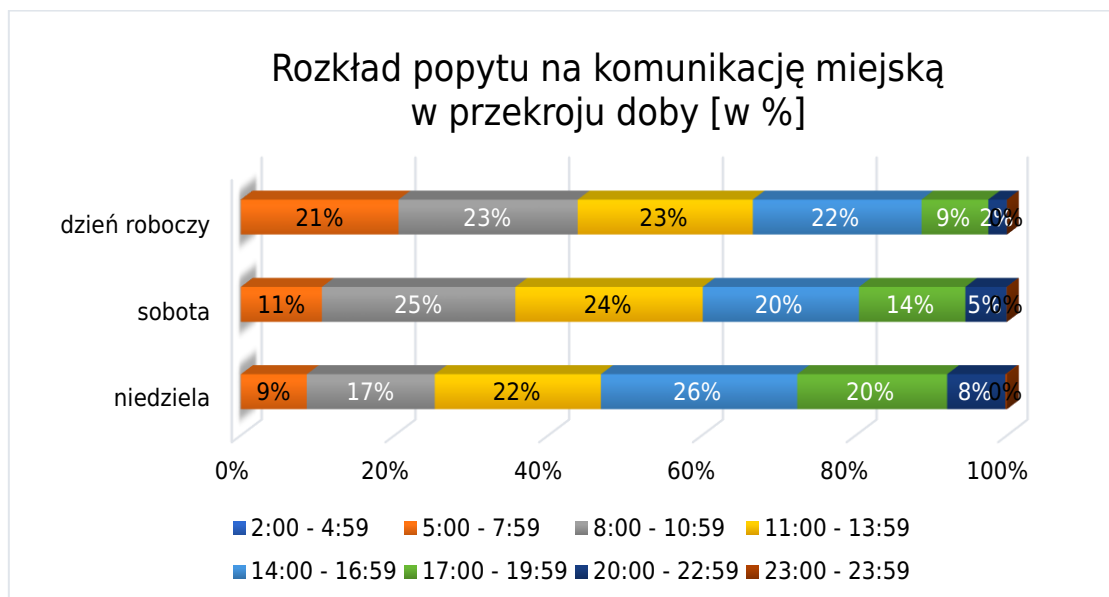
Tab. 5.2 Liczba pasażerów korzystających z poszczególnych linii MZK Przemysł z rozbięciem na linie komunikacyjne (dane z 2016 r.)

Linia		Liczba pasażerów w poszczególne typy dni						średnioroczna liczba pasażerów	Udział w przewozach pasażerów [%]
		dzień roboczy		sobota		niedziela			
		ogółem	Śr. Liczba pasażerów w na 1 wzkm	ogółem	Śr. Liczba pasażerów w na 1 wzkm	ogółem	Śr. Liczba pasażerów w na 1 wzkm		
Linia 01	772	3,5	318	2,1	208	1,7	217 973	4,1%	
Linia 02	709	2,9	514	1,9	330	1,4	220 716	4,1%	
Linia 1	378	2,8	0	0,0	0	0,0	92 050	1,7%	
Linia 2	1 378	3,6	730	2,7	481	1,8	404 604	7,5%	
Linia 3	1 391	3,5	574	2,9	290	1,6	387 447	7,2%	
Linia 4	422	1,5	133	1,1	106	0,7	116 502	2,2%	
Linia 5	262	2,7	236	2,5	299	1,9	95 182	1,8%	
Linia 8	739	1,9	225	1,1	156	0,8	201 728	3,8%	
Linia 11	449	2,6	263	1,7	171	1,3	134 067	2,5%	
Linia 12	1 059	5,1	0	0,0	0	0,0	257 886	4,8%	
Linia 14	1 012	3,3	633	2,8	279	1,9	297 584	5,5%	

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030

Linia		Liczba pasażerów w poszczególne typy dni						średnioroczna liczba pasażerów	Udział w przewozach pasażerów [%]
		dzień roboczy		sobota		niedziela			
		ogółem	Śr. Liczba pasażerów w na 1 wzkm	ogółem	Śr. Liczba pasażerów w na 1 wzkm	ogółem	Śr. Liczba pasażerów w na 1 wzkm		
Linia 16	1 253	4,2	562	2,5	269	1,3	351 880	6,5%	
Linia 17	648	1,8	210	1,0	173	0,8	179 846	3,3%	
Linia 18	947	2,4	482	1,7	323	1,5	276 536	5,1%	
Linia 19	47	3,9	0	0,0	0	0,0	11 445	0,2%	
Linia 20	2 421	5,4	721	3,9	523	2,8	660 770	12,3%	
Linia 21	579	2,1	248	1,6	186	1,2	165 877	3,1%	
Linia 22	298	3,6	0	0,0	0	0,0	72 569	1,4%	
Linia 23	755	3,7	413	3,1	233	1,9	220 443	4,1%	
Linia 24	194	4,1	0	0,0	0	0,0	47 243	0,9%	
Linia 25	885	4,6	428	3,7	397	1,9	263 251	4,9%	
Linia 26	41	3,6	0	0,0	0	0,0	9 984	0,2%	
Linia 27	188	3,1	0	0,0	0	0,0	45 781	0,9%	
Linia 28	953	4,0	760	3,8	233	1,5	287 038	5,3%	
Linia 29	69	1,0	0	0,0	0	0,0	16 803	0,3%	
Linia 32	244	3,5	0	0,0	0	0,0	59 419	1,1%	
Linia 34	856	3,8	566	2,5	64	1,7	242 470	4,5%	
Linia 35	80	3,4	0	0,0	0	0,0	19 481	0,4%	
Linia 38	71	2,1	0	0,0	0	0,0	17 290	0,3%	
Razem	19 100	3,6	8016	2,7	4721	1,7	5 373 864	100,0%	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych w komunikacji miejskiej w Przemysłu w 2016 r. przez zespół obserwatorów z Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp z o.o.



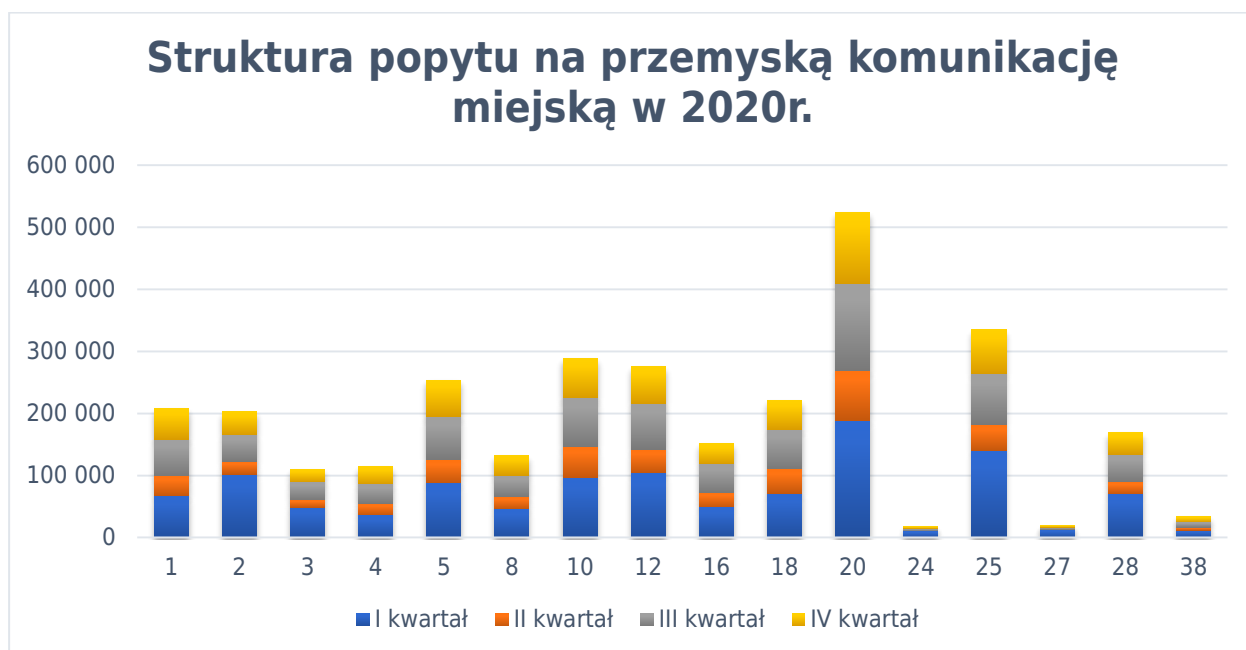
Rys. 5.3 Udział pasażerów w komunikacji miejskiej w danym rodzaju dnia w trzygodzinnych przedziałach czasowych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań marketingowych w komunikacji miejskiej w Przemysłu w 2016 r. przez zespół obserwatorów z Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego.

W dniu 1 listopada 2019 r. wdrożono nowy układ tras i rozkładów jazdy przemyskiej komunikacji miejskiej, w wyniku którego sieć połączeń i godzin odjazdów została dostosowana do oczekiwań mieszkańców. Wprowadzone rozwiązania w postaci znaczącego ograniczenia linii z 28 do łącznie 16 w sieci na rzecz wzrostu liczby połączeń utrzymanych – systemowo skategoryzowanych i skoordynowanych linii, przełożyły się na zauważalne zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej. Segment typowo podmiejskich linii został zastąpiony liniami o charakterze miejsko – podmiejskim cechującymi się większą efektywnością przewozów, z wybranymi kursami wydłużanymi do ościennych miejscowości.

Miesiąc później, tj. w dniu 1 grudnia 2019 r. wprowadzono kolejny komponent projektu optymalizacji, którym była nowa taryfa opłat za przejazdy. Została ona uproszczona i przekształcona w taryfę strefową, ze zredukowaną liczbą typów biletów ze 115 do 62. Pierwsze dwa miesiące 2020 r., przed wybuchem epidemii COVID-19, wykazały wzrost przychodów ze sprzedaży biletów.

Wdrożona optymalizacja sprawiła, że najbardziej popularna linia 20, która przejęła podmiejskie kursy linii 21, zanotowała wyraźny wzrost liczby przewożonych pasażerów i jej udział w sieci wzrósł z 12,3% do 16,5%. W wyniku wykreowania podstawowego charakteru linii 25, której nowa funkcjonalność przejęła zadania zlikwidowanej linii 34, znaczący wzrost wielkości popytu sprawił, że w I kwartale 2020 r., zajęła ona drugą lokatę w sieci pod względem liczby podróżnych z 12,2% udziałem (wzrost z 4,9%). Należy przy tym zaznaczyć, że dwie linie 1 i 12 o charakterze uzupełniającym, które na odcinku Lwowska MZK – Węgierska tworzą parę linii o charakterze podstawowym, zanotowały łączny udział w sieci na poziomie 14,9%. Łączny udział linii podstawowych kursujących w godzinach szczytowych co 30 minut (1+12, 2, 3+16, 5, 20 i 25) wyniósł 68,8%, linii uzupełniających osiągnął poziom 20,8%, a linii dodatkowych (4,8,24,27 i 38) ukształtował się na poziomie 10,4%.



Rys. 5.4 Liczba pasażerów na poszczególnych liniach w kwartałach 2020 r.

Źródło: Dane otrzymane od MZK Przemysł

5.1.1 Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ

Prognozę popytu sporządzono w oparciu o historyczne dane o popycie, a także wieloczynnikowy model uwzględniający przebieg zmian różnych czynników występujących w ciągu ostatnich lat, a mających potencjalny wpływ na wielkość popytu w komunikacji miejskiej. Wybrano następujące czynniki: liczba mieszkańców oraz liczba przewożonych pasażerów.

Na wielkości prognozy popytu znaczący wpływ mają również m.in. zmiany w ofercie przewozowej, organizacja komunikacji miejskiej, jakość i standard oferowanych warunków przewozowych. Linia trendu oparta wyłącznie o dane historyczne popytu efektywnego wskazuje na spadek liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, co jest związane głównie ze spadkiem liczby mieszkańców miasta. W prognozie założono brak istotnych zmian wielkości aktualnych generatorów ruchu w ciągu najbliższych lat.

W obu modelach największy wpływ na wyniki ma liczba mieszkańców Przemysła. Wszystkie prognozy demograficzne zakładają, że w ciągu każdego roku liczba mieszkańców będzie zmniejszać się na poziomie około 2,2 % licząc w skali rok do roku.

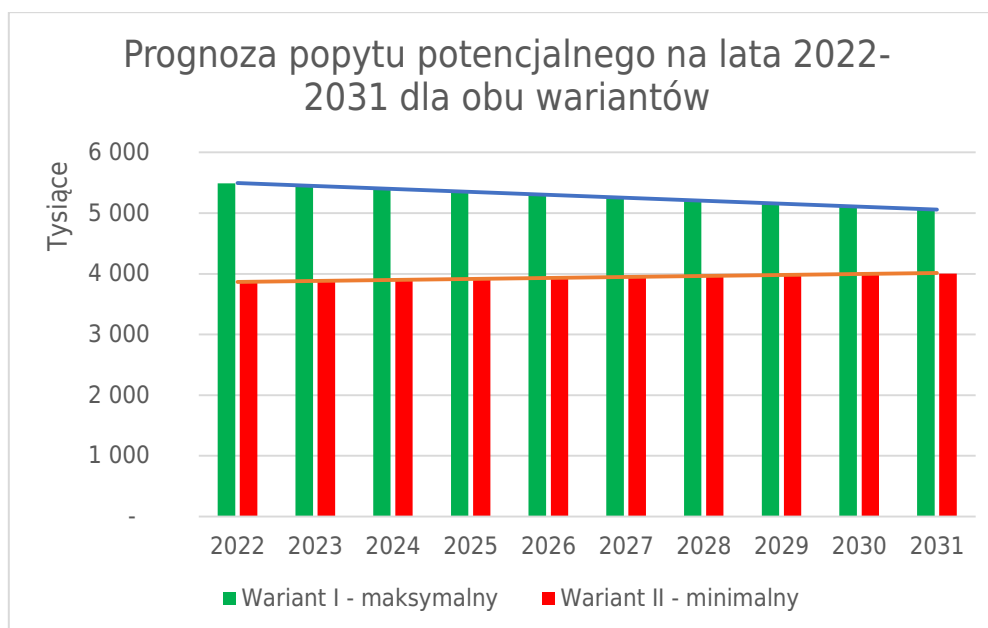
Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego do 2030 r. włącznie, obejmujące 2 scenariusze kształtowania się rynku publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej:

- **I wariant – maksymalny** – w którym założono, że w 2022 r. liczba pasażerów wróci do poziomu sprzed wybuchu epidemii COVID-19, z uwzględnieniem spadku liczby mieszkańców, który wystąpił na przestrzeni ostatnich 3 lat. Prognoza została przygotowana na podstawie założenia, że trend spadku liczby mieszkańców Przemysła będzie postępował zgodnie z prognozami, ale będzie w mniejszym

stopniu wpływał na spadek liczby pasażerów w przemyskiej komunikacji miejskiej. Ten wariant również zakłada spadek liczby pasażerów, gdyż przyjęto, że znaczna poprawa stanu jakości usług świadczonych przez operatora komunikacji miejskiej nigdy całkowicie nie odwróci skutków ubytku liczby mieszkańców, lecz jedynie będzie je hamowała. W tym wariantcie założono spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 10 lat o 10,8% (w stosunku do popytu bazowego z roku 2018).

- **II wariant –minimalny** – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że po ustaniu epidemii COVID-19, wielkość popytu na komunikację miejską będzie stopniowo rosła do 2031 r., ale nie przekroczy poziomu 80% względem 2018 r. (uwzględniając spadek liczby mieszkańców w ostatnich 3 latach). Spadek liczby mieszkańców Przemysła, mający największy bezpośredni wpływ na zmianę wielkości potoków pasażerskich w przemyskiej komunikacji miejskiej, będzie zgodny z prognozami (czyli coroczny odpływ około 1500 – 1600 mieszkańców). Dodatkowo założono, że inwestycje w rozwój i poprawę jakości przemyskiej komunikacji miejskiej będą miały znikomy wpływ na ograniczenie powyższego trendu. Ten wariant zakłada spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 10 lat o 29,4% (w stosunku do popytu bazowego z roku 2018).

Zakłada się, że popyt rzeczywisty będzie się kształtował pomiędzy wartościami brzegowymi obu wariantów. Intencją stworzenia obu wariantów było określenie funkcji popytu przybierających wartości maksymalne – wariant II i minimalne – wariant I, poza które nie wykróczy funkcja popytu rzeczywistego.



Rys. 5.5 Prognoza popytu potencjalnego na lata 2022 - 2031 – złożenie obu wariantów prognozy

Źródło: Opracowanie własne

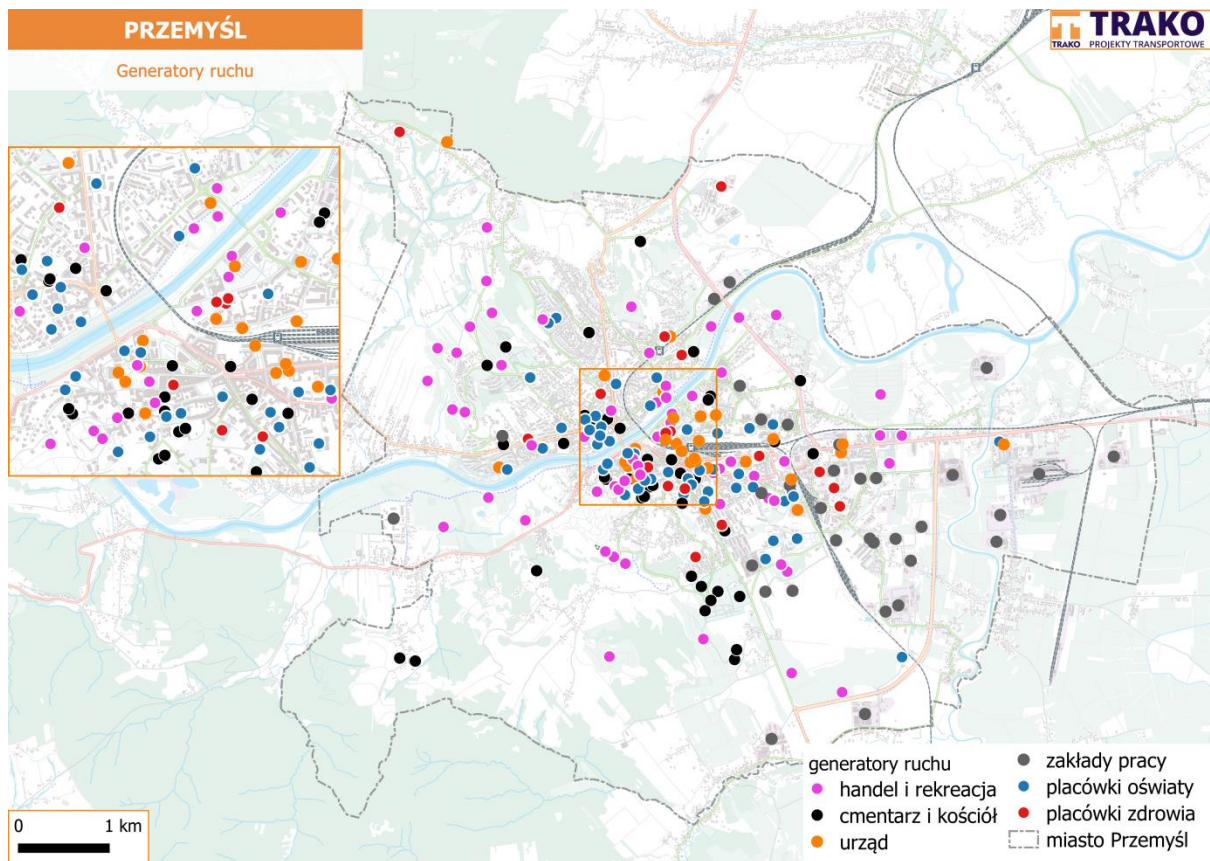
5.2 Najważniejsze generatory ruchu

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w publicznym transporcie zbiorowym na terenie miasta Przemysła.

Największymi generatorami ruchu na terenie miasta są:

- osiedla mieszkaniowe,
- placówki oświatowe,
- strefy inwestycyjne,

- duże zakłady pracy,
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne,
- obiekty handlowo - usługowe,
- instytucje publiczne,
- inne generatory ruchu (np. placówki służby zdrowia, cmentarze).



Rys. 5.6. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu w Przemysłu.

Źródło: Opracowanie własne

Funkcje, jakie pełnią generatory ruchu, wpływają na charakter realizowanych do nich podróży. Biorąc pod uwagę miejsca pracy i placówki oświaty, które stanowią najpopularniejsze, codzienne cele przemieszczeń. Dodatkowo, odbywane są w ściśle określonych porach dnia i po wyznaczonych trasach.

