



**ZPORR**  
Zintegrowany Program  
Operacyjny  
Rozwoju Regionalnego



# **ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO RZESZOWA NA LATA 2005–2013**

*opracowane na podstawie materiałów i informacji Urzędu Miasta Rzeszowa, Biura Rozwoju  
Miasta Rzeszowa oraz MPK Rzeszów*

**Autorzy: Jan Friedberg, Mariusz Szubra, Janusz Zagórski**

**Rzeszów, wrzesień 2005**

## **SPIS TREŚCI:**

<b><u>1. ZAŁOŻENIA METODY OPRACOWANIA .....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>2. CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ I TRANSPORTU NA TERENIE MIASTA I OBSZARU FUNKCJONALNIE POWIĄZANEGO Z MIASTEM.....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b>2.1 ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA .....</b>	<b>8</b>
2.1.1 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA .....	8
2.1.2 GŁÓWNE ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE STRUKTURĘ PRZESTRZENNĄ MIASTA .....	10
2.1.3 STAN OBECNY I PLANOWANY INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ .....	12
2.1.4 UWARUNKOWANIA OCHRONY ŚRODOWISKA.....	14
2.1.5 UWARUNKOWANIA OCHRONY KONSERWATORSKIEJ.....	17
2.1.6 PODSUMOWANIE UWARUNKOWAŃ ROZWOJU PRZESTRZENNEGO .....	18
<b>2.2 LOKALNY TRANSPORT PUBLICZNY.....</b>	<b>18</b>
<b>2.3 REGIONALNY TRANSPORT AUTOBUSOWY.....</b>	<b>22</b>
<b>2.4 TRANSPORT KOLEJOWY .....</b>	<b>22</b>
<b>2.5 TRANSPORT LOTNICZY .....</b>	<b>23</b>
<b>2.6 KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU, W TYM INFRASTRUKTURA STEROWANIA RUCHEM.....</b>	<b>23</b>
<b>2.7 POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA ORAZ KWESTIE DOTYCZĄCE PARKOWANIA .....</b>	<b>24</b>
<b>2.8 IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW .....</b>	<b>25</b>
<b>2.9 GOSPODARKA .....</b>	<b>26</b>
2.9.1 GŁÓWNI PRACODAWCY – STRUKTURA I TRENDY.....	26
2.9.2 STRUKTURA PODSTAWOWYCH BRANŻ GOSPODARKI ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA TERENIE MIASTA POWIĄZANYCH Z ROZWOJEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO –TRENDY.....	28
2.9.3 IŁOŚĆ PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH I OSÓB ZATRUDNIONYCH W DANYCH SEKTORACH.....	31
2.9.4 MIEJSCA POZA MIASTEM, Z KTÓRYCH DOJEŹDŻAJĄ OSOBY ZATRUDNIONE W MIEŚCIE ORAZ PODMIOTY GOSPODARCZE KORZYSTAJĄCE ZE ŚRODKÓW TRANSPORTU – TRENDY.....	32
2.9.5 ŹRÓDŁA I CELE RUCHU ( W TYM NOWE DZIELNICE MIESZKANIOWE, USŁUGI I ZATRUDNIENIE).	33
2.9.6 IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW .....	33
<b>2.10 SFERA SPOŁECZNA.....</b>	<b>34</b>
2.10.1 STRUKTURA DEMOGRAFICZNA I SPOŁECZNA – TRENDY.....	34
2.10.2 BEZROBOCIE .....	38
2.10.3 PROGNOZA DEMOGRAFICZNA .....	39
2.10.4 DOCELOWE GRUPY UŻYTKOWNIKÓW WYMAGAJĄCE WSPARCIA W RAMACH PLANU .....	39
2.10.5 KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW .....	40
2.10.6 IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW .....	40
<b><u>3. ZASIĘG TERYTORIALNY PROGRAMU I UZASADNIENIE .....</u></b>	<b><u>41</u></b>
<b><u>4. CHARAKTERYSTYKA RYNKU USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO – ŹRÓDŁA I CELE RUCHU .....</u></b>	<b><u>42</u></b>
<b>4.1 BADANIA RUCHU.....</b>	<b>42</b>

4.2	RUCHLIWOŚĆ MIESZKAŃCÓW RZESZOWA.....	42
4.3	WYNIKI BADAŃ RUCHU MIESZKAŃCÓW RZESZOWA.....	42
4.4	PROGNOZA POPYTU W TRANSPORCIE PUBLICZNYM.....	44
<b>5.</b>	<b><u>PODOKRESY PROGRAMOWANIA: 2004-2006 I LATA NASTĘPNE (DO 2025).....</u></b>	<b>47</b>
<b>6.</b>	<b><u>POWIĄZANIE PROJEKTÓW Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI .....</u></b>	<b>50</b>
6.1	POWIĄZANIE Z CELAMI STRATEGICZNYCH DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNEGO, SPOŁECZNEGO I GOSPODARCZEGO MIASTA.....	50
6.1.1	STRATEGIA ROZWOJU RZESZOWA DO 2015 ROKU (PRZYJĘTA W 2004 ROKU).....	50
6.1.2	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA RZESZOWA (2000 ROK) .....	51
6.2	POWIĄZANIE Z PROJEKTAMI Z ZAKRESU TRANSPORTU PUBLICZNEGO REALIZOWANYMI W LATACH 2004-2006.....	52
<b>7.</b>	<b><u>OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU.....</u></b>	<b>53</b>
<b>8.</b>	<b><u>PLAN FINANSOWY NA LATA 2005 – 2013 .....</u></b>	<b>54</b>
<b>9.</b>	<b><u>SYSTEM WDRAŻANIA .....</u></b>	<b>69</b>
9.1	ZARZĄDZANIE.....	69
9.2	STRUKTURA INSTYTUCJONALNA PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO ...	69
<b>10.</b>	<b><u>SPOSOBY MONITOROWANIA, OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ .....</u></b>	<b>71</b>
10.1	SYSTEM MONITOROWANIA PLANU.....	71
10.2	ZAKRES MONITORINGU ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH .....	71
10.3	ZAKRES MONITORINGU RYNKU USŁUG.....	71
10.4	ZAKRES MONITORINGU JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	72
10.5	SPOSOBY INICJOWANIA WSPÓŁPRACY POMIĘDZY SEKTOREM PUBLICZNYM, PRYWATNYM I ORGANIZACJAMI POZARZĄDOWYMI.....	72
10.6	SPOSOBY OCENY PLANU.....	73
10.7	PUBLIC RELATIONS PLANU .....	73

### **SPIS TABEL:**

Tabela 1. Liczba pracujących według sektorów własności w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 ( w tys. osób).....	27
Tabela 2. Liczba pracujących w sektorze przedsiębiorstw w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 ( w tys. osób).....	28

Tabela 3. Udziały pracujących w sektorze przedsiębiorstw według sektorów własności w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 ( w % ).....	28
Tabela 4. Rozwój podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2000 – 2003 według sekcji PKD .....	29
Tabela 5. Zmiany w strukturze podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa .....	30
Tabela 6. Jednostki zarejestrowane w systemie REGON w latach 2000 - 2003 według sektorów własności .....	32
Tabela 7. Podmioty gospodarcze według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności ( tys. ) .....	32
Tabela 8. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa w latach 2000 – 2003 (stan na 31 XII) .....	34
Tabela 9. Powierzchnia i ludność miasta Rzeszowa w latach 1990-2003 .....	35
Tabela 10. Struktura ekonomiczna ludności w Rzeszowie w latach 1990-2003.....	35
Tabela 11. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa według grup wiekowych w latach 2000 – 2003 .....	36
Tabela 12. Ludność według płci i ekonomicznych grup wieku .....	36
Tabela 13. Mieszkańcy osiedli w podziale na grupy wiekowe i płeć .....	37
Tabela 14. Ludność w wieku 13 lat i więcej według poziomu wykształcenia .....	38
Tabela 15. Prognoza liczby ludności Rzeszowa do 2030 (w tys. osób).....	39
Tabela 16. Porównanie prognozy ludności do 2030 r. Rzeszowa z miastami wojewódzkimi podobnej wielkości ( w tys. osób ).....	39
Tabela 17: Ruchliwość mieszkańców Rzeszowa na tle niektórych miast polskich.....	43
Tabela 18: Podstawowe dane o mieście i ruchu osób .....	43
Tabela 19: Struktura podróży osób w Rzeszowie .....	44
Tabela 20: Prognoza ruchu osób dla Rzeszowa.....	46
Tabela 21: Przedsięwzięcia planowane w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa .....	48
Tabela 22. WPI w zakresie transportu publicznego na lata 2005-2013 w cenach stałych roku 2005 .....	55
Tabela 23. WPI w zakresie transportu publicznego na lata 2005-2013 w cenach bieżących ..	57
Tabela 24. Parametry symulacji.....	59
Tabela 25. Symulacja sektora transportu publicznego Rzeszowa na lata 2005-2013.....	61
Tabela 26. Prognoza finansowa MPK w Rzeszowie na lata 2005-2013 (ceny bieżące) .....	62
Tabela 27. Realizacja planu finansowego Rzeszowa na lata 2000-2004 (ceny bieżące).....	64
Tabela 28. Plan finansowy Rzeszowa na lata 2005-2013 (ceny bieżące) .....	66
Tabela 29. Różnica w poziomie wskaźników zadłużenia po wdrożeniu dodatkowego planu inwestycyjnego w transporcie publicznym.....	68

### **SPIS RYSUNKÓW:**

Rysunek 1. Mapa sieci autobusowej MPK w Rzeszowie.....	19
Rysunek 2. Schemat organizacji zarządzania Projektem .....	69

### **SPIS WYKRESÓW:**

Wykres 1: Stan ilościowy taboru MPK.....	20
--	----

Wykres 2: Struktura wiekowa taboru MPK.....	20
Wykres 3: Średnie przebiegi autobusu MPK w latach 1994 - 2004 .....	21
Wykres 4: Wskaźniki gotowości technicznej i wykorzystania pojazdów w MPK w ruchu w latach 1994 - 2004.....	21
Wykres 5: Nakłady inwestycyjne i gotówkę końcową MPK w latach 2005-2013.....	63

# 1. Założenia metody opracowania

**Celem Planu** jest wyznaczenie priorytetów oraz ustalenie zasad realizacji elementów polityki transportowej Miasta, dla stworzenia sprawnego systemu transportowego jako rozwijającego się regionalnego centrum gospodarki, nauki, usług i przemysłu, dla przyciągnięcia inwestycji zagranicznych i rozwoju kapitału lokalnego. Cel ten związany jest ściśle z aktualnym planem finansowym oraz systemem zarządzania Miastem i współpracą z gminami ościennymi

**Celem utylitarnym** Planu jest przygotowanie zadań rozwojowych jako narzędzi osiągania celów szczegółowych z zakresu polityki transportowej Miasta, w tym: przygotowanie tych zadań, dokonanie przeglądu zakresu i stopnia skoordynowania z dziedzinami pokrewnymi (drogownictwo, sterowanie ruchem) oraz uzgodnienia zasad ich realizacji.

**Celem wdrożeniowym** Planu jest umożliwienie przygotowania wniosku do Zintegrowanego Planu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR<sup>1</sup>), finansowanego ze środków Funduszy Strukturalnych Unii Europejskiej, w Działaniu 1.1. „**Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego**”, Poddziałanie 1.1.2.: „**Infrastruktura transportu publicznego**”. Horyzontem czasowym Planu jest rok 2013, to jest zakończenie okresu budżetowego Unii Europejskiej 2007 – 2013.

Plan opracowany został na podstawie informacji i diagnozy przeprowadzonej w sposób ekspercki, na podstawie rutynowych zbiorów informacji, gromadzonych przez jednostki miejskie. Miasto w sposób systematyczny gromadzi dane i oceny funkcjonowania, zarówno poprzez swoje służby, jak i badania prowadzone przez zewnętrzne, niezależne podmioty.

Fazę planowania strategicznego oparto na dotychczasowych działaniach Miasta, wyrażonych w następujących dokumentach:

- 1) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, przyjęte uchwałą Rady Miasta nr XXXVII/113/2000 z dnia 4 lipca 2000,
- 2) Strategia Rozwoju Miasta, przyjęta uchwałą Rady Miasta nr LXXV/62/98 w roku 1998,
- 3) Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Rzeszowa na lata 2004 – 2006 opracowany przez Biuro Rozwoju Miasta Rzeszowa w 2004,
- 4) Program Rewitalizacji Obszarów Miejskich w Rzeszowie – projekt opracowany przez Aleksander Noworól Konsulting – Czerwiec 2005,
- 5) Program Ochrony Środowiska z Planem Gospodarki Odpadami Miasta Rzeszowa opracowany przez Instytut Rozwoju Miast w Krakowie – czerwiec 2004,
- 6) Wieloletnie Programy Inwestycyjne Miasta Rzeszowa – stanowiący część Budżetu Miasta Rzeszowa na rok 2005.

Ponadto wśród wykorzystanych opracowań studialnych jako najbardziej przydatne należy wymienić następujące:

---

<sup>1</sup> *Chodzi o obecnie realizowany Program oraz przyszłe programy operacyjne, jakie będą służyły alokacji EFRR w polskich regionach; w dalszym tekście używana nazwa odnosi się do takiego rozumienia Programu*

- 7) Eksperymentalna symulacja potoków ruchu oraz opinia naukowa w zakresie systemu transportowego miasta Rzeszowa – Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, grudzień 2000,
- 8) Sondażowe badania zachowań transportowych, wykonane przez Ośrodek Badania Rynku przy Wyższej Szkole Społeczno-Gospodarczej w Tyczynie w czerwcu 2005.

W pracach nad Planem wykorzystano także następujące dokumenty:

- 9) Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego, przyjęta przez Sejmik Województwa uchwałą Nr XXII/232/04 z dnia 26 kwietnia 2004 roku (aktualizacja dokumentu z kwietnia 2000 r.),
- 10) Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego, przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa w 2002 r.

## **2. Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej i transportu na terenie miasta i obszaru funkcjonalnie powiązanego z miastem**

### **2.1 Zagospodarowanie przestrzenne miasta**

#### **2.1.1 Ogólna charakterystyka miasta**

Rzeszów, największe miasto w południowo-wschodniej Polsce, jest administracyjną stolicą Województwa Podkarpackiego zamieszkałego przez 174 228 osób. Miasto obejmuje obszar 53,7 km<sup>2</sup> o gęstości zaludnienia 2 960 osób/km<sup>2</sup>. W odniesieniu do województwa podkarpackiego na Rzeszów przypada:

- 0,3% powierzchni,
- 7,6% ludności ogółem,
- 7,9% kobiet,
- 18,0% pracujących,
- 23,7% pracujących w sektorze usług rynkowych,
- 9,0% mieszkań w zasobach zamieszkałych,
- 15,8% mieszkań oddanych do użytku,
- 20,5% miejsc noclegowych w hotelach.

Obok funkcji administracyjnych miasta wojewódzkiego, Rzeszów jest także:

- ośrodkiem usług o znaczeniu wojewódzkim i regionalnym, w szczególności w zakresie szkolnictwa oraz w zakresie nauki jako ośrodek stanowiący uzupełnienie obecnej sieci ośrodków krajowych,
- krajowym ośrodkiem rozwoju przemysłu elektromaszynowego, rolno-spożywczego i farmaceutycznego,
- ważnym węzłem krajowej komunikacji kolejowej, drogowej i lotniczej krajowej i międzynarodowej,
- ośrodkiem lecznictwa o zasięgu regionalnym, – ośrodkiem sądownictwa o zasięgu regionalnym,
- największym ośrodkiem kulturalnym południowo-wschodniej Polski,
- centrum i ośrodkiem religijnym wraz ze szkolnictwem wyższym,
- ośrodkiem centrów i instytucji okołobiznesowych o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym.

Rzeszów jako największa aglomeracja miejska południowo-wschodniej Polski, jest niekwestionowanym centrum handlowym, przemysłowym i gospodarczym, największym ośrodkiem akademickim i kulturalnym Województwa Podkarpackiego. Dogodne położenie, bliskość południowej i wschodniej granicy, czyni z Rzeszowa ważne centrum komunikacyjne. W europejskiej klasyfikacji miast Rzeszów zaliczony został do miast o znaczeniu międzynarodowym. W Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju określony został jako krajowy ośrodek równoważenia rozwoju, koncentrujący przedsięwzięcia rozwojowe w skali ponadregionalnej. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego (PZPWP) wskazuje na funkcje



ponadregionalne Miasta, w tym na przeobrażanie się aglomeracji miejsko-przemysłowej w metropolię rzeszowską. Konkurencyjności miasta w porównaniu do innych miast ściany wschodniej PZPWP upatruje w:

- § Roli Rzeszowa jako centralnego ośrodka aglomeracji, której kształtowanie się „może być równoległe i relatywne do nowych technologii oraz rosnących wymagań co do jakości życia i środowiska”;
- § Wypełnianiu przez miasto luki dotyczącej funkcji wyższego rzędu, które przed II wojną światową spełniał Lwów;
- § Położeniu na kierunku rozwoju zachód-wschód, a także na głównych ciągach energetycznych kraju;
- § Posiadaniu uporządkowanej sieci urządzeń komunalnych i możliwości dalszego jej rozwoju;
- § Dużym potencjale intelektualnym i aktywności społecznej mieszkańców;
- § Szybko następujących procesach restrukturyzacji potencjału produkcyjnego i tworzeniu nowych podmiotów gospodarczych a także rozwoju handlu o znaczeniu krajowym i międzynarodowym;

Położenie miasta – na którego terenie krzyżuje się 7 szlaków drogowych i kolejowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym - jest atrakcyjne w sensie możliwości rozwoju gospodarczego tak miasta, jak i regionu. Dodatkową atrakcją dla potencjalnych inwestorów stanowi fakt, że region południowo -wschodni jest najczystszy rejonem kraju o nie zniszczonym przez przemysł i cywilizację środowisku naturalnym, promocją dla wypoczynku i turystyki całorocznej.

Miasto posiada międzynarodowy port lotniczy i park technologiczny ukierunkowany na lotnictwo. W obrębie lotniska funkcjonują: Aeroklub Rzeszowski oraz Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej (jedyna w kraju cywilna szkoła pilotów). W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska planowana jest budowa autostrady A-4 (Berlin - Kijów) z węzłami dwoma węzłami do obsługi lotniska i strefy przyległej oraz samego Rzeszowa. Komunalny transport publiczny obsługuje regularne połączenia pomiędzy portem lotniczym i centrum miasta.

Rzeszów jest ważnym węzłem kolejowym dla Podkarpacia, stanowiąc zaplecze logistyczne a także rozgałęzienia magistralnej linii E30 wschód – zachód i układu regionalnego linii Rzeszów Jasło.

Miasto jest europejskim centrum koncernu United Technologies Center, światowego potentata w przemyśle lotniczym. Rzeszów jest głównym ośrodkiem stowarzyszenia przedsiębiorców Dolina Lotnicza (Aviation Valley). W skład stowarzyszenia wchodzi przedsiębiorstwa z miast: Bielsko-Biała, Krosno, Mielec, Sędziszów Małopolski, Świdnik. Tworzony jest Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny. Podstawą tego przedsięwzięcia będzie przemysł lotniczy.

Ponadto Rzeszów jest ośrodkiem o rozwijającej się funkcji turystycznej. Jest ośrodkiem turystyki krajoznawczej, sentymentalnej, „kulturalnej” oraz turystyki biznesowej. Na rozwój funkcji turystycznej Rzeszowa wpływają walory turystyczne miasta, a także okolic, jak również rozwijające się zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne. Istotna dla rozwoju turystyki jest także rola Rzeszowa jako węzła komunikacyjnego.

## 2.1.2 Główne elementy kształtujące strukturę przestrzenną Miasta

Zabudowa miasta – jej typy i zróżnicowanie oraz rozmieszczenie przestrzenne są wynikiem długotrwałego historycznego rozwoju, uwarunkowań fizjograficznych oraz uwarunkowań polityczno – administracyjnych. Obszary zabudowane zajmują w mieście powierzchnię 2 229,3 ha, co stanowi 41,5 % ogólnej powierzchni miasta. Rzeszów posiada zdecydowanie wykształconą strefę zabudowy śródmiejskiej, przy czym układ zabudowy (stref funkcjonalno-przestrzennych) ma charakter promienisto – koncentryczny z wyraźnie wyodrębnionymi osiedlami mieszkaniowymi oraz dzielnicami przemysłowymi. Zabudowę miasta określić należy jako zwartą, o czym świadczy jedna z najwyższych w kraju gęstości zaludnienia, zbyt mała powierzchnia terenów zielonych i rekreacyjnych, jak również niewielki zasób terenów niezainwestowanych i zainwestowanych z możliwością doinwestowania. Bardziej zwarta zabudowa występuje generalnie w lewobrzeżnej części miasta. W Rzeszowie zdecydowanie dominują powojenne zespoły zabudowy mieszkaniowej.

Osiedla o bardzo dużym zagęszczeniu ludności tj. od 94 – 376 os./ha (znacznie większym niż średnia dla dużych miast w Polsce) to: Nowe Miasto, Mieszka I, Baranówka, Krakowska-Południe, Króla Augusta, Sportowa, Kmity, Tysiąclecia, Pułaskiego, Grota-Roweckiego, Dąbrowskiego, Piastów. Zabudowę tych osiedli tworzą budynki wielorodzinne – bloki i wieżowce. Osiedla o średnim zagęszczeniu ludności tj. od 39 – 93 os./ha to: Śródmieście, Os. Paderewskiego, Os. Lwowskie, Zimowit, Staromieście, Przybyszówka, Wilkowyja, Pobitno-Południe. Ich zabudowę tworzą: kamienice i nieliczne bloki w Śródmieściu, a także zabudowa wielorodzinna o średniej intensywności na osiedlach: Paderewskiego, Lwowskim i Pobitno-Południe, a także zabudowa jednorodzinna i szeregowa o charakterze wiejskim. Osiedla te nie posiadają istotnych rezerw dla dalszego rozwoju zabudowy. Osiedla o niskim zagęszczeniu ludności: od 6 – 38 os./ha: Staroniwa, Pobitno-Północ, Słocina, Zalesie, Biała, Drabinianka, mają charakter wiejski i istnieją tu wolne tereny na dogęszczanie zabudowy.

Zabudowa usługowa publiczna i komercyjna zlokalizowana jest w historycznym centrum miasta oraz w osiedlach mieszkaniowych o wysokiej intensywności, tworząc usługowe centra osiedlowe. W prawobrzeżnej części Rzeszowa, zabudowa usługowa publiczna i komercyjna na dużą skalę rozwinęła się w rejonie ulic Rejtana i Kopisto – ma ona charakter ogólnomiejski i ponadlokalny. Ponadto zabudowa usługowa komercyjna w ostatnich latach rozwija się intensywnie przy trasach wlotowych do miasta.

Zabudowa przemysłowa wraz z poprzemysłową zlokalizowana jest w kilku dzielnicach przemysłowych:

- WSK-PZL i zabudowa w rejonie ul. Wetlińskiej,
- w rejonie ulic Trembeckiego i Maczka,
- w rejonie ulic Przemysłowej i Boya-Żeleńskiego,
- w rejonie ulic Okulickiego i Przy Torze,
- Zelmer,
- przy ul. Siemieńskiego,
- Conres i zabudowa przy ul. Geodetów.

Obszary zabudowy przemysłowej i usług produkcyjnych w znakomitej większości zlokalizowane są w lewobrzeżnej części Rzeszowa. Zabudowa związana z gospodarką

wodno-ściekową, energetyczną i usuwania nieczystości - zlokalizowana jest w północno-wschodniej części miasta w pobliżu rzeki Wisłok.

Obszary niezabudowane zlokalizowane są na obrzeżach miasta – zwłaszcza w części północnej i południowej, niezabudowane są też tereny nad zalewem i terasa zalewowa doliny Wisłoka.

