

ZAŁĄCZNIK NR 61
DO UCHWAŁY NR LXIII/1466/2018
RADY MIASTA RZESZOWA
Z DNIA 28 SIERPNIA 2018 R.
W SPRAWIE UCHWALENIA 12 ZMIAN STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWNIA PRZESTRZENNEGO MIASTA RZESZOWA

ZAŁĄCZNIK NR 61

do uchwały Nr XXXVII/113/2000
Rady Miasta Rzeszowa
z dnia 4 lipca 2000 r. z późn. zm.

UWARUNKOWANIA

wynikające z dotychczasowego

UKŁADU KOMUNIKACJI

Opracowanie:
Główny projektant studium
mgr inż. arch. Anna RAIŃCZUK

RZESZÓW, 2018 R.

UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOTYCHCZASOWEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

Dane ogólne:

1. Łączna powierzchnia obszarów 5954,45 ha.
2. Liczba poszczególnych obszarów – 109.
3. Granice obszarów zostały określone według: ulic (prawa, lewa strona), linii kolejowych, rzeki, granic terenów zainwestowanych, granic miasta.
4. Kryteria określania obszarów:
 - dostępność do istniejących dróg publicznych,
 - parametry techniczne dróg w stosunku do potrzeb wynikających z funkcji poszczególnych dróg w systemie komunikacyjnym miasta.
5. Zasady kwalifikacji obszarów pod kątem „kierunków działań” zmierzających do poprawy dostępności oraz dostosowania parametrów dróg do ich zakładanej funkcji w systemie.

I. Obszary, które nie mają zapewnionej obsługi komunikacyjnej.

Są to tereny:

- położone peryferyjnie w stosunku do centrum miasta lub w pobliżu rzeki Wisłok,
- na ogół niezainwestowane,
- użytkowane rolniczo, stanowiące nieużytki lub zieleń nieurządzoną z drogami polnymi, o nieutwardzonej nawierzchni, stanowiące dojazdy do pól i siedlisk, typowe dla terenów wiejskich.

WNIOSEK:

Skomunikowanie tych obszarów będzie uzależnione od sposobu ich zagospodarowania, od potrzeb wynikających z funkcji poszczególnych dróg w systemie komunikacyjnym miasta i powiązaniem tego systemu z układem dróg ponadlokalnych.

II. Obszary o obsłudze komunikacyjnej nie wymagającej istotnych zmian.

Są to tereny:

- zainwestowane,
- osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych i jednorodzinnych,
- przemysłowe,
- ogrodów działkowych,
- usług publicznych i komercyjnych,
- położone zasadniczo w bezpośrednim sąsiedztwie centrum historycznego miasta i głównych szlaków komunikacyjnych,
- z brakiem dostatecznej ilości miejsc do parkowania samochodów osobowych.

WNIOSEK:

Układ komunikacyjny tych obszarów wymaga uzupełnienia o miejsca parkingowe dla samochodów osobowych w ilości wynikającej z potrzeb obsługi tych terenów oraz funkcji w systemie transportowym miasta.

III. Obszary, na których niezbędne są działania wyrównujące oraz modernizacyjne.

Są to tereny:

- położone w większości peryferyjnie w stosunku do historycznego centrum miasta, a także w samym centrum miasta,

- zainwestowane, z wyjątkiem terenu położonego w centrum miasta, zabudową jednorodzinną, charakterystyczną dla terenów podmiejskich,
- układ dróg w obszarach peryferyjnych dostosowany dla potrzeb lokalnych, często ukształtowany historycznie,
- obsługa komunikacyjna terenu centrum miasta nie powiązana w dostateczny sposób z systemem komunikacyjnym miasta,
- tereny przyłączone do miasta Rzeszowa po 2005 roku:
 - Osiedle Przybyszówka w części XVIII_A – Dworzysko,
 - Osiedle Miłocin w części XXVIII_A,

WNIOSEK:

Układ komunikacyjny w obszarach peryferyjnych miasta wymaga dostosowania do potrzeb wynikających z rozwoju tych terenów oraz włączenia do systemu komunikacyjnego miasta. Natomiast układ komunikacyjny terenów centrum miasta wymaga uporządkowania poprzez określenie zasad organizacji ruchu dostosowanych do konieczności ochrony substancji zabytkowej miasta i włączenia do systemu komunikacyjnego miasta.