Z kolei podróże fakultatywne i incydentalne, do których można zaliczyć spotkania towarzyskie, zakupy, wyjazdy związane z kulturą, ochroną zdrowia czy sprawami administracyjnymi, cechują się większą nieregularnością, spontanicznością niż podróże wykonywane obligatoryjnie.

Osiedla mieszkaniowe

Na terenie miasta Przemysła ludność skupiona jest głównie w Śródmieściu i na Zasaniu, gdzie występuje największa gęstość zaludnienia. W roku 2020 gęstość zaludnienia na terenie Przemysła wynosiła 1245 os./km². Do dużych źródeł ruchu można zaliczyć osiedla: Kmiecie, Salezjańskie, Łukasińskiego w zachodniej części miasta, Lipowica, Kazanów, Krakowskie, Winna Góra w północnej części miasta, Kopernika, Lwowskie, Za Wiarem w części wschodniej, oraz osiedle Słowackiego i Zielonka w południowej części miasta. Szczegółową liczbę mieszkańców poszczególnych osiedli w Przemysłu przedstawia poniższa tabela.

Tab. 5.3. Liczba mieszkańców na poszczególnych osiedlach /Stan na 3.02.2020 r./

Lp.	Osiedla	Liczba mieszkańców	Udział w %
1.	Stare Miasto	3 375	5,87
2.	Kmiecie	5 103	8,87
3.	Warneńczyka	2 931	5,10
4.	Lipowica	1 681	2,92
5.	Salezjańskie	4 450	7,74
6.	Kazanów	6 127	10,65
7.	Winna Góra	2 088	3,63
8.	Stefana Rogozińskiego	2 161	3,76
9.	Zygmunta Krasieńskiego	3 991	6,94
10.	Kopernika	3 017	5,25
11.	Lwowskie	2 786	4,84
12.	Łukasińskiego	5 084	8,84
13.	Przemysława	3 171	5,51
14.	Słowackiego	762	1,33
15.	Marii Konopnickiej	1 023	1,78
16.	Mickiewicza	2 206	3,84
17.	Zielonka	233	0,41
18.	Rycerskie	3 396	5,91
19.	Krakowskie	1 151	2,00
20.	Za Wiarem	1 412	2,46
21.	Kruhel Wielki	1 361	2,37
Razem		57 509	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Przemysłu.

Spośród 21 osiedli tworzących obszar miejski najwięcej osób mieszka na os. Kazanów /10,65%/, Kmiecie /8,87%/, Łukasińskiego /8,84%/, Salezjańskie /7,74%/ i Zygmunta Krasieńskiego /6,94%/.

Ruch mieszkańców tych osiedli skierowany jest głównie do centrum miasta /ulica Grunwaldzka, 3 Maja, Krasieńskiego, Borelowskiego, Bohaterów Getta, Jagiellońska, Mickiewicza, Słowackiego/, gdzie znajdują się placówki nauki, budynki użyteczności publicznej oraz zaplecze usługowo-handlowe. Mieszkańcy dojeżdżają również do pracy na obszarach typowo przemysłowych znajdujących się w rejonie ulic: Lwowskiej, Sieleckiej, Obozowej i Herbertów.

Zgodnie z ustaleniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła, rozwój przestrzenny miasta w większym stopniu będzie wynikać ze wzrostu standardów zamieszkania i wypoczynku, niż ze wzrostu liczby ludności. Do terenów rezerw mieszkalnictwa wielorodzinnego i jednorodzinnego przeznaczono terenu sąsiadujące z ul. Słowackiego. Ponadto przewiduje się rewaloryzację oraz rewitalizację Starego Miasta i Śródmieścia jako oferty mieszkaniowo-usługowej o wysokim standardzie. Dla wszystkich terenów występowania zabudowy mieszkaniowej, zarówno jednorodzinnej, jak i wielorodzinnnej wskazuje się konieczność dogęszczania i koncentracji, przy spełnieniu zasad rozwoju przestrzennego ustalonych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła. Tendencja do rozprzestrzeniania się zabudowy Miasta Przemysła wpływa na zwiększenie zapotrzebowania na dłuższe podróże i jest korzystna z punktu widzenia realizacji polityki transportowej.

Placówki oświatowe

Tab. 5.4. Liczby nauczycieli i uczniów w placówkach edukacyjnych na terenie miasta Przemysła stan na dzień 10.03.2021

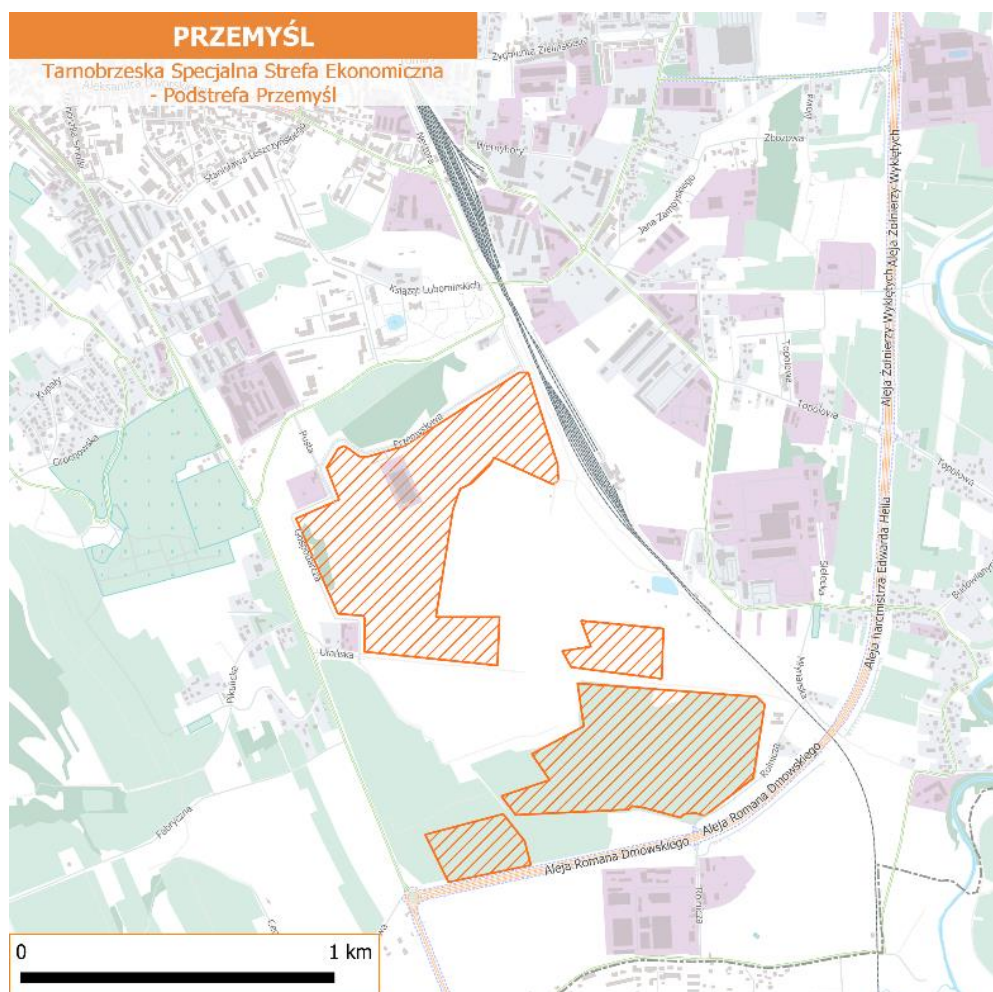
Lp.	Placówka edukacyjna	Liczba uczniów	Liczba uczniów dojeżdżających spoza Przemysła	Liczba nauczycieli	
1.	Przedszkola	Publiczne	1 427	69	184
		Niepubliczne	787	193	149
2.	Szkoły podstawowe	Publiczne	4 116	339	478
		Niepubliczne	664	205	169
3.	Szkoły ponadpodstawowe	Publiczne	4 761	2 838	686
		Niepubliczne	952	552	67
Razem		12 707	4 196	1 733	

Źródło: Opracowane na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Przemysłu.

Z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego na terenie miasta Przemysła istotne znaczenie ma liczba uczniów placówek edukacyjnych zlokalizowanych na terenie miasta. Wynika to z faktu, iż uczniowie ci w przeważającej części korzystają ze środków komunikacji zbiorowej. Według stanu na dzień 10.03.2021 liczba uczniów placówek edukacyjnych działających w Przemysłu wynosiła 12 707 uczniów z czego ok. 33 % dojeżdża spoza miasta Przemysła.

Strefy inwestycyjne

Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają również strefy przemysłowe. Przemysł należy do Tarnobrzskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - Podstrefa Przemysł. Teren usytuowany jest w południowo-wschodniej części miasta, pomiędzy ul. Słowackiego a linią kolejową Przemysł-Malhowice. Lokalizacja ma dogodny dostęp od strony ul. Słowackiego (droga wojewódzka nr 885) oraz od ulic: Bakończyckiej, Nestora (lub Batorego), Zana i Lwowskiej (droga krajowa nr 28). Ponadto w odległości 15 km na północ od Podstrefy Przemysł znajduje się autostrada A4. Zapewnia ona wygodne połączenie na wschód do przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce, a także lepsze połączenie z zachodnią Polską. Powierzchnia terenu inwestycyjnego objętego statusem specjalnej strefy ekonomicznej wynosi 81,5 ha.



Rys. 5.7. Położenie Tarnobrzegskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - Podstrefa Przemysł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych, <http://www.invest.przemysl.pl>

Duże zakłady pracy

Kolejną grupą generatorów ruchu są duże zakłady pracy. Na terenie miasta Przemysła działa wiele podmiotów gospodarczych, wśród których najistotniejsze znaczenie dla przemysłowej gospodarki mają:

- APKON Sp. z o.o. www.apkon.pl – producent zagęszczonego soku jabłkowego, schładzanie owoców miękkich,
- ELBUD Sp. z o.o. www.elbudprzemysl.pl – producent prefabrykatów elektroenergetycznych i żelbetonowych,
- FANINA S.A. www.fanina.pl – producent elektromagnesów, transformatorów, przekładników prądowych, sprzęgów kolejowych, uchwytów elektromagnetycznych,
- FIBRIS S.A. www.fibris.pl – wiodący producent płyt pilśniowych,
- INGLOT Sp. z o.o. www.inglot.pl – producent wysokiej jakości kosmetyków,
- LIS-Poland Sp. z o.o. www.lis-oswietlenie.pl – producent oświetlenia oraz usług metalizacji,
- NARZĘDZIOWCY Sp. z o.o. www.reduktory.com.pl – producent narzędzi, przyrządów i urządzeń technologicznych oraz wyrobów z branży elektromaszynowej,
- PLASMET Sp. z o.o. www.plasmet.net – największy krajowy producent precyzyjnych narzędzi ze stali stopowej do profilowania blach na prasach krawędziowych,
- REM II Sp. z o.o. www.remii.pl – producent okien i drzwi z PCV i aluminium,

- SANWIL S.A. www.sanwil.pl – wiodący producent skór ekologicznych i materiałów powlekanych,
- Zakłady Automatyki POLNA S.A. www.polna.com.pl – producent automatyki przemysłowej i ciepłowniczej,
- Zakład Produkcyjny ASTRA S.A. www.astra.przemysl.pl – producent farb i artykułów szkolnych,
- Zakłady Sprzętu Oświetleniowego SZPAK S.J. www.szpak.com.pl – producent sprzętu oświetleniowego,
- INFORES Sp. z o.o. – teleinformatyka.

Są to przedsiębiorcy, którzy zatrudniają powyżej 100 pracowników.

Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są ośrodki kulturalne (np. Przemyskie Centrum Kultury i Nauki „Zamek”, na które składają się: Zamek Kazimierzowski, Klub „Niedźwiadek”, budynek przy ul. Konarskiego 5 wraz z mieszczącym się tam Zespołem Pieśni i Tańca "Przemysł"; Młodzieżowy Dom Kultury - placówka oświatowa pracy pozaszkolnej przy ul. Św. Józefa 6 finansowana z subwencji oświatowej Ministerstwa Edukacji Narodowej; Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej przy pl. Berka Joselewicza 1, oraz jego oddziały: Muzeum Dzwonów i Fajek (ul. Władycze 1 - Wieża Zegarowa) i Muzeum Historii Miasta Przemysła (Rynek 9); Centrum Kulturalne przy ul. Konarskiego 9 wraz z działającym tam kinem „Centrum”; Galeria Sztuki Współczesnej przy ul. Kościuszki 3; Biblioteka Pedagogiczna przy ul. Śmigurskiego 10/12. Muzeum Archidiecezjalne przy ul. Zamkowej 3), ośrodki sportowe i rekreacyjne (np. Stok Narciarski przy ul. Sanockiej 4, Sztuczne Lodowisko przy ul. Sanockiej 5, kryta pływalnia przy ul. ul. 22 Stycznia 8, korty tenisowe "CZUWAJ" przy ul. 22-go Stycznia 6, Hala Sportowa przy ul. Mickiewicza 30).

Instytucje publiczne, inne generatory ruchu (np. placówki służby zdrowia, cmentarze)

Jedną z głównych grup generatorów ruchu są urzędy państwowe samorządowe występujące na terenie miasta Przemysła. Do ważniejszych instytucji użyteczności publicznej na terenie miasta Przemysła należy zaliczyć:

- Urząd Miejski w Przemysłu,
- Starostwo Powiatowe w Przemysłu,
- Powiatowy Urząd Pracy w Przemysłu,
- Wojewódzki Szpital im. św. Ojca Pio w Przemysłu,
- Urząd Skarbowy w Przemysłu,
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Przemysłu,
- Izba Celną w Przemysłu.

W centrum miasta Przemysła zlokalizowane są następujące instytucje użyteczności publicznej: Urząd Miejski w Przemysłu, Starostwo Powiatowe w Przemysłu, Powiatowy Urząd Pracy w Przemysłu. Najbliższy przystanek komunikacji zbiorowej, z którego mogą skorzystać klienci tych jednostek znajduje się na ul. Jagiellońskiej. Zatrzymują się tam autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. następujących linii: 1, 2, 3, 4, 5, 8, 10, 12, 16, 18, 20, 24, 25, 27, 28 oraz przewoźnicy komercyjni.

Wojewódzki Szpital im. św. Ojca Pio w Przemysłu znajduje się na ul. Monte Cassino. Najbliższy przystanek komunikacji zbiorowej, z którego mogą skorzystać pracownicy, pacjenci, odwiedzający chorych znajduje się na ul. Monte Cassino – Szpital Wojewódzki. Zatrzymują się tam autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. następujących linii: 2, 10, 16 i 18 oraz przewoźnicy komercyjni.

Urząd Skarbowy w Przemysłu znajduje się na ul. Lwowskiej. Najbliższy przystanek komunikacji zbiorowej, z którego mogą skorzystać klienci znajduje się na ul. Lwowskiej - MZK. Zatrzymują się tam autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. następujących linii: 1, 2, 5, 10, 12, 20, 25, 38 oraz przewoźnicy komercyjni.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Przemysłu znajduje się na ul. Brodzińskiego. Najbliższy przystanek komunikacji zbiorowej, z którego mogą skorzystać klienci znajduje się na ul. Brata Alberta. Zatrzymują się tam autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. następujących linii: 01, 02, 3, 29 oraz przewoźnicy komercyjni.

Izba Celna w Przemysłu znajduje się na ul. Sieleckiej. Najbliższy przystanek komunikacji zbiorowej, z którego mogą skorzystać klienci znajduje się na ul. Sieleckiej – Sielecka - Izba Celna. Zatrzymują się tam autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. następujących linii: 25, 27.

5.3 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu

W celu ułatwienia funkcjonowania w społeczeństwie osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym w szczególności osób niepełnosprawnych, wprowadzono szereg przepisów i aktów prawnych. Najważniejszym aktem prawnym jest Konstytucja Rzeczypospolitej, określająca prawo osób niepełnosprawnych do niezależnego życia, potwierdza to również Karta Praw Osób Niepełnosprawnych. Osoby niepełnosprawne mają prawo do samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji. Osoby niepełnosprawne mają prawo do życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych w tym dostępu do urzędów, obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu. Organizator usług przewozowych powinien zapewnić bezpieczeństwo, wygodę i należytą obsługę, w tym szczególnie osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się. Wprowadzone udogodnienia dla osób niepełnosprawnych poprawią jednocześnie standard przemieszczania się pozostałych osób.

Tab. 5.5. Osoby niepełnosprawne w Przemysłu

	Stopień niepełnosprawności	Liczba osób
Osoby dorosłe	znaczny	2 205
	umiarkowany	2 619
	lekki	2 063
	nieustalony	163
Dzieci do 16 roku życia	bez podziału na stopnie	279
Ogółem		7 328

Źródło: Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011 (www.stat.gov.pl)

Potrzeby przewozowe tej grupy mieszkańców Gminy Miejskiej Przemysł zostały uwzględnione w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej miasta.

Dla realizacji tego celu zakłada się, że w okresie objętym Planem, tj. 2021-2030:

- Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych o ograniczonej zdolności ruchowej będzie rosła i nie później niż w 2025 r. osiągnie poziom 100%,
- nastąpi modernizacja przystanków poprzez uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych,
- zostaną wyraźnie oznakowane krawędzie przystanków oraz stopni, w tym stopni wejściowych do pojazdów dla zapewnienia bezpieczeństwa osobom niewidomym i niedowidzącym.

Potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych zdeterminowane są zasadniczo:

- stopniem aktywności życiowej oraz stopniem uzależnienia od osób trzecich,
- stopniem dysfunkcji narządów ruchu,
- możliwością samodzielnego poruszania się.

Tab. 5.6 Wybory środków transportu zbiorowego przez osoby niepełnosprawne

Postulat przewozowy	Cel	Przewidziane działania dotyczące infrastruktury i taboru
osoby z dysfunkcją narządów ruchu		
Pojazdy niskopodłogowe	poprawa stanu	- sukcesywna wymiana taboru autobusowego na pojazdy niskopodłogowe, - przebudowa przystanków
Przystanki dostosowane dla osób niepełnosprawnych	poprawa stanu	- sukcesywna przebudowa istniejących przystanków tak, by umożliwić osobom korzystającym z wózków inwalidzkich samodzielny wjazd do pojazdu
osoby niedosłyszące		
Informacja wizualna dotycząca trasy i godzin odjazdu na przystankach i w pojazdach	poprawa stanu	- wprowadzenie elektronicznych tablic informacyjnych na przystankach pokazujących trasę, bieżący i kolejny przystanek,
osoby niedowidzące i ociemniałe		
Informacja głosowa dotycząca trasy i godzin odjazdu na przystankach	poprawa stanu	- montaż i modernizacja istniejących elektronicznych tablic informacyjnych poprzez instalacje modułu informacji głosowej
Informacja głosowa dotycząca numeru linii i trasy na zewnątrz pojazdu	poprawa stanu	- instalacja na wybranych pojazdach modułów identyfikacji dźwiękowej słyszalnej na zewnątrz pojazdu.
Wyraźne oznaczenie numerów linii	poprawa stanu	- montaż we wszystkich pojazdach dodatkowych, dużych i kontrastowych tablic numerem linii (czarne cyfry na białym tle)
Wyraźne oznaczenie progów i krawędzi stopni w pojazdach i peronach przystankowych	poprawa stanu	- naniesienie w pojazdach wyraźnych oznaczeń miejsc niebezpiecznych oraz elementów ułatwiających korzystanie z pojazdu np. przyciski, sygnalizacyjne i otwarcia drzwi - modernizacja peronów przystankowych

Źródło: Opracowanie własne

6 Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1 Źródła finansowania i formy finansowania

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2)²⁶. Zgodnie z art. 12 tej ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien określić w Planie transportowym przewidywane finansowanie usług przewozowych.

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- rekompensaty z tytułu:
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, o ile zostały ustanowione;
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Natomiast źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności (art. 51, ust.1 pkt.1):

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Gmina Miejska Przemysł wykonuje zadania własne oraz powierzone w ramach porozumień zawartych z Gminą Przemysł, Gminą Krasiczyn oraz Gminą Żurawica na konkretnych liniach autobusowych tzw. miejsko –podmiejskich obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu – pełniącego funkcję operatora. Na łączne koszty organizacji komunikacji miejskiej w Przemysłu i gminach objętych porozumieniem składają się:

- rekompensata za usługi przewozowe operatorowi wewnętrznemu – MZK Sp. z o.o. w Przemysłu,
- koszty utrzymania infrastruktury przystankowej,
- koszty własne organizatora.

Źródłami finansowania komunikacji miejskiej w Przemysłu i gminach objętych porozumieniami są:

²⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2021., poz. 1371 z późn. zm.), art. 1 ust. 2

- Środki z budżetu Gminy Miejskiej Przemysł przekazywane do MZK Sp. z o.o. w formie rekompensaty,
- Środki z budżetów gmin objętych porozumieniem,
- Opłaty za korzystanie przez przewoźników i operatorów z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miejska Przemysł,
- Przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych.