Ze względu na zagospodarowanie przestrzenne teren Rzeszowa można podzielić na trzy typy obszarów:

- Obszary strefy miejskiej - położone w historycznym centrum miasta, charakteryzujące się zwartą zabudową w kwartałach ulic, zawierające elementy krystalizujące strukturę przestrzenną z zachowaniem właściwych proporcji wewnątrz urbanistycznych. Występująca wysokość zabudowy jest wyższa niż trzy kondygnacje. W obszarach tych występuje duża koncentracja usług publicznych lokalnych i ponadlokalnych, komercyjnych. Zlokalizowane tu obiekty posiadają duże walory kulturowe i architektoniczne z wyraźnie ukształtowaną, otwartą przestrzenią publiczną.
- Obszary kształtującej się strefy miejskiej - położone w bezpośrednim sąsiedztwie historycznego centrum miasta od strony zachodniej, południowej i wschodniej w granicach wyznaczonych przez tereny linii kolejowej w kierunku na Jasło, dalej wzdłuż Alei Powstańców Warszawy i linii brzegowej rzeki Wisłok oraz wzdłuż wschodniej pierzei Alei Rejtana, na wysokości odskrzyżowania tej ulicy z Aleją Armii Krajowej i Aleją Niepodległości, a także wzdłuż alei Okulickiego na odcinku od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Króla Augusta i ulicą Broniewskiego. Na obszarach tych występuje głównie zabudowa usługowo – mieszkaniowa w ciągu ulicznym w części tworząc zwartą zabudowę lub skomponowaną w formie wewnątrz urbanistycznych, z nielicznymi elementami krystalizującymi strukturę przestrzenną. Występujące tu obiekty posiadają walory kulturowe. Ten obszar Miasta charakteryzuje się koncentracją usług publicznych lokalnych i ponadlokalnych oraz komercyjnych, dostępnych bezpośrednio od głównych ciągów ulicznych,
- Obszary osiedli mieszkalnych i osadnictwa o charakterze ruralistycznym - położone w bezpośrednim sąsiedztwie strefy miejskiej od strony północnej oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów kształtującej się strefy miejskiej od strony zachodniej, północnej, południowej i wschodniej oraz peryferyjnie w stosunku do centrum miasta. Na obszarach tych występuje głównie zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub jednorodzinna, realizowana według określonej koncepcji, albo w układach ruralistycznych z usługami publicznymi lokalnymi i komercyjnymi, które nie zaspokajają w pełni potrzeb, a są zlokalizowane głównie w ośrodkach osiedlowych lub w pojedynczych obiektach. Obszary te charakteryzują się brakiem wyraźnie wykształconych ciągów ulicznych. Istniejąca zabudowa występuje głównie w formie „blokowisk” lub zwartej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i przemieszanej z zabudową zagrodową. Tereny te pozbawione są walorów kulturowych lub posiadają walory kulturowe charakterystyczne dla układów wiejskich o kompozycji urbanistycznej dla potrzeb poszczególnych wydzielonych obszarów bez powiązań z ukształtowaną historycznie kompozycją centrum miasta. Często izolowane są arteriami komunikacyjnymi o charakterze tranzytowymi lub dużymi terenami działalności produkcyjnej i usług niejednokrotnie o charakterze zamkniętym.

Poszczególne funkcje zagospodarowania powierzchni Miasta zajmują następujące obszary:

- użytki rolne: 21,97 km<sup>2</sup>,

- tereny zurbanizowane: 28,73 km<sup>2</sup>,
- tereny leśne: 0,46 km<sup>2</sup>,
- nieużytki: 0,13 km<sup>2</sup>,
- grunty pod wodami: 1,7 km<sup>2</sup>,
- tereny różne: 0,77 km<sup>2</sup>.

### 2.1.3 Stan obecny i planowany infrastruktury transportowej

Rzeszów jest korzystnie położony w paśmie europejskiej przestrzeni wschód – zachód, w III Pan-Europejskim Korytarzu Transportowym, w także w przygranicznym obszarze Euroregionu Karpaty.

Przez Miasto przebiegają międzynarodowe trasy komunikacji kolejowej i drogowej wschód – zachód i drogowej północ – południe. Na węzeł dróg zewnętrznych w obrębie Rzeszowa składają się:

- droga krajowa nr 4 (międzynarodowa E-40) relacji Drezno – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka – Lwów,
- droga krajowa nr 9 (międzynarodowa E-371) relacji Radom – Rzeszów – Barwinek – Koszyce,
- droga krajowa nr 19 relacji Białystok – Lublin – Rzeszów – i dalej na południe drogą krajową nr 9,
- magistrala kolejowa E-30 relacji Drezno – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka – Lwów.

Układ ten uzupełniany przez następujące elementy:

- droga wojewódzka nr 878 relacji Rzeszów – Dynów,
- linia kolejowa Rzeszów Ocice,
- linia kolejowa Rzeszów – Jasło.

Miasto Rzeszów położone na skrzyżowaniu historycznie ukształtowanych szlaków komunikacyjnych spełnia ważną funkcję jako węzeł komunikacyjny w południowo-wschodnim rejonie kraju. Położenie Rzeszowa na trasach głównych połączeń komunikacyjnych stanowi dużą szansę rozwoju miasta, ale równocześnie rodzi wiele problemów komunikacyjnych.

W znacznym stopniu została przekroczona przepustowość ulic w śródmieściu miasta, co jest wynikiem zarówno rosnącego poziomu motoryzacji, jak i ułatwień parkingowych w centrum miasta. Trudności występują również na obwodnicy śródmiejskiej i trasach wylotowych z powodu nakładania się ruchu wewnętrznego, docelowo – źródłowego i tranzytowego. Brak dostatecznej ilości przepraw mostowych i przejść dwupoziomowych na przecięciach dróg z liniami kolejowymi oraz brak dopełnienia układu drogowego po stronie północno-wschodniej w powiązaniu z gwałtownym rozwojem motoryzacji spowodowały przeciążenie podstawowego układu drogowego miasta.

W ostrej formie uwidoczniły się również problemy parkingowe a ponad 30% mieszkańców miasta narażonych jest na ponadnormatywny hałas komunikacyjny.

Dla złagodzenia występujących trudności w funkcjonowaniu systemu oraz ograniczenia skali i uciążliwości transportu największe nadzieje można wiązać z koncepcją zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. Polega ona na preferencji dla transportu publicznego i ruchu niezmotywowanego oraz ograniczeniach dla ruchu

samochodowego, szczególnie w strefach konfliktowych (śródmieście), z użyciem środków łagodzących uciążliwości transportowe.

Ze względu na znaczenie Rzeszowa w regionie oraz bliskie sąsiedztwo krajów Europy środkowo-wschodniej sprawny układ komunikacyjny miasta, zapewniający odpowiednią przepustowość, odgrywać będzie szczególną rolę.

W układzie tras o znaczeniu europejskim planuje się:

- wybudowanie autostrady A4 (Drezno – Wrocław – Kraków - Lwów), po północnej stronie Rzeszowa, w odległości ok. 8 km od centrum miasta.

W powiązaniach krajowych planuje się realizację:

- wybudowanie drogi ekspresowej S-19 (Grodno – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Przeszów) po zachodniej stronie miasta w odległości ok. 5 km od centrum,
- północnej obwodnicy zwartej zabudowy miasta, będącej w przyszłości fragmentem drogi krajowej nr 4 relacji Wrocław – Kraków - Przemysł, klasy GP, o przebiegu ocierającym się o granice Rzeszowa i gmin Świlcza, Głogów, Trzebownisko i Krasne,
- przedłużenie al. gen Okólickiego w kierunku północnym, klasy GP, zapewniające połączenie drogi krajowej nr 9 z planowaną obwodnicą.

W powiązaniach ogólnomiejskich za niezbędne uważa się uzupełnienie układu drogowego w zakresie umożliwiającym wyprowadzenie ruchu tranzytowego i międzymiejscowego poza śródmieście miasta i obszary, które powinny być chronione przed uciążliwością tego ruchu jak również tereny mieszkaniowe i rekreacyjne. Ochronę śródmieścia przed nadmiernym ruchem zapewnić ma planowane dopełnienie podstawowego układu drogowego miasta w części północno-wschodniej, tj kontynuacja ul gen. Maczka w kierunku wschodnim, i do ronda na Pobitnem oraz rozbudowa Al. Wyzwolenia do przekroju dwujezdniowego.

Na terenie Rzeszowa nie istnieje system szynowego transportu miejskiego i budowa takiego systemu nie jest planowana. Transport szynowy realizowany jest jedynie poprzez linie kolejowe, które mają charakter międzyregionalny lub regionalny. Istnieją plany zwiększenia roli transportu kolejowego w przewozach lokalnych poprzez budowę dodatkowych przystanków oraz wprowadzenie niskopojemnego taboru (szynobusy).

Proponowany docelowy układ zapewnia możliwość funkcjonowania wszystkich systemów transportu, w tym transportu publicznego, oraz segregacji ruchu pieszego i rowerowego.

W pobliżu Rzeszowa, w Jasionce, znajduje się lotnisko krajowe główne, wyposażone w urządzenia o standardach międzynarodowego ruchu, przystosowane do przyjmowania większości typów samolotów, zarówno w ruchu krajowym jak i międzynarodowym, posiadające strategiczne położenie dla rozwoju ruchu lotniczego w Polsce południowo-wschodniej.

Główna strategia zagospodarowania przestrzennego miasta polega na rozwijaniu układu drogowo-ulicznego od zewnątrz, natomiast transportu publicznego – w obszarach śródmiejskich i rozwojowych.

Jednym z warunków osiągnięcia sprawnego układu, zapewniającym odpowiednią przepustowość, jest realizacja zewnętrznej sieci drogowej redukującej uciążliwy tranzyt przez miasto. W układzie tras o znaczeniu europejskim zakłada się: wybudowanie autostrady A-4 Drezno – Lwów, po północnej stronie Rzeszowa, w odległości ok. 8 km od centrum oraz drogi ekspresowej S-19 Grodno – Barwinek – Przeszów po zachodniej stronie miasta,

w odległości ok. 5 km od centrum. W powiązaniach krajowych projektuje się trasę północną stanowiącą w przyszłości fragment drogi krajowej nr 4 Kraków – Przemysł, klasy głównej ruchu przyspieszonego – GP, dwujezdniową, o przebiegu ocierającym się o granice Rzeszowa i gmin: Świlcza, Głogów, Trzebownisko i Krasne oraz przedłużenie Al. Gen. Okulickiego w kierunku północnym, klasy GP, o przekroju dwujezdniowym, zapewniające połączenie drogi krajowej nr 9 z planowaną trasą północną.

W powiązaniach ogólnomiejskich niezbędne jest uzupełnienie układu komunikacyjnego w zakresie umożliwiającym wyprowadzenie ruchu międzydzielnicowego poza śródmieście i obszary, które winny być chronione przed uciążliwością tego ruchu (jak osiedla mieszkaniowe i tereny rekreacyjne) oraz obsługę terenów nowej zabudowy mieszkaniowej.

Zarządcą dróg publicznych na terenie Rzeszowa, jako powiatu grodzkiego, jest Miejski Zarząd Dróg Miejskich i Zieleni, zakład budżetowy Miasta.

Do głównych zadań ZDMiKP w zarządzaniu drogami należą:

- budowa i modernizacja sieci drogowej,
- utrzymanie sieci drogowej i obiektów inżynierskich,
- zarządzanie ruchem na drogach,
- sporządzanie badań i prognoz ruchu,
- budowa i utrzymanie oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej,
- utrzymanie zimowe dróg.

Podane funkcje Zarządu kwalifikują tę jednostkę jako zarządcę przedsięwzięć z dziedziny dróg i organizacji ruchu.

## **2.1.4 Uwarunkowania ochrony środowiska**

### **2.1.4.1 Zasoby naturalne**

Na terenie Rzeszowa bogactwa naturalne występują w postaci surowców energetycznych i złóż wód podziemnych. Wydobywanym tu surowcem energetycznym jest gaz ziemny, dla którego utworzone zostały dwa obszary górnicze: „Kielanówka – Rzeszów 1”, oraz „Zalesie”. Występują tu również dwa rodzaje wód podziemnych: wody mineralne, oraz wody termalne. Wody te mogą być wykorzystane w energetyce, balneologii, rekreacji i przemyśle spożywczym.

W ogólnej powierzchni Rzeszowa przeważają gleby zaliczone do II, IIIa i IIIb klas bonitacyjnych. Poziom zanieczyszczenia warstwy ornej gleb na terenie miasta jest stosunkowo niski. Ogólna ocena jakości chemicznej gleb jest korzystna, gleby takie nadają się pod wszystkie uprawy rolnicze i ogrodnicze.

Klimat Rzeszowa łączy w sobie cechy cieplejszej Kotliny Sandomierskiej i chłodniejszego Pogórza Karpackiego. Średnia roczna temperatura powietrza wynosi 7,5°C przy amplitudzie miesięcznej do 23°C, z najcieplejszym lipcem (średnia temperatura 17,6°C) i najchłodniejszym styczniem (średnia temperatura –5,2°C). Warunki wilgotnościowe nie odbiegają od średnich krajowych. Najbardziej wilgotnymi miesiącami są listopad i grudzień (86-88% wilgotności względnej), najmniej maj i czerwiec.

#### **2.1.4.2 Stosunki wodne**

Rzeszów leży na terenie zlewni rzeki Wisłok, będącej lewobrzeżnym i największym dopływem Sanu. Wisłok wypływa z północnych zboczy masywu Komańczy jako rzeka o charakterze górskim aż do osiągnięcia granic miasta. Po minięciu Rzeszowa zmienia swój charakter na rzekę niziną. Dolina Wisłoka o lekko meandrującym korycie do granic miasta ma przebieg południkowy. Na obszarze miasta przyjmuje następujące dopływy: prawobrzeżne: Strug, Czekaj, Młynówka oraz lewobrzeżne: Rudka, Mikośka i Przyrwa. Dopływające do Rzeszowa wody Wisłoka zostały spiętrzone stopniem wodnym. Stopień ten zapewnia wymaganą rzędną piętrzenia dla Zakładu Uzdatniania Wody w Zwiężycy. Przy stopniu wodnym powstał zbiornik wodny, którego główną funkcją była poprawa warunków wodnych dla ujęcia wody pitnej dla miasta a uzupełniającą - rekreacja oraz wykorzystanie do uprawiania sportów wodnych. Powierzchnia zbiornika z chwilą rozpoczęcia eksploatacji wynosiła 120 ha, a jego pojemność około 3,6 mln m<sup>3</sup>. Duże zamulenie tego obiektu znacznie zmniejszyło jego pojemność a ponadto wpłynęło negatywnie na stan czystości wody. Po częściowej przebudowie posiada on powierzchnię 60 ha i pojemność ok. 1,1 mln m<sup>3</sup>, a wody spełniają normy II klasy czystości.

Według danych WIOŚ z 2001 i 2002 r. wody dopływające do Rzeszowa są dobrze natlenione i zawierają niedużo substancji organicznych (II klasa czystości). Są to jednak wody ponadnormatywnie zanieczyszczone azotynami o znacznej zawartości fosforu ogólnego i niezadowalającym poziomie saprobowym (III klasa czystości), a także silnie zanieczyszczone bakteriologicznie

#### **2.1.4.3 Obszary leśne**

Lasy w granicach administracyjnych Rzeszowa zajmują ok. 24 ha. Występujące tu zbiorowiska leśne budują różne zespoły, a głównym gatunkiem jest dąb szypułkowy. Dębowy starodrzew – Lisia Góra, położony w południowej części miasta w sąsiedztwie zalewu na Wisłoku, jest chroniony na powierzchni 8,11 ha jako rezerwat przyrody. W południowo-wschodniej części miasta, znajdują się Lasy Matysowskie zajmujące powierzchnię 15,9 ha. Obserwować tam można fragmenty zbiorowisk buczyny karpackiej, grądów i łągów. Występują tu między innymi chronione gatunki storczyków oraz liczne inne gatunki chronione. W dolinie Młynówki, w niewielkich płatach rozwija się roślinność zbiorowiska lasów olszowych i jesionowych. Niewielkie fragmenty lasów łągowych wierzbowo - topolowych występują w dolinie Przyrwy. W okolicach Zalewu Rzeszowskiego rozwijające się łągi wierzbowo-topolowe, wykształcone głównie jako zbiorowiska wikliny nadrzecznej z udziałem krzewiastych wierzb. Obszary leśne w rejonie Rzeszowa zarządzane przez Nadleśnictwo Strzyżów (RDLP Krosno), znajdują się w zasięgu I strefy oddziaływań przemysłowych zanieczyszczeń atmosferycznych.

#### **2.1.4.4 Zieleń miejska**

Rzeszów posiada niewielką powierzchnię terenów o dużych walorach przyrodniczych oraz niewielką ilość obiektów chronionych na podstawie przepisów szczególnych. Tereny te pełnią ważną rolę w organizmie miasta (w zakresie tworzenia walorów klimatotwórczych i aerosanitarnych oraz wizerunku miasta).

Zieleń w Rzeszowie nie tworzy ciągłego spójnego systemu. Są to zazwyczaj przypadkowo zlokalizowane, niepowiązane ze sobą tereny. Obejmuje ona parki, zieleńce, zieleń przyuliczną, zieleń cmentarną, lasy, zadrzewienia, ogródki działkowe.

Tereny zieleni ogólnodostępnej w Rzeszowie zajmują powierzchnię ok. 425 ha, ich struktura przedstawia się następująco:

- parki (67,8 ha),
- zieleń miejskie i przyuliczne (115,7 ha),
- zieleń osiedli mieszkaniowych (218,1 ha),
- lasy (Lisia Góra, Lasy Matysowskie) (24,0 ha).

Na terenie Rzeszowa znajduje się 10 parków o łącznej powierzchni 68 ha.

## **2.1.4.5 Stan środowiska**

### ***2.1.4.5.1 Systemy ekologiczne***

System przyrodniczo – ekologiczny miasta tworzą doliny cieków wodnych. Główną osią tego systemu jest rzeka Wisłok. Dolina Wisłoka stanowi korytarz ekologiczny o charakterze regionalnym, łączy tereny miasta z otwartymi terenami rolnymi i leśnymi rozciągającymi się w otoczeniu, co sprzyja i ułatwia wymianę genów i wzbogaca różnorodność biologiczną miasta. Doliny bocznych dopływów Wisłoka pełnią funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych, tworząc różnej szerokości pasma zieleni, przeważnie nieurządzonej. Układ ten nie tworzy spójnej całości. Sztuczne bariery, stworzone przez działalność człowieka spowodowały odcięcie centrum miasta od większych pasm zieleni sięgających z zewnątrz.

### ***2.1.4.5.2 Zanieczyszczenie powietrza***

Stan środowiska na terenie Miasta w zakresie czystości powietrza atmosferycznego nie budzi istotnych zastrzeżeń, wymaga jednak systematycznego wprowadzania zmian i poprawy. Do głównych przyczyn zanieczyszczenia atmosfery należą: spalanie paliw energetycznych, produkcja przemysłowa, transport drogowy, ogrzewanie budynków. Największymi źródłami zanieczyszczenia powietrza w Rzeszowie są elektrociepłownie: EC Rzeszów, EC WSK oraz ICN Polfa, Zelmer.

Ilość toksycznych zanieczyszczeń ze spalin samochodowych kształtowana jest przez dwa niezależne czynniki: wzrost natężenia ruchu oraz znaczące zatłoczenie i wynikające z niego zakłócenia w ruchu.

Niska emisja dzięki istnieniu scentralizowanego systemu grzewczego, nie stanowi najdotkliwszego problemu, choć wciąż istniejące lokalne kotłownie węglowe przyczyniają się do emisji zwiększonej ilości zanieczyszczeń do atmosfery, przede wszystkim w rejonie starówki, w zwartej zabudowie między torami PKP i ul. Piłsudskiego.

W strukturze emisji zanieczyszczeń wyróżnia się: pyły i gazy ze spalania paliw, w tym SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, CO<sub>2</sub> oraz zanieczyszczenia specyficzne z procesów technologicznych. Zawartość tych substancji w atmosferze uległa wyraźnemu zmniejszeniu w odniesieniu do lat poprzednich.

Stopień zanieczyszczenia powietrza na terenie Rzeszowa cechuje się powolnym spadkiem, najsilniej zaznacza się to w przypadku dwutlenku siarki. Wyniki całorocznej oceny poziomu substancji w powietrzu, wykonanej przez Podkarpacki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska (WIOŚ), wykazują, że ze względu na kryteria ochrony zdrowia obszar Rzeszowa klasyfikowany jest do strefy B/C tj. o możliwych przekroczeniach wartości dopuszczalnej zanieczyszczeń.



### **2.1.4.5.3 Zagrożenie hałasem**

W Rzeszowie główną przyczyną zagrożeń akustycznych jest ruch drogowy oraz kolejowa. W związku z tym obszarami zagrożonymi hałasem są tereny położone w pobliżu większych dróg, przy skrzyżowaniach. W okolicy dworca PKP, według WIOŚ na terenie miasta w porze dziennej na około 70% ulic poziom hałasu osiąga wielkość 70 – 80 dB, czyli powyżej normy określonej dla terenów zabudowy mieszkaniowej. Bardzo wysoki poziom, powyżej 80 dB panuje w okolicy ok. 7% ulic. Pozostałe mieszczą się w normie. W porze nocnej notowano głównie hałas na poziomie 65 – 75 dB (ok. 80% ulic).

Zagrożenie hałasem na terenie Rzeszowa ma tendencję wzrostową. Na podstawie pomiarów za obszary zamieszkania zagrożone hałasem uznano, obok terenów przyległych do ulic, na których dokonywano pomiarów: ul. Zamkowa, rejon dworca PKP, ul. Głowackiego, rejon pomiędzy Piłsudskiego, Sobieskiego i Sokoła, rejon Ciepłińskiego, Lisa Kuli, Zygmuntowskiej i Sokoła, rejon Ciepłińskiego i Jagiellońskiej, ul. Naruszewicza, skrzyżowanie Witosa i Langiewicza, ul. Wyspiańskiego, tereny przyległe do ul. Batalionów Chłopskich, a także szpitale nr 1 i 2 oraz Szpital Miejski i parki: Ogród Miejski oraz Park Jedności Polonii z Macierzą.

## **2.1.5 Uwarunkowania ochrony konserwatorskiej**

Rzeszów posiada zabytkowy układ urbanistyczny, ukształtowany przez fizjografię terenu i koncepcje urbanistyczne oraz poprzez decyzje kolejnych właścicieli Rzeszowa - m.in. średniowieczny układ urbanistyczny Starego Miasta i renesansowy układ dawnego Nowego Miasta.

Substancja zabytkowa Rzeszowa to przede wszystkim:

- Stare Miasto z Rynkiem w kształcie trapezu, z oryginalnym Ratuszem w stylu eklektycznym, kamienicami mieszczańskimi,
- Śródmieście z zespołami eklektycznych i secesyjnych kamienic i willi z przełomu XIX i XX wieku, m.in. wille przy Alei Pod Kasztanami i ul. Jałowego,
- budowle użyteczności publicznej: gmachy banków, towarzystw ubezpieczeniowych, szkół i uczelni z przełomu XIX i XX wieku,
- Stary Cmentarz - nekropolia powstała w 1783r., z licznymi zabytkowymi nagrobkami i kościołem,
- w pełni zachowany zespół stacyjno-dworcowy Rzeszów-Staroniwa z 1891r.,
- kilka zespołów CK koszar wojskowych na obszarze Śródmieścia,
- monumentalne gmachy architektury socrealizmu,
- zabytki urbanistyczno-architektoniczne oraz techniki związane z Centralnym Okręgiem Przemysłowym.

Najbardziej interesujące budowle sakralne to:

- kościół Bernardynów z b. atrakcyjnym wnętrzem z barokową polichromią, renesansowym ołtarzem i sanktuarium MB Rzeszowskiej z figurą otoczoną kultem,
- dawny Konwent Pijarów z kościołem posiadającym dekoracje stiukowe słynnego włoskiego mistrza Falconiego, wraz z zabudowaniami klasztorными i kolegium,
- kościół Farny z gotyckim prezbiterium,
- kościół poreformacki z dawnym ogrodem przyklasztornym (ob. Ogród Miejski),

- kościół pocerkiwny na Zalesiu,
- neogotyckie kościoły na Słocinie i na Staromieściu.

Wśród budowli rezydencjalnych wyróżnia się zespół rezydencjonalno-obronny Lubomirskich: zamek z 700-metrowym obwodem fortyfikacji bastionowych i pałacem letnim. Pozostałe zespoły rezydencjonalne to:

- zespół pałacowo-parkowy Jędrzejowiczów na Staromieściu,
- zespół dworsko-parkowy wraz z zespołem folwarcznym na Słocinie,
- zespół dworsko-parkowy na Zalesiu.

Rzeszów posiada również unikalne zabytki kultury żydowskiej, takie jak: Synagoga Staromiejska, Synagoga Nowomiejska, dawne żydowskie Nowe Miasto jako historycznie odrębny organizm miejski, cmentarz żydowski przy ul. Rejtana i żydowskie obiekty użyteczności publicznej.

Na terenie miasta funkcjonują 4 muzea: Muzeum Okręgowe, Muzeum Historii Miasta Rzeszowa, Muzeum Etnograficzne im. F. Kotuli, Muzeum Diecezjalne.

Obszarami i obiektami chronionymi na podstawie Ustawy o ochronie dóbr kultury są obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków. Na terenie miasta Rzeszowa są to:

- zespoły zabytkowe,
- cmentarze,
- obiekty budowlane,
- stanowiska archeologiczne.

Wiele obiektów zabytkowych wymaga remontów konserwatorskich. Wykorzystanie licznych zabytków dla współczesnych funkcji powoduje konieczność modernizacji i przebudów. Dotyczy to m.in. tak ważnych dla Miasta obiektów, jak: budynek Ratusza wraz z Płytą Rynku, zespół parkowo – pałacowy Jędrzejowiczów na Staromieściu, czy zespół dworsko-parkowy wraz z zespołem folwarcznym na Słocinie.