Dane szczegółowe:

Osiedle Przybyszówka (XVIII) – część XVIII B – obszar o powierzchni około 89,5 ha, zaznaczony konturem i symbolem XVIII B na rysunkach Studium.

Na osiedlu Przybyszówka, w części XVIII B wyróżniono 3 typy obszarów (załącznik graficzny nr 6):

- obszary nie posiadające obsługi komunikacyjnej (nr 107 oraz nr 44, stanowiący powiększenie dotychczasowego obszaru o tym numerze),
- obszary, które wymagają uzupełnień i modernizacji (nr 96 i nr 100, stanowiące powiększenie dotychczasowych obszarów o tych numerach): tereny położone wzdłuż ul. Pańskiej, Dębickiej i Krakowskiej,
- obszary o pełnej obsłudze komunikacyjnej (nr 108 oraz nr 52, stanowiący powiększenie dotychczasowego obszaru o tym numerze): tereny dróg lub istniejącej zabudowy w rejonie ul. Potokowej i ul. Bł. Karoliny.

Osiedle Słocina (XVI) – część XVI A – obszar o powierzchni około 102,8 ha, zaznaczony konturem i symbolem XVI A na rysunkach Studium.

Na osiedlu Słocina, w części XVI A, wyróżniono 2 typy obszarów (załącznik graficzny nr 6):

- obszary nie posiadające obsługi komunikacyjnej (nr 103 oraz nr 23, stanowiący powiększenie dotychczasowego obszaru o tym numerze),
- obszary, które wymagają uzupełnień i modernizacji (nr 83, stanowiący powiększenie dotychczasowego obszaru o tym numerze).

Osiedle Zwiężczyca (XXVI) – część XXVI A – obszar o powierzchni około 157,73 ha, zaznaczony konturem i symbolem XXVI A na rysunkach Studium.

Na osiedlu Zwiężczyca, w części XXVI A, wyróżniono 2 typy obszarów (załącznik graficzny nr 6):

- obszary nie posiadające obsługi komunikacyjnej (nr 105 i nr 106 oraz nr 41, stanowiący powiększenie dotychczasowego obszaru o tym numerze),
- obszary, które wymagają uzupełnień i modernizacji (nr 91 i nr 93, stanowiące powiększenie dotychczasowych obszarów o tych numerach).

WNIOSKI DO KIERUNKÓW WYNIKAJĄCE Z DOTYCHCZASOWEGO UKŁADU KOMUNIKACJI

Określono 55 obszarów, które *nie mają zapewnionej obsługi komunikacyjnej*, obszary te zajmują 1913,32 ha.

Określono 16 obszarów, o *obsłudze komunikacyjnej nie wymagającej istotnych zmian*. Zajmują one 2396,62 ha.

Określono 39 obszarów, na których *niezbędne są działania wyrównujące oraz modernizacyjne*. Zajmują one 1644,51 ha.

Biorąc pod uwagę:

- potrzeby wynikające z prognoz dotyczących rozwoju motoryzacji,
- konieczność poprawy jakości życia mieszkańców,
- możliwość realizacji zabudowy w terenach niezainwestowanych,
- konieczność ochrony wartości kulturowych i środowiska przyrodniczego miasta,
- konieczność zapewnienia ładu przestrzennego na terenie miasta oraz uwzględnienia zasady zrównoważonego rozwoju,

stwierdzić należy, że: **niezbędne jest sprecyzowanie polityki transportowej miasta.**