Tab. 6.1 Źródła finansowania komunikacji miejskiej w latach 2018 - 2020 r.

Lp.	Wyszczególnienie	2018	2019	2020
1.	Przychody ze sprzedaży biletów	4.565.959,57	4.494.513,76	3.013.748,81
2.	Rekompensaty z gmin ościennych	645.262,35	778.946,98	1.280.098,36
3.	Rekompensata z Gminy Miejskiej Przemysł	5.011.165,00	5.907.377,00	7.802.172,53
4.	Koszty realizacji przewozów-działalności podstawowej MZK	13.156.594,87	14.145.775,33	13.063.206,29

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z MZK Sp. z o.o. w Przemysłu.

Tab. 6.2 Wysokość rekompensaty przekazanej operatorowi w latach 2015 – 2020

Rok	Gmina Miejska Przemysł	Gmina Przemysł	Gmina Krasiczyn	Gmina Żurawica	Suma
2015	4 270 321,00 zł	527 063,58 zł	15 000,00 zł	50 000,00 zł	4 862 384,58 zł
2016	4 650 321,00 zł	553 905,18 zł	15 000,00 zł	50 000,00 zł	5 269 226,18 zł
2017	4 350 321,00 zł	561 000,00 zł	15 000,00 zł	50 000,00 zł	4 976 321,00 zł
2018	5 011 165,00 zł	580 000,00 zł	15 000,00 zł	50 262,35 zł	5 656 427,35 zł
2019	5 907 377,40 zł	705 097,80 zł	16 718,61 zł	57 130,57 zł	6 686 324,38 zł
2020	7 802 172,53 zł	1 193 646,53 zł	17 069,06 zł	69 382,77 zł	9 082 270,89 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdania z Działalności MZK Sp. z o.o. w Przemysłu za 2019 r. oraz sprawozdanie roczne z wykonania budżetu miasta Przemysła za 2020 r.

7 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym

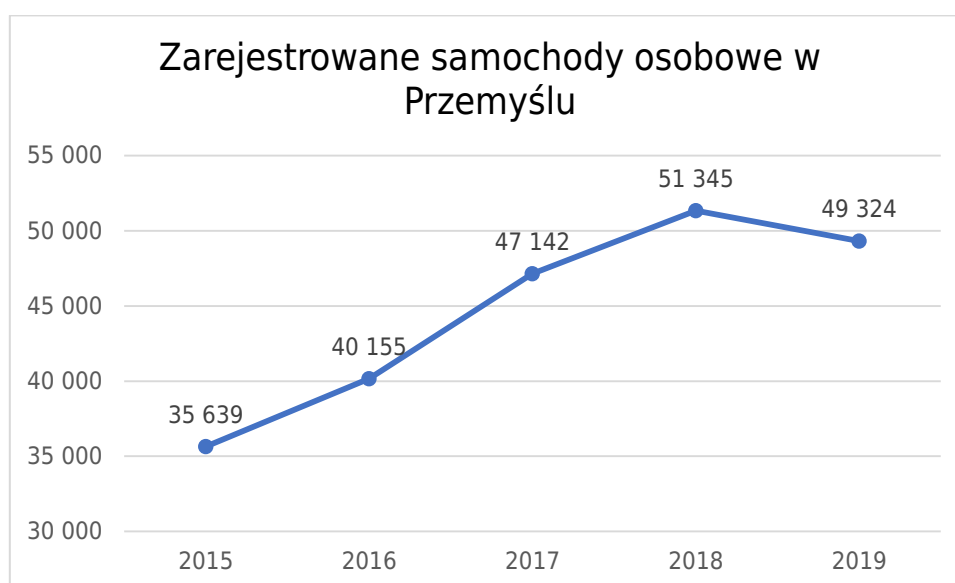
Preferencje komunikacyjne to oczekiwania pasażerów w zakresie jakości usług przewozowych transportu zbiorowego. Oczekiwania i potrzeby pasażerów w zakresie komunikacji miejskiej to postulaty przewozowe. Poznanie tych potrzeb, jak również ocena stopnia ich spełnienia, wyznaczają kierunki dalszego rozwoju oferty przewozowej. Ranking postulatów przewozowych zależy od miasta i regionu. Bardzo często są one odzwierciedleniem aktualnej oferty przewozowej w danym mieście, przy czym mogą one być przejawem chęci wprowadzenia zmian lub utrzymania istniejącej sytuacji. Należy je rozpatrywać w ścisłym powiązaniu ze stopniem zadowolenia pasażerów z jakości usług.

Obciążenie ruchem miejskiej sieci drogowej jest zależne przede wszystkim od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców w Przemysłu.

Tab. 7.1. Liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych i motorowerów w Przemysłu stan na 31.12.2019 r.

Rodzaj pojazdu	2015	2016	2017	2018	2019
samochody osobowe	35 639	40 155	47 142	51 345	49 324
autobusy	235	224	236	252	256
samochody ciężarowe	4 292	4 659	5 245	5 624	5 879
motocykle	1 787	1 902	2 068	2 230	2 282
motorowery	1 166	1 153	1 165	1 160	1 146
Razem	43 119	48 093	55 856	60 611	58 887

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych



Rys. 7.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Przemysłu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Na podstawie powyższych danych można zauważyć wzrost liczby zarejestrowanych samochodów w ostatnich latach na terenie Przemysła. Od 2015 r. do końca 2019 r. przybyło aż 38% nowych pojazdów. Jest to wynik zmian zachodzących w sferze mobilności mieszkańców na terenie całego kraju. W pozostałych grupach pojazdów podobny wzrost zanotowały samochody ciężarowe – 37%, oraz motocykle – 28%. Nieznaczny wzrost dotyczy również autobusów – 9%, natomiast jako jedyna grupa pojazdów – motorowery zanotowały niewielki spadek o 2%.

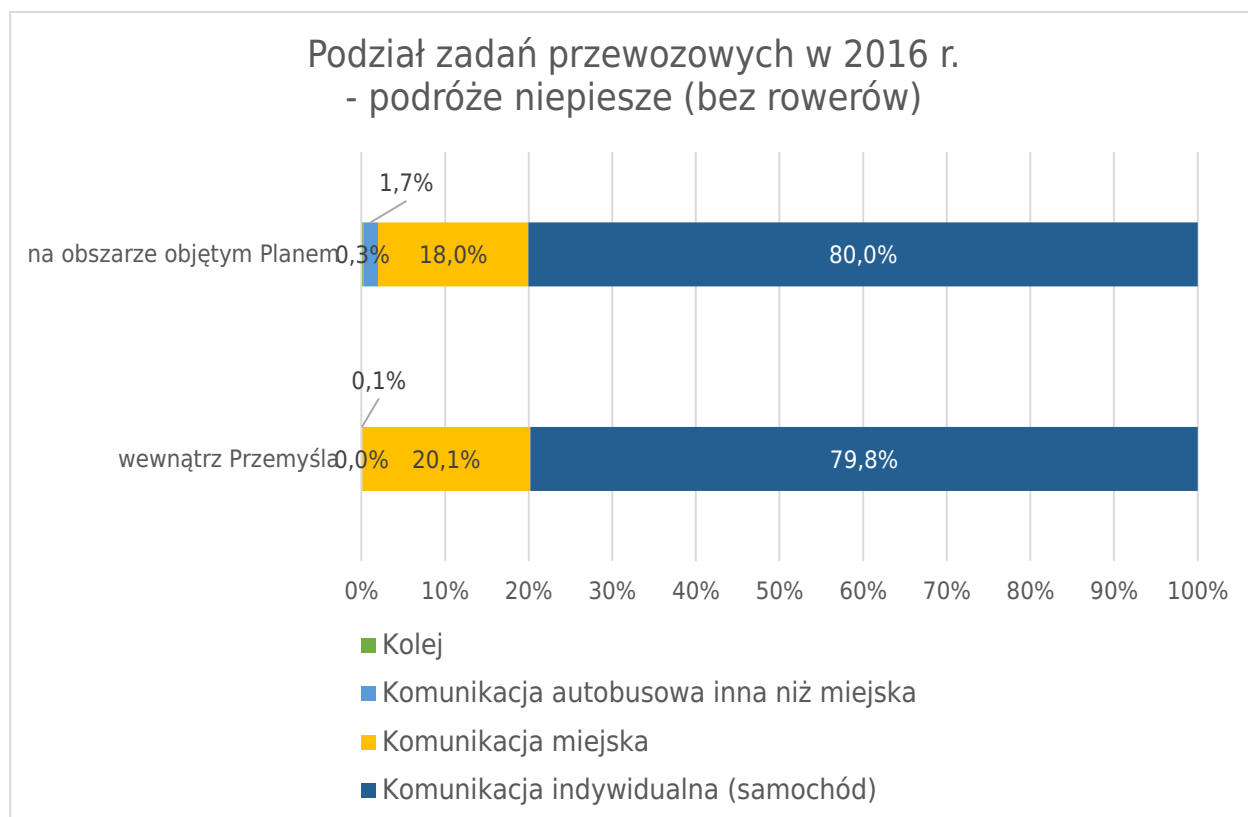
Na podstawie danych z badań marketingowych wielkości popytu oraz badań ankietowych stworzono model, który został zdefiniowany, jako stosunek liczby podróży niepieszych realizowanych poprzez dany rodzaj transportu, do liczby podróży niepieszych ogółem.

Tab. 7.2. Podział zadań przewozowych dla podróży nie pieszych (nie dotyczy rowerów) – stan na 2016 r.

Rodzaj i środek transportu	Udział w podróżach niepieszych wewnątrz Przemysła	Udział w podróżach niepieszych na obszarze objętym Planem
Kolej	0,0%	0,3%
Komunikacja autobusowa inna niż miejska	0,1%	1,7%
Komunikacja miejska	20,1%	18,0%
Komunikacja indywidualna (samochód)	79,8%	80,0%

Źródło: Opracowanie własne

Podział zadań przewozowych niepieszych wskazuje na 18,0% udziału komunikacji miejskiej we wszystkich podróżach na obszarze Planu, w tym 20,1% w podróżach wewnątrz Przemysła.



Rys. 7.2. Podział zadań przewozowych dla podróży niepieszych (nie dotyczy rowerów)

Źródło: Opracowanie własne

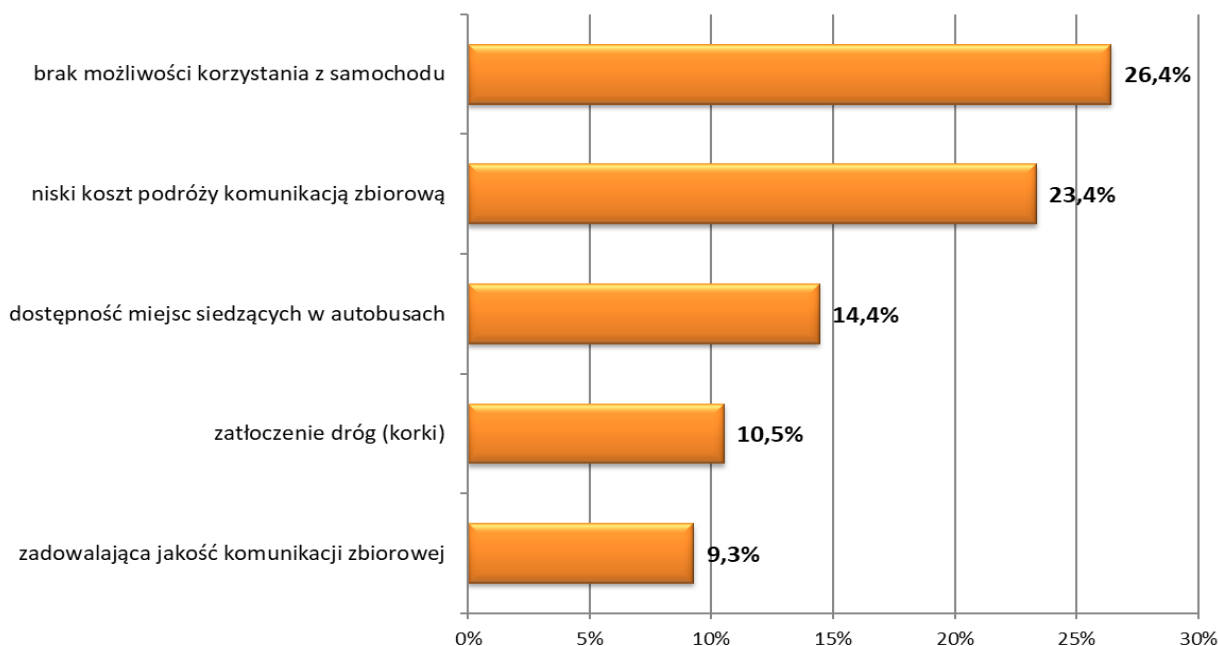
7.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową

Pro-motoryzacyjna polityka komunikacyjna sprzyja ograniczaniu i minimalizacji potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym. W interesie organizatora jest zmienić tą politykę, poprzez zastosowanie służ przystankowych oraz specjalnych pasów dla autobusów komunikacji miejskiej, tam gdzie najczęściej tworzą się zatory, względnie odpowiednią organizację ruchu i sygnalizację drogową dostosowaną do potrzeb komunikacji miejskiej oraz relatywnie wysoką gęstość linii i częstotliwość kursowania.

W październiku 2016 r. wśród mieszkańców miasta Przemysł oraz gmin: Krasieczyn, Przemysł, Żurawica przeprowadzone zostało badanie ankietowe mające na celu zebranie informacji na temat preferencji komunikacyjnych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Wśród ankietowanych pasażerów komunikacji miejskiej zapytanych o przyczyny wyboru podróży autobusami najwięcej odpowiedzi dotyczyło braku możliwości korzystania z samochodu (26% wszystkich osób). Niski koszt podróży komunikacją zbiorową plasuje się na drugim miejscu – 23% odpowiedzi. Dla podróżnych ważna była też dostępność miejsc siedzących w pojazdach (14%).

Dlaczego Pan/Pani podróżuje komunikacją miejską?

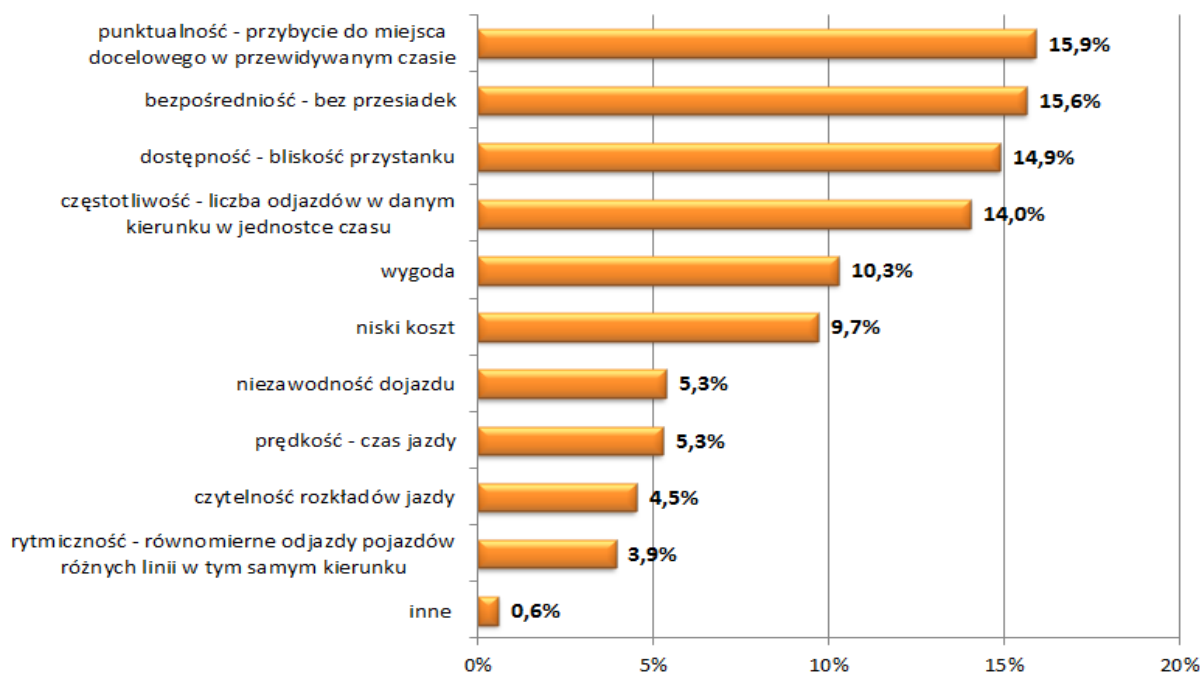


Rys. 7.3 .Powód podróży komunikacją miejską

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Kolejnym ważnym aspektem było wskazanie najistotniejszych cech komunikacji autobusowej. Wymieniane były dwie najważniejsze cechy, tj. punktualność (15,9%) i bezpośredniość (15,6%). Dla pasażerów równie istotna była dostępność – bliskość przystanku (14,9%) oraz częstotliwość – liczba odjazdów w danym kierunku w jednostce czasu (14%). Mieszkańcy Przemysła i okolicznych gmin następnie wymieniali wygodę podróży oraz niski jej koszt. Zbiorcze zestawienie najważniejszych cech wskazywanych przez respondentów przedstawia poniższy wykres – Rys. 7.4.

Które z podanych cech komunikacji autobusowej są dla Pana/Pani najistotniejsze?

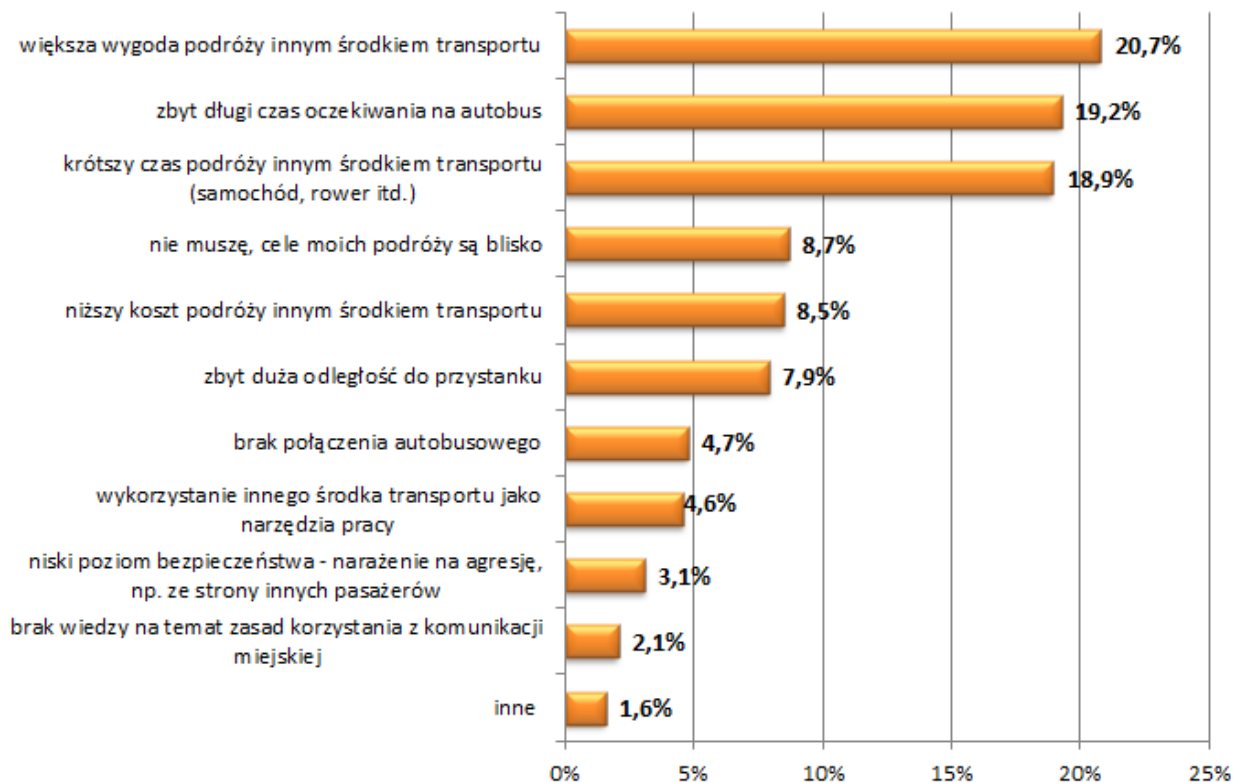


Rys. 7.4. Najistotniejsze cechy komunikacji zbiorowej – wskazania wszystkich mieszkańców regionu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W ramach badań zdiagnozowano także przyczyny braku wyboru komunikacji miejskiej przy przemieszczaniu się po Przemysłu i jego obszarze funkcjonalnym, do których należały przede wszystkim większa wygoda podróży innym środkiem transportu (20,7% wskazań), zbyt długi czas oczekiwania na autobus komunikacji miejskiej (19,2% wskazań), krótszy czas podróży innym środkiem transportu (18,9% odpowiedzi).