### **2.1.6 Podsumowanie uwarunkowań rozwoju przestrzennego**

Główna strategia zagospodarowania przestrzennego miasta w zakresie systemu transportowego polega na rozwijaniu układu drogowego od zewnątrz, natomiast transportu publicznego – w obszarach śródmiejskich i nowych terenach rozwojowych.

Poprawa stanu środowiska poprzez system transportu polega na:

- Ø zwiększaniu udziału transportu publicznego w podróżach,
- Ø oddziaływaniu na zmniejszenie ruchliwości w podróżach samochodem,
- Ø promowaniu ruchu niezmotoryzowanego poprzez budowę systemu dróg rowerowych i rozwoju stref ruchu pieszego,
- Ø eliminacji ruchu tranzytowego z obszaru centrum miasta.

## **2.2 Lokalny transport publiczny**

Głównym przewoźnikiem osób w Rzeszowie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, będące oddziałem Rzeszowskiej Gospodarki Komunalnej Spółki z o.o., spółki, której stuprocentowym udziałowcem jest Miasto Rzeszów.

Usługi przewozowe świadczone przez MPK prowadzone są na 38 liniach dziennych i 2 liniach nocnych, całkowita długość linii wynosi 554 km, z tego 373 km w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa oraz 181 km w na terenie gmin ościennych. Ilość przystanków ogółem wynosi 828, z tego w granicach administracyjnych miasta 354, poza nimi 474.

40 linii komunikacyjnych (18 linii miejskich oraz 22 linii miejsko-podmiejskich) obsługiwanych jest przez następującą liczbę autobusów:

w dni robocze	153 autobusy,
w soboty	64 autobusy,
w niedziele	50 autobusów.

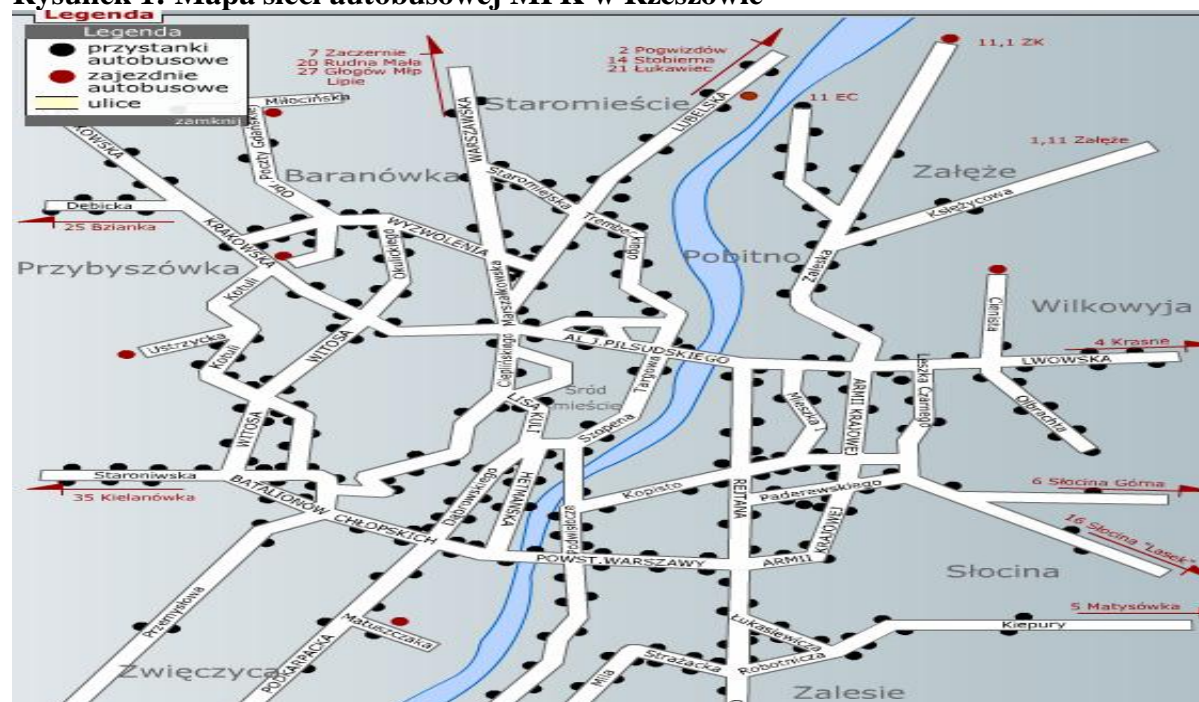
Linie autobusowe obsługiwane są z częstotliwością 10 do 25 minut na liniach miejskich oraz 20 do 90 minut na liniach podmiejskich.

Oprócz Rzeszowa MPK prowadzi linie na terenie następujących gmin:

- Boguchwała
- Chmielnik
- Czarna
- Głogów Małopolski
- Krasne
- Świlcza
- Trzebownisko
- Tyczyn

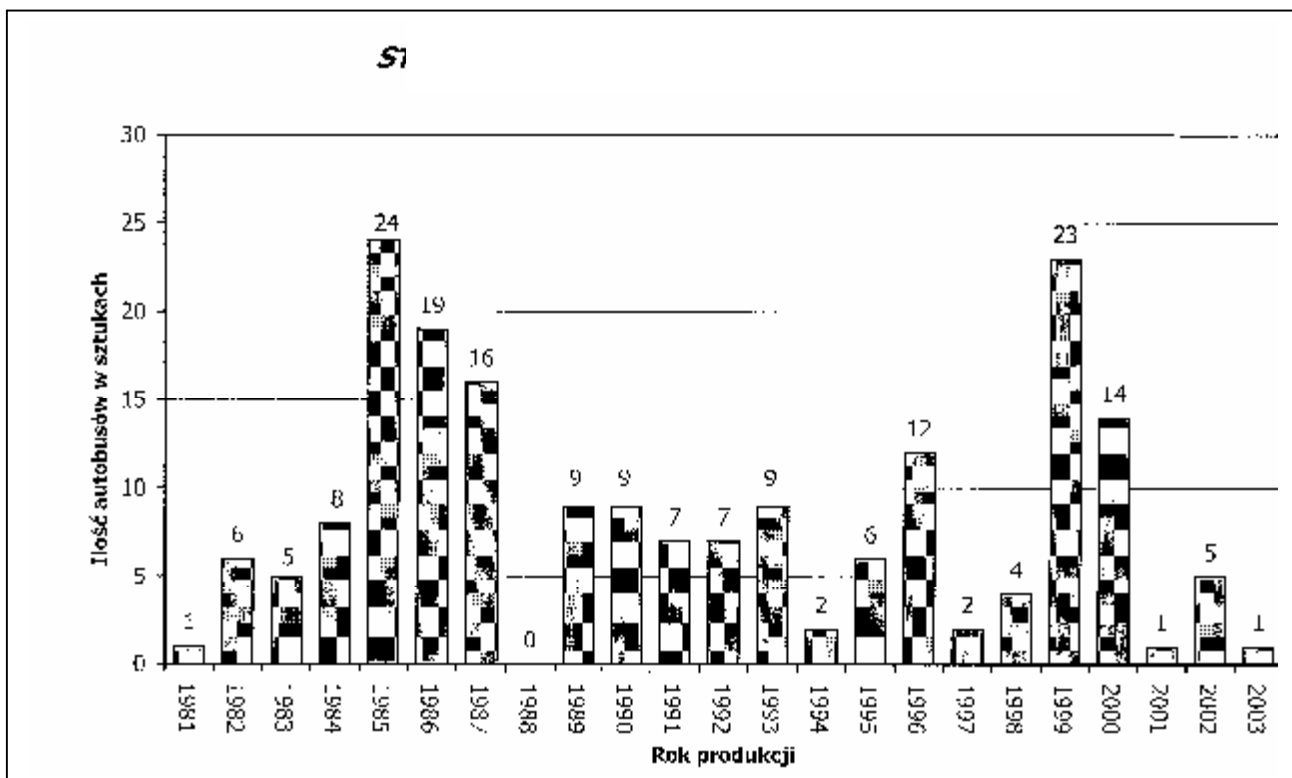
Obserwowany jest stały spadek ilości przewozu pasażerów (z ponad 73 mln pasażerów w 1995 r. do ok. 43 mln w 2004 r.), co jest wynikiem wzrostu motoryzacji, ale także stosunkowo niskiej jakości świadczonych usług (w większości pojazdy są wyeksploatowane, brak priorytetów w ruchu w połączeniu z zatłoczeniem ulic). Mapa sieci autobusowej MPK w Rzeszowie przedstawiona jest na rysunku 1.

**Rysunek 1: Mapa sieci autobusowej MPK w Rzeszowie**

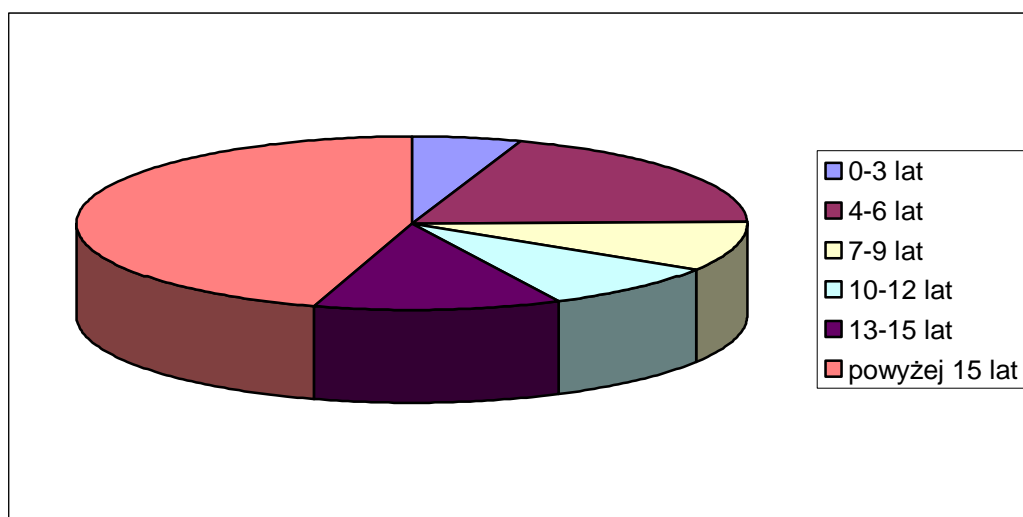


Struktura taboru będącego w dyspozycji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, średnie przebiegi taboru a także wskaźnik gotowości technicznej oraz wskaźnik wykorzystania taboru przedstawia się następująco przedstawiają się następująco:

**Wykres 1: Stan ilościowy taboru MPK**

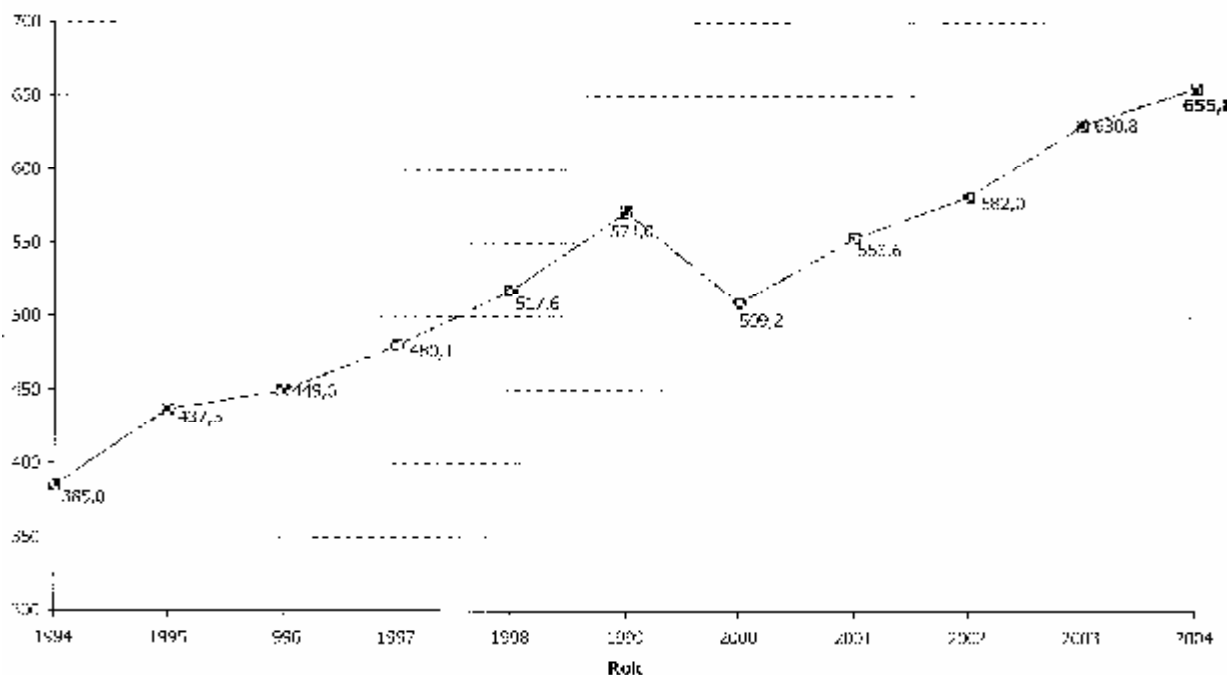


**Wykres 2: Struktura wiekowa taboru MPK**

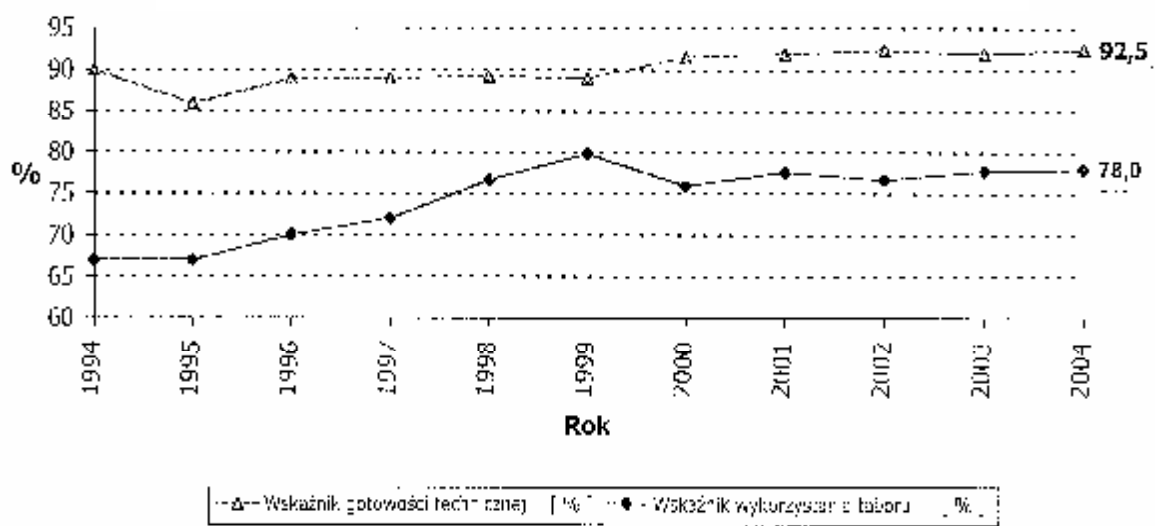


wiek :	0-3 lat	4-6 lat	7-9 lat	10-12 lat	13-15 lat	> 15 lat	razem
sztuk:	10	38	18	17	23	88	178
Udział:	5,2%	19,6%	9,3%	8,8%	11,9%	45,4%	100,0%

**Wykres 3: Średnie przebiegi autobusu MPK w latach 1994 - 2004**



**Wykres 4: Wskaźniki gotowości technicznej i wykorzystania pojazdów w MPK w ruchu w latach 1994 - 2004**



## **2.3 Regionalny transport autobusowy**

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A. wykonuje autobusowe usługi przewozu osób w przewozach regionalnych, dalekobieżnych oraz międzynarodowych. Odprawa podróżnych odbywa się na dwóch dworcach autobusowych: Dworcu Głównym, zlokalizowanym w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego oraz na tzw. Dworcu Podmiejskim, zlokalizowanym w rejonie wiaduktu Śląskiego, w odległości ok. 1 km od centrum miasta.

Oba dworce obsługują ok. 16 tysięcy podróżnych dziennie. PKS w Rzeszowie obsługuje połączenia z wszystkimi miastami województwa podkarpackiego, a poza województwem z takimi miejscowościami jak Białystok, Bielsko-Biała, Chełm, Kielce, Kraków, Krynica, Lublin, Łódź, Ostrowiec Świętokrzyski, Puławy, Sandomierz, Warszawa, Wrocław, Zakopane, Zamość. Komunikacja międzynarodowa utrzymywana jest z miejscowościami między innymi Wielkiej Brytanii, Francji, Belgii, Holandii, Włoch, Szwajcarii Węgier i Ukrainy.

## **2.4 Transport kolejowy**

Rzeszowski węzeł kolejowy obsługujący przewozy pasażerskie tworzą następujące linie kolejowe:

- § magistralna linia kolejowa E30 Wrocław – Kraków – Rzeszów - Przemyśl,
- § linia kolejowa Rzeszów – Jasło o znaczeniu regionalnym.

Na obszarze Rzeszowa funkcjonuje dworzec kolejowy Rzeszów Główny o pełnym wyposażeniu, na którym zatrzymują się wszystkie pociągi przejeżdżające przez miasto oraz trzy przystanki kolejowe: Rzeszów Staroniwa i Rzeszów Osiedle, leżące na trasie z Rzeszowa do Jasła. Znaczenie linii Rzeszów – Jasła uległa w ostatnim okresie marginalizacji, przejeżdża po niej 6 par pociągów dziennie, z których część kursuje jedynie w sezonie.

Zmieniające się warunki gospodarcze oraz brak działań restrukturyzacyjnych w sektorze kolejowym sprawiają, że udział kolei w przewozach pasażerskich maleje. W przewozach towarowych po okresie znacznego spadku nastąpiła stabilizacja wielkości przewozów.

Układ kolejowy jest mało zintegrowany z miejskimi podsystemami transportowymi, głównie ze względu na układ tras kolejowych przebiegających obrzeżnie w stosunku do terenów zainwestowanych oraz naturalnego dla tej trakcji oddalenia przystanków od siebie i zabudowy. Niemniej położenie Dworca Głównego w bezpośrednim sąsiedztwie ścisłego centrum miasta należy uznać za korzystne – dotarcie do centrum nie wymaga przesiadania na transport lokalny, znajduje się w strefie zasięgu dojścia pieszego.

## **2.5 Transport lotniczy**

Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka funkcjonuje w strukturze organizacyjnej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” jako port regionalny z możliwością wykonywania obsługi międzynarodowego ruchu lotniczego, zarówno pasażerskiego jak i towarowego.

Lotnisko posiada bardzo korzystne usytuowanie pod względem: geograficznym (duża liczba dni lotnych), ukształtowania terenu (płaskie podejścia i brak przeszkód lotniczych), geopolitycznym (rzeszowskie lotnisko jest najdalej wysuniętym na wschód unijnym lotniskiem komunikacyjnym i jedynym cywilnym w regionie Polski południowo - wschodniej). Jest oddalone zaledwie 3 km od granic Rzeszowa, do 10 km od śródmieścia, sąsiaduje z drogami krajowymi Nr 9 (Rzeszów - Radom) i Nr 19 (Rzeszów - Lublin), w przyszłości znajdzie się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej autostrady A-4.

W bieżącym roku zakończona została modernizacja i wydłużenie drogi startowej wraz z instalacją świateł wizualnej ścieżki schodzenia. Obecnie lotnisko dysponuje drogą o długości 3200 m i szerokości 45 m w technologii asfaltobetonowej. Inwestycja ta umożliwi całodobowe operowanie na rzeszowskim lotnisku wszystkich typów samolotów w najtrudniejszych nawet warunkach atmosferycznych. Jednocześnie zmodernizowano terminal, aby umożliwić bardziej komfortową odprawę pasażerów dużych samolotów.

Obecnie lotnisko posiada trzy regularne połączenia pasażerskie z Warszawą, obsługuje także liczne loty czarterowe. Rocznie port odprawia około 80 000 pasażerów, prognoza Portu na następne 10 lat przewiduje osiągnięcie liczby pół miliona pasażerów.

## **2.6 Kwestie bezpieczeństwa ruchu, w tym infrastruktura sterowania ruchem**

Rosnąca liczba pojazdów oraz problemy wywołane brakami w infrastrukturze drogowej są, obok leżących po stronie użytkowników dróg, ważnymi przyczynami wypadków i kolizji drogowych. W roku 2004 na ulicach i skrzyżowaniach w Mieście doszło łącznie do 5, 3 tys. zdarzeń, w tym do ponad 4,8 tys. kolizji i 369 wypadków, w których zabite zostały 22 osoby, a rannych 490 osób.

Do ulic, na których miało miejsce najwięcej kolizji drogowych należały: Powstańców Warszawy (260), Lwowska (222), Rejtana (187), Piłsudskiego (168), Krakowska (160), Lubelska (111), Armii Krajowej (108), Ciepłińskiego (106).

Najwięcej kolizji na skrzyżowaniach miało miejsce na przecięciu: Armii Krajowej i Lwowskiej (49), Ciepłińskiego i Piłsudskiego (29), Hetmańskiej i Powstańców Warszawy (29), Piłsudskiego i Targowej (27), Kopisto i Rejtana (22), Grunwaldzkiej i Piłsudskiego (20) oraz Langiewicza i Witosa (20).

Do największej liczby wypadków doszło na ulicach: Krakowska (18, 2 zabitych, 25 rannych), Rejtana ( 17, 1 zabity, 21 rannych), Piłsudskiego (14, 1 zabity, 17 rannych), Powstańców Warszawy (13, 17 rannych), Dąbrowskiego (11, 13 osób rannych), Hetmańska

(9, 12 rannych), Lubelska (9, 16 rannych), Lwowska (8, 1 zabity, 8 rannych), Warszawska (8, 9 rannych), Armii Krajowej (7, 1 zabity, 10 rannych).

Najwięcej wypadków odnotowano na skrzyżowaniach: Dąbrowskiego i Chrzanowskiej (3, 5 rannych), Marszałkowskiej i Lubelskiej (4, 1 zabity, 4 rannych), Piłsudskiego i Targowej (6, 9 rannych), Krakowskiej i Wyzwolenia (3, 2 zabitych, 2 rannych).

Przyczyny wypadków na skrzyżowaniach związane są przede wszystkim z brakiem lub niewłaściwym stanem sygnalizacji świetlnej, i tak:

- brak sygnalizacji świetlnej jest główną przyczyną wypadków na skrzyżowaniach: Dąbrowskiego z Chrzanowskiej, Krakowskiej z Wyzwolenia, Marszałkowskiej z Lubelską i Warszawską;
- niewłaściwa sygnalizacja świetlna w postaci braku oddzielnych faz do lewoskrętów na bardzo ruchliwym i nie posiadającym wystarczającej przepustowości skrzyżowaniu ulic: z Głowackiego w Piłsudskiego i z Targowej w Piłsudskiego, są główną przyczyną wypadków w tych miejscach.

## **2.7 Polityka transportowa Miasta oraz kwestie dotyczące parkowania**

Miasto Rzeszów nie posiada dokumentu określającego zasady polityki transportowej, pewne elementy polityki transportowej zostały zawarte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, przyjętego w 2000 roku.

Zgodnie z zapisami Studium w Rzeszowie wyróżnia się 3 strefy kształtowania systemów komunikacyjnych o zróżnicowanym podziale zadań przewozowych pomiędzy: komunikację zbiorową, indywidualną, pieszą i rowerową oraz wprowadzanych ograniczeniach dla ruchu samochodowego komunikacji indywidualnej:

- W obszarze centralnym (strefa I) podstawową rolę powinien odgrywać transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy. Ruch samochodów prywatnych powinien być ograniczony. Zaspokojone winny być potrzeby ruchu obsługującego obszar centralny - ruch dostawczy, wywóz odpadów, obsługa techniczna. Liczba parkingów powinna być ograniczona i korzystanie z nich płatne. Opłata powinna zależeć od czasu parkowania. W strefie centralnej zakłada się: racjonalne wykorzystanie istniejących parkingów, rozbudowę parkingów dla skompensowania zmniejszenia możliwości parkowania w miejscach, które winny być przywrócone pieszym i innym funkcjom, kontrola liczby miejsc parkingowych tworzonych przez inwestorów w celu zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego i podażą miejsc parkingowych, rozwój systemu informacji o wolnych miejscach.
- W strefie II, o średniej intensywności zagospodarowania -(tereny wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej i zabudowa wielorodzinna) występuje swobodne użytkowanie samochodu, przy zachowaniu priorytetu komunikacji zbiorowej. Tylko w niektórych obszarach uzasadnione jest częściowe ograniczenie ruchu samochodowego i sukcesywnie wprowadzana odpłatność za parkowanie (na terenach publicznych w obszarze koncentracji ruchu). W strefie tej winien być egzekwowany obowiązek budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i z własnych środków.