Dlaczego Pan/Pani rzadko korzysta z komunikacji miejskiej?

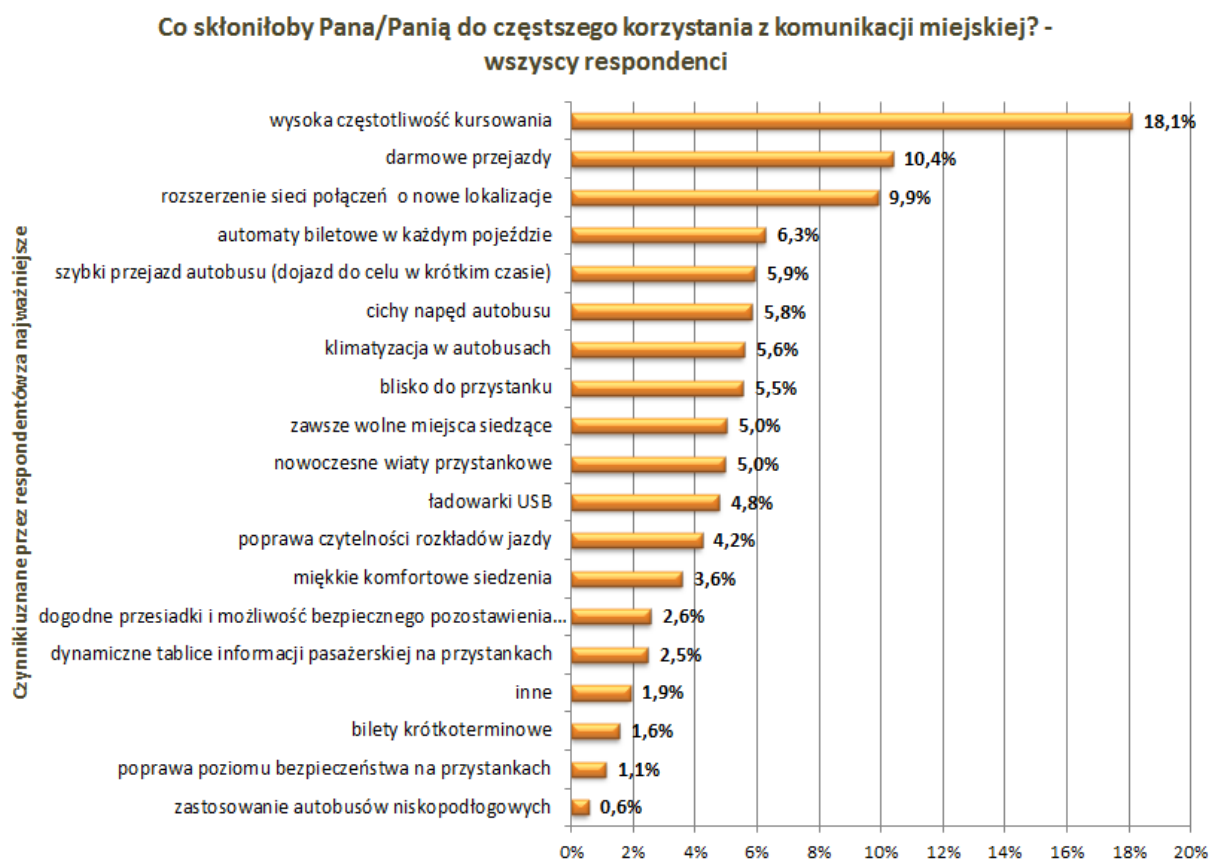


Rys. 7.5. Przyczyny braku wyboru komunikacji miejskiej – wskazania wszystkich mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Przemysła

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wśród rozwiązań skłaniających do częstszego korzystania z komunikacji miejskiej, respondenci najczęściej wskazywali zwiększenie częstotliwości kursowania (18,1%). Wyniki badań wykazały, że tylko 10,4% ankietowanych wybrałoby podróż komunikacją miejską po wprowadzeniu przejazdów bezpłatnych. Respondenci częściej korzystali z komunikacji zbiorową po:

- rozszerzeniu sieci połączeń o nowe lokalizacje (9,9%),
- wprowadzeniu mobilnych automatów biletowych w autobusach (6,3%),
- skróceniu czasu podróży komunikacją miejską (5,9%),
- wprowadzeniu do eksploatacji autobusów z cichymi napędami (5,8%),
- wprowadzeniu klimatyzacji całopojazdowej w autobusach (5,6%),
- skróceniu odległości drogi dojazdu do przystanku (5,5%),
- zagwarantowaniu dostępności miejsc siedzących w autobusach (5,0%),
- budowie nowoczesnych wiat przystankowych (5,0%).



Rys. 7.6. Czynniki skłaniające do częstszego korzystania z komunikacji miejskiej – wskazania wszystkich mieszkańców regionu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązujących w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 50 % transport publiczny – 50 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę specyfikę Przemysła, jako cel do którego powinno się dążyć, jest podział zadań przewozowych w segmencie podróży pieszych z wyłączeniem komunikacji rowerowej według proporcji 30% transport publiczny – 70% transport indywidualny.

W przypadku braku podjęcia działań w celu usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej m.in. na podstawie powyższych odpowiedzi ankietowanych, postawi przemyską komunikację miejską na mniej atrakcyjnej pozycji. Jej znaczenie w przewozach będzie coraz bardziej spadać, a z tym również potoki pasażerskie będą maleć (mniej pasażerów to mniejsze przychody i niższa odpłatność całego systemu komunikacyjnego). Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego niż to ma miejsce obecnie.

7.2 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

Na terenie gmin obsługiwanych przez przemyską komunikację miejską około 15,7% ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności²⁷. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Jest to wspólne zadanie wszystkich gmin. Mogą to realizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozy ogólnodostępne – obsługa autobusami z niską podłogą na części długości pojazdu lub z niską podłogą na całej długości pojazdu bez progów poprzecznych wewnątrz, obydwie rodzaje pojazdów ze sprawną zdolnością przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwia podróż osobom niedosłyszącym) i system informacji dźwiękowej (pozwala na korzystanie z transportu publicznego osobom ociemniałym, niedowidzącym i niewidomym). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską, tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych,
- przewozy specjalne – zorganizowane i dostępne tylko dla osób niepełnosprawnych przewozy mające na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec komunikacji miejskiej dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla nich. Ostatecznym efektem działań organizatora i operatora wychodzących naprzeciw preferencjom tej grupy pasażerów powinno być osiągnięcie i następnie utrzymywanie 100% udziału pojazdów z niską podłogą w skali całego miejskiego taboru autobusowego. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują zwiększenia liczby pojazdów z niską podłogą z poprawnie działającą wizualno-dźwiękową informacją pasażerską.

²⁷ Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011 (www.stat.gov.pl)

8 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Do zrównoważonego rozwoju miasta wymagane jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu. Obecnie rozwinięta motoryzacja powoduje nadmierny udział transportu indywidualnego (samochodu osobowego) wobec form transportu zbiorowego (np. komunikacja miejska). Efektem takiego stanu rzeczy jest utrzymujący się trend wzrostu liczby pojazdów w sieci komunikacyjnej oraz wynikające z niego pogorszenie płynności ruchu (zjawisko kongestii, popularne korki) oraz pogorszenie jakości środowiska. Wśród działań minimalizujących wymienione powyżej negatywne efekty należy rozwój zintegrowanej i atrakcyjnej pasażerom komunikacji zbiorowej.

8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,

Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze Gminy Miejskiej Przemysł, gminy Krasieczyn, gminy Przemysł, gminy Żurawica oraz innych gmin, z którymi Gmina Miejska Przemysł zawarła porozumienia w sprawie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Gmina Miejska Przemysł, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży do jak najpełniejszego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców, w tym także do prowadzenia przewozów na liniach komunikacyjnych mających optymalny przebieg oraz parametry obsługi. Planuje się, że układ linii komunikacyjnych będzie się zmieniać w stosunku do obecnego w wyniku dostosowania go do zmieniających się potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, np. w odpowiedzi na potrzebę objęcia komunikacją zbiorową nowopowstałych generatorów ruchu. Generatorami tymi mogą być w szczególności nowe osiedla mieszkaniowe, instytucje publiczne, jednostki opieki zdrowotnej oraz obiekty usługowo-handlowe. Rozwój planowanej sieci komunikacyjnej oraz zmiany w parametrach istniejących tras i linii komunikacyjnych będą przebiegały przy uwzględnieniu nowopowstałych potrzeb transportowych wpływających na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego, związanych w szczególności z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego,
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmianami społeczno-gospodarczymi.

W celu zwiększenia popytu na usługi komunikacji zbiorowej, poprzez zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej w zakresie organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym planuje się podjąć następujące działania:

- zmiany w przebiegu linii komunikacyjnych, mające na celu wzrost dostępności do komunikacji zbiorowej (rozumianej jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego, na który składa się czas dojścia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na pojazd transportu publicznego jadącego w danym kierunku) nowopowstałych osiedli wielorodzinnych oraz zespołów domów jednorodzinnych,
- modyfikacja lokalizacji przystanków komunikacyjnych,
- modyfikowanie rozkładów jazdy celem dostosowania do potrzeb przewozowych mieszkańców w zakresie godzin oraz częstotliwości kursowania.

Układ linii komunikacyjnych będzie się zmieniać także jako następstwo zmian w układzie drogowym Przemysła.

Wprowadzenie zmian w ofercie przewozowej, w szczególności likwidacja lub zawieszanie linii komunikacyjnych, uruchamianie nowych lub znaczące zmiany w parametrach istniejących linii komunikacyjnych poprzedzone zostaną analizą wyników badań potoków pasażerskich oraz przeprowadzane będą w oparciu o konsultacje społeczne z mieszkańcami.

8.2 Gwarantowana dostępność czasowa komunikacji miejskiej

W celu zachowania właściwej synchronizacji wyznaczono kategorie standardów obsługi poszczególnych ciągów komunikacyjnych, na których aktualnie realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Maksymalne długości odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami na wybranych odcinkach sieci komunikacyjnej zostały określone w Tab. 8.1. W przypadku rozpoczęcia przewozów w obszarach lub na ciągach komunikacyjnych niewskazanych w Tab. 8.1 możliwy jest wybór dowolnej kategorii standardów obsługi.

Podane częstotliwości kursowania należy uznawać za minimalne, gwarantowane przez organizatora. W przypadku występowania na odcinku linii niskich potoków pasażerskich dopuszcza się obniżenie częstotliwości obecnie funkcjonującej na danym odcinku, w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów posiada możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń. Częstotliwości kursowania zależą od typu dnia – ze względu na tygodniową zmienność wielkości potoków pasażerskich. Częstotliwości kursowania w dni wolne od pracy powinny być ukształtowane na poziomie nie niższym od długości interwałów dla pory wieczornej dnia roboczego, tj. po godz. 19. Długości maksymalnych interwałów będą kształtowane na poziomach zdefiniowanych w Tab. 8.1.

Podane w tabeli częstotliwości wyznaczają minimalny, gwarantowany przez samorząd poziom usług o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej w poszczególnych porach dnia. Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu większej niż wskazanej częstotliwości kursowania publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów albo w wyniku działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców w celu zachęcenia do korzystania z transportu publicznego. W dni robocze w okresie ferii i wakacji w godzinach szczytowych obowiązują interwały wskazane dla godzin pozaszczytowych dnia roboczego.

Na obszarze gmin: Krasiczyn, Przemysł i Żurawica zakłada się kursowanie komunikacji miejskiej według najniższego standardu – kategorii VI, w którym liczba kursów obsługujących dany odcinek jest uzależniona od dwustronnych ustaleń pomiędzy Gminą Miejską Przemysł i gminą sąsiednią.

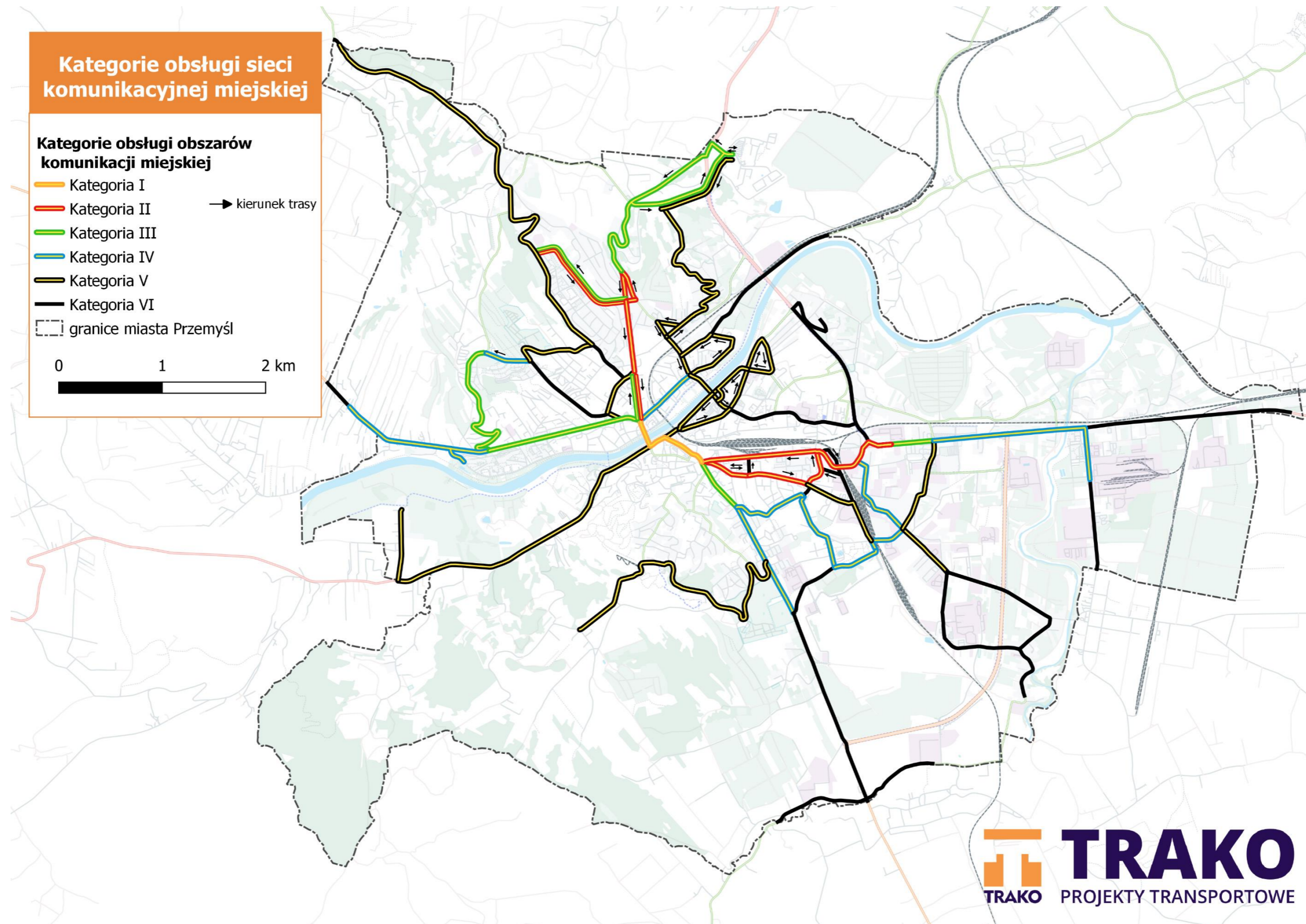
Tab. 8.1. Kategoryzacja sieci komunikacyjnej – lista odcinków z planowaną realizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi maksymalnymi czasami oczekiwania.

Kategoria	Obszar lub ciąg komunikacyjny z przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Maksymalny czas oczekiwania w dzień roboczy – częstotliwość graniczna [min.]			
		7:00-8:00 13:30-16:00	8:00-13:30	16:00-19:00	19:00-21:00
I	Trasa mostu Orłąt Przemyskich (północ-południe): pl. Konstytucji 3 Maja – most Orłąt Przemyskich – Jagiellońska – pl. Na Bramie	8	15	15	20
II	K. Opalińskiego (w kierunku wschodnim)	10	20	20	30
	Trasa w ciągu DK28: pl. Na Bramie – A. Dworskiego – H. Siemiradzkiego (powrót A. Mickiewicza) ²⁸ – T. Zana - Rondo Kresowian – Lwowska – Lwowska MZK				
III	ul. 3 Maja (od Wyspiańskiego w stronę centrum)	20	30	40	60
	Lwowska MZK – Lwowska – Rondo Paderborn				
	Pl. Na Bramie – J. Słowackiego (do W. Łukasińskiego)				
	Pl. Konstytucji 3 Maja – Grunwaldzka (do M. Bielskiego)				
IV	M. Bielskiego (Grunwaldzka – W. Sikorskiego)	30	60	60	90
	Trasa do Szpitala: 3 Maja/S. Augusta – J. III Sobieskiego – K. Gurbiela (powrót Krakowska) – Monte Cassino				
	W. Łukasińskiego – S. Leszczyńskiego – Żołnierzy 1. Armii Wojska Polskiego – Bakończycka – Nestora – S. Batorego – Rondo Libermana				
	Grunwaldzka/M. Bielskiego – Wyb. Jana Pawła II - Węgierska (Węgierska pętla)				
	Rondo Paderborn – Lwowska – rondo L. Kaczyńskiego – Lwowska – Ofiar Katynia (Fibris)				
	Rondo Libermana – Gen. J. Jasińskiego (odcinek do T. Zana)				
	H. Sikorskiego (w kierunku M. Bielskiego)				
	J. Słowackiego (odcinek W. Łukasińskiego – Bakończycka)				
Pl. Konstytucji 3 Maja – Z. Krasińskiego					
Pl. Konstytucji 3 Maja – 3 Maja (Św. Jana Nepomucena)					

²⁸ Do maksymalnego oczekiwania na przystanku Mickiewicza – Ruch zalicza się także dane rozkładowe z przystanku Mickiewicza – Rampa, a na przystanku Siemiradzkiego zalicza się odjazdy z przystanku Dworskiego – PKS.

Kategoria	Obszar lub ciąg komunikacyjny z przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Maksymalny czas oczekiwania w dzień roboczy – częstotliwość graniczna [min.]			
		7:00-8:00 13:30-16:00	8:00-13:30	16:00-19:00	19:00-21:00
	K. Opalińskiego (w kierunku zachodnim)				
V	A. Dworskiego – Nestora (do skrzyżowania z S. Batorego)	60	60	120	120
	R. Rostkońskiego – Sanocka – wybrzeże J. Piłsudskiego				
	Rondo Paderborn – S. Batorego – Rondo Libermana - Gen. J. Jasińskiego (odcinek do Sielecka/Topolowa)				
	J. Wysockiego – I. Paderewskiego (odcinek pomiędzy Obronną i os. Kazanów)				
	I. Paderewskiego (od B. Śmiałego do os. Kazanów)				
	Jagiellońska – Sportowa – M. Kopernika – Sanowa – Rzeźnicza – W. Brudzewskiego – Wybrzeże W. Wilsona – L. Okulickiego – Most R. Siwca (powrót: M. Kopernika – Sanowa – Rzeźnicza – W. Brudzewskiego – Wybrzeże W. Wilsona) – M. Borelowskiego – Z. Krasieńskiego				
	L. Pasteura – Przemysława				
	Trasa przez Winną Górę: B. Chrobrego - 29 Listopada - M. Borelowskiego - Z. Krasieńskiego (powrót Z. Krasieńskiego – F. Focha – Brata Alberta – S. Rogozińskiego – M. Borelowskiego)				
	Św. Jana Nepomucena				
	Trasa przy cmentarzu: B. Śmiałego – J. Glazera				
VI	Wszystkie, wyżej nie wymienione odcinki sieci komunikacyjnej na terenie Gmin objętych Porozumieniem	Liczba połączeń na dobę uzależniona od zapotrzebowania, możliwości i decyzji władz samorządów lokalnych			

Źródło: opracowanie własne



Rys. 8.1 Kategoryzacja obsługi istniejących odcinków sieci komunikacji miejskiej.

Źródło: Opracowanie własne

8.3 Potrzeba zapewnienia ochrony środowiska naturalnego

Od maja 2004 r., kiedy Polska została członkiem Unii Europejskiej, zobowiązała się m.in. do wypełniania jej wymogów prawnych, szczególnie tych z zakresu ochrony środowiska. Wskazuje to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na polepszenie warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast jednak niesie ze sobą także negatywne oddziaływania na stan środowiska naturalnego. Dlatego, oprócz stosowania pojazdów z ekologicznymi lub bezemisyjnymi silnikami, należy preferować niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. komunikacja miejska, skutery, motorowery, a także bez emisyjne – rower, podróże piesze.