- Na pozostałym obszarze - w strefie III (peryferyjnej) układ drogowy i podaż miejsc parkingowych mogą być dostosowane do potrzeb wynikających z rozwoju motoryzacji. Transport zbiorowy winien zapewniać dobre warunki dojazdu do pozostałych stref.

W strefie I i II powinny być stworzone możliwości współpracy transportu zbiorowego z indywidualnym poprzez zastosowanie systemu „Park & Ride”. We wszystkich strefach niezbędne są sprawne powiązania systemu transportowego poprzez węzły przesiadkowe.

W ostatnim okresie zaniechane zostały przez władze Miasta niektóre działania przypisane w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa strefie I. Zlikwidowana została strefa płatnego parkowania, co doprowadziło do wzrostu podaży miejsc parkingowych w centrum miasta, przy równoczesnym wzroście natężenia ruchu przy drogach dojazdowych. Utrudnieniu jednocześnie uległ ruch pojazdów obsługujących obszar centralny.

## **2.8 Identyfikacja problemów**

### **Ø Finansowanie transportu publicznego**

Głównym ograniczeniem dla rozwoju transportu publicznego jest jego kondycja finansowa, oparte na zasadach wolnej gry rynkowej z jednej strony, ale i poważnych ingerencji regulacyjnych państwa z drugiej.

Najważniejsza niespójność polskiego systemu prawnego w tym zakresie, będąca zresztą w konflikcie z regulacjami Unii Europejskiej (Rozporządzenie Rady nr 1191/69) dotyczy przyznawania ulg w lokalnym transporcie publicznym przez parlament w kilku ustawach, bez prawa przewoźników komunalnych i gmin do rekompensaty z tytułu utraconych z tytułu tych ulg dochodów. Ocenia się, że obecnie utracone z tego tytułu dochody stanowią około 30% przychodów.

### **Ø Regionalizacja transportu publicznego**

W polskim systemie prawno – ustrojowym nie ma regulacji dotyczących regionalnych układów transportu publicznego – jest to system zderegulowany, gdzie tylko od inicjatywy przewoźników zależy, czy usługi są świadczone, czy też nie (niezależnie od tego, iż organ wydający zezwolenie w pewnych sytuacjach może odmówić tego zezwolenia, zresztą na podstawie nierynkowych kryteriów uznaniowych).

Pozostający do dyspozycji zainteresowanych miast i gmin system porozumień komunalnych może napotkać na przeszkody formalne, ponieważ nie jest zadaniem własnym gmin organizowanie i finansowanie takich przewozów. Tylko usługi kolejowe prawo powierza samorządowi województwa, pozostałe formy transportu są pozostawione bez organizatora.

### **Ø Niskie standardy sieci drogowej**

Rzeszów stanowi ważny punkt na mapie dróg samochodowych Polski. Przez miasto ulicami układu podstawowego przebiegają drogi krajowe nr 4, 9, 19 (oraz drogi wojewódzkie i powiatowe). Ranga miasta, jak i lokalizacja na skrzyżowaniu szlaków drogowych, skutkuje stosunkowo dużym udziałem pojazdów ciężkich w strukturze ruchu. Jednak wiele z odcinków arterii krajowych przebiegających przez miasto nie spełnia właściwych dla tej kategorii dróg

parametrów technicznych. Niskie standardy sieci drogowej mają swoje odzwierciedlenie w stanie bezpieczeństwa na ulicach Rzeszowa i negatywnym oddziaływaniu na otoczenie (emisja hałasu i zanieczyszczenie powietrza).

Podstawową wadą istniejącego układu drogowego jest brak odpowiedniej liczby przepraw mostowych i przejść dwupoziomowych na przecięciach dróg z liniami kolejowymi, brak dopełnienia układu obwodnicowego po stronie wschodniej.

Na wyżej wymienione problemy nakłada się wysoki wskaźnik motoryzacji, który wpływa dodatkowo na przeciążenie układu drogowego.

### **Ø Malejący udział kolei w transporcie publicznym**

Rzeszowski węzeł kolejowy tworzy magistralna linia kolejowa Wrocław - Przemysł z lokalnym odgałęzieniem w kierunku Jasła. Zmieniające się warunki gospodarcze a także bardzo zła sytuacja operacyjna spółek kolejowych sprawiają, że udział kolei w przewozach, zarówno pasażerskich jak i towarowych maleje. Tę sytuację mogłaby poprawić modernizacja infrastruktury kolejowej oraz zintegrowanie kolei z miejskim i regionalnym systemami transportowymi.

### **Ø Brak sprecyzowanej polityki transportowej, uwzględniającej potrzeby transportu publicznego**

Rzeszów nie posiada dokumentu określającego politykę transportową miasta. Pewne elementy polityki transportowej zostały zapisane w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, mają one jednak charakter uregulowań częściowych, właściwych dla tego dokumentu. Taka sytuacja może powodować niespójność działań podejmowanych w zakresie transportu na terenie Miasta.

## **2.9 Gospodarka**

### **2.9.1 Główni pracodawcy – struktura i trendy**

Rzeszów jest największym ośrodkiem gospodarczym w regionie południowo-wschodniej Polski. Dogodne położenie, bliskość południowej i wschodniej granicy, czyni z miasta ważne centrum komunikacyjne. Duży wpływ na rozwój miasta będzie miała planowana, w najbliższej przyszłości rozbudowa sieci komunikacyjnej. Nowa, ekspresowa droga nr 9: Radom - Rzeszów - Barwinek - Bukareszt, stanowić będzie najkrótsze połączenie krajów południowo-wschodniej Europy z krajami skandynawskimi. Autostrada A - 4, która przebiegać ma na północ od Rzeszowa, zapewni połączenie sieci drogowej Europy Zachodniej z Ukrainą, Rosją oraz Bałkanami. Autostrada przebiegać będzie w sąsiedztwie odpowiadającego standardom międzynarodowym lotniska, co sprzyjać powinno także rozwojowi transportu lotniczego.

Zapoczątkowany w okresie II Rzeczypospolitej proces uprzemysłowienia miasta w okresie powojennym uległ zintensyfikowaniu. Obecnie najbardziej znaczącą firmą rzeszowskiego przemysłu jest „WSK-PZL Rzeszów” S.A., która ma również istotny udział w rozwoju miasta i jest jednym z największych producentów polskiego przemysłu lotniczego. Powstała w latach 1937–38 jako Państwowe Zakłady Lotnicze produkuje silniki i przekładnie

do napędów lotniczych (do samolotów i śmigłowców) oraz asortyment turbosprężarek, zwłaszcza dla przemysłu okrętowego.

Wysoką renomę posiada spółka „Zelmer S.A.” produkująca wyroby elektromechaniczne sprzętu gospodarstwa domowego, będąc uznanym eksporterem. Dużą grupę stanowią zakłady przetwórstwa rolno-spożywczego:

- § Firma „Alima-Gerber” S.A. to pierwsze w Rzeszowie duże przedsiębiorstwo sprywatyzowane w trybie sprzedaży zagranicznemu inwestorowi produkujące szeroki asortyment artykułów spożywczych i odżywek dla dzieci na rynek krajowy i światowy,
- § Przedsiębiorstwo Produkcji Lodów „KORAL”,
- § Przedsiębiorstwo Przemysłu Zbożowo-Młynarskiego PZZ S.A. z wytwórnią makaronów,
- § COMP Rzeszów S.A., dostawca systemów informatycznych.

W przemyśle farmaceutycznym wiodąca jest firma ICN Polfa SA, oddział międzynarodowego koncernu farmaceutycznego *Valeant Pharmaceuticals*.

W strukturze podmiotów funkcjonujących w mieście widać wyraźnie szybsze tempo wzrostu jednostek działających w usługach. W 2003 r. było 2,7 tys. sklepów. Wyraźne ożywienie wniosły do miasta hipermarkety powstałe w centrum i przy obwodnicy południowej (Leclerc, Tesco), przyciągające „na zakupy” również mieszkańców spoza Rzeszowa. Obok coraz bogatszej sieci usług dla ludności i rolnictwa powstały liczne firmy komputerowe prowadzące, oprócz sprzedaży sprzętu i oprogramowania, własne oprogramowanie użytkowe i instalację sieci.

Miasto posiada centrum targowe, w którym organizowane są imprezy wystawiennicze, przyciągające do miasta handlowców z innych rejonów Polski oraz z zagranicy (Ukrainy, Słowacji, Węgier i Włoch). W centrum targowym odbywa się również prezentacja potencjału gospodarczego firm z terenu Rzeszowa i regionu.

Według stanu na koniec grudnia 2003 r. liczba pracujących (bez rolnictwa indywidualnego i zakładów osób fizycznych zatrudniających do 9 osób) wyniosła 67 246 osób. Liczba pracujących ogółem zmniejsza się, od 2000 roku spadła o 3 334 osoby tj. o 4,7%. Zmniejsza się jednak dynamika spadku (za 2003/2002 99,1%.) Spadek liczby pracujących dotyczy sektora publicznego. Liczba pracujących w sektorze prywatnym sukcesywnie rośnie. Kształtowanie się liczby pracujących według sektorów własności w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 przedstawia tabela poniżej.

**Tabela 1. Liczba pracujących według sektorów własności w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 ( w tys. osób)**

	2000	2001	2002	2003
<b>Pracujący ogółem</b>	70 580	69 720	67 873	67 246
sektor publiczny	37 254	36 223	32 298	31 389
sektor prywatny	33 326	33 497	35 575	35 857

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Obserwowany wzrost znaczenia sektora prywatnego na rzeszowskim rynku pracy przejawia się w zatrudnieniu - 53,3% ogółu pracujących, gdy jeszcze w 2000 r. w sektorze tym pracowało 47,2% ogółu pracujących.

Główni pracodawcy Rzeszowa, to obecnie firmy sektora usług rynkowych, w których w 2003 r. pracowało 24 209 osób i zakłady przetwórstwa przemysłowego, zatrudniające 22 247 osób.

Wzrost liczby pracujących w sektorze usług, a w szczególności usług rynkowych jest zjawiskiem pozytywnym, zgodnym z tendencjami europejskimi i światowymi, świadczącym o rozwoju i unowocześnianiu się gospodarki Rzeszowa. Odpowiadające mu zwiększenie się udziału tej sfery działalności w generowaniu produktu krajowego brutto (PKB) jest również trwałą tendencją przekształceń w strukturze gospodarczej Rzeszowa.

Kształtowanie się liczby pracujących w sektorze przedsiębiorstw według grup sekcji PKD w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 przedstawia tabela poniżej.

**Tabela 2. Liczba pracujących w sektorze przedsiębiorstw w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 ( w tys. osób)**

	2000	2001	2002	2003
<b>Pracujący ogółem</b>	70 580	69 720	67 873	67 246
sektor rolniczy	107	49	72	51
sektor przemysłowy	26 354	25 120	23 551	22 427
sektor usługowy - usługi rynkowe	23 966	24 107	23 301	24 209
sektor usługowy - usługi nierynkowe	20 153	20 444	20 949	20 559

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Zmiany w strukturze liczby pracujących (odsetek) w sektorze przedsiębiorstw według sektorów własności i grup sekcji PKD w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 przedstawia tabela poniżej.

**Tabela 3. Udziały pracujących w sektorze przedsiębiorstw według sektorów własności w Rzeszowie w latach 2000 – 2003 ( w % )**

<b>Pracujący ogółem</b>	2000 r.	2003 r.
sektor publiczny	52,8%	46,7%
sektor prywatny	47,2%	53,3%
sektor rolniczy	0,2%	0,1%
sektor przemysłowy	37,3%	33,4%
sektor usługowy - usługi rynkowe	34,0%	36,0%
sektor usługowy - usługi nierynkowe	28,6%	30,6%

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

## **2.9.2 Struktura podstawowych branż gospodarki znajdujących się na terenie miasta powiązanych z rozwojem transportu publicznego – trendy**

Rozwój transportu w mieście i regionie ma wpływ na poziom inwestycji w mieście i jest jednym z czynników decydujących o przyciąganiu kapitału inwestycyjnego. Rzeszów jest obecnie krajowym ośrodkiem rozwoju przemysłu elektromaszynowego, rolno-spożywczego i farmaceutycznego oraz ośrodkiem centrów i instytucji około biznesowych o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Miasto posiada centrum targowe, w którym organizowane są imprezy wystawiennicze, przyciągające do miasta handlowców z innych

rejonów Polski oraz z zagranicy. Ponadto tworzony jest [Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny](#).

W latach 2000 – 2003 dynamicznie rozwijały się firmy budowlane, których ilość wzrosła o 40% i firmy działające w sferze ochrony zdrowia i pomocy społecznej – wzrost o prawie 38%. Najwięcej, bo aż o 600, przybyło firm działających w sekcjach: administracja publiczna i obrona narodowa oraz obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenie zdrowotne. Również znacznie zwiększyła się ilość firm działających w sekcjach:

- § obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej – o 137,
- § ochrona zdrowia i pomoc społeczna – o 132,
- § działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała – o 162,
- § gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników – o 159.

Jednie w sekcji edukacja ilość działających firm zmniejszyła się - o 7 (o 8,9%).

Rozwój podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2000 – 2003 według sekcji PKD przedstawia tabela poniżej.

**Tabela 4. Rozwój podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2000 – 2003 według sekcji PKD**

Sekcje PKD	2000	2001	2002	2003	2003/2000
Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	31	32	34	36	116,13%
Rybacktwo	1	4	4	5	500,00%
Górnictwo	8	8	8	8	100,00%
Przetwórstwo przemysłowe	1537	1537	1555	1540	100,20%
Budownictwo	10	12	14	14	140,00%
Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego	1393	1429	1453	1447	103,88%
Hotele i restauracje	6310	6341	6382	6361	100,81%
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	399	418	442	468	117,29%
Pośrednictwo finansowe	1120	1149	1152	1144	102,14%
Obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej	637	675	726	774	121,51%
Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenie zdrowotne	3464	3662	3954	4064	117,32%
Edukacja	71	73	66	64	90,14%
Ochrona zdrowia i pomoc społeczna	348	356	415	480	137,93%
Działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała	874	965	1043	1036	118,54%
Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników	1264	1313	1367	1423	112,58%

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Struktura branżowa podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2000 – 2003 niewiele się zmieniła. Dominują podmioty sekcji hotele i restauracje (33,72% podmiotów) oraz sekcji administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenie zdrowotne (21,54 % podmiotów).

**Tabela 5. Zmiany w strukturze podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa**

Sekcje PKD	2000	2003
Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	0,18%	0,19%
Rybacktwo	0,01%	0,03%
Górnictwo	0,05%	0,04%
Przetwórstwo przemysłowe	8,80%	8,16%
Budownictwo	0,06%	0,07%
Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego	7,98%	7,67%
Hotele i restauracje	36,13%	33,72%
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	2,28%	2,48%
Pośrednictwo finansowe	6,41%	6,06%
Obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej	3,65%	4,10%
Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenie zdrowotne	19,83%	21,54%
Edukacja	0,41%	0,34%
Ochrona zdrowia i pomoc społeczna	1,99%	2,54%
Działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała	5,00%	5,49%
Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników	7,24%	7,54%

*Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005*

Transport publiczny ze swej natury nastawiony jest na obsługę masowego klienta o ustabilizowanych, codziennych potrzebach transportowych w obrębie zwartego Miasta. Ponadto jest to podstawowy środek transportu dla osób, nie mających dostępu do samochodu. Jako dziedziny życia miejskiego, szczególnie związane z transportem publicznym, należy uznać:

- Przemysł – dojazd pracowników;
- Handel, częściowo usługi - dojazd pracowników i klientów;
- Edukacja, szkolnictwo wyższe – dojazd uczniów i studentów oraz pracowników;

Obecny poziom usług transportu publicznego w Rzeszowie pozwala na zaspokojenie najważniejszych potrzeb. Niezbędna jest poprawa jakości i niezawodności, oraz na bieżąco dostosowywanie do zmieniającego się rozkładu potencjałów ruchu w związku z realizacją nowych inwestycji.

Zabudowa usługowa publiczna i komercyjna w Rzeszowie zlokalizowana jest w historycznym centrum miasta oraz w osiedlach mieszkaniowych o wysokiej intensywności, tworząc usługowe centra osiedlowe. W prawobrzeżnej części Rzeszowa, zabudowa usługowa publiczna i komercyjna na dużą skalę rozwinęła się w rejonie ulic Rejtana i Kopisto – ma ona charakter ogólnomiejski i ponadlokalny. Ponadto zabudowa usługowa komercyjna w ostatnich latach rozwija się intensywnie przy trasach wlotowych do miasta.

Zabudowa przemysłowa wraz z poprzemysłową zlokalizowana jest w kilku dzielnicach przemysłowych:

- § WSK-PZL i zabudowa w rejonie ul. Wetlińskiej,
- § w rejonie ulic Trembeckiego i Maczka,
- § w rejonie ulic Przemysłowej i Boya-Żeleńskiego,

- § w rejonie ulic Okulickiego i Przy Torze,
- § Zelmer,
- § przy ul. Siemieńskiego,
- § Conres i zabudowa przy ul. Geodetów.

Obszary zabudowy przemysłowej i usług produkcyjnych w znakomitej większości zlokalizowane są w lewobrzeżnej części Rzeszowa. Zabudowa związana z gospodarką wodno-ściekową, energetyczną i usuwania nieczystości - zlokalizowana jest w północno-wschodniej części miasta w pobliżu rzeki Wisłok.

Pod względem powierzchni Rzeszów jest najmniejszym miastem wojewódzkim w Polsce. Nawet niektóre miasta powiatowe na Podkarpaciu mają powierzchnię większą niż Rzeszów, przy znacznie mniejszej liczbie mieszkańców (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko). Wśród miast wojewódzkich większą gęstość zaludnienia mają jedynie Warszawa i Białystok. Powyższa sytuacja powoduje, że Rzeszów traci — w porównaniu z innymi dużymi ośrodkami miejskimi w kraju — na atrakcyjności inwestycyjnej. Zaledwie 15% powierzchni obecnego Rzeszowa można jeszcze zainwestować. Są to jednak tereny rozrzucone w różnych częściach miasta. Największy teren pod inwestycje przemysłowe ma zaledwie 26 ha powierzchni. Oznacza to, że możliwości rozwoju Miasta w obecnych granicach administracyjnych są w zasadzie wyczerpane. Może to osłabić gospodarkę i zwiększyć bezrobocie w mieście i okolicy. W związku z powyższym Miasto wdrożyło proces znaczącego rozszerzenia swoich granic polegającego na przyłączeniu obszarów położonych w gminach: Krasne, Boguchwała, Tyczyn, Głogów Małopolski, Świlcza. Powiększony Rzeszów będzie skuteczniej przyciągał inwestorów komercyjnych, oferując z pozyskanych terenów atrakcyjne, wielohektarowe działki pod inwestycje produkcyjne, usługowe i handlowe. Włączenie nowych terenów pozwoli także na prowadzenie racjonalnej polityki kształtowania systemu transportowego, umożliwiającego prawidłową obsługę miasta i jego otoczenia.

### **2.9.3 Ilość podmiotów gospodarczych i osób zatrudnionych w danych sektorach**

Wprowadzenie zasad gospodarki rynkowej, a zwłaszcza swobody podejmowania działalności gospodarczej oraz rynkowych instrumentów i mechanizmów regulacji, przyczyniło się do wysokiego wzrostu przedsiębiorczości. Wynikiem tego było znaczne zwiększenie liczby podmiotów gospodarczych, głównie w sektorze prywatnym. Liczba podmiotów gospodarczych ogółem stale wzrastała w ostatnich latach i wynosiła:

- w roku 2000 – 17 473
- w roku 2001 – 17 974
- w roku 2002 – 18 615
- w roku 2003 – 18 864

W rękach krajowych właścicieli prywatnych znajduje się ponad 97% podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w Rzeszowie. Dane z ostatnich lat wskazują na utrwalenie się struktury własności podmiotów gospodarczych, która ulega jedynie niewielkim zmianom.

Strukturę oraz liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON według sektorów własności działających na terenie Rzeszowa w latach 2000 – 2003 przedstawia tabela poniżej.

**Tabela 6. Jednostki zarejestrowane w systemie REGON w latach 2000 - 2003 według sektorów własności**

Sektor	2000	2001	2002	2003
Publiczny	478	485	554	537
	2,74%	2,70%	2,98%	2,85%
Prywatny	16995	17489	18061	18327
	97,26%	97,30%	97,02%	97,15%

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Mimo zwiększania się ilości podmiotów gospodarczych, wskaźnik liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, który dla Rzeszowa w 2003 roku wynosił ok. 118,6, jest jednak znacznie niższy niż w innych miastach, dla przykładu w Warszawie wynosił 140. Poniższa tabela przedstawia informacje o zmianie w liczbie podmiotów gospodarczych według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności.

**Tabela 7. Podmioty gospodarcze według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności ( tys. )**

Podmioty gospodarcze	2000	2003	2003/2000
Jednostki zarejestrowane w systemie REGON ogółem	17 473	18 864	108,0%
Jednostki zarejestrowane w systemie REGON sektor publiczny:	478	537	112,3%
jednostki budżetowe państwowe i komunalne ogółem	202	280	138,6%
przedsiębiorstwa państwowe	15	2	13,3%
spółki prawa handlowego	19	16	84,2%
gospodarstwa pomocnicze	6	8	133,3%
Jednostki zarejestrowane w systemie REGON sektor prywatny:	16 995	18 327	107,8%
osoby fizyczne	12 767	13 726	107,5%
spółki prawa handlowego	1 082	1 501	138,7%
spółki z udziałem kapitału zagranicznego	136	142	104,4%
spółdzielnie	81	77	95,1%
Fundacje	23	34	147,8%
stowarzyszenia i organizacje społeczne	317	395	124,6%

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Wśród ogólnej liczby podmiotów, aż 72,8 % stanowią osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Drugą formą organizacyjno-prawną pod względem ilości podmiotów są spółki prawa handlowego. W latach 2000 – 2003 najbardziej dynamicznie rozwijały się spółki prawa handlowego w sektorze prywatnym oraz jednostki budżetowe państwowe i komunalne. Widać odchodzenie firm publicznych od formy prawnej, jaką są spółki prawa handlowego (spadek ilości tych podmiotów w latach 2000 – 2003 o 15,8%). Drastycznie zmniejszyła się liczba przedsiębiorstw państwowych z 15 do 2.

#### **2.9.4 Miejsca poza miastem, z których dojeżdżają osoby zatrudnione w mieście oraz podmioty gospodarcze korzystające ze środków transportu – trendy.**

W Rzeszowie nie są prowadzone szczegółowe badania bilansu siły roboczej oraz ruchu uczniów i studentów do / z Miasta. Ocena ogólna jednak pozwala ustalić,



że w zasadzie bilans siły roboczej i miejsc w szkołach jest zrównoważony, co by oznaczało, że wielkość ruchu zewnętrznego relatywnie nie jest znacząca, co nie oznacza, że obsługa tego ruchu nie jest opłacalna i ważna ze społecznego punktu widzenia.

Wyjątkiem są powiązania wzdłuż magistrali kolejowej wschód – zachód – dane ze spółki Przewozy Regionalne oraz ostatnio wykonane pomiary frekwencji na linii kolejowej wykazują istnienie potoku tworzącego dogodne warunki do wykreowania sprawnej usługi typu wahadła, w szczególności w połączeniach do Łańcuta i Sędziszowa / Dębicy.

### **2.9.5 Źródła i cele ruchu ( w tym nowe dzielnice mieszkaniowe, usługi i zatrudnienie).**

Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym są funkcją obecnego zainwestowania i zmian, jakie można przewidzieć na najbliższe lata. Po analizie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, oraz korzystając z danych prognoz ruchu wykonanych przez Instytut Rozwoju Miasta w Krakowie (2000) można ocenić, iż głównymi kierunkami zwiększającego się zapotrzebowania na potoki ruchu, w tym transportem publicznym, są:

- Ø Wszystkie kierunki promieniste do / z centrum miasta, w tym przyszłe Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne w rejonie Dworca Głównego,
- Ø Północne tereny rozwojowe, w szczególności w powiązaniu z przewidywaną autostradą A 4,
- Ø Intensyfikujące się dzielnice wokół obwodnicy śródmiejskiej, w szczególności na południowo – wschodniej jej części,
- Ø Spodziewany rozwój w rejonie osiedla 1000-lecia po realizacji dopełnienia obwodnicy śródmiejskiej w jej części północno – wschodniej.

### **2.9.6 Identyfikacja problemów**

#### **Ø Bezrobocie**

Ważnym i trudnym do rozwiązania problemem społecznym jest występujące w Rzeszowie bezrobocie i związany z tym proces ubożenia części mieszkańców oraz jednoczesne rozwarstwienie ekonomiczne społeczeństwa. Dlatego niezbędne jest podejmowanie szerokiego i zróżnicowanego zakresu działań, w tym wspomagających rozwój przedsiębiorczości. Do aktywizacji rzeszowskiego rynku pracy przyczynią się inicjatywy w zakresie parków technologicznych i przemysłowych, oraz innych koncentracji wspieranych przez miasto działań gospodarczych. Do takich inicjatyw należy zapewne także Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne.