Szczególnie uciążliwe są zanieczyszczenia gazowe powstające w trakcie spalania paliw przez pojazdy mechaniczne, w przypadku których istotną miarą jest nie ich jednostkowa emisja z pojazdu, ale wielkość skumulowana oraz zasięg oddziaływania. Dodatkowo ważnym czynnikiem są warunki ruchu oraz stan techniczny i wiek pojazdu. Niestety w przypadku transportu indywidualnego pojawiają się przypadki modyfikacji charakterystyki, niewystarczającego dbania o stan lub użytkowania pojazdu także pomimo dużego wieku, ponieważ obecnie nie istnieją ograniczenia dotyczące wieku pojazdu (poza klasyfikacją jako pojazd zabytkowy), tym samym możliwe jest swobodne wykorzystywanie np. pojazdy w momencie certyfikacji spełniające normy Euro 2, obecnie najnowszą jest Euro 6. W przypadku transportu zbiorowego stan pojazdu jest lepszy, ze względu na częstsze kontrole przez wyspecjalizowanych mechaników oraz wynikające z zapisów umowy standardy. Dla poprawy jakości powietrza na obszarze Miasta Przemysła należy promować alternatywne formy przemieszczania się, kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej,
- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych na osiedlach oraz w ścisłym centrum poprzez tworzenie:
 - stref ruchu uspokojonego,
 - ciągów pieszo-jezdnych,
 - ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
 - ograniczanie liczby miejsc parkingowych w ścisłym centrum wraz z utworzeniem stopniowym rozszerzaniem granic strefy płatnego parkowania, której zasady funkcjonowania powinny prowadzić do uzyskania wysokiego poziomu rotacji na miejscach postojowych oraz skłaniać do częstszego wybierania autobusu komunikacji miejskiej.

Działania te przynoszą oczekiwany długofalowy efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjność życia w mieście.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta oraz układ drogowy determinują kształt systemu transportowego. Należy więc wiązać wszelkie działania przestrzenne, gospodarcze i społeczne

w mieście konfrontując je z rygorami ochrony środowiska²⁹. Dla odpowiedniego kształtowania różnych sfer rozwoju miasta należy weryfikować ich zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu oraz z założeniami planu. W szczególności dotyczy to zagadnień związanych z:

- polityką przestrzenną – poprzez kształtowanie zagospodarowania terenu pozwalającego na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli mieszkaniowych),
- polityką gospodarczą – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki niepowodujących uciążliwości w sieci transportu drogowego, lokowanie działalności gospodarczej wymagającej obsługi transportowej w pobliżu sieci kolejowej (w zasięgu obsługi stacji i przystanków),
- polityką społeczną – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców (zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej oraz do korzystania z bezsilnikowych środków transportu).

Celem działań polityki zrównoważonego rozwoju powinno być zmniejszenie udziału komunikacji samochodowej do poziomu maksymalnie 70% w ogólnym podziale zadań przewozowych przy podróżach pieszych (bez uwzględnienia komunikacji rowerowej).

Mając na uwadze liczbę³⁰ oraz wiek posiadanych przez MZK sp. z o.o. w Przemysłu autobusów z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 3 oraz uzasadniony funkcjonalnie i ekonomicznie 15-letni okres eksploatacji taboru o napędzie spalinowym, należy założyć, **że wszystkie nabywane używane autobusy muszą spełniać co najmniej normę EURO 6, Planuje się, iż od 2028 r. eksploatowane autobusy będą spełniały normę EURO 6 lub będą posiadały zeroemisyjny napęd.**

8.4 Potrzeba zapewnienia dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Przejazd osób z niepełnosprawnościami lub z ograniczoną zdolnością ruchową transportem zbiorowym może odbywać się w 2 formach wykorzystując:

- przewozy otwarte (ogólnodostępne o charakterze użyteczności publicznej lub komercyjnych)
- przewozy zamknięte (regularne specjalne³¹).

Prezydent Miasta Przemysła, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży do tego aby organizowane przez niego przewozy były w jak największym stopniu dostępne dla niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej, w celu likwidacji barier w dostępie do ogólnodostępnego publicznego transportu zbiorowego oraz podniesienia komfortu podróżowania w tym zakresie. Na dostęp powyższych grup do publicznego transportu zbiorowego ma wpływ oferowany standard w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych

²⁹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.).

³⁰ Obecnie, według stanu na 05.2021 – 7 szt. autobusów (na 36 szt. całej eksploatowanej floty) spełnia normę EURO 3; pozostałe autobusy spełniają normę EURO 5 lub EURO 6.

³¹ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zm.)

- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej
- informacji dostępnej dla pasażerów.

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej są uwzględniane już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się dążyć do maksymalnej eliminacji barier poruszania się poprzez:

- likwidację barier na drodze dojścia od źródła podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży;
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- lokalizację przystanków możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- lokalizacja przystanków komunikacji zbiorowej połączoną z lokalizacją ciągów pieszych;
- dostosowanie wysokości peronów do wysokości progów wejściowych taboru autobusowego;
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej
- modyfikacja wyglądu powierzchni przystanku, w celu zwiększenia komfortu korzystania (ścieżki prowadzące oraz płyty informacyjne, oznaczenie lokalizacji gdzie znajdują się dostosowane³² drzwi w pojeździe);

Co ważne, wymienione usprawnienia wpłyną na komfort nie tylko osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, ale także pozostałym pasażerom, np. osobom starszym. Brak stopni w pojeździe, audiowizualna informacja pasażerska pozwalają zwiększyć komfort oraz ułatwiają wymianę pasażerską, dlatego też docelowo wszystkie pojazdy powinny spełniać ten warunek.

8.5 Potrzeba zapewnienia standardów technicznych

Znaczący wpływ na stan transportu publicznego ma użytkowany tabor. Nowe pojazdy powinny wykorzystywać silniki nisko- lub zeroemisyjne. W przypadku taboru zasilanego silnikami spalinowymi oraz napędzanych CNG powinno się dążyć do sukcesywnego zwiększania udziału pojazdów posiadających najnowsze normy emisji spalin (obecnie EURO 6), jednocześnie wraz z rozpowszechnianiem technologii zeroemisyjnych i działaniami związanymi z elektromobilnością (m.in. UEPA) należy zwiększać udział tego typu pojazdów.

Użytkowany tabor powinien być nowoczesny w zakresie rozwiązań w układach napędowych i hamulcowych, mieć estetyczny wygląd i być wykonany z trudnych do zniszczenia materiałów (dotyczy to szczególnie wnętrza pojazdów), mieć obniżoną podłogę, szczególnie przy drzwiach wejściowych i w przestrzeni przeznaczony dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, posiadać system lokalizacji GPS,

³² Drzwi umożliwiających bezpośredni dostęp do wydzielonego miejsca dla osoby z niepełnosprawnością, wyposażonego w niezbędną informację (np. dodatkowe przyciski sygnalizacyjne, rampa, miejsce do manewrowania oraz bezpiecznego przejazdu)

klimatyzację oraz monitoring przestrzeni pasażerskiej, posiadać system informacji pasażerskiej oparty o wyświetlacze lub monitory LCD.

Pojazdy starsze należy dopuszczać do ruchu tylko w przypadku obsługi służb trwających nie dłużej niż 10 godzin dziennie oraz w sytuacjach awaryjnych.

8.6 Potrzeba zapewnienia standardu systemu pobierania opłat za bilety

Jednym z głównych zadań organizatora transportu publicznego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Zadania z zakresu dystrybucji biletów w przemyskiej komunikacji miejskiej zostały powierzone operatorowi, z której wygenerowane wpływy stanowią jego dochód.

Bilety przejazdowe w przemyskiej komunikacji miejskiej sprzedawane są poprzez:

- stałe punkty sprzedaży;
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego;
- 4 aplikacje mobilne.

Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. W komunikacji miejskiej w Przemysłu opłaty za przejazdy można uiszczać:

- gotówką;
- kartą płatniczą przy nabyciu biletu w wybranych aplikacjach mobilnych;
- portmonetką elektroniczną przy nabyciu biletu w aplikacjach mobilnych.

Zakłada się rozszerzenie kanałów dystrybucji biletów, które mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży,
- automaty stacjonarne,
- automaty mobilne w pojeździe,
- sklep internetowy,
- aplikacje mobilne,
- pozostałe urządzenia z odpowiednim oprogramowaniem umożliwiającym zakup biletu,
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego.

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe kierunki rozwoju dystrybucji biletów:

- należy utrzymać istniejące kanały dystrybucji biletów za przejazd, aczkolwiek należy dążyć do ograniczenia sprzedaży biletów przez kierowców wyłącznie do sytuacji awaryjnych lub całkowitej rezygnacji z tego sposobu sprzedaży;
- alternatywną formą uiszczania opłat za przejazdy powinna być także karta płatnicza (lub urządzenie umożliwiające odbywanie transakcji bezstykowych, jak np. smartfon, smartwatch etc.) lub portmonetka elektroniczna,
- należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych na osiedlach mieszkalnych, w pobliżu miejsc pracy, w punktach handlowych, również w biurach organizatora i operatora;

- na przystankach komunikacyjnych charakteryzujących się wysoką liczbą pasażerów wsiadających i w zintegrowanych węzłach przesiadkowych należy instalować stacyjne automaty biletowe;
- należy dążyć do montażu mobilnych automatów biletowych we wszystkich autobusach,
- należy dążyć do rozszerzania asortymentu biletów dostępnych w poszczególnych kanałach dystrybucji;
- wraz z rozwojem technologicznym zalecane jest rozszerzanie kanałów dystrybucji, ułatwiających pasażerom uiszczanie płatności za przejazdy, np.:
 - kasowniki wielofunkcyjne przystosowane do płatności zbliżeniowych z indywidualnych kart płatniczych,
 - aplikacje mobilne – planery podróży,
 - czytniki biometryczne.

8.7 Potrzeba zapewnienia dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Integralną częścią systemu komunikacji miejskiej jest infrastruktura przystankowa. Jako przystanek komunikacyjny należy traktować³³ każde miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu oraz odpowiednio oznaczone zgodnie z wymaganiami zależnymi od wykorzystywanych pojazdów (dla transportu drogowego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym). Dostępność mieszkańców Miasta Przemysła oraz gmin sąsiadujących do infrastruktury przystankowej jest zadowalająca, większość mieszkańców znajduje się w zasięgu obsługi.

Inwestycje polegające na tworzeniu nowych obiektów o charakterze użyteczności publicznej oraz zabudowy mieszkaniowej będą mogły być prowadzone tylko przy spełnieniu warunku lokalizacji zapewniającej możliwość dojścia do przystanku komunikacyjnego na odległość nie większą niż 400 m. Dla podnoszenia konkurencyjności komunikacji miejskiej poprzez poprawę jej dostępności przestrzennej, realizowane będą zmiany w sieci komunikacyjnej i układzie przystanków, zgodnie z zapisami rozdziału 11.3.

³³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.) art. 4 ust. 1 pkt. 13

9 Zasady organizacji rynku przewozów

9.1 Realizacja funkcji organizatorskich

W Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym scharakteryzowano pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, bądź minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Gmina Miejska Przemysł jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Przemysła oraz wybrane poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miejską Przemysł porozumienia międzygminne.³⁴

Obecnie są to trzy gminy, do których należą Gmina Przemysł, Gmina Krasiczyn oraz Gmina Żurawica. Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 713 z późn. zm.), gdzie wskazano, że gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Na podstawie porozumień międzygminnych powierzono Gminie Miejskiej Przemysł część zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego polegające na świadczeniu usług transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych, na terenie gmin:

- Gmina Przemysł na liniach:
 - 1: Bełwin – Wapowce – Kuńkowce – Ostrów – (Przemysł),
 - 3: Nehrybka– (Przemysł),
 - 4: (Przemysł) - Nehrybka – Hermanowice – Malhowice – Stanisławczyk,
 - 5: Ujkowice – (Przemysł),
 - 8: (Przemysł) – Nehrybka- Pikulice – Grochowce – Witoszyńce,
 - 12: Ostrów– (Przemysł),
 - 16: Nehrybka– (Przemysł),
 - 20: Ujkowice – (Przemysł) - Krówniki – Łuczyce – Rożubowice– (Przemysł),
- Gmina Żurawica:
 - 3: (Przemysł) – Buszkowice – Buszkowiczki,
- Gmina Krasiczyn:
 - 18: Prałkowce – (Przemysł).

³⁴ §2 ust. 1 pkt 2 porozumienia międzygminnego zawartego dnia 7 grudnia 2009 r. pomiędzy Gminą Miejską Przemysł a Gminą Przemysł, § 4 ust. 2 porozumienia międzygminnego zawartego dnia 22 stycznia 2016 r. pomiędzy Gminą Miejską Przemysł a Gminą Żurawica, § 4 ust. 2 porozumienia międzygminnego zawartego dnia 3 stycznia 2014 r. pomiędzy Gminą Miejską Przemysł a Gminą Krasiczyn

Gmina Miejska Przemysł, w ramach struktury organizacji rynku przewozów, odpowiada także za opiniowanie wniosków oraz na ich podstawie regulowania stosownych zezwoleń dla przewoźników, świadczących własne komercyjne usługi transportu zbiorowego, na obszarze Miasta Przemysła.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jasno definiuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane i monitorowane przez Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Urzędu Miejskiego w Przemysłu, do których zaliczają się:

- badanie oraz analizowanie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym wraz z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie spraw z zakresu współdziałania z gminami, które zawarły porozumienie w sprawie komunikacji zbiorowej;
- podejmowanie kroków w celu zrealizowania istniejącego planu transportowego bądź do aktualizacji tego planu,
- zagwarantowanie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie, o których szerzej mowa w rozdziale 8,
- ustalanie stawek opłat za użytkowanie przez operatorów oraz przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, znajdujących się na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- sporządzanie listy przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, przeznaczonych dla wszystkich operatorów i przewoźników, jak również informowanie o stawce opłat za korzystanie z powyższych obiektów,
- 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 1984 r., - Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 8),
- 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 transportu publicznego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

9.2 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Publiczny transport zbiorowy może być realizowany przez operatora lub przewoźnika, przestrzegających określone warunki do podejmowania oraz wykonywania działalności w zakresie przewozu osób³⁵.

Przygotowanie oraz przeprowadzenie postępowania w celu wyboru operatora oraz zawarcie z nim umowy na świadczenie usług przewozowych należy do obowiązków organizatora transportu publicznego³⁶. Wyboru operatora dokonuje on w trybie³⁷:

³⁵ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 6

³⁶ *ibid.* art. 15

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy³⁸:
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych,
 - albo (w poniższych przypadkach, gdy przedmiotem umowy mają być przewozy w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi³⁹),
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów),
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące),
 - umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku wybranych linii bądź całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym⁴⁰. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot, a jej zakres powinien wypełniać cały katalog zagadnień określonych w art. 25 ust.1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁴¹:

Wszystkie linie komunikacyjne w ramach sieci przemyskiej komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Przemysł zlecane będą bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu Miasta – Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu sp. z o.o. w Przemysłu.

9.3 Projektowanie rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty, czytelny oraz łatwy do zapamiętania dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania).

Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, najczęściej wprowadza się podział dni w roku do poszczególnych grup o podobnej specyfice – typów dni. W ramach typów dni wprowadza się osobno

37 ibid. art. 19

38 ibid. art. 22 ust. 1

39 ibid. art. 22 ust. 4

40 ibid. art. 25 ust. 2

41 ibid. art. 25 ust. 3

przygotowany rozkład, którego dla czytelności, godziny odjazdów powinny być prezentowane oddzielnie, w odrębnych rubrykach:

- dla dnia roboczego;
- dla sobót;
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach można wprowadzać dodatkowo:

- rozdzielenie rozkładu dla dni roboczych na dni nauki szkolnej oraz dni wolne od nauki szkolnej (ferie, wakacje);
- specjalne rozkłady jazdy, np. na okres świąt lub wydarzeń powodujących istotne zmiany popytu, np. Wszystkich Świętych, Sylwester/Nowy Rok, Wielkanoc, czy też imprezy sportowe.

Typowy dzień roboczy w komunikacji miejskiej rozpoczyna się o godzinie 4:00 i kończy o 23:00. Każdy dzień roboczy można podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością kursowania publicznych środków lokomocji:

- 5:00 – 7:00 – poranek;
- 7:00 – 8:00 – szczyt poranny;
- 8:00 – 13:30 – okres międzyszczytowy;
- 13:30 – 16:00 – szczyt popołudniowy;
- 16:00 – 19:00 – wieczór;
- 19:00 – 23:00 – późny wieczór.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory, jednakże jako podstawę należy traktować :

- 6:00 – 9:00 w soboty – poranek,
- 9:00 – 14:00 w soboty – szczyt handlowy w ciągu dnia,
- 14:00 – 19:00 w soboty – wieczór,
- 19:00 – 23:00 – późny wieczór,
- 6:00 – 10:00 w niedziele – poranek,
- 10:00 – 18:00 w niedziele – dzień,
- 18:00 – 23:00 – wieczór i późny wieczór.

Dla zapewnienia atrakcyjności planowanej sieci komunikacyjnej, wyznaczone zostały zalecane częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych, które będą gwarantowały optymalną obsługę transportową Miasta Przemyśl. Rekomendowana częstotliwość kursowania danej linii będzie zależna od przydzielonej jej kategorii określającej minimalną częstotliwość kursowania.

Częstotliwości kursowania linii należących do poszczególnych kategorii, w zależności od pory dnia powinny być kształtowane w oparciu o poniższą tabelę:

Tab. 9.1. Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – dzień roboczy.

Kategoria linii	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]					
	Dzień roboczy**					
	5:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 13:30	13:30 - 16:00	16:00 - 19:00	19:00 - 23:00

Kategoria linii	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]					
	Dzień roboczy**					
	5:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 13:30	13:30 - 16:00	16:00 - 19:00	19:00 - 23:00
A. Linie podstawowe I rzędu	30	30	30	30	30	30/60*
B. Linie podstawowe II rzędu	60*	30	30	30	60	60*
C. Linie uzupełniające I rzędu	60*	30*	60	30*	60	60*
D. Linie uzupełniające II rzędu	60*	60	60	60	60*	120*
E. Linie dodatkowe	zależnie od zapotrzebowania					

* – dopuszczalne jest zawieszanie kursowania wybranych linii

** - w dzień roboczy feryjno-wakacyjny w godz. 6:30 – 8:00 i 13:30 – 16:00 przyjmuje się odstępy wskazane w godz. 8:00 – 13:30

Źródło: opracowanie własne

Powyższa tabela obejmuje minimalną częstotliwość kursowania każdej z linii w danej grupie na podstawowym odcinku trasy (nie obejmuje odcinków obsługiwanych przez wybrane warianty trasy oraz do miejscowości w sąsiednich gminach). Przekładając jej postanowienia na obecny rozkład jazdy, do grona linii o charakterze:

- podstawowym I rzędu można zaliczyć linie 20, 25 oraz grupy linii 1+12, 3+16,
- podstawowym II rzędu można zakwalifikować linię 2,
- uzupełniającym I rzędu można zaliczyć linię 5,
- uzupełniającym II rzędu można zaliczyć linie 10, 18 i 28.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikiem lub wielokrotnością liczby 60. Odstępstwa od powyższych zasad mogą stosowane wyłączenie w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do popytu (np. aby nie dopuścić odjazdu tuż przed zakończeniem zmiany w zakładach pracy, stosowane obecnie w celu zapewnienia obsługi Szpitala Wojewódzkiego), jednakże wyłącznie dla linii innych niż podstawowe. Rozkłady jazdy linii podstawowych I i II rzędu należy konstruować wyłącznie w oparciu o takty, obejmujące w swoim zakresie nie tylko należyłą koordynację godzin odjazdów między różnymi liniami, ale także dostosowanymi do godzin funkcjonowania największych generatorów ruchu.

Zakłada się, iż najważniejsze linie komunikacyjne będą funkcjonować w godzinach 5:00 – 23:00, a pozostałe linie w przedziałach ograniczonych. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na zmienność wielkości potoków pasażerskich przyjęto odrębne standardy dla dnia roboczego szkolnego, roboczego feryjno-wakacyjnego, sobót, niedziel oraz świąt. W okresie ferii szkolnych dopuszczalne jest obniżanie częstotliwości ze względu na niższą wielkość popytu na usługi przewozowe.

Zaproponowane częstotliwości kursowania zostały określone jako minimalne – w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów będzie posiadał możliwość zwiększenia liczby

oferowanych połączeń. Standardy dotyczące częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych do miejscowości w gminach sąsiednich będą określone indywidualnie w porozumieniu z zainteresowanymi gminami – podobnie jak dzieje się to obecnie w ramach funkcjonujących porozumień międzygminnych.