#### **Ø Niski poziom innowacyjności gospodarki**

Jedną z głównych wad gospodarki w Polsce jest relatywnie niski poziom innowacyjności i słabe powiązanie z nauką. Do przyczyn słabej efektywności wykorzystania osiągnięć nauki dla potrzeb praktyki gospodarczej można zaliczyć między innymi strukturę wielkościową firm. Największy odsetek stanowią małe przedsiębiorstwa - ponad 99% ogółu podmiotów gospodarczych. Firmy te najczęściej nie mają wystarczającego kapitału na finansowanie inwestycji innowacyjnych oraz na ponoszenie kosztów związanych z wdrażaniem nowych technologii. Odzwierciedleniem słabego powiązania gospodarki z nauką jest struktura finansowania badań. Środki na badania i rozwój pochodzą głównie z budżetu państwa –

w 2001 roku ich udział w nakładach ogółem wynosił w Polsce około 65%, podczas gdy np. w Niemczech 30% a w Austrii i Norwegii 40%.

## 2.10 Sfera społeczna

### 2.10.1 Struktura demograficzna i społeczna – trendy

Od 1951 r. roku prawie czterokrotnie wzrosła liczba mieszkańców, obecnie Rzeszów liczy ponad 160 tys. osób. Równocześnie przyrostowi ludności towarzyszył rozwój terytorialny miasta, wynosząc aktualnie 53,7 km<sup>2</sup>, z przebudową centrum, powstaniem dużych osiedli mieszkaniowych i zakładów przemysłowych. W latach 1990-2003 ludność miasta Rzeszowa zwiększyła się o ponad 5000 osób, tj. o 5,65%. Ostatnie lata charakteryzowały się spadkiem dynamiki wzrostu ludności. Roczny przyrost ludności zmniejsza się z 0,21% w 1995 r. do 0,11% w 2000 r. i w roku 2002 osiągnął saldo ujemne – 2,1%. Zmiany w liczbie ludności Miasta w latach 2000 – 2003 obrazuje także tabela.

**Tabela 8. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa w latach 2000 – 2003 (stan na 31 XII)**

Stan ludności	2000	2001	2002	2003	2003/2000
wg stałego miejsca zameldowania ogółem	155 592	155 483	153 623	153 260	98,50%
Mężczyźni	73 648	73 593	73 020	72 834	98,89%
Kobiety	81 944	81 890	80 603	80 426	98,15%
wg faktycznego miejsca zamieszkania	162 501	162 153	159 791	159 088	97,90%

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Zgodnie z danymi na 31.12.2003 r. liczba mieszkańców według stałego miejsca zamieszkania wynosiła 153 260 osób, z czego 72 834 mężczyzn i 80 426 kobiet. Jednocześnie liczba ludności według faktycznego zamieszkania była wyższa i wynosiła 159 088 osób. Mieszkańcy Rzeszowa stanowią zatem ok. 7,6 % całości ludności województwa podkarpackiego (2 mln 97 tys. mieszkańców).<sup>2</sup>

Prawie 20% ludności zamieszkuje rejon stanowiący dzielnicę śródmiejską posiadającą starą i nową zabudowę mieszkalną z licznymi usługami. Drugi rejon, tj. dzielnice domów jednorodzinnych, jest zamieszkały przez około 17% ludności. Pozostałych 63% mieszkańców zamieszkuje rejony o wysokiej intensywności zabudowy, tj. osiedla mieszkaniowe wielorodzinne powstałe na przestrzeni ostatnich 40 lat.

Struktura ludności według płci charakteryzuje się wysokim współczynnikiem feminizacji, na 100 mężczyzn przypada 110 kobiet, gdy w województwie podkarpackim wskaźnik ten jest niższy i wynosi 104 kobiety.

<sup>2</sup> Według liczby ludności faktycznie zamieszkałej.

**Tabela 9. Powierzchnia i ludność miasta Rzeszowa w latach 1990-2003**

Lata	Pow. w km <sup>2</sup>	Ludność					Kobiety na 100 mężczyzn	
		Ogółem	mężczyźni		kobiety			
			osób	%	osób	%		
1990	53,7	153 809	72 809	47,57	80 232	52,43	2850	110,0
1994	53,7	159 943	75 580	47,25	84 363	52,75	2978	112,0
1995	53,7	160 271	75 589	47,16	84 682	52,84	2985	112,0
1999	53,7	162 323	76 419	47,08	85 904	52,92	3023	112,4
2000	53,7	162 501	76 400	47,02	86 101	52,98	3026	113,0
2002	53,7	160 400	75 800	47,15	84 600	52,85	2987	113,0
2003	53,7	159 088	75 160	47,64	83 928	52,75	2963	112,6

Źródło: Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Rzeszowa na lata 2004-2006, Rzeszów 2004r.

Stosunkowo wysoka jak na warunki polskie jest gęstość zaludnienia wynosząca 2963 osób na 1 km<sup>2</sup> (w Warszawie 3258 osób, w Białymstoku 3181 osób, w Łodzi 2694 osoby). Przy wzroście w latach 1990-2003 ogólnej liczby ludności nastąpił spadek populacji w wieku przedprodukcyjnym i wzrost w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym.

**Tabela 10. Struktura ekonomiczna ludności w Rzeszowie w latach 1990-2003**

Lata	Wiek przedprodukcyjny		Wiek produkcyjny		Wiek poprodukcyjny		Wskaźnik obciążenia
	osób	%	osób	%	osób	%	
1990	47 197	30,8	91 735	60,0	14 109	9,2	66,83
1995	44 484	27,7	98 306	61,3	17 481	10,9	63,00
1999	38 905	23,9	103 320	63,6	20 098	12,4	57,11
2000	37 206	22,9	104 554	64,3	20 741	12,8	55,42
2002	34 200	21,2	105 000	65,5	21 200	12,3	54,10
2003	31 369	19,7	105 933	66,5	21 786	13,7	50,17

Źródło: Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Rzeszowa na lata 2004-2006, Rzeszów 2004r.

W latach 1995-2003 populacja w wieku produkcyjnym wzrosła o 5%, natomiast populacja w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o 8,0%.

Wskaźnik obciążenia demograficznego (liczba osób w wieku nieprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku produkcyjnym) w analizowanym okresie obniżył się z 66,83% do 50,17%. W miastach wojewódzkich wskaźnik ten kształtuje się następująco: Warszawa – 58,5; Poznań – 55,5; Zielona Góra – 52,5; Opole – 51,0. Bezpośrednią przyczyną wolnego tempa rozwoju ludności Rzeszowa w latach 90 był spadek przyrostu naturalnego.

W Rzeszowie w 2002 r. przyrost naturalny na 1000 ludności wyniósł 1‰ i ma tendencję malejącą. Od 1999 r. notuje się w Rzeszowie ujemne saldo migracji. Ujemne saldo migracji zaznacza się jednak w wielu miastach kraju. W latach 2000 – 2003 powiększał się odpływ ludności z miasta, który w 2000 roku wyniósł 1708 osób, a w 2003 roku wzrósł do 2325 osób. Odpływ ludności nie jest bilansowany zwiększającym się jej napływem, skutkiem czego pogłębia się ujemne saldo migracji. Drugą z głównych przyczyn zmniejszania się ludności Rzeszowa jest zmniejszenie przyrostu naturalnego, który zmniejszał się i w latach 2000 – 2002 wyniósł:

- w 2000 roku – 299 osób,
- w 2001 roku – 224 osób,

- w 2002 roku – 146 osób,  
by w 2003 roku nieco wzrosnąć do poziomu 176.

Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa według grup wiekowych w latach 2000 – 2003 przedstawia tabela poniżej.

**Tabela 11. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa według grup wiekowych w latach 2000 – 2003**

Ludność wg faktycznego miejsca	2000	2001	2002	2003	2003/2000
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	37 206	35 224	33 077	31 369	84,31%
Ludność w wieku produkcyjnym	104 554	105 840	105 306	105 933	101,32%
Ludność w wieku poprodukcyjnym	20 741	21 089	21 408	21 786	105,04%

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Poniższa tabela przedstawia demograficzną sytuację miasta na tle województwa oraz Polski w 2002 r. Z danych w niej zawartych wynika, iż Rzeszów wciąż charakteryzuje ponadprzeciętny odsetek ludności w wieku produkcyjnym.<sup>3</sup> Osoby w wieku produkcyjnym stanowią 66,6% rzeszowian (w województwie podkarpackim – 60,7%). Na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadają zatem zaledwie 53 osoby w wieku nieprodukcyjnym, podczas gdy zarówno dla województwa, jak i dla Polski, proporcja ta jest daleko mniej korzystna. Większość rzeszowian w wieku nieprodukcyjnym stanowią kobiety; na 100 w wieku produkcyjnym przypadało 58 w wieku nieprodukcyjnym. Wśród mężczyzn na 100 mężczyzn w wieku produkcyjnym przypadało 48 w wieku nieprodukcyjnym. Jednakże niski odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym (niższy o 5% od średniej wojewódzkiej) oraz prognoza ludności wskazują, iż w Rzeszowie sukcesywnie wzrastał będzie odsetek mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Już obecnie można stwierdzić, że populacja Rzeszowa starzeje się, gdyż spada liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym – w latach 2000 – 2003 spadek o 15,7%, przy wzroście liczby ludności w wieku produkcyjnym – wzrost o 1,32% i wzroście liczby ludności w wieku poprodukcyjnym – wzrost o 5,4%.

**Tabela 12. Ludność według płci i ekonomicznych grup wieku**

Jednostka	Ludność							liczba osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	na km <sup>2</sup>
	ogółem	mężczyźni	kobiety	w wieku					
				przedprod.	prod.	poprod.			
	w tysiącach			w % ludności ogółem					
<b>Polska</b>	38230,3	18516,4	19713,6	23	62	15	62	122	
<b>Województwo Podkarpackie</b>	2103,8	1029,5	1074,3	26	59	15	69	117	
<b>Miasto Rzeszów</b>	160,4	75,8	84,6	21	65	13	53	2969	

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

<sup>3</sup> Wiek nieprodukcyjny – ludność w wieku przedprodukcyjnym oraz w wieku poprodukcyjnym Wiek przedprodukcyjny – wiek 0-17 lat; wiek produkcyjny – mężczyźni w wieku 18-64 lata, kobiety w wieku 18-59 lat; wiek poprodukcyjny – mężczyźni w wieku 65 lat i więcej oraz kobiety w wieku 60 lat i więcej.

Wyzwaniem dla władz Miasta stanie się zatem nie tylko zapobieganie odpływowi młodych ludzi w inne rejony, ale również przyciąganie nowych, napływowych mieszkańców do Miasta. Nie zmienia to ocen szans, jakich dokonał GUS w swojej prognozie, zacytowanej dalej.

Pod względem długości zamieszkiwania w mieście, dane Narodowego Spisu Powszechnego z maja 2002 r. wskazują, iż:

- § od urodzenia zamieszkuje Rzeszów 50,5% mieszkańców,
- § ludność przybyła stanowi blisko 47% dzisiejszych rzeszowian, w tym znacząca część spośród nich zamieszkała w Mieście przed 1988 (71,1% naturalizowanych mieszkańców).

Statystyki te wykazują zbieżność z danymi dla województwa podkarpackiego.

Najnowsze dane o liczbie i wieku mieszkańców w poszczególnych osiedlach Miasta zawiera poniższa tabela.

**Tabela 13. Mieszkańcy osiedli w podziale na grupy wiekowe i płeć**

Osiedla	Grupy wiekowe i płeć mieszkańców					Razem
	0-18	K 19-60	M 19-65	K>60	M>65	
Śródmieście Płn.	1232,00	1596	1550	650	278	5306,00
Śródmieście Płd.	858,00	1160	1120	596	291	4025,00
Pułaskiego	989,00	1657	1536	907	427	5516,00
Grota-Roweckiego	1620,00	2445	2490	1539	727	8821,00
Piastów	982,00	1463	1392	1001	512	5350,00
Dąbrowskiego	974,00	1365	1408	999	498	5244,00
Staroniwa	582,00	613	613	165	81	2054,00
Kmity	1356,00	2858	2772	728	328	8042,00
Andersa	2505,00	4214	4089	1325	626	12759,00
Staromieście	702,00	774	789	308	159	2732,00
1000-Lecia	1964,00	2961	2854	1526	679	9984,00
Pobitno	1175,00	1309	1125	282	112	4003,00
Mieszka I	2191,00	3047	2946	622	347	9153,00
Nowe Miasto	3403,00	6587	5985	718	323	17016,00
Wilkowyja	930,00	1150	1167	239	136	3622,00
Słocina	327,00	443	393	213	92	1468,00
Zalesie	1221,00	1777	1854	364	199	5415,00
Przybyszówka	585,00	661	685	206	109	2246,00
Baranówka	2434,00	4294	4107	376	164	11375,00
Króla Augusta	1036,00	1957	1834	603	293	5723,00
Paderewskiego	896,00	1712	1637	252	137	4634,00
Drabinianka	2083,00	2185	2174	297	168	6907,00
Krakowska Płd.	2124,00	3231	2967	260	132	8714,00
Kotuli	433,00	516	421	28	18	1416,00
<b>Razem</b>	<b>32602,00</b>	<b>49975</b>	<b>47908</b>	<b>14204</b>	<b>6836</b>	<b>151525,00</b>

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Największym odsetkiem osób w wieku poniżej 18 lat charakteryzują się mieszkańcy osiedli: Kotuli, Drabinianka i Pobitno. Największy procent osób w wieku poprodukcyjnym charakteryzuje populacje osiedli: Dąbrowskiego, Piastów i Grota-Roweckiego. Ludność w wieku produkcyjnym stanowi od 35% do 42% liczby mieszkańców osiedli (najmniej na osiedlach: Piastów i Dąbrowskiego, najwięcej na osiedlach: Nowe Miasto, Baranówka, Paderewskiego, Krakowska Południe). Największy odsetek ogólnej liczby mieszkańców

zamieszkuje osiedla Nowe Miasto (11,23% mieszkańców miasta), Andersa (8,42%) i Baranówka (7,51%).

Wciąż korzystniejszej, niż średnia krajowa i wojewódzka, strukturze wiekowej mieszkańców, towarzyszy wyjątkowo wysoki w skali województwa i kraju odsetek osób z wykształceniem wyższym, które posiada ponad 20 % populacji miasta powyżej 13 roku życia. Przy tym 52% mieszkańców z wyższym wykształceniem to kobiety. Większy w porównaniu z mężczyznami jest również procent kobiet wśród posiadających wykształcenie policealne lub średnie (ok. 57% ogółu). Przy czym ten poziom wykształcenia posiada 43,8 % populacji Miasta. 12,8 % rzeszowian legitymuje się wykształceniem zasadniczym zawodowym, z czego większość stanowią mężczyźni (blisko 61%), jednocześnie jedynie podstawowe wykształcenie posiada 17,4% mieszkańców, z czego kobiet stanowią ok. 76%. Osoby z wykształceniem podstawowym nieukończonym, bez wykształcenia szkolnego lub też o nieustalonym poziomie ma 5,2% rzeszowian (większość to kobiety).

Porównanie wskaźników wykształcenia ludności Polski, województwa i Miasta przedstawiono w poniższej tabeli.

Należy zaznaczyć istotne różnice w poziomie wykształcenia rzeszowian w porównaniu z populacją województwa i całej Polski, 2/3 mieszkańców Miasta legitymuje się co najmniej średnim wykształceniem, gdy w województwie jedynie 39,2%, a w kraju 41,4%.

**Tabela 14. Ludność w wieku 13 lat i więcej według poziomu wykształcenia**

Jednostka	Ogółem	Poziom wykształcenia					
		wyższe	policealne i średnie	zasadnicze zawodowe	podstawowe ukończone	nieukończone podst. i bez wykształcenia szkolnego	nieustalony
w tysiącach							
Polska	32435,4	3203,6	10208,3	7539,8	9651,9	1180,0	651,8
%	100	9,9	31,5	23,2	29,8	3,6	2,0
Podkarpackie	1740,4	147,2	533,4	413,5	556,7	68,7	21,0
%	100	8,5	30,7	23,8	32	3,9	1,2
<b>Rzeszów</b>	139,2	<b>29,0</b>	<b>61,0</b>	<b>17,8</b>	<b>24,3</b>	<b>2,3</b>	<b>4,8</b>
%	100	<b>20,8</b>	<b>43,8</b>	<b>12,8</b>	<b>17,4</b>	<b>1,8</b>	<b>3,4</b>

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Struktura wiekowa ludności oraz poziom wykształcenia mieszkańców wskazują na duży potencjał tej populacji i stanowić mogą jedną z lokomotyw rozwoju miasta.

## 2.10.2 Bezrobocie

Poziom bezrobocia jest w Rzeszowie relatywnie niski w porównaniu z regionem i średnią krajową. Na koniec 2003 roku według danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy wskaźnik bezrobocia wyniósł w Rzeszowie 9,5 %, podczas gdy w sąsiednich powiatach wahał się od 19% (powiat rzeszowski) do 23%. Średnia dla województwa w tym czasie wyniosła 18,3%, zaś krajowa 20,0%. Udział osób, pozostających bez pracy ponad 2 lata wynosi wśród bezrobotnych 38,7%

### 2.10.3 Prognoza demograficzna

Wszystkie prognozy demograficzne dla Polski przewidują spadek liczby ludności kraju w najbliższym czasie. Tendencja ta zauważalna jest także w przypadku miasta Rzeszów. Prognozuje się dalszy spadek liczby ludności, do roku 2030 o ok. 25 tys. osób.

**Tabela 15. Prognoza liczby ludności Rzeszowa do 2030 (w tys. osób)**

Wyszczególnienie	2004-dane rzeczywiste	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Ludność ogółem	160 165	159 965	157 545	153 861	148 767	142 190	134 369
Mężczyźni	75 471	75 314	74 049	72 218	69 808	66 755	63 088
Kobiety	84 694	84 651	83 496	81 643	78 959	75 435	71 281

Źródło: [http://www.stat.gov.pl/dane\\_spol-gosp/ludnosc/prognoza\\_ludnosc/zbiorcze/4\\_powiaty.xls](http://www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/ludnosc/prognoza_ludnosc/zbiorcze/4_powiaty.xls)

Dane z prognozy ludności do 2030 r. w Rzeszowie w porównaniu z miastami wojewódzkimi podobnej wielkości oraz prognozą dla województwa i Polski, zawiera tabela poniżej.

**Tabela 16. Porównanie prognozy ludności do 2030 r. Rzeszowa z miastami wojewódzkimi podobnej wielkości ( w tys. osób )**

Miasta	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Olsztyn	175,4	176,2	174,9	171,5	165,6	157,8
Opole	128,2	124,2	118,9	112,5	105,3	97,5
Rzeszów	160,0	157,5	153,9	148,8	142,2	134,4
Polska	38123,3	37899,2	37625,9	37228,8	36598,0	35693,0
Podkarpackie	2096,5	2097,7	2099,6	2095,9	2079,1	2044,7

Źródło: „Program rewitalizacji obszarów miejskich w Rzeszowie (uzupełnienie i aktualizacja)”, projekt, Kraków, czerwiec 2005

Autorzy niniejszego opracowania, jako podstawę do dalszych prac przyjęli prognozę Głównego Urzędu Statystycznego

### 2.10.4 Docelowe grupy użytkowników wymagające wsparcia w ramach planu

ZPRTP zakłada dokonania analiz dotyczących zintegrowania wszystkich istniejących na terenie Rzeszowa środków transportu ( drogowego indywidualnego, transportu publicznego miejskiego i zewnętrznego, w tym – kolejowego oraz lotniczego), stworzenia systemu zintegrowanych węzłów komunikacyjnych. Zasadą jest dążenie do realizacji zasady przesiadek „drzwi w drzwi”, dostępności dla osób niepełnosprawnych, poszerzania informacji i promocji.

Z uwagi na fakt, iż pasażerski transport aglomeracyjny ma charakter służby publicznej, dokonane analizy powinny uwzględniać potrzeby wszystkich osób korzystających ze środków lokalnego i regionalnego transportu publicznego.

Szczególną uwagę poświęca się kwestii zwiększenia dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i likwidacji barier architektonicznych pod ich kątem.

Kolejną grupą docelową wymagającą wsparcia w ramach planu stanowią piesi i ich bezpieczeństwo.

Istotne jest stwierdzenie, iż mimo dość wysokiego poziomu motoryzacji indywidualnej<sup>4</sup> ta część gospodarstw domowych, które nie dysponują samochodami jest szacowana na ponad 45% i mieszkańcy z tych gospodarstw stanowią oczywistą grupę docelową, lecz także są nią i te, których mieszkańcy nie używają samochodu w podróżach codziennych z powodów ekonomicznych lub trudności w używaniu samochodu (organizacja ruchu, parkowanie). Te grupę można ocenić na dalszych 15 – 20% gospodarstw. Ponadto w gospodarstwach „zmotoryzowanych”, których jest jeden samochód (85%) stopień dostępu do tego samochodu jest ograniczony, w szczególności dla młodzieży.

### **2.10.5 Kwestie bezpieczeństwa pasażerów**

Bezpieczeństwo pasażerów jest odnoszone do dwóch czynników:

- Bezpieczeństwa ruchu pojazdów,
- Bezpieczeństwa osobistego (zagrożonego przestępczością).

Transport publiczny jest predestynowany do zapewnienia obu rodzajów bezpieczeństwa jako funkcji publicznej organizatora transportu, w powiązaniu ze służbami odpowiedzialnymi za stan bezpieczeństwa (Policja, Straż Miejska).

Organizacja transportu publicznego pozwala wzmocnić instrumenty zapewnienia bezpieczeństwa poprzez:

- Informacje *on-line* dla pasażerów, w powiązaniu z systemem monitoringu wizyjnego,
- Informacji wewnętrznej przewoźnika (łącność dyspozytora z prowadzącymi pojazdy i służbami ruchu na sieci).

### **2.10.6 Identyfikacja problemów**

Duże znaczenie, jakie dla społeczności lokalnej i przybyszów ma transport publiczny (około połowy osób poruszających się po systemie transportu miasta korzysta z tej formy transportu) każe uznać sferę społeczną transportu publicznego za szczególnie ważną.

---

<sup>4</sup> liczba samochodów osobowych jest dość trudna do określenia, ponieważ brak precyzyjnych danych z Urzędu Miasta, a ponadto badania OBR wykazało znacznie niższą liczbę – zagadnienie to omówiono w rozdz.4.3., przypis 8)



Jako kluczowe problemy do rozwiązania w Rzeszowie należy uznać:

- Zapewnienie powszechnego dostępu do transportu publicznego tym grupom, które nie dysponują samochodami, a także osobom z grup wykluczenia i niepełnosprawnym, oraz młodzieży,
- Zapewnienie samej usługi na wystarczająco wysokim poziomie jakości i bezpieczeństwa, aby frekwencja pasażerów pozwalała na wystarczającą ofertę przewozową (liczba pasażerów i wnoszone przez nich opłaty pozwalają na utrzymanie powszechności usługi – zanik pasażerów powoduje stopniową marginalizację i zanik usług).

### **3. Zasięg terytorialny programu i uzasadnienie**

W ramach Poddziałania 1.1.2. ZPORR „Infrastruktura transportu publicznego” wspierane będą projekty dotyczące: budowy, rozbudowy i/lub odnowienia systemów transportu publicznego miast liczących w granicach administracyjnych powyżej 50 000 mieszkańców<sup>5</sup> wraz z obszarami funkcjonalnie z nimi powiązanymi.

Rozwój infrastruktury realizowany w ramach Priorytetu 1 „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów” przyczyniać się powinien przede wszystkim m.in do:

1. zdynamizowania rozwoju krajowych i regionalnych ośrodków wzrostu,
2. zwiększenia atrakcyjności lokalizacji działalności gospodarczej, w tym bezpośrednich inwestycji zagranicznych,
3. zwiększenia atrakcyjności województwa jako miejsca pracy i zamieszkania,
4. wzmocnienia powiązań krajowych i regionalnych ośrodków wzrostu z obszarami biedniejszymi,
5. rozbudowy, modernizacji oraz zwiększenia bezpieczeństwa infrastruktury drogowej zwiększającej dostępność komunikacyjną regionu, jej powiązania z krajowym i międzynarodowym układem transportu oraz wzmocniającej powiązania pomiędzy regionalnymi ośrodkami wzrostu a ich zapleczem,
6. poprawy jakości oraz bezpieczeństwa ruchu miejskich systemów komunikacyjnych, w tym dróg i publicznej komunikacji miejskiej.

ZPRTP dla Rzeszowa obejmuje obszar miasta z uwzględnieniem kierunków wylotowych i najbliższych terenów rozwojowych, także w ramach prowadzonego poszerzenia granic miasta. Wszelkie analizy i badania przeprowadzone w planie odnoszą się do obszaru objętego siecią komunikacji miejskiej.

---

<sup>5</sup> Według : „Rocznika statystycznego Głównego Urzędu Statystycznego”, zawierających dane za rok 2002.

## **4. Charakterystyka rynku usług transportu publicznego – źródła i cele ruchu**

### **4.1 Badania ruchu**

W Rzeszowie wykonywane są systematyczne pomiary ruchu drogowego oraz napełnień w transporcie publicznym.

W ramach prac na ZPRTP w maju 2005 roku wykonano sondażowe badanie ruchliwości mieszkańców<sup>6</sup> z wyróżnieniem podziału na środki podróżowania i grupy motywacyjne podróży a także opinii społecznej co do zakresu i standardów transportu publicznego i parkowania. Badanie oparte było na ankietowaniu losowej próby gospodarstw domowych na małej próbie (tzw. „Badanie 500” od liczby wywiadów).

Te badania ruchu pozwoliły na oszacowaniu wielkości i struktury popytu na przewozy w transporcie publicznym, a na tej podstawie prognozy tego popytu oraz wynikającej z niego analizy sytuacji bieżącej oraz nakreśleniu strategii rozwojowych i ich oceny od strony funkcjonalnej i ekonomicznej.

### **4.2 Ruchliwość mieszkańców Rzeszowa**

Porównanie ruchliwości mieszkańców największych miast w Polsce przedstawia poniższe zestawienie.

Z badania OBR wynikałoby, że mieszkańcy Rzeszowa charakteryzują się niższą od innych miast ruchliwością (o około 20 – 30%), co można uznać w tym wypadku za typowe ze względu na to, iż porównywane miasta są znacznie większe (jednak podobną do porównywalnej wielkością Częstochowy). Ponieważ jednak na podstawie innych przesłanek można założyć, iż badanie OBR dało wynik zaniżony przyjęto ruchliwość na poziomie innych miast.

### **4.3 Wyniki badań ruchu mieszkańców Rzeszowa**

Na podstawie ankiet OBR można oszacować wielkość ruchu w poszczególnych rodzajach w podziale na grupy motywacji ruchu oraz środki podróżowania. W poniższych tabelach pokazano strukturę zachowań mieszkańców Rzeszowa .

---

<sup>6</sup> Badanie wykonał w dniach 14 -17 czerwca Ośrodek Badania Rynku przy Wyższej Szkole Społeczno-Gospodarczej w Tyczynie na zlecenie Urzędu Miasta Rzeszowa; dalej – Badanie OBR

**Tabela 17: Ruchliwość mieszkańców Rzeszowa na tle niektórych miast polskich**

Miasto	Rok badania	Wskaźnik średniej ruchliwości mieszkańców	
		Ogółem	Niepieszej
Poznań	1987	1,83	1,28
Łódź	1995	2,13	1,55
Kraków	1994	1,87	1,31
Katowice	1998	2,05	1,28
Warszawa	1998	2,26	1,82
Poznań	2000	2,44	1,99
Poznań z powiatem ziemskim	2000	2,22	1,82
Częstochowa	2000	1,51	1,23
Częstochowa ze strefą podmiejską	2000	1,47	1,19
Gdańsk	2002	1,81	1,55
Kraków	2003	2,08	1,56
Bydgoszcz	2005	1,80	1,21
<b>Rzeszów</b>	<b>2005</b>	<b>(1,50) 1,80<sup>7</sup></b>	<b>1,12</b>

Źródło: dane Konsultanta na podstawie niepublikowanych wyników badań

**Tabela 18: Podstawowe dane o mieście i ruchu osób**

liczba mieszkańców, 2005	<b>158943</b>
Liczba gospodarstw domowych, 2005	<b>57855</b>
wskaźnik motoryzacji	248 <sup>8</sup>
liczba samochodów	39418
Liczba pasażerów MPK, mln rocznie	42,9
ruch roczny transportem zbiorowym, milionów pasażerów, wg oszacowania na podstawie badania OBR	32,6

<sup>7</sup> Wartość szacunkowa na podstawie Badania OBR wyniosła 1,50 podróż / mieszkańca, jest niewątpliwie zaniżona z powodu nieściśności w procesie ankietowania; przez analogie do innych miast można założyć, iż ruchliwość w Rzeszowie wynosi około 1,8 podróży / mieszkańca. Natomiast, jeśli przyjęć dane MPK co do ruchliwości pasażerów transportem publicznym, po odjęciu ruchu pasażerów z zewnątrz miasta (około 25% pasażerów) to po przeliczeniach ogólna ruchliwość średnia wyniesie 2,37. W prognozie ruchu dla Rzeszowa, wykonanej przez IRM z Krakowa założono ruchliwość 2,20, co w opisanej sytuacji wydaje się być wartością zbliżoną do uzyskanej z powyższej analizy. Wynikowo dla potrzeb Planu należy przyjąć, iż ruchliwość mieszkańców waha się w przedziale 2,0 do 2,4 podróży / mieszkańca / dobę.

<sup>8</sup> Wg danych Urzędu Miasta w 2002 roku samochodów osobowych było w rejestrze 41 017 (na ogółem 59 612, czyli osobowe stanowiły 68,8%), zaś ostatnie dane są już tylko sumaryczne – w 2004 roku jest to 67 tys. pojazdów (wiec osobowych około 46 tysięcy; oznaczałoby to, iż około 75% gospodarstw dysponowałoby samochodami. Tymczasem badanie OBR wykazuje, iż wskaźnik ten wynosi tylko 54%. I te wartość uwzględniono w Planie. Ta rozbieżność, występująca we wszystkich rejestrach w Polsce, wynika z faktu, iż wiele pojazdów jest wprowadzana do rejestru wielokrotnie, a technologia przestarzałego systemu nie pozwala wychwycić tych nieściśności. Po tej korekcie liczba samochodów w roku 2005 oszacowana została na 36 tysięcy.

**Tabela 19: Struktura podróży osób w Rzeszowie**

<b>Grupa motywacji</b>	<b>Udział w % %</b>
dom-praca	15,71%
praca-dom	15,82%
dom-szkoła	5,82%
szkoła-dom	5,98%
dom-inne	24,16%
inne - dom	24,08%
nie związane z domem	8,44%
<b>razem</b>	<b>100,00%</b>
razem obligatoryjne (4 pierwsze grupy)	43,32%
razem nieobligatoryjne (3 pozostałe)	56,68%
<b>środki podróżowania</b>	<b>Udział w % %</b>
pieszo	29,52%
rowerem	8,15%
transportem publicznym	27,63%
samochodem	33,75%
inne	0,96%
razem	100,00%

Wyniki badań wskazują na stosunkowo wysoki udział ruchu pieszego i rowerowego, co jest zrozumiałe ze względu na zwarty charakter miasta (wysoka gęstość zaludnienia).

Natomiast udział transportu publicznego, w porównaniu z innymi miastami o podobnym charakterze, jest niższy (proporcje do ruchu samochodowego jak 8 : 10, dla porównania w Bydgoszczy i Krakowie jak 12 : 10). Oznacza to, że podział ruchu między transport publiczny i indywidualny oparty jest prawdopodobnie na bądź preferowaniu samochodu (np. brak opłat parkingowych), bądź brak zachęt i priorytetów dla transportu publicznego.

#### **4.4 Prognoza popytu w transporcie publicznym**

Na podstawie badań ruchu oraz danych o zmianach liczby mieszkańców Rzeszowa opracowano prognozę ruchu osób w mieście z wyróżnieniem ruchu pasażerów transportu publicznego. Prognoza ta podaje skalę możliwych wielkości popytu na transport publiczny. ZPRTP zakładając te wielkości stwarza ramy dla prowadzenia działań, które mogą prowadzić do uzyskania przewidywanych potoków ruchu, zaś jednym z instrumentów osiągnięcia takich wyników są projekty rozwojowe, zapisane w części programowej Planu.

Zadaniem procesu monitorowania wdrażania ZPRTP jest śledzenie, czy założenia prognozy się spełniają oraz czy wdrażane projekty przynoszą spodziewane efekty. Ewentualne rozbieżności powinny być przedmiotem analiz i podjęte winny być stosowne działania korygujące ZPRTP lub założenia z dziedziny zarządzania.

W poniższej tabeli zawarto całość analiz prognostycznych, opartych na następujących założeniach:

- Ø Ruchliwość w roku bazowym (2005) została podana wariantowo: na podstawie analogii do podobnych miast (1,80 podróży na dobę) oraz na podstawie danych MPK co do liczby pasażerów (2,37). Sprawa ta musi być wyjaśniona przed podjęciem prac nad studiami wykonalności w ramach ZPRTP.
- Ø Ruchliwości dla okresów prognoz (2013 jako koniec okresu ZPRTP i 2030 jako maksymalny okres, na który będą przygotowywane studia wykonalności) założono na podstawie analogii do większych miast polskich, oraz kierując się zmianami poziomu zamożności społeczeństwa (wzrostu PKB). Wzrost ten wprawdzie nie jest liniowy, wpływa w zasadzie tylko na nieobligatoryjne grupy podróży.
- Ø Poziom motoryzacji prognozowano analogicznie, przy przyjęciu poziomu nasycenia 500 samochodów /1 000 mieszkańców w roku 2030.
- Ø Podział ruchliwości na grupy motywacji, obok wspomnianego wzrostu związanego z poziomem zamożności, zakłada zmniejszanie ruchliwości w związku z rozpowszechnieniem się tele – pracy, ale z drugiej – spadek poziomu bezrobocia do około 6%.
- Ø Podział ruchu na środki podróżowania zakłada spadek ruchu pieszego i „przejęcie” tych podróży przez ruch rowerowy i samochodowy.
- Ø Całość ruchliwości według środków podróżowania jest zbilansowana do założonej wyższej ruchliwości.
- Ø Wartości bezwzględne podróży są wynikiem prognoz ruchliwości i prognozy demograficznej. Oznacza to, że w okresie roku 2013 można spodziewać się pewnego wzrostu liczebności podróży transportem publicznym, zaś po tym okresie, na skutek spodziewanego odpływu mieszkańców i ujemnego przyrostu naturalnego, może pojawić się spadek liczby pasażerów w transporcie publicznym.

Tabela 20: Prognoza ruchu osób dla Rzeszowa

grupa motywacji	2005			2005 skorygowane		Prognoza 2013 (wstępna)			Prognoza 2030 (kierunkowa)		
	podróże	%	ruchli- wość		ruchli- wość	ruchliwość	podróże	zmiana 2013/2005	ruchliwość	podróże	zmiana 2013/2005
dom-praca	44936	15,71%	0,283		0,372	0,350	55146	1,227	0,370	49717	0,902
praca-dom	45248	15,82%	0,285		0,374	0,350	55146	1,219	0,370	49717	0,902
dom-szkoła	16639	5,82%	0,105		0,138	0,150	23666	1,422	0,180	24186	1,022
szkoła-dom	17107	5,98%	0,108		0,142	0,160	25210	1,474	0,180	24186	0,959
dom-inne	69128	24,16%	0,435		0,572	0,600	94536	1,368	0,700	94058	0,995
inne - dom	68890	24,08%	0,433		0,570	0,600	94536	1,372	0,700	94058	0,995
nie związane z domem	24151	8,44%	0,152		0,200	0,290	45692	1,892	0,300	40311	0,882
<b>suma</b>	<b>286097</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,800</b>		<b>2,367</b>	<b>2,500</b>	<b>393932</b>	<b>1,377</b>	<b>2,800</b>	<b>376233</b>	<b>0,955</b>
razem obligatoryjne	123929	43,32%	0,780		1,025	1,010	159167	1,284	1,100	147806	0,929
razem nieobligatoryjne	162168	56,68%	1,020		1,342	1,490	234764		1,700	228427	0,973
środki podróżowania	2005			2005 skorygowane		Prognoza 2013 (wstępna)			Prognoza 2030 (kierunkowa)		
	podróże	%	ruchli- wość	ruchliwość sko- rygowana	podróże skory- gowane	ruchliwość (założone)	podróże	zmiana 2013/2005	ruchliwość (założone)	podróże	zmiana 2030/2013
pieszo	84455	29,52%	0,531	0,699	111073	0,450	71524	0,847	0,300	40311	0,564
rowerem	23315	8,15%	0,147	0,193	30663	0,200	31789	1,363	0,220	29561	0,930
transportem publicznym	79038	27,63%	0,497	0,654	103949	0,700	111260	1,408	0,700	94058	0,845
samochodem	96558	33,75%	0,607	0,799	126990	1,148	182498	1,890	1,578	212034	1,162
inne	2733	0,96%	0,017	0,023	3594	0,002	318	0,116	0,002	269	0,845
<b>razem</b>	<b>286097</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,800</b>	<b>2,367</b>	<b>376269</b>	<b>2,500</b>	<b>393932</b>	<b>1,377</b>	<b>2,800</b>	<b>376233,2</b>	<b>0,955</b>
liczba mieszkańców		<b>158943</b>					<b>157560</b>			<b>134 369</b>	
wskaznik motoryzacji		248					350			500	
liczba samochodów		39418					55146			67185	
ruchliwość samochodu jazd/dzień		1,88					2,76			2,87	
obliczony ruch roczny transportem zbiorowym, milionów pasażerów	32,60				42,88		47,73			40,35	
poziom PKB na mieszkańca	4,74						5,75	1,21			
dane MPK mln	42,9										
ruchliwość na mieszkańca:	0,654										

## **5. Podokresy programowania: 2004-2006 i lata następne (do 2025)**

Plan został podzielony na dwie fazy:

1. na okres do 2008, to znaczy okres związany z obecną fazą budżetu Wspólnoty Europejskiej, oraz
2. okres 2009 – 2013, to znaczy na okres objęty kolejnym okresem budżetowym UE.

Poszczególne projekty zostały przygotowane z myślą o ich zdefiniowaniu przez efekty funkcjonalno – użytkowe, a także pod kątem zarządzania ich realizacją dotychczas i w przyszłości. Również uwzględniono możliwości poszerzenia grona partnerów w realizacji Planu o gminy sąsiednie dla miasta oraz o partnerów z zakresu kolejnictwa.

W pierwszym okresie przewidziano do realizacji projekty, których stopień przygotowania jest na tyle posunięty, aby ich uruchomienie było możliwe w ciągu najbliższych do dwóch lat.

Natomiast jako projekty drugiej kolejności przewiduje się te przedsięwzięcia, które wymagają przygotować takich, jak zatwierdzenie planu miejscowego (Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne), dobór partnerów, i to wśród podmiotów publicznych (koleje, lotnisko) jak i prywatnych (przewoźnicy, developerzy i inwestorzy dla RCK).

**Tabela 21: Przedsięwzięcia planowane w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa**

Nazwa planowanego działania	Zgodność z dokumentami planistycznymi miasta <sup>9</sup>	Okres planowania	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Integrowane podsystemy transportowe	Planowane nakłady w tys. zł (ceny stałe roku 2005)
<b>Planowane projekty i/lub zadania inwestycyjne w podokresie 2004-2006</b>						
<b>System Obszaro-wego Sterowa-nia Ruchem</b>	zgodny	2006 – 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ skrócenie średnich czasów podróży w transporcie publicznym o około 20%,</li> <li>∅ utrzymanie średnich czasów podróży dla pojazdów indywidualnych na obecnym poziomie, poprawa płynności jazdy (zmniejszeniem liczby zatrzymań),</li> <li>∅ zwiększenie prędkości handlowej pojazdów, czyli możliwość obsłużenia tych samych zadań mniejszą liczbą autobusów</li> <li>∅ zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza przez spaliny samochodowe.</li> </ul>	MZDiZ przy współpracy MPK	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ Układ drogowy</li> <li>∅ Układ linii transportu publicznego</li> <li>∅ Informacja pasażerska</li> </ul>	16 700
<b>System Informacji dla Pasażerów</b>	nie dotyczy	2006 - 2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ uatrakcyjnienie przewozów transportem publicznym,</li> <li>∅ zmniejszenie czasów oczekiwania na pojazdy transportu publicznego poprzez bieżącą informację umożliwiającą wybór najkorzystniejszej opcji podróży,</li> <li>∅ zwiększenie prędkości handlowej pojazdów, czyli możliwość obsłużenia tych samych zadań mniejszą liczbą autobusów.</li> </ul>	MPK przy współpracy MZDiZ	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ Układ drogowy</li> <li>∅ Układ linii transportu publicznego</li> <li>∅ Informacja pasażerska</li> </ul>	5 100

<sup>9</sup> „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Rzeszowa”, przyjęte Uchwałą Rady Miasta Nr XXXVII/137/2000 z dnia 4 lipca 2000 r. oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego



<b>Elektroniczny pobór opłat (Karta Miejska)</b>	nie dotyczy	2005 - 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ uatrakcyjnienie przewozów transportem publicznym poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <li>o ułatwienie sposobu pobierania opłat</li> <li>o elastyczne dostosowanie taryf w zależności od potrzeb,</li> <li>o dostosowanie marszrut komunikacji publicznej pod potrzeby pasażerów dzięki precyzyjnym pomiarom potoków pasażerskich i celów podróży.</li> </ul> </li> <li>∅ uszczelnienie poboru opłat za przejazdy transportem publicznym,</li> <li>∅ gromadzenie szczegółowych i wiarygodnych informacji o potokach pasażerskich.</li> </ul>	MPK we współpracy z Urzędem Miasta	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ Zarządzanie ruchem pojazdów na sieci MPK</li> <li>∅ Informacja pasażerska</li> <li>∅ Możliwość poszerzania systemu na inne usługi komunalne (parkowanie, opłaty za media)</li> </ul>	10 200
<b>Modernizacja infrastruktury transportu publicznego</b>	zgodne	2006 - 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ skrócenie średnich czasów podróży w komunikacji publicznej,</li> <li>∅ poprawa płynności na niektórych ciągach ulicznych</li> <li>∅ uatrakcyjnienie przewozów komunikacją zbiorową poprzez poprawę komfortu podróżowania,</li> <li>∅ zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza przez spaliny samochodowe.</li> </ul>	MZDiZ we współpracy z MPK	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ Zarządzanie drogami i zarządzanie ruchem, w tym – obszarowe i liniowe sterowanie ruchem</li> <li>∅ Zarządzanie ruchem pojazdów na sieci MPK</li> </ul>	13 500
<b>Planowane projekty i/lub zadania inwestycyjne w następnych latach – projekty długoterminowe</b>						
<b>Rzeszow-skie Centrum Komunikacyjne</b>	Zgodne po uchwaleniu stosownego planu miejscowego	2006 - 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ skrócenie średnich czasów podróży w komunikacji zbiorowej poprzez zmniejszenie czasów na zmianę różnych środków transportu,</li> <li>∅ uatrakcyjnienie przewozów komunikacją zbiorową poprzez integrację różnych środków transportu zbiorowego,</li> </ul>	Urząd Miasta, Grupa PKP, PKS, MPK, inwestorzy prywatni, ew. spółka celowa	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ Zarządzanie drogami i zarządzanie ruchem</li> <li>∅ Organizacja i zarządzanie ruchem kolejowym i autobusów pozamiejskich</li> <li>∅ Zarządzanie ruchem pojazdów na sieci MPK</li> </ul>	65 000 (tylko w odniesieniu do infrastruktury miejskiej)
<b>Kolejowy Ruch Regionalny</b>	zgodne		<ul style="list-style-type: none"> <li>• skrócenie średnich czasów podróży w komunikacji zbiorowej,</li> <li>• uatrakcyjnienie przewozów transportem publicznym w ogólności a kolejowym w szczególności, poprzez integrację różnych środków transportu zbiorowego</li> </ul>	Grup PKP, przewoźnicy prywatni, we współpracy z Miastem Rzeszów	<ul style="list-style-type: none"> <li>∅ Organizacja i zarządzanie ruchem kolejowym i autobusów miejskich</li> </ul>	49 300 (tylko w odniesieniu do infrastruktury miejskiej)
<b>Razem:</b>						<b>159 800</b>

## **6. Powiązanie projektów z dokumentami strategicznymi**

### **6.1 Powiązanie z celami strategicznych dokumentów dotyczących rozwoju przestrzennego, społecznego i gospodarczego miasta**

#### **6.1.1 Strategia Rozwoju Rzeszowa do 2010 roku (przyjęta w 1998 roku)**

We wprowadzeniu do Strategii Rozwoju Miasta Rzeszowa wskazano, że „Położenie Rzeszowa na trasach głównych połączeń komunikacyjnych stanowi dużą szansę rozwoju miasta, ale jednocześnie rodzi wiele problemów komunikacyjnych. Dla Złagodzenia występujących trudności w funkcjonowaniu transportu publicznego oraz ograniczenia skali uciążliwości transportu największe nadzieje można wiązać z koncepcją zrównoważonego rozwoju systemu transportowego”

W powszechnym rozumieniu zrównoważonego rozwoju systemu transportowego zawiera się harmonijny rozwój różnych form transportu z uwzględnieniem ich funkcji oraz efektywności. Na terenach silnie zurbanizowanych rozwój transportu indywidualnego wymaga ponoszenia ogromnych nakładów inwestycyjnych, przyczynia się do wzrostu popytu na tę formę transportu, co w efekcie uniemożliwia poprawę parametrów jego funkcjonowania a dodatkowo potęguje negatywne oddziaływanie transportu na środowisko.

Wyrażenie w Strategii Rozwoju woli prowadzenia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego prowadzić powinno w konkluzji do należytego uznania roli transportu zbiorowego, zwłaszcza w odniesieniu do centralnych obszarów miasta.

W zakresie infrastruktury komunikacyjnej wskazuje się w Strategii Rozwoju na następujące szanse wynikające z otoczenia terytorialnego:

- drogi krajowe i międzynarodowe w województwie,
- lokalizacja lotnisk w województwie,
- sieć kolejowa w województwie,
- program rządowy budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu

oraz następujące zagrożenia:

- przepustowość dróg krajowych, w tym międzynarodowych,
- system obwodnic wokół miast w województwie,
- program budowy obwodnic wokół miast w województwie,
- stan techniczny dróg lokalnych w województwie,
- poziom nakładów na utrzymanie i rozwój dróg w województwie,
- stopień wykorzystania lotnisk w województwie,
- połączenia kolejowe krajowe i międzynarodowe w województwie.

Za słabe strony miasta w zakresie transportu uznano:

- program modernizacji i rozwoju systemu transportowego,
- układ przestrzenny istniejących szlaków,
- poziom przepustowości szlaków,
- stan techniczny infrastruktury transportowej i obiektów z nią związanych,
- struktura zasobów taboru,
- poziom cen .

W Strategii Rozwoju Miasta Rzeszowa wskazano następujący strategiczny cel główny: **Rozwój i poprawa funkcjonowania systemu komunikacji i infrastruktury technicznej.**

W zakresie komunikacji zdefiniowano następujące cele szczegółowe:

- utrzymanie kontroli transportu publicznego przez miasto,
- stworzenie programu modernizacji i rozwoju systemu transportowego w aspekcie przestrzennym w powiązaniu z systemem transportowym ponad-lokalnym, a zwłaszcza ze stolicą,
- rozbudowa i modernizacja układu infrastruktury transportowej w nawiązaniu do modelu promienisto - obwodnicowego.

Niniejszy Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego jest wdrożeniem tych założeń i pozwala na realizację celów strategicznych zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Miasta Rzeszowa

### **6.1.2 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Rzeszowa (2000 rok)**

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa wskazano w Kierunkach rozwoju komunikacji, że jednym ze strategicznych celów rozwoju miasta jest **Rozwój i poprawa funkcjonowania transportu.**

Zdefiniowano następujące cele operacyjne:

- stworzenie sprawnych powiązań z międzynarodowym i krajowym systemem połączeń drogowych, kolejowych i lotniczych oraz zapewnienia dogodnych połączeń w skali miasta
- **tworzenie warunków do zwiększenia roli transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego w podróżach mieszkańców,**
- uporządkowania i poprawy warunków parkowania samochodów,
- **ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.**

W Studium przewidziano usprawnienie funkcjonowania miejskiego transportu publicznego poprzez racjonalizację przebiegu linii, preferencje dla transportu publicznego w ruchu ulicznym, zwiększenie częstotliwości kursowania, zróżnicowany pod względem pojemności i odnowienie taboru.

W zakresie ochrony środowiska w transporcie określono, że główna strategia polega na rozwijaniu układu drogowo-ulicznego od zewnątrz, natomiast transportu publicznego – w obszarach śródmiejskich i rozwojowych.

Niniejszy Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Zbiorowego jest w pełni zgodny z celami założonymi w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa.

## **6.2 Powiązanie z projektami z zakresu transportu publicznego realizowanymi w latach 2004-2006**

W obecnej fazie realizacji polityki rozwojowej Miasta realizowane są tylko przedsięwzięcia drogowe.