Oprócz stosowania zaproponowanych częstotliwości kursowania linii należy także dokonywać synchronizacji rozkładów poszczególnych linii, tak aby na wspólnych odcinkach sieci opisanych w rozdziale 8.2 wspólna częstotliwość kursowania oraz odstępy pomiędzy poszczególnymi kursami spełniały określony standard. Dzięki takiemu działaniu uniknie się negatywnego zjawiska zgrupowań odjazdów pojazdów jadących w podobnym kierunku odjeżdżających z przystanku w zbliżonym czasie (tzw. „stad autobusów”) jednocześnie ograniczając występowanie długich przerw („plam w obsłudze”), bez ponoszenia kosztów związanych z uruchomieniem dodatkowych kursów. Stosowanie równoodstępowych, modułowych godzin odjazdów autobusów w poszczególnych porach dnia ułatwia również planowanie i zarządzanie połączeniami przesiadkowymi.

W soboty i niedziele przyjmuje się standard określony dla ostatniej, wieczornej pory z dnia roboczego, zachowaniem możliwości okresowego lub całodziennego zawieszania wybranych linii.

10 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów publicznego transportu zbiorowego. Jej celem jest zmniejszenie zaangażowania pasażerów w poszukiwaniu informacji, oszczędność ich czasu i zwiększenie ich wygody. Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu stara się stworzyć dobrze funkcjonujący system informacji pasażerskiej, który zapewnia pasażerom łatwy, szybki dostęp do informacji we wszystkich miejscach, w których tych informacji podczas podróży można potrzebować.

Informacja dla pasażerów na terenie Miasta Przemysła w zakresie godzin odjazdów i przyjazdów środków transportu, obowiązujących opłat za przejazdy (uprawnień do ulgowych przejazdów, zasada przewozu osób i rzeczy) jest dostępna na:

- przystankach,
- autobusach
- na stronie internetowej MZK Sp. z o.o. w Przemysłu www.mzk.przemysl.pl.
- w aplikacji mobilnej myBus, w której dane off-line i real-time są dostarczane przez MZK Sp. z o.o. w Przemysłu.



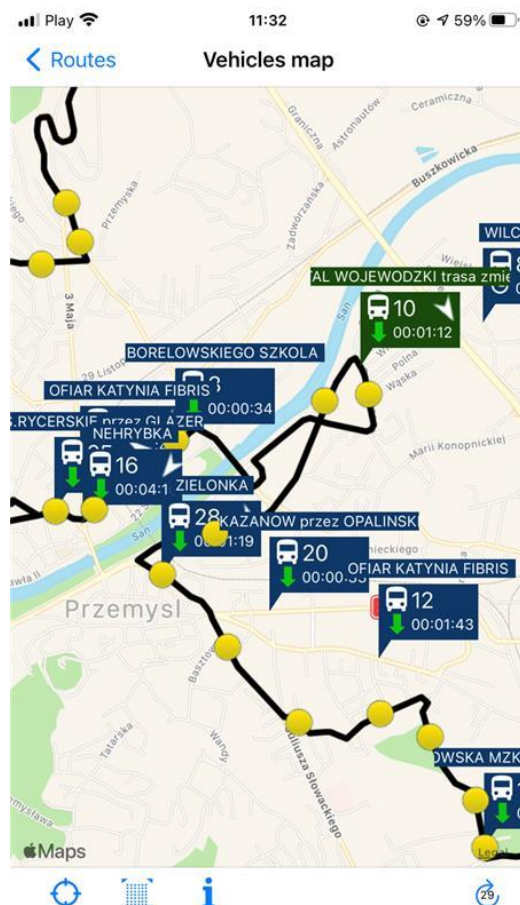
Rys. 10.1 Elektryczna tablica przystankowa w Przemysłu

Źródło: Zbiory własne

W miarę możliwości organizacyjnych i finansowych konstruowany będzie system informacji pasażerskiej dla mieszkańców Miasta Przemysła w oparciu o najnowsze rozwiązania pozwalające na większy zakres i zasięg przekazywanej informacji uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

MZK zapewnia także dane rozkładowe do aplikacji mobilnej, w której oprócz prezentowania informacji rozkładowej, zawarta jest także funkcjonalność w postaci wyszukiwania połączeń po nazwach przystanków, jak i również informacja real-time o rzeczywistych godzinach odjazdów autobusów.

W miarę możliwości organizacyjnych i finansowych konstruowany będzie system informacji pasażerskiej dla mieszkańców Miasta Przemysła w oparciu o najnowsze rozwiązania pozwalające na większy zakres i zasięg przekazywanej informacji uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.



Rys. 10.2 System dynamicznej informacji pasażerskiej przemyskiej komunikacji miejskiej w aplikacji MyBus

Źródło: Zdjęcie ekranu aplikacji MyBus

W celu poprawy i ulepszenia systemu informacji dla pasażerów komunikacji miejskiej w mieście Przemysłu należy:

- rozbudować system informacji pasażerskiej poprzez montaż elektronicznych tablic informacyjnych wewnątrz pojazdów;
- na elektronicznych tablicach przystankowych systemu informacji pasażerskiej prezentować dane rozkładowe typu real-time prezentujące estymowany czas rzeczywistego odjazdu;
- rozbudować system informacji pasażerskiej poprzez montaż elektronicznych tablic przystankowych (z prezentacją danych rozkładowych typu real-time prezentujące estymowany czas rzeczywistego odjazdu) na najbardziej uczęszczanych przystankach minimum 1 szt. rocznie, należy wziąć pod uwagę zastosowanie w tablicach elektronicznych modułu głośnomówiącego;

- wprowadzić dodatkowe oznakowanie linii w pojazdach zgodnie z potrzebami osób niedowidzących (białe tablice z dużymi czarnymi numerami z przodu i z boku autobusu);

System informacji pasażerów publicznego transportu zbiorowego Miasta Przemysła obejmować będzie następujące informacje:

Informacja na przystankach:

- wydruki rozkładów jazdy na przystankach, zawierające nazwę linii, nazwę przystanku oraz trasę linii, rozkład jazdy na wszystkie typy dni rozkładowych wraz z odpowiednim oznaczeniem, datę ważności, dane teleadresowe organizatora i operatora komunikacji miejskiej;
- elektroniczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów obejmująca elektroniczne tablice przystankowe informujące o kolejnych odjazdach z danego przystanku wraz z możliwością emisji komunikatów na temat funkcjonowania komunikacji;
- schematy sieci komunikacyjnej umieszczone na oszklonych wiatkach przystankowych;

Informacja „w” i „na” pojazdach:

- świetlne tablice kierunkowe (przednia i boczna wyświetlające numer obsługiwanej przez pojazd linii i kierunek jazdy – przystanek końcowy, oraz tylna, wyświetlająca numer linii, a przypadku nowych pojazdów za wyjątkiem autobusów typu MINI także kierunek jazdy);
- ekrany wewnętrzne lub monitory wyświetlające informacje o numerze linii, jej trasie z przystankami wraz z oznaczeniem stref taryfowych, aktualnej pozycji pojazdu na trasie i o możliwościach przesiadek (tylko w nowych pojazdach);
- tablica „zmiennej treści” wyświetlająca komunikaty organizatora i operatora;
- system informacji wizualno-głosowej, wykorzystujący do przekazywania informacji obraz i dźwięk (co służy osobom niedowidzącym i niewidomym), zapowiadający aktualny i następny przystanek oraz inne informacje przydatne dla podróżnego;

Informacja w biurze obsługi klienta:

- informacje udzielane przez pracowników;
- ulotki i broszury ;
- informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów;

Informacja w Internecie i innych nośnikach elektronicznych (np. telefony komórkowe):

- strona internetowa organizatora komunikacji miejskiej;
- rozkład jazdy dla wszystkich linii, w tym rozkład jazdy w czasie rzeczywistym połączony z dokładną mapą miasta uwzględniającą lokalizację wszystkich przystanków komunikacji miejskiej;
- informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów;
- schemat tras linii;
- informacje dotyczące bieżącego funkcjonowania komunikacji miejskiej.

11 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030 jest dokumentem ramowym dla komunikacji miejskiej. Wyznacza on kierunki rozwoju, cele i działania oraz sposoby ich realizacji. Głównym kierunkiem rozwoju komunikacji miejskiej w Przemysłu jest poprawa jakości usług ich efektywność przy jednoczesnym ograniczaniu ich uciążliwości dla środowiska. W dążeniu do tego celu będą podejmowane działania w kierunku:

- usprawnienia transportu publicznego poprzez m.in.: unowocześnienie taboru oraz systemu obsługi pasażera, a także rozwój infrastruktury transportu publicznego,
- zwiększenia dostępności do transportu publicznego poprzez m.in.: modernizację i rozwój infrastruktury transportu publicznego, wprowadzenie taboru niskopodłogowego (wzrost dostępności dla osób starszych, dzieci, osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej), uruchomienie nowych linii komunikacyjnych, wprowadzenie systemu informacji pasażerskiej w pojazdach i na przystankach,
- poprawy wizerunku transportu publicznego poprzez m.in.: prowadzenie działań promocyjnych systemu transportu publicznego.

Beneficjentami końcowymi projektów ujętych w niniejszym Planie będą:

- Gmina Miejska Przemysł,
- Zarząd Dróg Miejskich,
- podmioty świadczące usługi transportu publicznego na terenie miasta i obszaru z nim powiązanego, tj. Operatorzy i przewoźnicy.

Kategorie projektów, które są ujęte w niniejszym Planie zostały podzielone na następujące grupy:

1. Projekty drogowe poprawiające komunikację zbiorową, w tym:

- Budowa, przebudowa, remont lub rozbudowa dróg, węzłów, skrzyżowań, skrzyżowań z ruchem okrężnym wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Celem jest między innymi osiągnięcie standardów UE w zakresie dopuszczalnego nacisku na oś, bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- Budowa, przebudowa, remont lub rozbudowa obiektów mostowych, wiaduktów, estakad, tuneli drogowych i innych obiektów inżynierskich, obwodnic, obejść miast i miejscowości, w tym ich połączeń z sieciami dróg wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Celem jest między innymi osiągnięcie standardów UE w w/w zakresie;
- Budowa lub remont chodników;
- Budowa lub remont przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt.

2. Projekty dotyczące infrastruktury transportu publicznego, w tym:

- Budowa, przebudowa, modernizacja lub remont urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym: sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych lub ogrodzeń;
- Budowa lub modernizacja oświetlenia;

- Budowa, rozbudowa lub remont infrastruktury drogowej przyczyniającej się do ochrony środowiska (np. urządzenia odwadniające w tym kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjne, przepusty, sączki, zbiornik odparowujące, separatory dla wód opadowych);
- Budowa, remont, adaptacja, przebudowa lub rozbudowa pętli, zatoczek,
- Wyposażenie dróg lub obiektów inżynierskich w zjazdy, zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe dla potrzeb komunikacji miejskiej;
- Budowa, rozbudowa lub przebudowa urządzeń sterowania ruchem drogowym: np. ITS z modułem priorytetu dla komunikacji miejskiej, centralne sterowanie sygnalizacją zainstalowaną na skrzyżowaniach, sygnalizacja akustyczna, sygnalizacja świetlna wzbudzana przez autobusy, monitorowanie ruchu na kluczowych trasach i newralgicznych punktach miasta oraz informowanie o aktualnej sytuacji ruchowej;
- Budowa, remont, adaptacja, rozbudowa lub przebudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu (np. przystanki), a także pochylnie i windy dla osób niepełnosprawnych przy przejściach wielopoziomowych.

3. Pozostałe projekty, w tym:

- Zakup taboru;
- Zakup i montaż systemów sterowania i nadzoru ruchu połączony ze środkami zwiększającymi bezpieczeństwo;
- Zakup oraz montaż urządzeń z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej np. systemy dystrybucji i identyfikacji biletów, systemy informacji dla podróżnych (w tym też systemy on-line);
- Budowa systemu parkingów „Parkuj i Jedź” („Park & Ride”), zwłaszcza przy krańcowych przystankach komunikacji miejskiej w celu ograniczenia natężenia ruchu lub likwidacji części miejsc postojowych (np. na chodnikach) w centrum miasta;
- Projekty dotyczące zastosowania alternatywnych źródeł zasilania w transporcie publicznym.

Szeroka specyfika projektów powoduje, że przedmiotowy Plan na charakter otwarty. Taka formuła Planu umożliwia jego aktualizację poprzez wprowadzenie nowych projektów, dokonywanie zmian w budżetach lub harmonogramach projektów już zawartych w Planie, a także zmian w hierarchii ważności projektów, na które mają wpływ przemiany społeczno-gospodarcze. Do sprawnego funkcjonowania transportu publicznego niezbędne byłoby zorganizowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych - umożliwiających dogodną zmianę środka transportu, wyposażonych w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną oraz zorganizowanie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego - rozwiązania polegającego na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze Gminy Miejskiej Przemysł oraz gmin ościennych, ewentualnie w relacji do Rzeszowa przy integracji z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi w transporcie kolejowym.

Działania wpływające na rozwój transportu publicznego na terenie miasta Przemysła:

Działania poprawiające infrastrukturę transportu publicznego :

- Budowa regionalnego zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz utworzenie lokalnego węzła przesiadkowego wraz z Centrum Obsługi Klientów w centrum miasta;

- Utworzenie korytarzy wysokiej jakości dla komunikacji miejskiej z odcinkowymi buspasami, antyzatokami, śluzami oraz innymi rozwiązaniami wprowadzającymi priorytet w ruchu dla komunikacji miejskiej;
- Modernizacja wiat przystankowych na terenie miasta;
- Budowa i modernizacja pętli autobusowych;
- Budowa i modernizacja zatok autobusowych;
- Budowa dworców komunikacyjnych, w tym dla komunikacji międzynarodowej;
- Budowa parkingu wielopoziomowego na terenie miasta;
- Budowa parkingów dla obsługi ruchu turystycznego;
- Budowa parkingów strategicznych przy wjazdach do miasta;
- Reorganizacja infrastruktury sterowania ruchem;
- Budowa systemu ścieżek rowerowych wraz z obiektami towarzyszącymi;
- Budowa obwodnicy miasta Przemysła wraz z mostem na rzece San;

Działania poprawiające jakość obsługi i bezpieczeństwo pasażerów:

- Modernizacja i rozbudowa taboru komunikacji zbiorowej, w szczególności zakup autobusów niskopodłogowych;
- Uruchomienie nowych linii i wydłużenie dotychczasowych w związku z budową nowych osiedli;
- Zapewnienie dogodniejszych połączeń do instytucji publicznych;
- Zakup i instalacja urządzeń do monitoringu autobusów i łączności pomiędzy kierowcami i dyspozytorem;
- Zakup i wdrażanie systemu informacji przystankowej wraz z elektronicznym systemem biletów.

Do zadań, wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego, należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej i polityki parkingowej miasta (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla komunikacji miejskiej oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie do integracji wszystkich środków transportu publicznego na obszarze miasta oraz ziemi przemyskiej, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych.
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek,

kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo-biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

Tworzone węzły przesiadkowe powinny być odpowiednio dostosowane do rzeczywistych potrzeb, wraz z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Szczególnie ważne jest, aby system był zintegrowany i pełnił rolę usprawniania jakości transportu publicznego w Przemysłu i sąsiednich gminach.

Zaplanowano dwa węzły przesiadkowe – w Przemysłu przy stacji kolejowej Przemysł Główny z integracją krajową i regionalną, a także na przystankach Jagiellońska – Pl. Rybi/ Pl. Pileckiego. Dokładny opis poniższych miejsc przedstawiono w dalszym rozdziale 11.3. Planowane zintegrowane węzły przesiadkowe wyznacza się:

- przy stacji Przemysł Główny,
- na przystankach Jagiellońska – Pl. Rybi/ Pl. Pileckiego.

Sprawne funkcjonowanie transportu publicznego w dużym stopniu uzależnione jest od stanu infrastruktury drogowej oraz od organizacji ruchu drogowego. Bieżące zadania, poprawiające ten stan, które zagwarantują osiągnięcie zakładanego niniejszym planem wzrostu przewozów w komunikacji miejskiej to m. in.:

- wyznaczanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego polegające na wydzielaniu odcinków z pasami ruchu przeznaczonymi tylko dla autobusów oraz pojazdów uprzywilejowanych wzdłuż ciągów komunikacyjnych i na dojazdach do skrzyżowań w miejscach gdzie tworzą się zatory powodowane niewystarczającą przepustowością układu drogowego, jak również detekcja pojazdów komunikacji miejskiej i wyświetlanie im w pierwszej kolejności sygnału zielonego na skrzyżowaniach; nadawanie priorytetów powinno odbywać się m.in. w ramach funkcjonującego systemu zarządzania ruchem ITS,
- tworzenie węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię a w szczególności przez przejścia podziemne lub kładki, dostosowywanie na dworcach i przystankach wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego, wyposażanie w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku),
- separowanie ciągów pieszych od ruchu drogowego oraz wyraźne oznaczanie i oświetlanie miejsc kolizyjnych (przy wyznaczaniu ciągów pieszych analizowanie aspektu ruchu pieszego odbywanego na rolkach),
- rozbudowa systemu tras rowerowych,
- kształtowanie systemu parkingowego, którego funkcjonowanie będzie sprzyjać racjonalnemu gospodarowaniu powierzchnią pasa drogowego oraz promowaniu korzystania z transportu publicznego,
- wyposażanie ważniejszych przystanków oraz taboru w urządzenia do sprzedaży biletów,
- wyposażanie przystanków w elektroniczne tablice (lub panele w technologii e-papieru) informujące o rzeczywistych godzinach odjazdów oraz w kompleksowe informacje o trasach linii komunikacyjnych w transporcie publicznym, rozkładach jazdy oraz taryfie opłat.

11.2 Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej

Korytarze autobusowe wysokiej jakości, charakteryzują się wykorzystywaniem przez najważniejsze linie w mieście. W zależności od ich znaczenia, priorytetu wykonania, jak również stopnia wymaganego pierwszeństwa w ruchu, przydzielono je do poszczególnych grup:

- korytarze podstawowe, które połączą średnicowo główne obszary miejskie na trasach z największą podażą połączeń komunikacji miejskiej,
- korytarze wspomagające, przewidziane na odcinkach mających istotne znaczenie dla linii o charakterze podstawowym, na których częstotliwość kursowania jest niższa niż na korytarzach podstawowych.

Wyznaczenie korytarzy wysokiej jakości wcale nie przewiduje na całym ich odcinku konieczności budowy pasów dla autobusów (tzw. bus-pasów), lecz nadaje priorytet pojazdom komunikacji miejskiej. Instrumentami wspierającymi kreowanie sprawnych korytarzy to m.in. likwidowanie gdzie tylko to możliwe elementów spowalniających przejazd autobusów, wymuszając pierwszeństwo przejazdu dla autobusów kosztem pojazdów indywidualnych, również w przypadku włączania się do ruchu z zatok przystankowych.