W fazie przygotowań znajduje się przedsięwzięcie Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne – nowa zagospodarowanie rejonu Dworca PKP, Dworca PKS oraz terenów obecnych warsztatów kolejowych po północnej stronie dworca kolejowego. Analizy obejmują obszar, objęty ulicami: Al. Józefa Piłsudskiego – Marszałkowska – Kochanowskiego – Żółkiewskiego – Batorego. Przygotowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, co pozwoli na uruchomienie działań inwestycyjnych w sektorze publicznym (nowe ulice, dworce) oraz deweloperskich sektora prywatnego.

## 7. Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu

Zaprojektowany zakres Planu pozwala na osiągnięcie łącznie następujących efektów:

### **Skrócenie średniego czasu podróży do centrum - w minutach :**

- stosowny dla działań liniowych (sterowanie ruchem, tabor niskopodłogowy),
- stosowny dla działań systemowych i sieciowych (głównie inwestycje w tabor),  
zakładane jest na poziomie 10 – 15 %.

### **Zmniejszenie łącznego czasu podróży -**

- około 10% pracy przewozowej wyrażonej w pasażero - godzinach/rok  
(wielkość uwzględnia wszystkie składowe czasy podróży (także dojście do przystanków, oczekiwanie, czas przesiadki),  
czyli zakładane jest na poziomie 10%.

### **Wskaźnik funkcjonalny (pasażero - km/wozo - km) lub finansowy (pasażerów/wozo-km)**

- zmiana z 20,0 wozo-km / pas – km na 18  
określa wpływ projektu na efektywność systemu - jeżeli wzrasta praca transportowa (wozo-km) - rosną koszty, powinny być kompensowane odpowiednim wzrostem popytu (pasażero-km - lub liczbą pasażerów),  
zakładana jest poprawa wskaźnika o 10%.

## 8. Plan finansowy na lata 2005 – 2013

Zadania inwestycyjne przewidziane do zrealizowania w niniejszym Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa zestawiono w tabeli 22.

Z uwagi na to, że plan obejmuje dwa okresy budżetowania Unii Europejskiej to projekty przewidziane do realizacji, z uwzględnieniem dofinansowania ze środków unijnych z budżetu 2004-2006 oznaczono literą „t”, natomiast przewidziane do realizacji w okresie budżetowania unijnego 2007-2013 oznaczono to literą „n”.

Analizując tabelę 22 można stwierdzić, że w cenach stałych roku 2005 łączne nakłady inwestycyjne przewidywane do zrealizowania w zakresie transportu publicznego obejmują kwotę 158,80 mln zł, z czego 39,70 mln zł pochodziłoby ze środków własnych Miasta (Szynobus miejski z ewentualnym współfinansowaniem ze strony PLK) i MPK Rzeszów. Projekty miejskie obejmowałyby kwotę 134,00 mln zł, z czego 100,50 mln zł jest oczekiwane do pozyskania ze środków unijnych. Wszystkie inwestycje przewidują dofinansowanie na poziomie 75% ze środków EFRR.

Biorąc pod uwagę, że budżety jednostek samorządu terytorialne zazwyczaj konstruowane są w cenach bieżących dlatego też w tabeli 23 zestawiono Wieloletni Program Inwestycyjny Rzeszowa w zakresie transportu publicznego w cenach bieżących, przyjmując prognozowane wskaźniki inflacji z wytycznych do przygotowywania studiów wykonalności w zakresie transportu publicznego w ZPORR. Zaprezentowano je w tabeli 24. Łączne nakłady inwestycyjne w cenach bieżących wynoszą 186,61 mln zł, z czego 46,65 mln zł pochodziłoby ze środków własnych Miasta i MPK Rzeszów. Projekty miejskie obejmowałyby kwotę 160,20 mln zł, z czego 120,15 mln zł jest oczekiwane do pozyskania ze środków unijnych.

Jak widać z tabeli 23, przeznaczone środki własne Miasta oraz MPK w latach 2005-2013 w wysokości łącznej 46,65 mln zł pozwolą aplikować o środki unijne w wysokości 139,96 mln zł. Daje to zatem możliwość planowania inwestycji na łączną kwotę 186,61 mln zł w cenach bieżących. Zakres rzeczowy planowanych inwestycji został przedstawiony we wcześniejszej części niniejszego dokumentu. Kwoty zapisane w niniejszym planie są gwarancją zapewnienia udziału własnego w finansowaniu projektów, co jest konieczne z punktu widzenia wymagań Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (w przyszłości regionalnych programów operacyjnych).

Tabela 22. WPI w zakresie transportu publicznego na lata 2005-2013 w cenach stałych roku 2005

Lp.	Nazwa zadania	Razem lata 2005-2011	Przewidywane nakłady finansowe w poszczególnych latach (w tys. zł)									budżet 2004-2006 - "T"; 2007-2012 - "N"
			2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
1	System Obszarowego Sterowania Ruchem	15 700	0	600	6 200	8 900	0	0	0	0	0	t
1	<i>śr. własne</i>	3 925		150	1 550	2 225						
	<i>śr. UE</i>	11 775		450	4 650	6 675						
2	System Informacji dla Pasażerów	5 100	0	100	5 000	0	0	0	0	0	0	t
2	<i>śr. własne</i>	1 275		25	1 250							
	<i>śr. UE</i>	3 825		75	3 750							
3	Elektroniczny pobór opłat (Karta Miejska)	10 200	0	200	9 100	900	0	0	0	0	0	t
3	<i>śr. własne MPK</i>	2 550		50	2 275	225						
	<i>śr. ZPORR</i>	7 650		150	6 825	675						
4	Budowa wydzielonych pasów dla ruchu autobusowego, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych	4 000	0	200	1 800	2 000	0	0	0	0	0	t
4	<i>śr. własne</i>	1 000		50	450	500						
	<i>śr. UE</i>	3 000		150	1 350	1 500		0	0	0		
4A	Zakup autobusów dla zadania 4	9 500	0	0	6 100	3 400	0	0	0	0	0	t
4A	<i>śr. własne MPK</i>	2 375			1 525	850						
	<i>śr. ZPORR</i>	7 125			4 575	2 550						
5	Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego	65 000	0	0	0	2 600	10 500	12 000	13 500	16 500	9 900	n

	<i>śr. własne</i>	16 250				650	2 625	3 000	3 375	4 125	2 475	
	<i>śr. UE</i>	48 750				1 950	7 875	9 000	10 125	12 375	7 425	
6	<b>Szynobus Miejski</b>	<b>49 300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>15 200</b>	<b>34 000</b>	<b>n</b>
	<i>śr. własne</i>	12 325							25	3 800	8 500	
	<i>śr. UE</i>	36 975							75	11 400	25 500	
	<b>Łącznie:</b>	<b>158 800</b>	<b>0</b>	<b>1 100</b>	<b>28 200</b>	<b>17 800</b>	<b>10 500</b>	<b>12 000</b>	<b>13 600</b>	<b>31 700</b>	<b>43 900</b>	
	- <i>środki własne</i>	39 700	0	275	7 050	4 450	2 625	3 000	3 400	7 925	10 975	
	- <i>środki UE</i>	119 100	0	825	21 150	13 350	7 875	9 000	10 200	23 775	32 925	
	<b>Budżet 2004-2006</b>	<b>44 500</b>	<b>0</b>	<b>1 100</b>	<b>28 200</b>	<b>15 200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
	- <i>środki własne</i>	11 125	0	275	7 050	3 800	0	0	0	0	0	
	- <i>środki UE</i>	33 375	0	825	21 150	11 400	0	0	0	0	0	
	<b>Budżet 2007-2013</b>	<b>114 300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 600</b>	<b>10 500</b>	<b>12 000</b>	<b>13 600</b>	<b>31 700</b>	<b>43 900</b>	
	- <i>środki własne</i>	28 575	0	0	0	650	2 625	3 000	3 400	7 925	10 975	
	- <i>środki UE</i>	85 725	0	0	0	1 950	7 875	9 000	10 200	23 775	32 925	
	<b>w tym ze środków Miasta</b>	<b>84 700</b>	<b>0</b>	<b>800</b>	<b>8 000</b>	<b>13 500</b>	<b>10 500</b>	<b>12 000</b>	<b>13 500</b>	<b>16 500</b>	<b>9 900</b>	
	- <i>środki własne</i>	21 175	0	200	2 000	3 375	2 625	3 000	3 375	4 125	2 475	
	- <i>środki UE</i>	63 525	0	600	6 000	10 125	7 875	9 000	10 125	12 375	7 425	
	<b>w tym ze środków MPK</b>	<b>24 800</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	<b>20 200</b>	<b>4 300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
	- <i>środki własne</i>	6 200	0	75	5 050	1 075	0	0	0	0	0	
	- <i>środki UE</i>	18 600	0	225	15 150	3 225	0	0	0	0	0	
	<b>w tym ze środków Miasto/PLK</b>	<b>49 300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>15 200</b>	<b>34 000</b>	
	- <i>środki własne</i>	12 325	0	0	0	0	0	0	25	3 800	8 500	
	- <i>środki UE</i>	36 975	0	0	0	0	0	0	75	11 400	25 500	

Źródło: opracowanie Konsultanta



Tabela 23. WPI w zakresie transportu publicznego na lata 2005-2013 w cenach bieżących

Lp.	Nazwa zadania	Razem lata 2005-2011	Przewidywane nakłady finansowe w poszczególnych latach (w tys. zł)									budżet 2004-2006 - "T"; 2007-2012 - "N"
			2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
1	System Obszarowego Sterowania Ruchem	16 708	0	619	6 578	9 665	0	0	0	0	0	t
1	<i>śr. własne</i>	4 061		155	1 645	2 416						
	<i>śr. UE</i>	12 647		464	4 934	7 249						
2	System Informacji dla Pasażerów	5 408	0	103	5 305	0	0	0	0	0	0	t
2	<i>śr. własne</i>	1 352		26	1 326							
	<i>śr. UE</i>	4 056		77	3 979							
3	Elektroniczny pobór opłat (Karta Miejska)	10 839	0	206	9 655	977	0	0	0	0	0	t
3	<i>śr. własne MPK</i>	2 710		52	2 414	244						
	<i>śr. ZPORR</i>	8 129		155	7 241	733						
4	Budowa wydzielonych pasów dla ruchu autobusowego, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych	4 288	0	206	1 910	2 172	0	0	0	0	0	t
4	<i>śr. własne</i>	1 072		52	477	543						
	<i>śr. UE</i>	3 216		155	1 432	1 629						

4A	<b>Zakup autobusów dla zadania 4</b>	<b>10 165</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6 472</b>	<b>3 692</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>t</b>
	<i>śr. własne MPK</i>	2 541	0	0	1 618	923						
	<i>śr. ZPORR</i>	7 623			4 854	2 769						
5	<b>Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego</b>	<b>77 257</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 824</b>	<b>11 708</b>	<b>13 848</b>	<b>16 092</b>	<b>20 262</b>	<b>12 524</b>	<b>n</b>
	<i>śr. własne</i>	19 314				706	2 927	3 462	4 023	5 066	3 131	
	<i>śr. UE</i>	57 942				2 118	8 781	10 386	12 069	15 197	9 393	
6	<b>Szynobus Miejski</b>	<b>61 795</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>119</b>	<b>18 666</b>	<b>43 010</b>	<b>n</b>
	<i>śr. własne</i>	15 449							30	4 666	10 753	
	<i>śr. UE</i>	46 346							89	13 999	32 258	
	<b>Łącznie:</b>	<b>186 613</b>	<b>0</b>	<b>1 134</b>	<b>29 920</b>	<b>19 331</b>	<b>11 708</b>	<b>13 848</b>	<b>16 211</b>	<b>38 928</b>	<b>55 534</b>	
	- <i>środki własne</i>	46 653	0	284	7 480	4 833	2 927	3 462	4 053	9 732	13 883	
	- <i>środki UE</i>	139 960	0	851	22 440	14 498	8 781	10 386	12 158	29 196	41 650	
	<b>Budżet 2004-2006</b>	<b>47 562</b>	<b>0</b>	<b>1 134</b>	<b>29 920</b>	<b>16 507</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
	- <i>środki własne</i>	11 890	0	284	7 480	4 127	0	0	0	0	0	
	- <i>środki UE</i>	35 671	0	851	22 440	12 380	0	0	0	0	0	
	<b>Budżet 2007-2013</b>	<b>139 051</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 824</b>	<b>11 708</b>	<b>13 848</b>	<b>16 211</b>	<b>38 928</b>	<b>55 534</b>	
	- <i>środki własne</i>	34 763	0	0	0	706	2 927	3 462	4 053	9 732	13 883	
	- <i>środki UE</i>	104 289	0	0	0	2 118	8 781	10 386	12 158	29 196	41 650	
	<b>w tym ze środków Miasta</b>	<b>98 407</b>	<b>0</b>	<b>825</b>	<b>8 488</b>	<b>14 661</b>	<b>11 708</b>	<b>13 848</b>	<b>16 092</b>	<b>20 262</b>	<b>12 524</b>	
	- <i>środki własne</i>	24 602	0	206	2 122	3 665	2 927	3 462	4 023	5 066	3 131	
	- <i>środki UE</i>	73 805	0	619	6 366	10 996	8 781	10 386	12 069	15 197	9 393	
	<b>w tym ze środków MPK</b>	<b>26 411</b>	<b>0</b>	<b>309</b>	<b>21 432</b>	<b>4 670</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
	- <i>środki własne</i>	6 603	0	77	5 358	1 167	0	0	0	0	0	
	- <i>środki UE</i>	19 808	0	232	16 074	3 502	0	0	0	0	0	
	<b>w tym ze środków Miasto/PLK</b>	<b>61 795</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>119</b>	<b>18 666</b>	<b>43 010</b>	
	- <i>środki własne</i>	15 449	0	0	0	0	0	0	30	4 666	10 753	
	- <i>środki UE</i>	46 346	0	0	0	0	0	0	89	13 999	32 258	

Źródło: opracowanie Konsultanta

Bardzo istotnym elementem każdego planu inwestycyjnego jest wskazanie źródeł finansowania projektów umieszczonych w tym planie.

W celu dokonania prognozy finansowania sektora transportu publicznego w Rzeszowie przygotowano model symulacyjny, w którym do analizy zjawisk posłużono się czteroletnią informacją historyczną.

Symulacja, jako metoda naukowa, polega na naśladowaniu procesów rzeczywistych za pośrednictwem modelu (symulatora), odwzorowującego system, w którym owe procesy zachodzą. Na drodze odpowiedniego postępowania identyfikacyjnego konstruowany jest model systemu, który - po weryfikacji - jest wykorzystywany do wykonania eksperymentów symulacyjnych, ukierunkowanych na określenie zachowań systemu w rozmaitych warunkach wewnętrznych i zewnętrznych. Szczególnym przypadkiem takiego eksperymentowania jest prognozowanie, to znaczy przewidywanie przyszłych ścieżek rozwoju systemu w zadanych warunkach jego funkcjonowania, określanych wariantowo i ujmowanych w ramy wyraźnie zarysowanych scenariuszy symulacyjnych.

**Tabela 24. Parametry symulacji**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
inflacja	2,6%	3,1%	3,0%	2,5%	2,9%	3,9%	3,8%	3,6%	3,7%	3,6%
liczba pasażerów w mln osób/rok	42,91	42,6	42,6	42,6	42,6	43,6	44,6	45,7	46,7	47,7
tempo przyrostu liczby pasażerów	-1,24%	-0,80%	0,00%	0,00%	0,00%	2,30%	2,30%	2,45%	2,17%	2,11%
średni przychód z taryfy na pasażera w zł/osobę	0,89	0,90	0,93	0,95	0,98	1,02	1,06	1,10	1,14	1,18
tempo nominalnego wzrostu przychodu na pasażera	0,00%	2,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
nominalne tempo wzrostu kosztów operacyjnych MPK	-3,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%
realne tempo wzrostu kosztów operacyjnych MPK	-0,4%	2,1%	2,0%	1,5%	1,9%	2,9%	2,8%	2,6%	2,7%	2,6%
realna stopa oprocentowania kredytów	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%
realna stopa oprocentowania lokat	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
<b>Tempa zmian</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Przychodów ze sprzedaży towarów i materiałów	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pozostałych przychodów	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Źródło: opracowanie Konsultanta

Z praktycznego (technicznego) punktu widzenia eksperymentowanie symulacyjne oznacza wielowariantowe rozwiązywanie modelu opisującego, będący przedmiotem zainteresowania, system rzeczywisty. W zależności od typu modelu, procedura

rozwiązywania ma charakter czysto intelektualny - jeśli dysponuje się jedynie myślową reprezentacją badanego wycinka rzeczywistości, analityczny - jeżeli model jest abstrakcyjną konstrukcją matematyczną, wreszcie jest to rozwiązywanie numeryczne, gdy dysponuje się symulatorem. Ten ostatni przypadek dotyczy modelu, któremu w fazie realizacyjnej nadaje się postać programu komputerowego, a który operuje konkretnymi liczbami reprezentującymi wyróżnione charakterystyki systemu rzeczywistego. Aplikacja komputerowa modelu symulacyjnego, wspomagającego proces wieloletniego planowania finansowego w sektorze transportu publicznego w Rzeszowie, została dokonana w arkuszu kalkulacyjnym EXCEL.

Jak już wspomniano model zasilono czteroletnimi danymi historycznymi sektora. Stanowiąc one będą bazę do przeprowadzania eksperymentów symulacyjnych pod wpływem zmian parametrów wejściowych. Zebrano je w tabeli 24.

Analizy danych historycznych jak również prognozowania można dokonywać w cenach stałych lub bieżących. Inflację dla lat 2005-2013 zaczerpnięto z wytycznych do przygotowywania studiów wykonalności w zakresie transportu publicznego w ZPORR; dla lat 2000-2004 ze strony [http://ww.stat.gov.pl/serwis/inflacja/wsk\\_c\\_50-00.htm](http://ww.stat.gov.pl/serwis/inflacja/wsk_c_50-00.htm)

Analizując dane historyczne, udostępnione przez Miasto Rzeszów i MPK, można stwierdzić, że pomiędzy rokiem 2002 a 2004 odnotowano nieznaczny spadek ilości pasażerów transportu publicznego przy w miarę stabilnym poziomie średniego przychodu na pasażera. W roku 2005 planuje się osiągnąć przychód na pasażera na poziomie 0,90 zł. Z uwagi na to, że prognozy finansowe budżetu Miasta prezentowane są w cenach bieżących, dlatego też postanowiono dostosować się do budżetowego sposobu prezentacji wielkości finansowych. Należy w tym miejscu również dodać, że postanowiono zaprezentować wariant ostrożny (zastosowano zasadę ostrożności planowania) z uwzględnieniem założeń zmian parametrów zgodnie z tabelą 24.

W tabeli 25 przedstawiono kształtowanie się sytuacji finansowej sektora transportu publicznego w Rzeszowie. Analizując tą tabelę można stwierdzić, że poziom finansowania sektora transportu publicznego przez Miasto utrzymywał się na przestrzeni lat 2002-2003 średnio na poziomie 5,3 mln zł, a w 2003 roku poziom ten wynosił aż 5,8 mln zł. W oparciu o dane prognozowane uzyskane z Miasta i MPK, na rok 2005 zaplanowano, że poziom finansowania wynosił będzie 5,8 mln zł.

Konstruując tabelę 25 założono przy tym stały poziom finansowania sektora transportu publicznego przez Miasto. Jest on rozumiany jako saldo pomiędzy transferami z budżetu miasta do operatora, wpłatami operatora do budżetu (podatki i opłaty lokalne). Dla potrzeb niniejszego scenariusza symulacyjnego założono, że w kolejnych latach prognozy będzie on równy 5,8 mln zł w cenach stałych roku 2005 (założono stałość finansowania sektora na poziomie planowanym roku 2005). Analizując tabelę 25 należy zatem stwierdzić, że chcąc zrealizować niniejszy plan Miasto Rzeszów musi podjąć decyzję o powiększeniu w okresie 2005-2013 finansowania sektora transportu o 38,8 mln zł w stosunku do poziomu założonego.

Założono dalej, na podstawie prognozy popytu w transporcie publicznym zaprezentowanej w niniejszym dokumencie, że ilość przewiezionych pasażerów będzie od roku 2009 rosła o średnio 2,27% rocznie, a ruchy taryfą od roku 2006 będą następowały na poziomie inflacji – w cenach stałych na niezmiennym poziomie roku 2005 (tabela 24).

**Tabela 25. Symulacja sektora transportu publicznego Rzeszowa na lata 2005-2013**

<b>ceny bieżące</b>	<b>dane obserwowane</b>			<b>szacunek</b>	<b>prognoza</b>							
<b>Gmina Rzeszów</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Dochody z podatków od MPK	1 276	798	877	877	904	931	953	978	1 012	1 046	1 077	1 110
Nakłady inwestycyjne na transport publiczny	50	100	50	0	825	8 488	14 661	11 708	13 848	16 211	38 928	55 534
<i>w tym ze środków UE</i>	0	0	0	0	619	6 366	10 996	8 781	10 386	12 158	29 196	41 650
Transfery do MPK (wykup ulg, dopłaty)	6 550	5 993	6 650	6 550	6 753	6 950	7 113	7 303	7 559	7 808	8 043	8 286
<b>Całkowite wydatki Miasta na sektor komunikacyjny</b>	<b>5 323,70</b>	<b>5 295,30</b>	<b>5 822,80</b>	<b>5 672,80</b>	<b>6 054,86</b>	<b>8 140,84</b>	<b>9 825,91</b>	<b>9 252,05</b>	<b>10 008,41</b>	<b>10 814,78</b>	<b>16 698,10</b>	<b>21 059,47</b>
Założony poziom finansowania sektora komunikacyjnego przez Miasto	5 323,70	5 295,30	5 822,80	5 800,00	5 979,80	6 153,80	6 298,80	6 467,00	6 693,20	6 913,60	7 122,40	7 337,00
Nadwyżka/niedobór finansowa Miasta	0	0	0	127	-75	-1 987	-3 527	-2 785	-3 315	-3 901	-9 576	-13 722
Nadwyżka/niedobór narastająco					52	-1 935	-5 462	-8 247	-11 562	-15 463	-25 039	-38 762

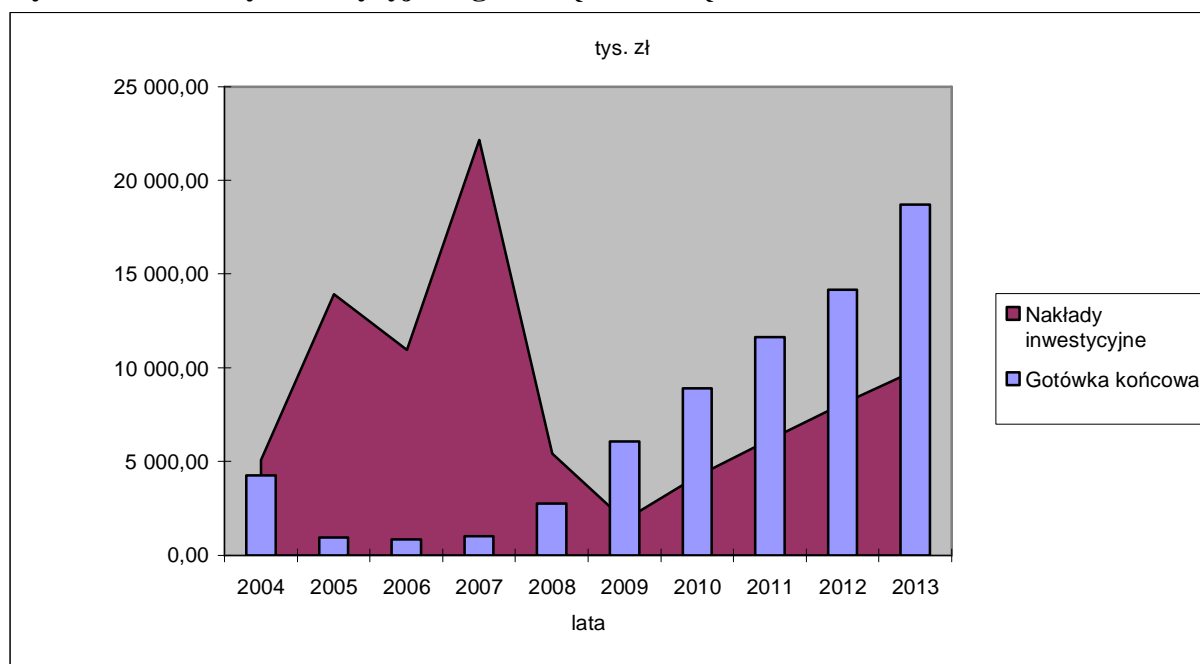
*Źródło: opracowanie Konsultanta*



W planie uwzględniono również efekty restrukturyzacji kosztowej w samym MPK. Proces ten trwa już od roku 2002 i w zasadzie jest nieunikniony. Następuje bowiem w całym sektorze transportu publicznego w Polsce. Wdrożenie programu odnowy taboru niesie za sobą obniżkę kosztów jego utrzymania. Poza tym w każdej Spółce transportowej następują procesy restrukturyzacji wewnętrznej, które głównie ukierunkowane są na zwiększenie efektywności gospodarowania, a tym samym na obniżenie kosztów operacyjnych.

Dla potrzeb konstrukcji niniejszego planu założono nominalny spadek kosztów operacyjnych Spółki zgodnie z tabelą 24 – na stałym poziomie 1% rocznie, oczywiście rozpatrując zjawisko w cenach stałych. Umożliwi to na wygenerowanie w MPK wolnej gotówki, która pozwoli na realizację założonego programu inwestycyjnego MPK. Składają się na ten program zaplanowane nakłady przez MPK (inne o tych, które zostały pokazane w tabelach 21 i 22), a które w latach 2005-2006 wynoszą ok. 23 mln zł oraz nakłady na realizację zadań wynikających z niniejszego planu, które w cenach bieżących wynoszą 26,41 mln zł. Przy dodatkowym założeniu ponoszenia nakładów inwestycyjnych od roku 2007 na poziomie 70% końcowego stanu gotówki MPK będzie w stanie w latach 2007-2013 zrealizować dodatkowy program inwestycyjny w wysokości ok. 38,5 mln zł i jeszcze zamknąć rok 2013 gotówką na poziomie ok. 18,73 mln zł. Zaprezentowano to na wykresie 5. Prognozę finansową MPK w cenach bieżących zaprezentowano w tabeli 26.

**Wykres 5. Nakłady inwestycyjne i gotówkę końcową MPK w latach 2005-2013**



Źródło: opracowanie Konsultanta

Z uwagi na to, że znaczna część obciążenia finansowego, przeznaczanego na realizację ZPRTP Rzeszowa będzie leżała po stronie Miasta, pojawia się w tym miejscu oczywiście pytanie czy Miasto Rzeszów jest w stanie udźwignąć dodatkowe obciążenie finansowe z tytułu dodatkowego finansowania sektora transportu publicznego, które w okresie prognozowanym oszacowano na kwotę łączną ok. 38,8 mln zł w cenach bieżących (wiersz: nadwyżka/niedobór narastająco w tabeli 25). Odpowiedzi można szukać bezpośrednio w projekcji budżetu. W tabeli 27 zestawiono wykonanie finansowe budżetów Miasta za lata 2000-2004, a w tabeli 28 projekcję finansową budżetu na lata 2005-2013.

**Tabela 27. Realizacja planu finansowego Rzeszowa na lata 2000-2004 (ceny bieżące)**

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie				
		2000	2001	2002	2003	2004
<b>I.</b>	<b>Dochody i przychody</b>	<b>381 760 762</b>	<b>418 401 524</b>	<b>397 892 965</b>	<b>379 303 408</b>	<b>408 387 328</b>
1.	Dochody ogółem, w tym:	355 228 240	390 278 394	358 810 683	349 294 107	379 516 697
1a	dodatkowe dotacje inwestycyjne na ZPRTP					
2.	Przychody, w tym:	26 532 522	28 123 130	39 082 282	30 009 301	28 870 631
	nowe zadłużenie na inwestycje ZPRTP					
<b>II.</b>	<b>Wydatki i rozchody</b>	<b>378 964 070</b>	<b>411 804 805</b>	<b>396 068 849</b>	<b>377 926 613</b>	<b>398 804 924</b>
1.	Wydatki ogółem, w tym:	372 974 945	399 781 737	383 773 263	369 654 120	390 200 346
A+A"	Wydatki inwestycyjne łącznie (bez odsetek)	76 704 971	77 913 261	58 122 298	52 862 759	51 888 261
A	wydatki inwestycyjne (bez odsetek)	76 704 971	77 913 261	58 122 298	52 862 759	51 888 261
	w tym: ze środków własnych	37 037 324	17 617 838	20 502 229	18 639 602	20 721 683
	z refundacji nakładów na infrastrukturę komunalną (uchwała 268) oraz subwencja z rezerwy drogowej	11 299 459	7 358 818		3 000 000	3 000 000
	z dotacji budżetu państwa	16 683 785	27 610 167	5 134 506	3 837 972	1 672 743
	ze środków pomocowych UE					
	z kredytów, pożyczek i obligacji	11 684 403	25 326 438	32 485 563	27 385 185	26 493 835
A"	dodatkowe inwestycje wynikające z ZPRTP					
B	wydatki bieżące (bez odsetek i obligacji)	293 109 768	316 848 741	320 927 830	312 382 186	332 923 561
C+C"	Odsetki łącznie	3 160 206	5 019 735	4 723 135	4 409 175	5 388 524
C	odsetki od kredytów, pożyczek i obligacji	3 160 206	5 019 735	4 723 135	4 409 175	5 388 524
C*	Odsetki od kredytów (ZPRTP)					
D	poręczenia i gwarancje					
2.	Rozchody	5 989 125	12 023 068	12 295 586	8 272 493	8 604 578



III.	Potencjalne spłaty zobowiązań krótkoterminowych					
III.A	<b>Spłata kredytów zaciągniętych na finansowanie ZPRTP</b>					
	<b>Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji</b> podlegająca ograniczeniom zgodnie z art.. 113 ust.1 i 3 ustawy o fin. Publicznych	9 149 331	17 042 803	17 018 721	12 681 668	13 993 102
	<b>% spłat kredytów, pożyczek i poręczeń oraz wykupu obligacji do dochodów ogółem</b>	2,6	4,4	4,7	3,6	3,7
	<b>Zadłużenie na koniec roku</b> podlegające ograniczeniom zgodnie z art.. 114 ust.1 i 3 ustawy o fin. publicznych	50 261 212	63 623 216	84 013 712	103 693 403	122 624 846
	<b>% zadłużenia na koniec roku do dochodów ogółem</b>	14,1	16,3	23,4	29,7	32,3

Źródło: Wydział Budżetowy UM Rzeszowa

**Tabela 28. Plan finansowy Rzeszowa na lata 2005-2013 (ceny bieżące)**

Wyszczególnienie	Prognoza								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Dochody i przychody</b>	<b>513 723 257</b>	<b>471 038 459</b>	<b>461 965 398</b>	<b>473 612 768</b>	<b>479 605 196</b>	<b>490 817 785</b>	<b>500 441 527</b>	<b>530 716 620</b>	<b>556 070 276</b>
Dochody ogółem, w tym:	447 622 025	440 817 825	429 805 890	439 544 438	445 600 286	455 642 055	463 868 296	487 456 244	506 559 577
<i>  </i> dodatkowe dotacje inwestycyjne na ZPRTP	0	618 600	6 366 000	10 995 750	8 780 625	10 386 000	12 158 400	29 195 700	41 650 125
Przychody, w tym:	66 101 232	30 220 634	32 159 508	34 068 330	34 004 910	35 175 730	36 573 231	43 260 376	49 510 699
<i>  </i> nowe zadłużenie na inwestycje ZPRTP		220 634	2 159 508	4 068 330	4 004 910	5 175 730	6 573 231	13 260 376	19 510 699
<b>Wydatki i rozchody</b>	<b>513 723 257</b>	<b>471 038 459</b>	<b>461 965 398</b>	<b>473 612 768</b>	<b>479 605 196</b>	<b>490 817 785</b>	<b>500 441 527</b>	<b>530 716 620</b>	<b>556 070 276</b>
Wydatki ogółem, w tym:	475 471 610	459 847 993	451 726 162	452 647 063	459 412 520	464 248 578	467 758 615	499 496 386	528 524 004
Wydatki inwestycyjne łącznie (bez odsetek)	114 988 298	95 152 096	77 230 228	70 118 865	69 477 601	65 954 640	63 911 006	89 712 810	112 881 816
wydatki inwestycyjne (bez odsetek)	114 988 298	94 327 296	68 742 228	55 457 865	57 770 101	52 106 640	47 699 806	50 785 210	57 348 316
w tym: ze środków własnych	40 330 586	37 679 183	38 742 228	25 457 865	27 770 101	22 106 640	17 699 806	20 785 210	27 348 316
z refundacji nakładów na infrastrukturę komunalną (uchwała 268) oraz subwencja z rezerwy drogowej									
z dotacji budżetu państwa	1 046 095								
ze środków pomocowych UE	42 411 617	26 648 113							
z kredytów, pożyczek i obligacji	31 200 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
<i>  </i> dodatkowe inwestycje wynikające z ZPRTP	0	824 800	8 488 000	14 661 000	11 707 500	13 848 000	16 211 200	38 827 800	55 533 500
wydatki bieżące (bez odsetek i obligacji)	348 725 545	357 443 684	366 379 776	373 707 372	381 181 519	388 805 149	394 637 226	400 556 784	406 565 136
<b>Odsetki łącznie</b>	<b>8 936 001</b>	<b>7 252 213</b>	<b>8 116 158</b>	<b>8 820 826</b>	<b>8 753 400</b>	<b>9 488 789</b>	<b>9 210 383</b>	<b>9 226 792</b>	<b>9 077 052</b>
odsetki od kredytów, pożyczek i obligacji	8 936 001	7 237 779	8 100 714	8 655 760	8 320 212	8 820 397	8 252 864	7 918 550	6 996 000
<i>  </i> Odsetki od kredytów (ZPRTP)	0	14 434	15 444	165 066	433 188	668 392	957 519	1 308 242	2 081 052

poręczenia i gwarancje	2 821 766								
<b>Rozchody</b>	<b>38 251 647</b>	<b>11 190 466</b>	<b>10 239 235</b>	<b>20 965 705</b>	<b>20 192 676</b>	<b>26 569 207</b>	<b>32 682 911</b>	<b>31 220 234</b>	<b>27 546 272</b>
Potencjalne spłaty zobowiązań krótkoterminowych	16 000 000								
<b>Spłata kredytów zaciągniętych na finansowanie ZPRTP</b>			<b>22 063</b>	<b>238 014</b>	<b>644 847</b>	<b>1 045 338</b>	<b>1 562 911</b>	<b>2 220 234</b>	<b>3 546 272</b>
<b>Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji</b> podlegająca ograniczeniom zgodnie z art.. 113 ust.1 i 3 ustawy o fin. Publicznych	39 887 342	18 442 679	18 355 394	29 786 531	28 946 076	36 057 996	41 893 295	40 447 026	36 623 324
<b>% spłat kredytów, pożyczek i poręczeń oraz wykupu obligacji do dochodów ogółem</b>	<b>8,9</b>	<b>4,2</b>	<b>4,3</b>	<b>6,8</b>	<b>6,5</b>	<b>7,9</b>	<b>9,0</b>	<b>8,3</b>	<b>7,2</b>
<b>Zadłużenie na koniec roku</b> podlgające ograniczeniom zgodnie z art.. 114 ust.1 i 3 ustawy o fin. publicznych	140 727 027	159 757 195	181 677 468	194 780 092	208 592 326	217 198 849	221 089 169	233 129 311	255 093 738
<b>% zadłużenia na koniec roku do dochodów ogółem</b>	<b>31,4</b>	<b>36,2</b>	<b>42,3</b>	<b>44,3</b>	<b>46,8</b>	<b>47,7</b>	<b>47,7</b>	<b>47,8</b>	<b>50,4</b>

Źródło: opracowanie Konsultanta na podstawie projekcji przekazanej przez Wydział Budżetowy UM Rzeszowa

Zaproponowany w niniejszym dokumencie program inwestycyjny nałożono na projekcję finansów Miasta, otrzymaną z Wydziału Budżetowego UM Rzeszów. W celu wyraźnego zaznaczenia nowych elementów wprowadzono dodatkowe wiersze, dotyczące programu inwestycyjnego w transporcie publicznym, a mianowicie nakłady inwestycyjne, możliwą do uzyskania dotację ze środków UE, dodatkowe zadłużenie zaciągnięte na sfinansowanie udziału własnego oraz odsetki od tego zadłużenia, liczone wg prognozowanej realnej stawki oprocentowania kredytów (tabela 24), powiększonej o 1% marży.

Analizując tabelę 28 można stwierdzić, że Miasto Rzeszów nie pogarsza w sposób znaczący swoich wskaźników finansowych po wdrożeniu zwiększonego programu inwestycyjnego w transporcie publicznym. Zmianę tych wskaźników w stosunku do wersji przedłożonej, a nie uwzględniającej dodatkowych inwestycji w transporcie publicznym, pokazano w tabeli 29.

**Tabela 29. Różnica w poziomie wskaźników zadłużenia po wdrożeniu dodatkowego planu inwestycyjnego w transporcie publicznym**

Różnica wskaźników	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
% spłat kredytów, pożyczek i poręczeń oraz wykupu obligacji do dochodów ogółem	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,1	0,2	0,3	0,2	0,6
% zadłużenia na koniec roku do dochodów ogółem	0,0	0,0	0,0	0,3	1,2	2,0	2,9	3,4	5,4

*Źródło: opracowanie Konsultanta*

Z tabeli 29 widać, że wskaźnik ogólnego zadłużenia do dochodów wzrośnie w roku 2013 o 5,4% i jest to maksymalny poziom wzrostu w całym okresie prognozy. Wskaźnik obsługi długu do dochodów w 2008 roku wręcz spada by w roku 2013 wzrosnąć o 0,6%. Należy w tym miejscu podkreślić, że wskaźniki te mają znaczny margines bezpieczeństwa w stosunku do ustawowych wartości granicznych w całym okresie prognozy.

Reasumując powyższe można zatem stwierdzić, że Miasto Rzeszów ma możliwości sfinansowania zwiększonego programu inwestycyjnego w transporcie publicznym ze środków budżetowych i takie rozwiązanie jest przewidywane niniejszym planem. Dodatkowo istnieją w sektorze transportu publicznego możliwości, pozwalające na wygenerowanie dodatkowych środków, z tytułu zwiększonej liczby pasażerów w transporcie publicznym oraz weryfikacji taryfy przewozowej, które mogą posłużyć do sfinansowania zwiększonego zaangażowania Miasta w finansowanie transportu publicznego. Wprawdzie wzrost ilości pasażerów i ruchy taryfą wpływają przede wszystkim na stan finansów MPK, ale poprawa tychże pozwoli na zmniejszenie dopłaty do kapitału MPK przez Miasto, a tym samym na zwolnienie w kolejnych budżetach Miasta środków, które mogą posłużyć do sfinansowania wkładu własnego w zaproponowanych w niniejszym planie projektach inwestycyjnych.

## **9. System wdrażania**

### **9.1 Zarządzanie**

Wdrożenie Planu Zintegrowanego będzie powierzony wyspecjalizowanym podmiotom Miasta Rzeszowa. Dotychczasowe doświadczenia, posiadana kadra i funkcjonujące struktury stanowią właściwe podwaliny dla sprawnego podołania nowym zadaniom, jednakże ze względu na dużą skalę przedsięwzięć objętych Planem koniecznym będzie rozwój kadrowy w niektórych sferach działalności. Niektóre zadania, będące wydziałowymi przedsięwzięciami, będą mogły być powierzane w trybie zamówień publicznych podmiotom komercyjnym.

Jednostkami wiodącymi w przygotowaniu i wdrożeniu Planu będzie Miejski Zarząd Dróg i Zieleni oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Ścisła współpraca obu tych podmiotów jest niezbędna dla właściwej realizacji Planu, proponuje się powołanie Zespołu składającego się z decyzyjnych przedstawicieli obu tych podmiotów, na którym spoczywałaby odpowiedzialność za koordynację działań.

Beneficjentem Projektów EFRR będzie Miasto Rzeszów, które poprzez Miejski Zarząd Dróg i Zieleni realizuje zadanie własne, polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Będzie ono odpowiedzialne za stworzenie systemu zarządzania, rozliczeń, zlecania i odbiorów prac i innych zadań, w zgodzie z wymaganiami Programu. W przypadku zakupu i modernizacji taboru oraz systemu informacji pasażerskiej beneficjentem programu będzie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.

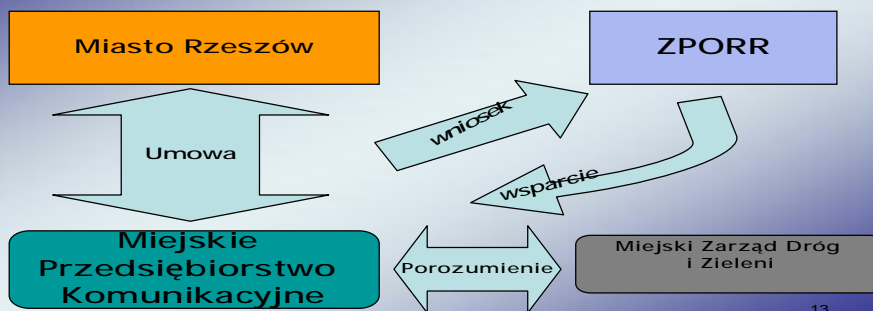
### **9.2 *Struktura instytucjonalna projektów w zakresie transportu publicznego***

Na załączonym schemacie pokazano zasady powiązań instytucjonalnych w przygotowaniu i realizacji projektów, rozumianej jako wdrożenie systemów informacji pasażerskiej i elektronicznego poboru opłat.

Należy podkreślić, że wszystkie pokazane instytucje istnieją, wymagane będzie tylko dopracowanie nowych metod kontraktowania.

#### **Rysunek 2. Schemat organizacji zarządzania Projektem**

## Schemat organizacji zarządzania Projektem



## **10. Sposoby monitorowania, oceny i komunikacji społecznej**

### **10.1 System monitorowania planu**

Plan przewiduje stosowanie rutynowych metod monitorowania i oceny przebiegu jego realizacji.

Obserwacja wyników realizacji Planu następować będzie przez badania i pomiary ruchu, które wykonywać będą: Miejski Zarząd Dróg i Zieleni oraz MPK. Ta pierwsza jednostka wykonywać będzie te prace częściowo w sposób automatyczny poprzez projektowany centralny System Sterowania Ruchem. MPK natomiast stosować będzie mieszane techniki monitoringu i pomiarów (pomiarów w wozach, pomiarów natężeń z zewnątrz pojazdów), częściowo w sposób automatyczny dzięki wprowadzonemu systemowi elektronicznego poboru opłat.

Będą wykonywane Badania Zachowań i Preferencji w transporcie publicznym – jeśli pozwolą na to środki to w okresach 5 letnich, maksimum co 10 lat. Pozwoli to na śledzenie najważniejszych zjawisk – zachowań transportowych mieszkańców i osiągania poziomu założonych parametrów usług.

Przewiduje się wprowadzenie nowego typu badań - jakości świadczonych usług. Będą to badania fokusowe oraz badania preferencji pasażerów.

### **10.2 Zakres monitoringu zachowań komunikacyjnych**

Zachowania komunikacyjne będą badane pod kątem trzech najważniejszych parametrów:

- Ø ruchliwości mieszkańców (liczby podróży w okresach doby i poszczególnych okresów szczytów przewozowych),
- Ø podziału ruchu na motywacje, podlegające ocenie i prognozowaniu,
- Ø podziału ruchu na środki podróżowania (podziału modalnego).

Badania będą realizowane metodami wywiadu domowego u losowo wybranej próby reprezentatywnej w ramach Kompleksowych Badań Ruchu.

### **10.3 Zakres monitoringu rynku usług**

Rynek usług będzie monitorowany według zasad statystyki przewozów oraz sprzedaży usług ( w tym – biletów). Niezbędna jest weryfikacja ruchliwości średniej dotyczącej różnych form biletów wielokrotnych oraz przejazdów osób zwolnionych z opłat.

Ponadto dorocznie prowadzone będą pomiary nappełnień na poszczególnych liniach, każda linia winna być poddana takiej obserwacji co najmniej raz na trzy lata. W zakres pomiarów włączone będą także pomiary czasów oczekiwania na pojazd, oceny dostępności

przystanków. Będzie także monitorowany potencjalny rynek usług, to znaczy gotowość uczestników ruchu samochodowego do przejścia do transportu publicznego. Informacje o tym segmencie rynku będą pozyskiwane metodą badania preferencji z porównaniem stanu istniejącego i potencjalnego (*stated preferences, con joint*). Ten typ badań będzie realizowany wspólnie z badaniami zachowań komunikacyjnych.

#### **10.4 Zakres monitoringu jakości usług przewozowych**

Jakość usług mierzona będzie w zakresie:

- ∅ parametrów określonych w umowach przewozowych (przede wszystkim regularności kursowania, zgodności z rozkładami jazdy, czystości i estetyki oraz zachowania obsługi),
- ∅ częstotliwości i „ciężkości” skarg pasażerów oraz sposobów reagowania na nie,
- ∅ stopnia zadowolenia klientów, w tym poczucie bezpieczeństwa i podmiotowości.

Badania będą prowadzone dorocznie w sposób kompleksowy, oraz doraźnie, według potrzeb. Będą to badania metodami reprezentacyjnymi, oraz wyrywkowe badania i interwencje.

#### **10.5 Sposoby inicjowania współpracy pomiędzy sektorem publicznym, prywatnym i organizacjami pozarządowymi**

Plan nie przewiduje prywatyzacji usług transportu publicznego, jakie obecnie są świadczone przez podmioty publiczne (komunalne i państwowe), ale zapoczątkowanie procesu poszerzania szans rynkowych dla sektora prywatnego. W tym celu przewiduje się:

- ∅ wprowadzenie zamówień publicznych na usługi przewozowe dla wybranych segmentów usług,
- ∅ prowadzenie działań dla koordynacji najpierw rozkładów jazdy, a jeśli pojawią się ku temu podstawy prawne – kształtowania układu linii przewoźników działających na zlecenie miasta i niezależnych od miasta,
- ∅ promowanie dobrych praktyk, szkolenia i konsultowanie się w najważniejszych tematach obsługi transportowej miasta.

Współpraca z organizacjami pozarządowymi skoncentruje się na zagadnieniach kształtowania układu linii oraz wsparcia dla przedsięwzięć rozwojowych, Będzie rozwijana forma bezpośrednich kontaktów oraz prowadzenia badań opinii i gromadzenia propozycji poprzez strony www.



## 10.6 Sposoby oceny planu

Czynniki oceny skuteczności Planu to:

- Ø Proporcje podziału zadań przewozowych, a w tym udział transportu publicznego,
- Ø Liczba pasażerów transportu publicznego,
- Ø Ocena jakości usług.

Założone w Planie parametry mierzące i oceniające realizacją planu będą ustalone metodami podanymi wyżej, w szczególności poprzez:

- Ø Badania ilościowe przewozów,
- Ø Badania jakościowe oraz gromadzenie reprezentatywnych ocen pasażerów / klientów systemu transportu.

Badania i oceny, o których mowa w rozdziałach 10.1 – 10.5, realizowane będą corocznie (pierwsze za rok 2006), stosownie do ich zakresu oraz postępu w realizacji Planu, po napływie informacji statystycznych i przeprowadzeniu badań przez niezależne wyspecjalizowane podmioty. MZDiZ, wsparty informacjami MPK i pozostałych Partnerów (kolej, inni przewoźnicy) będzie składał doroczny raport z realizacji planu Prezydentowi Miasta. Prezydent Miasta poinformuje Radę Miasta o przebiegu realizacji Planu, osiągnięciu celów Planu, ewentualnych problemach i zagrożeniach.

## 10.7 Public relations planu

Sfera Public Relations będzie powierzona służbom Miasta i jego jednostek organizacyjnych, zaangażowanym w Projekcie.

*Public relations* Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego (ZPRTP) obejmuje działania mające na celu przekonanie społeczności Rzeszowa do proponowanych rozwiązań dotyczącej komunikacji publicznej w ramach planu. Celem tych posunięć powinno być wytworzenie pozytywnej postawy opinii publicznej wobec usług komunikacyjnych w Rzeszowie. Akcja promocyjna planu będzie prowadzona za pomocą dostępnych mediów a jej osnową będzie eksponowanie wszelkich aspektów planu, zmierzających do poprawy warunków przemieszczania się dla użytkowników transportu publicznego oraz korzyści ekologicznych. Także efekty ekonomiczne, czyli poprawa relacji między kosztami a korzyściami będzie wyeksponowana.

Kreowanie pozytywnego wizerunku podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie ZPRTP i informacje o podejmowanych działaniach powinny odbywać się poprzez:

- pozyskiwanie pozytywnego rozgłosu w mediach,
- kontakty z dziennikarzami,
- organizację konferencji prasowych,
- występowanie przed kamerami,
- sporządzanie notatek prasowych.

Spodziewanym skutkiem tych działań powinien być efekt wymierny w postaci zwiększenia ilości pasażerów korzystających ze środków komunikacji miejskiej.

Misja informacyjna obejmuje także swym zasięgiem Internet poprzez:

- projektowanie, tworzenie, promocję i optymalizowanie stron w Internecie,
- optymalizacja stron www pod kątem efektywnej komunikacji i potrzeb odbiorcy,
- kreowanie dobrego wizerunku transportu publicznego na forach i grupach dyskusyjnych,
- moderowanie *chatów*,
- tworzenie serwisów informacyjnych dla prasy.