Zaprezentowane korytarze autobusowe oparto na istniejącym układzie linii autobusowych:

- korytarz podstawowy I:

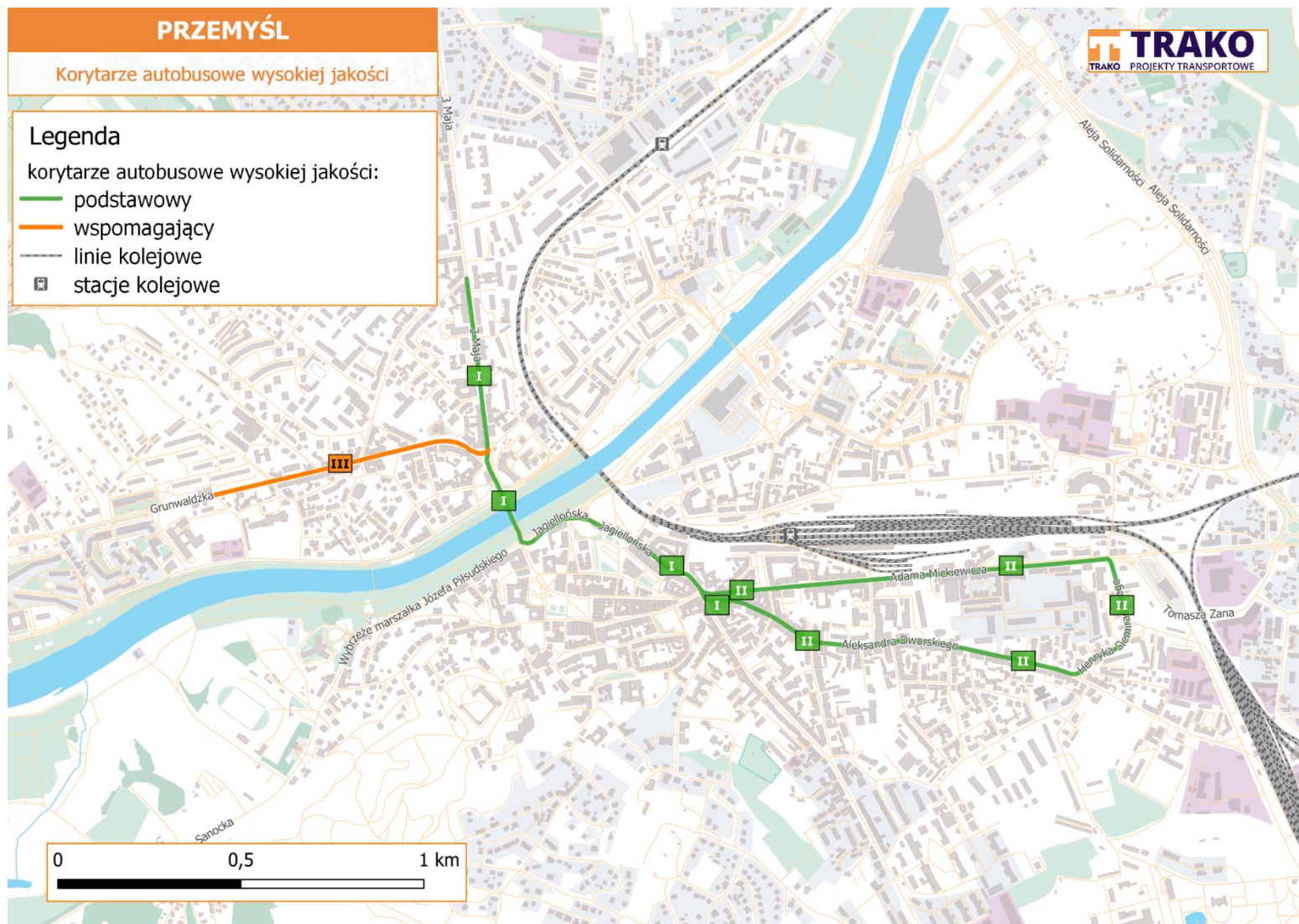
3 Maja (od S. Okrzei) – Plac Konstytucji 3 Maja – Jagiellońska – Plac Na Bramie,

- korytarz podstawowy II:

Plac Na Bramie – A. Dworskiego – T. Siemiradzkiego – A. Mickiewicza – Plac Na Bramie.

- korytarz wspomagający III:

jednokierunkowy: Grunwaldzka (od Z. Krasickiego) – Plac Konstytucji 3 Maja.



Rys. 11.1 Przebieg i klasyfikacja korytarzy autobusowych wysokiej jakości w Przemysłu

Źródło: Opracowanie własne

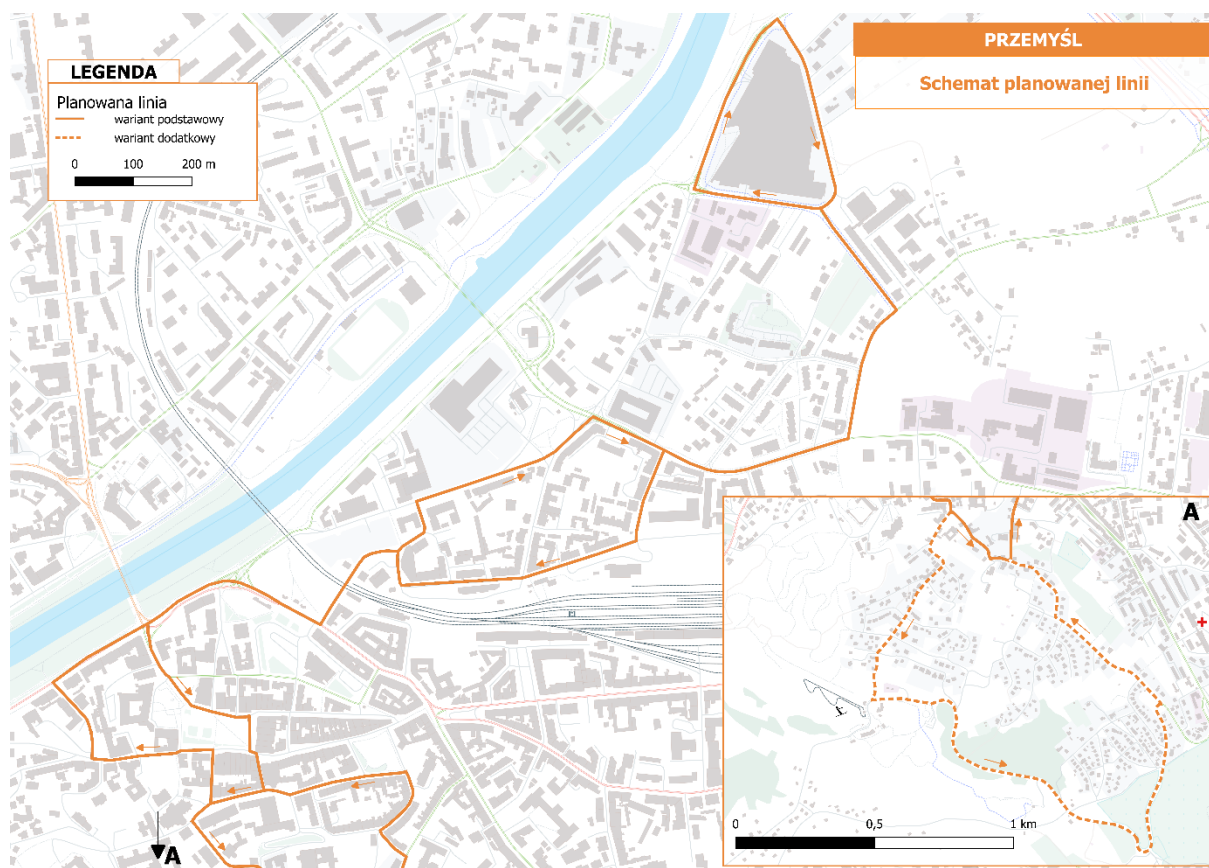
11.3 Zwiększenie dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej

W związku z położeniem geograficznym miasta i jego ukształtowaniem terenu, nie wszystkie obszary zurbanizowane w Przemysłu są dostatecznie obsługiwane. Największymi obszarami są:

- osiedle Kruhel Wielki znajdujące się na zachodzie miasta,
- okolice ulic Tatarskiej, Sucharskiego i Popiełuszki wraz z częścią Starego Miasta.

Niniejsze „białe plamy” w zasięgu wynikają z ograniczeń związanych z górskiej rzeźby terenu oraz staromiejskiej, zwartej zaudowy, gdzie część sieci drogowej uniemożliwia wykorzystanie autobusów o standardowej szerokości. Z tego też powodu, proponowane jest uruchomienie nowych linii obsługiwanych taboru typu MINI na następujących trasach:

- KRUHEL WIELKI – Kruhel Wielki – Witoszyńska – Sanocka – Rosłońskiego – ROSŁOŃSKIEGO-PĘTLA., gwarantując przesiadki na linię 18 w kierunku centrum miasta, zależnie od zapotrzebowania możliwe jest także skierowanie jej bezpośrednio w kierunku Starego Miasta dla zwiększenia podaży połączeń na trasie Rosłońskiego – centrum,
- Linia jednokierunkowa, przebiegająca przez ścisłe centrum miasta oraz Kamienny Most, pod warunkiem obsługi przez tabor zeroemisyjny typu MINI dostosowany do parametrów technicznych dróg na Starym Mieście i Mostu Kamiennego: SANOWA-GALERIA – Sanowa – Rzeźnicza – B. Trentowskiego – M. Konopnickiej – Bohaterów Getta – Rokitniańska – S. Czarnieckiego – Kamienny Most – Jagiellońska – T. Kościuszki – Rynek – Grodzka – A. Asnyka – Katedralna – Kapitulna – Tatarska – ks. J. Popiełuszki – J. Pelczara – Basztowa – Komisji Edukacji Naukowej – Władycze – J. Śmigurskiego – Katedralna – A. Fredry – Grodzka – W. Waygarta – wyb. J. Piłsudskiego – Jagiellońska – Kamienny Most – pl. Zgody – Sportowa – Bohaterów Getta – M. Konopnicka – B. Trentowskiego – W. Brudzewskiego – Sanowa – SANOWA-GALERIA
- wybrane kursy wydłużone przez ul. Przemysława dla obsługi Os. Przemysława: SANOWA-GALERIA – (...) – Tatarska – Przemysława – H. Sucharskiego – Wandy – J. Pelczara – (...) – SANOWA-GALERIA.



Rys. 11.2 Schemat planowanej linii w Przemysłu

Źródło: Opracowanie własne

Uruchomienie nowych linii wiązać się będzie z koniecznością utworzenia nowych przystanków komunikacji miejskiej, które istotnie poprawią dostępność przestrzenną przemyskiej komunikacji miejskiej. W poniższej tabeli przedstawiono przykładowe, wstępne lokalizacje nowych miejsc zatrzymań dla linii, które zostały zaprojektowane na potrzeby poprawy dostępności komunikacyjnej Starego Miasta i Os. Kruhel Wielki.

Tab. 11.1. Rekomendowane zmiany w zakresie rozwoju dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej dla nowych linii komunikacyjnych

Lokalizacja	Motywacja
Wyb. W. Wilsona – okolice skrzyżowania z ul. L. Okulickiego i bazaru	Rozszerzenie zasięgu sieci
M. Kopernika – przy skrzyżowaniu z ul. W. Reymonta	Rozszerzenie zasięgu sieci
ul. Witoszyńska – okolice posesji 6 przy skrzyżowaniu	Rozszerzenie sieci – Kruhel Mały
Kruhel Wielki – przy skrzyżowaniu z ul. Jaworową	Rozszerzenie sieci – Kruhel Wielki
Kruhel Wielki – okolice Cerkwi i Kościoła	Rozszerzenie sieci – Kruhel Wielki, pętla
ul. S. Czarnieckiego – przy wyjściu z tunelu	Rozszerzenie sieci – Dworzec Autobusowy
ul. Kamienny Most – przy S. Czarnieckiego	Rozszerzenie sieci
Rynek – przy Urzędzie Miejskim	Rozszerzenie zasięgu – Stare Miasto
ul. Katedralna – przy ul. Katedralnej	Rozszerzenie zasięgu – Stare Miasto

Lokalizacja	Motywacja
ul. Ratuszowa – przy Muzeum Narodowym Ziemi Przemyskiej	Rozszerzenie zasięgu – Stare Miasto
ul. J. Śnigurskiego – przy SP11	Rozszerzenie zasięgu – Stare Miasto
ul. Tatarska – przy skrzyżowaniu z ul. Fischera	Rozszerzenie zasięgu – os. Przemysława
ul. H. Sucharskiego – przy skrzyżowaniu z ul. Wandy	Rozszerzenie zasięgu – os. Przemysława
ul. Basztowa – przy skrzyżowaniu z ul. J. Pelczara	Rozszerzenie zasięgu – os. Przemysława
Bohaterów Getta – przy skrzyżowaniu z ul. M. Konopnickiej w okolicy Skateparku	Rozszerzenie zasięgu sieci – zabudowa przy ul. Dekerta
B. Trentowskiego – przy skrzyżowaniu z ul. M. Konopnickiej	Rozszerzenie zasięgu – ul. M. Konopnickiej

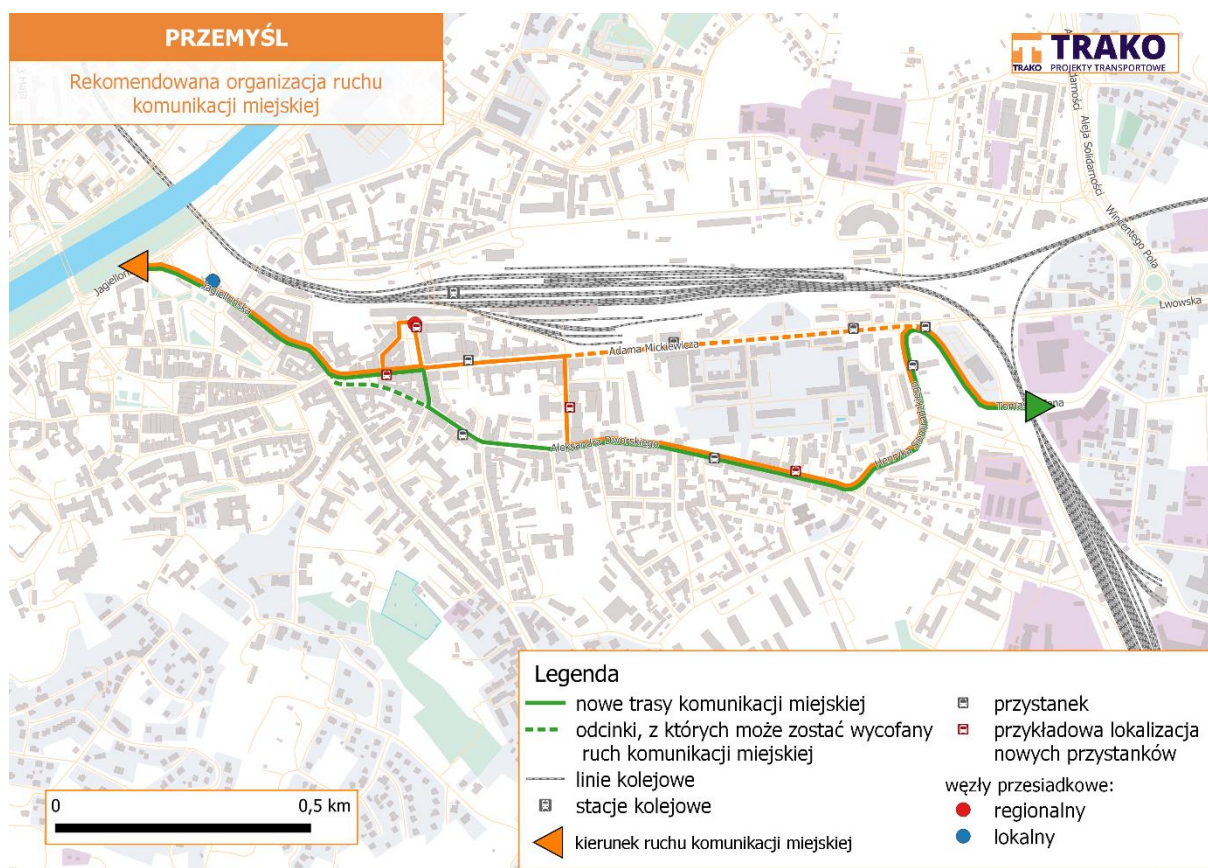
Źródło: Opracowanie własne

Planowane zintegrowane węzły przesiadkowe wyznacza się:

- przy stacji Przemysł Główny w postaci regionalnego węzła przesiadkowego,
- na przystankach Jagiellońska – Pl. Rybi/ Pl. Pileckiego w postaci lokalnego węzła przesiadkowego.

Utworzenie węzła przesiadkowego przy stacji Przemysł Główny, które wynika z krajowego i wojewódzkiego planu transportowego, wpłynie na znaczącą poprawę warunków przesiadania się między środkami transportu kolejowego i komunikacji miejskiej, które obecnie wymagają pokonywania przez pasażerów dystansu około 350 – 450 metrów między peronami Dworca Głównego a najbliższymi przystankami komunikacji miejskiej Mickiewicza – Poczta oraz Dworskiego – Smolki. Stworzenie węzła przesiadkowego zgodnego z wytycznymi krajowego planu transportowego w zakresie dróg dojścia pieszego do innych środków transportu wymagać będzie wprowadzenia zmian w organizacji ruchu przemyskiej komunikacji miejskiej. Uwzględniając przejazd prawie wszystkich linii komunikacji miejskiej przez ul. Jagiellońską i następnie Plac Na Bramie, węzeł ten powinien powstać po południowej stronie Dworca Głównego.

Węzeł powinien gwarantować możliwość sprawnych i wygodnych przesiadek na autobusy komunikacji miejskiej docierające do większości osiedli w mieście, nie tylko w lewobrzeżnej części miasta, ale także do osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych w jego części wschodniej. Planowana budowa południowo – zachodniej obwodnicy Przemysła stanowi asumpt do podjęcia rozważań dotyczących możliwości zmiany organizacji ruchu w Śródmieściu w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 28, pod warunkiem przekierowania ruchu tranzytowego na nową drogę obwodową. Obsługa wszystkich kierunków jazdy przez węzeł na Pl. Legionów wiązać się będzie z koniecznością przetrasowania linii komunikacji miejskiej, które obecnie w kierunku wschodnim kursują ul. A. Dworskiego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na planowaną obwodnicę może umożliwić taką zmianę polegającą na modyfikacji organizacji ruchu na ul. A. Dworskiego, A. Mickiewicza i T. Rejtana, która nie tylko umożliwi logiczne funkcjonowanie węzła, ale także poprawi dostępność komunikacyjną dla mieszkańców Śródmieścia. Na poniższym rysunku przedstawiono przykładową propozycję ruchu komunikacji miejskiej dla węzła przesiadkowego przy Dworcu Głównym.



Rys. 11.3 Rekomendowana organizacja ruchu komunikacji miejskiej w okolicach dworca kolejowego.

Źródło: Opracowanie własne

Ostateczna lokalizacja, charakter i przeznaczenie węzła przesiadkowego przy stacji Przemysł Główny oraz projekt zmiany organizacji ruchu komunikacji miejskiej, zostaną określone na mocy odrębnych studiów i analiz technicznych po podjęciu decyzji o jego powstaniu.

Uruchomienie nowej linii elektrycznej mogącej penetrować zabytkowy układ urbanistyczny Starego Miasta wpisze się także w działania podejmowane na rzecz poprawy stanu powietrza w tej części miasta. Obecnie na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych miasta liczące co najmniej 100 000 mieszkańców mogą ustanawiać Strefy Czystego Transportu, zezwalające na wjazd do nich głównie pojazdów zeroemisyjnych, przy czym według stanu na maj 2021 r., takowe strefy nie funkcjonują (jak dotąd funkcjonowała 1 strefa w Krakowie, zlikwidowana w 2019 r.). W innych państwach bardziej popularnym rozwiązaniem jest ustanawianie stref środowiskowych, stref ograniczonego ruchu lub niskiej emisji. Rozwiązania podobne do Stref Czystego Transportu najczęściej funkcjonują w miejscowościach uzdrowiskowych oraz w zabytkowych centrach miast ze średniowiecznym układem urbanistycznym. Do najbardziej restrykcyjnych stref należy Ultra Low Emission Zone w Londynie, do której wjazd jest możliwy pod warunkiem uiszczenia stosownej opłaty. W przypadku dopuszczenia możliwości tworzenia Stref Czystego Transportu w miastach z populacją mniejszą niż 100 000 mieszkańców, uwzględniając przewidywane istotne – ustawowe ograniczenia względem zezwolenia na wjazd pojazdów innych niż zeroemisyjne, ustanowienie jej w Przemysłu powinno obejmować wyłącznie obszar części Starego Miasta, przy założeniu o możliwości wjazdu do niej pojazdów posiadanych przez mieszkańców starówki. Powinno być ono powiązane z utworzeniem elektrycznej linii minibusowej oraz zmianami w zakresie opłat za parkowanie w Strefie Płatnego

Parkowania, wymuszających większą rotację parkowania, a co za tym idzie – większą dostępność wolnych miejsc parkingowych. Przy możliwości dopuszczania wjazdu pojazdów innych niż zeroemisyjne, zasadne będzie wprowadzanie zniżek dla lokalnych przedsiębiorców.

11.4 Elektryfikacja komunikacji miejskiej

Przy wymianie taboru przydzielonego przede wszystkim do obsługi linii o charakterze podstawowym lub uzupełniającym, w aspekcie działań związanych z niwelowaniem zanieczyszczenia środowiska, promuje się zakup nowoczesnych autobusów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych.

Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług w komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Przemysł wykazała, że zmonetyzowane koszty eksploatacji autobusów zeroemisyjnych w wymiarze wynikającym z docelowych poziomów udziału tychże pojazdów w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przewyższą poziom korzyści ekonomiczno-społecznych. Zatem osiągnięcie poziomów minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych w oparciu o zapisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych we flocie operatora komunikacji miejskiej w Przemysłu nie jest wymagane do momentu sporządzenia następnej analizy. Niemniej jednak, uwzględniając potencjalne korzyści finansowe, ekonomiczne oraz społeczne dla mieszkańców Przemysła, planowana jest realizacja modernizacji floty MZK w oparciu o autobusy elektryczne akumulatorowe. Uzyskanie dofinansowania ze źródeł zewnętrznych zrekompensuje wyższe nakłady inwestycyjne w porównaniu do zakupu autobusów o napędach konwencjonalnych. Realizacja zakupu powinna zostać poprzedzona odpowiednią analizą wykonalności inwestycji, w tym np. analizą kosztów i korzyści sporządzoną wyłącznie w zakresie rzeczowego projektu, a nie dla całego systemu komunikacji miejskiej. Przy uzyskanym dofinansowaniu, planowana jest elektryfikacja wybranych linii komunikacji miejskiej w Przemysłu, na których powinny być eksploatowane pojazdy zeroemisyjne:

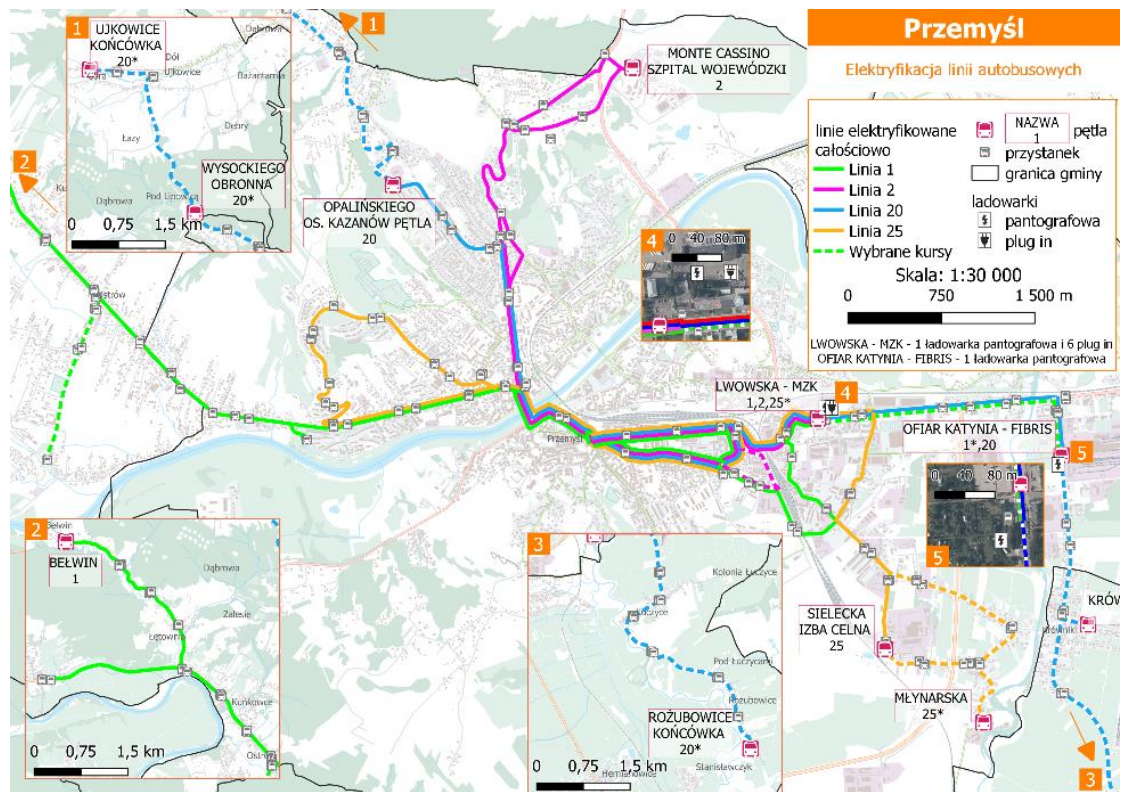
- całościowo elektryfikowane linie: 1, 2, 20 i 25,
- częściowo elektryfikowane linie: 12,
- uzupełniająco elektryfikowane linie: 5 i 18.

Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych do eksploatacji będzie następowało sukcesywnie po uzyskaniu stosownych dofinansowań na zakup taboru i infrastruktury ładowania np. z programów krajowych lub wspólnotowych. W przypadku elektryfikacji wyżej wymienionych linii infrastruktura ładowania pojazdów zeroemisyjnych zostanie zlokalizowana:

- na terenie zajezdni Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego (12 szt. jednostanowiskowe plug-in lub 6 szt. dwustanowiskowych plug-in oraz 1 szt. ładowarki pantografowej),
- na pętli Ofiar Katynia (1 szt. ładowarki pantografowej).

W pierwszym etapie elektryfikacji komunikacji miejskiej rekomenduje się zastąpienie dotychczasowych 4 autobusów typu MAXI nowymi pojazdami elektrycznymi, przewidzianych do obsługi linii 1 oraz wybranych kursów linii 2 i 25. Powyższe wiązałyby się z budową 2 ładowarek dwustanowiskowych lub 4 ładowarek jednostanowiskowych wolnego ładowania na terenie zajezdni MZK oraz 1 ładowarki pantografowej szybkiego ładowania również na terenie bazy operatora.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Przemysła na lata 2021-2030



Rys. 11.4 Linie komunikacyjne z możliwością obsługi pojazdami elektrycznymi wraz z lokalizacjami ładowarek

Źródło: Opracowanie własne

12 Monitoring i ewaluacja Planu

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemysła będzie stanowił podstawę funkcjonowania w latach 2021-2030 transportu publicznego w Mieście Przemysłu. W celu wdrożenia niniejszej aktualizacji konieczne jest przyjęcie jej przez Radę Miejską w Przemysłu. Po przyjęciu tego dokumentu przez Radę, za jego właściwe wdrożenie oraz przedstawianie okresowych ocen z postępu jego realizacji odpowiedzialny będzie organ wykonawczy miasta tj. Prezydent Miasta Przemysła.

Poszczególne projekty planu będą wdrażane w oparciu o zasady wydatkowania środków według źródeł ich pochodzenia. Oznacza to, że podmiot korzystający z różnych źródeł finansowania będzie musiał sprostać wielu wymaganiom formalnym. Dotyczy to w szczególności różnych zasad wykorzystywania środków pochodzących ze źródeł krajowych oraz środków pochodzących ze źródeł unijnych.

Dla efektywnej obsługi inwestycji konieczne będzie współdziałanie komórek organizacyjnych Urzędu Miejskiego w Przemysłu oraz wszystkich podmiotów zaangażowanych w jego wdrażanie, a także akceptacja społeczna dla planowanych przedsięwzięć. System wdrażania na poziomie Urzędu Miejskiego w Przemysłu obejmować będzie następujące działania:

- przygotowanie dokumentacji zadań objętych Planem Transportowym;
- występowanie z wnioskami o dofinansowanie;
- przeprowadzenie procedur wyboru wykonawców zadań;
- kontraktowanie;
- monitorowanie przebiegu prac w ramach poszczególnych zadań;
- prowadzenie rozliczeń finansowych;
- prowadzenie działań promocyjnych i informacyjnych.

Warunkiem niezbędnym dla pełnego wdrożenia Planu Transportowego jest uwzględnienie wydatków z nimi związanych w kolejnych budżetach. Za ten element odpowiada Rada Miejska. Dlatego też Prezydent, przekładając Radzie projekty budżetów powinien w nich uwzględnić założenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

Monitorowanie wdrażania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemysła jest istotnym zadaniem samorządu lokalnego. Głównym podmiotem odpowiedzialnym za realizację procesu monitoringu będzie Prezydent Miasta Przemysła.

Procedura monitoringowa musi zawierać precyzyjne zasady weryfikowania ustalonych w Planie (lub nowych) wskaźników, istotnych z punktu widzenia systemu transportowego. Osiągnięcie pozytywnych wartości wskaźników (w danym roku) oznaczać będzie wykonywanie wyznaczonych zadań, co z kolei przełoży się na zrealizowanie celów Planu Transportowego. Wartości wskaźników rozwoju transportu publicznego, dostarczające podstaw do weryfikacji słuszności realizowanych zadań, jak również prawidłowa ocena ich zmian (i przyczyn tych zmian):

- będą stanowić źródło informacji dla Organizatora publicznego transportu zbiorowego. Wiedza ta powinna przyczynić się do zwiększenia skuteczności realizacji dokumentu oraz redukcji związanych z jego wdrażaniem kosztów;
- powinny gwarantować, że Plan będzie wdrażany w sposób zgodny z dokumentami strategicznymi istotnymi z punktu widzenia transportu publicznego, a jego realizacja przyniesie korzyści.

Monitoring procesu wdrażania Planu Transportowego polegać będzie na ciągłym obserwowaniu skutków realizacji zadań z zakresu funkcjonowania transportu publicznego na obszarze Miasta Przemysła.

Monitorowanie postępu realizacji niniejszego Planu będzie szczególnie istotne ze społecznego punktu widzenia, ponieważ będzie dawało odpowiedź na pytanie, w jakim stopniu są zaspokojone potrzeby mieszkańców w zakresie możliwości przemieszczania się publicznym transportem zbiorowym.

Obserwacja ta będzie procesem nieustannym, a wyniki będą dokumentowane w formie raportów opracowywanych w cyklu rocznym. W konsekwencji będzie można ocenić, porównując wyniki bieżące z danymi z lat ubiegłych, czy wykonanie Planu postępuje zgodnie z oczekiwaniami.

Podstawowym narzędziem służącym do obserwacji i oceny postępów we wdrażaniu Planu będą wskaźniki, przypisane do analizowanych czynników z poszczególnych obszarów tematycznych Planu.

Obszary tematyczne Planu będą monitorowane za pomocą wskaźników dla 14 zdefiniowanych czynników przedstawionych w kolejnej tabeli. Monitoring Planu wymaga jasnych zasad oceniania realizacji Obszarów Planu, przez co przyjęto następujące zasady oceniania realizacji Obszarów Planu w danym cyklu analizy:

- poszczególnym Obszarom Planu zostały przydzielone wybrane czynniki i mierniki skuteczności osiągnięcia celów;
- realizacja 100% wskazanych w poniższej tabeli czynników monitorowania daje ocenę celującą (6) realizacji Planu;
- realizacja 81% - 99% wskaźników daje ocenę bardzo dobrą (5) realizacji Planu;
- realizacja 61% - 80% wskaźników daje ocenę dobrą (4) realizacji Planu;
- realizacja 41% - 60% wskaźników daje ocenę dostateczną (3) realizacji Planu;
- realizacja 21% - 40% wskaźników daje ocenę dopuszczającą (2) realizacji Planu;
- realizacja 0% - 20% wskaźników daje ocenę niedostateczną (1) realizacji Planu.

Tab. 12.1 Wskaźniki monitorowania Planu

Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2021)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych	1.1.	Przystosowanie autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Dane operatora	81%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	2.1.	Klimatyzacja pojazdów	Udział pojazdów posiadających klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	Dane operatora	81%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
	2.2.	Punktualność kursowania	% zarejestrowanych kursów zrealizowanych punktualnie (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone do 1 min. lub opóźnione do 3 min. w stosunku do rozkładu jazdy)	System automatycznej kontroli punktualności	85,53**%	Pozytywny - rosnący w ciągu roku
	2.3.	Częstotliwość kursowania	Liczba kategorii linii z rozkładem jazdy tworzonym w oparciu o modułowe częstotliwości kursowania	Analiza rozkładów jazdy	2	2 grupy kategorii linii (podstawowe i uzupełniające)
	2.4.	Komfort podróży	% kursów, w których poziom zajętości dostępnych miejsc siedzących i stojących nie przekracza 75%	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	*	100% kursów
	2.5.	Niezawodność przewozów	% zrealizowanych kursów	System automatycznej kontroli punktualności	***	Pozytywny - rosnący w ciągu roku
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	3.1.	System Informacji Pasażerskiej	Liczba przystanków z dynamiczną informacją pasażerską	Dane operatora	0	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.

Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2021)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	4.1.	Wielkość popytu efektywnego	Liczba pasażerów	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	*	Pozytywny - rosnący w ciągu roku
Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	5.1.	Prędkość podróży	Prędkość komunikacyjna	Analiza rozkładów jazdy	21,1	Nie niższy niż w 2021 r.
	5.2.	Efektywność przewozów o charakterze użyteczności publicznej	Iloraz prędkości eksploatacyjnej i prędkości komunikacyjnej	Analiza rozkładów jazdy	0,77	Nie niższy niż w 2021 r.
	5.3.	Dostępność przestrzenna	Liczba przystanków komunikacyjnych w sieci na terenie miasta Przemysł	Analiza rozkładów jazdy	241	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
	5.4	Dostępność przestrzenna	Udział mieszkańców w zasięgu przystanków <300m	Rejestr ludności, geodane	77,24%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
	5.5	Dostępność przestrzenna	Udział mieszkańców w zasięgu przystanków <500m	Rejestr ludności, geodane	95,47%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
Wpływ transportu na środowisko	6.1.	Emisyjność autobusów	Udział pojazdów niskoemisyjnych (spełniających co najmniej normę EURO 6) lub zeroemisyjnych	Dane operatora	50%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
*-wartość wskaźnika zostanie ustalona na podstawie wyników pierwszych badań marketingowych przeprowadzonych po sporządzeniu niniejszego Planu						
**- wartość bazowa z 2020 r.						
***- wartość wskaźnika zostanie ustalona na podstawie realizacji przewozów w 2021 r.						

Źródło: Opracowanie własne

13 Akty prawne przytoczone w opracowaniu

- 1) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 8)
- 2) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 470 z późn. zm.)
- 3) Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 712.)
- 4) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 110.)
- 5) Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 680)
- 6) Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1568)
- 7) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019, poz. 2140)
- 8) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043.)
- 9) Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371)
- 10) Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tj. Dz. U. 2018 r. poz. 295 z późn. zm.)
- 11) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1396)
- 12) Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1843)
- 13) Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1528)
- 14) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1396)
- 15) Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz.U. 2018 poz. 2175 z późn. zm.).
- 16) Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (tj. Dz.U. 2019 poz. 1145 z późn. zm.)
- 17) Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tj. Dz.U. 2017 poz. 2193. z późn. zm.)
- 18) Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tj. Dz.U. 2018 poz. 276 z późn. zm.)
- 19) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 nr 117 poz. 684)
- 20) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2018 poz. 202 z późn. zm.)
- 21) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu

- pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. L 315, 03/12/2007 P. 0001 – 0013)
- 22) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)
- 23) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej. (Dz. U. 2005 nr 14 poz. 117)
- 24) Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
- 25) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
- 26) Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Konceptji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
- 27) Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 713 z późn. zm.),

14 Spis rysunków

Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym: Miasto Przemysł na tle Polski i sąsiednich gmin.....	8
Rys. 2.1. Miasto Przemysł na tle województwa	13
Rys. 2.2 Mapa powiatu przemyskiego - granice gmin	14
Rys. 3.1 Liczba mieszkańców miasta Przemysła w latach 2013-2019.....	38
Rys. 3.2 Prognoza ludności do roku 2035 w Przemysłu.	39
Rys. 3.3. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym	40
Rys. 4.1. Liczba zrealizowanych MZK Sp. z o.o. w Przemysłu wozokilometrów w latach 2015 - 2020.....	43
Rys. 4.2 Zestawienie rocznej liczby pasażerów MZK Sp. z o.o. w Przemysłu w latach 2015-2020.....	44
Rys. 4.3. Schemat sieci komunikacji miejskiej w Przemysłu.....	45
Rys. 4.4. Mapa stref biletowych w przemyskiej komunikacji miejskiej.....	51
Rys. 4.5 Lokalizacja i zasięg obsługi przystanków komunikacji miejskiej na obszarze miasta Przemysł - stan na 16.04.2021r.	60
Rys. 5.1. Gęstość zaludnienia Gminy Miejskiej Przemysł	65
Rys. 5.2 Zestawienie dobowej liczby pasażerów komunikacji miejskiej	67
Rys. 5.3 Udział pasażerów w komunikacji miejskiej w danym rodzaju dnia w trzygodzinnych przedziałach czasowych	69
Rys. 5.4 Liczba pasażerów na poszczególnych liniach w kwartałach 2020 r.	70
Rys. 5.5 Prognoza popytu potencjalnego na lata 2022 - 2031 – złożenie obu wariantów prognozy	71
Rys. 5.6. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu w Przemysłu.	72
Rys. 5.7. Położenie Tarnobrzskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - Podstrefa Przemysł	75
Rys. 7.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Przemysłu.....	81
Rys. 7.2. Podział zadań przewozowych dla podróży pieszych (nie dotyczy rowerów)	82
Rys. 7.3 .Powód podróży komunikacją miejską.....	83
Rys. 7.4. Najistotniejsze cechy komunikacji zbiorowej – wskazania wszystkich mieszkańców regionu....	84
Rys. 7.5. Przyczyny braku wyboru komunikacji miejskiej – wskazania wszystkich mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Przemysła	85
Rys. 7.6. Czynniki skłaniające do częstszego korzystania z komunikacji miejskiej – wskazania wszystkich mieszkańców regionu.....	86
Rys. 8.1 Kategorie obsługi istniejących odcinków sieci komunikacji miejskiej.	92
Rys. 10.1 Elektroniczna tablica przystankowa w Przemysłu	104

Rys. 10.2 System dynamicznej informacji pasażerskiej przemyskiej komunikacji miejskiej w aplikacji MyBus.....	105
Rys. 11.1 Przebieg i klasyfikacja korytarzy autobusowych wysokiej jakości w Przemysłu.....	112
Rys. 11.2 Schemat planowanej linii w Przemysłu.....	114
Rys. 11.3 Rekomendowana organizacja ruchu komunikacji miejskiej w okolicach dworca kolejowego.	116
Rys. 11.4 Linie komunikacyjne z możliwością obsługi pojazdami elektrycznymi wraz z lokalizacjami ładowarek.....	118

15 Spis tabel

Tab. 2.1 Wykaz obowiązujących Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego w mieście Przemysłu – stan na III 2021 r.,	23
Tab. 2.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym docierających do Przemysła.	34
Tab. 2.3. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.....	34
Tab. 2.4 Harmonogram niezbędnych inwestycji Miasta Przemysła	35
Tab. 3.1 Liczba mieszkańców miasta Przemysła w latach 2013–2019.....	37
Tab. 3.2 Zmiany demograficzne Przemysła.	38
Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności Przemysła w wybranych latach na podstawie opracowania z 2014 r. "Prognoza ludności na lata 2014-2050".	39
Tab. 3.4 Podstawowe dane demograficzne za 2019 r. Gmin z którymi Przemysł podpisał porozumienie	40
Tab. 4.1 Liczba wozokilometrów na poszczególnych liniach w podziale na typy dni.....	41
Tab. 4.2 Wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej przez MZK Przemysł w wozokilometrach w latach 2015-2020.....	43
Tab. 4.3 Liczba przewiezionych pasażerów przez MZK Przemysł w latach 2015-2020	44
Tab. 4.4. Przebieg tras linii komunikacji miejskiej w Przemysłu stan na dzień 28.02.2021 r.	46
Tab. 4.5. Struktura wiekowa autobusów Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Przemysłu /Stan na 13.05.2021	50
Tab. 4.6. Ceny biletów jednorazowych w przemyskiej komunikacji miejskiej.....	51
Tab. 4.7. Ceny biletów okresowych w przemyskiej komunikacji miejskiej	52
Tab. 4.8. Wykaz istniejących linii komercyjnych w transporcie drogowym na obszarze funkcjonowania przemyskiej komunikacji miejskiej (według stanu na dzień 26.05.2021).....	53
Tab. 4.9. Wykaz istniejących połączeń kolejowych na obszarze Przemysła	57
Tab. 5.1 Popyt na usługi przemyskiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych gmin.....	66
Tab. 5.2 Liczba pasażerów korzystających z poszczególnych linii MZK Przemysł z rozbiem na linie komunikacyjne (dane z 2016 r.)	67
Tab. 5.3. Liczba mieszkańców na poszczególnych osiedlach /Stan na 3.02.2020 r./.....	73
Tab. 5.4. Liczby nauczycieli i uczniów w placówkach edukacyjnych na terenie miasta Przemysła stan na dzień 10.03.2021	74
Tab. 5.5. Osoby niepełnosprawne w Przemysłu.....	77
Tab. 5.6 Wybory środków transportu zbiorowego przez osoby niepełnosprawne	78

Tab. 6.1 Źródła finansowania komunikacji miejskiej w latach 2018 - 2020 r.	80
Tab. 6.2 Wysokość rekompensaty przekazanej operatorowi w latach 2015 – 2020	80
Tab. 7.1. Liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych i motorowerów w Przemysłu stan na 31.12.2019 r.....	81
Tab. 7.2. Podział zadań przewozowych dla podróży nie pieszych (nie dotyczy rowerów) – stan na 2016 r.....	82
Tab. 8.1. Kategoryzacja sieci komunikacyjnej – lista odcinków z planowaną realizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi maksymalnymi czasami oczekiwania.	90
Tab. 9.1. Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – dzień roboczy.	101
Tab. 11.1. Rekomendowane zmiany w zakresie rozwoju dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej dla nowych linii komunikacyjnych.....	114
Tab. 12.1 Wskaźniki monitorowania Planu	121