

Uchwała Nr LXXXIII/1472/2010
Rady Miasta Rzeszowa
z dnia 9 listopada 2010

w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015

Na podstawie art. 18 ust.2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 o samorządzie gminnym (Dz.U.2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)

Rady Miasta Rzeszowa
uchwała, co następuje:

§1

Przyjmuje się Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015, stanowiący załącznik do uchwały.

Realizacja planu będzie następować w miarę możliwości finansowych Gminy Miasto Rzeszów.

§2

Traci moc uchwała Nr LV/102/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 4 kwietnia 2006r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2005-2013.

§3

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Rzeszowa.

§4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia

Przewodniczący
Rady Miasta Rzeszowa



Konrad Fijolek

Uzasadnienie

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010–2015 jest opracowaniem, które zmienia dotychczasowy dokument pn.: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2005–2013 w zakresie założeń Planu oraz terminów jego obowiązywania. Modyfikacje obejmują w szczególności elementy pozwalające złożyć wniosek o dofinansowanie na realizację projektów transportowych w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 Priorytetu III: Wojewódzkie ośrodki wzrostu; Działanie III.1: Systemy miejskiego transportu zbiorowego (PO RPW 2007-2013) oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 Priorytetu VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe; Działanie 8.3: Rozwój inteligentnych systemów transportowych (POIiŚ 2007-2013).

Plan opisuje niezbędne działania potrzebne dla rozwoju transportu publicznego Rzeszowa a także uwzględnia przygotowywane do realizacji projekty: „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic” w ramach PO RPW 2007-2013 oraz „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa” w ramach POIiŚ 2007-2013.

Plan uwzględnia docelowe rozwiązania ujęte w wymienionych projektach w szczególności w zakresie dot.:

- Systemu obszarowego sterowania ruchem drogowym,
- Systemu informacji pasażerskiej,
- Systemu poboru opłat (Karta Miejska, e-kioski),
- Budowa zintegrowanej platformy cyfrowej transmisji danych.
- Modernizacja infrastruktury transportu publicznego wraz z taborem,
- Przebudowę/rozbudowę lokalnego układu komunikacyjnego, modernizację infrastruktury na potrzeby transportu publicznego.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010–2015 jest dokumentem potwierdzającym zgodność planów strategicznych miasta z wytycznymi programowymi UE dot. transportu publicznego.

Wobec powyższego wnosi się o przyjęcie wymienionego dokumentu, który buduje politykę transportową miasta a w szczególności pozwoli na skorzystanie z dofinansowania ze środków UE dla wymienionych wyżej przedsięwzięć oraz stworzy możliwość wykorzystania środków UE dla pojawiających się w przyszłości programów operacyjnych w obszarze transportu publicznego.

Zamawiający:



Gmina Miasto Rzeszów
Rynek 1
35-064 Rzeszów

Wykonawca (konsorcjum firm w składzie):



Apia XXI I.A.K. Sp. z o.o.
ul. Grójecka 5, 02-019 Warszawa



Apia XXI S.A., Av. Albert Einstein 2
39011 Santander (Hiszpania)



Worx Consulting Sp. z o.o.
ul. Kolejowa 41/6, 75-108 Koszalin



Biuro Projektowo Inżynierskie "Redan"
ul. Jagiellońska 69, 70-382 Szczecin

Stadium: Etap III	Zadanie: „Wykonanie Studium Wykonalności oraz innych niezbędnych opracowań dla projektu pn.: "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"”	
Nr tomu: 11	Temat opracowania: „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015”	
Branża:		
Kod CPV:		
Stanowisko	Imię i nazwisko	Podpis
Opracowali	Mariusz Szubra	
	Piotr Szyłko	
	Agata Pietrzyk	
	Marek Miśkiewicz	
	Piotr Twardochleb	
Numer archiwalny:	Data opracowania: Sierpień 2010	Numer egzemplarza:

SPIS TREŚCI:

1. ZAŁOŻENIA METODY OPACOWANIA	6
2. CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ I TRANSPORTU NA TERENIE MIASTA I OBSZARU FUNKCJONALNIE POWIĄZANEGO Z MIASTEM	8
2.1 ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA	8
2.1.1 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA	8
2.1.2 GŁÓWNE ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE STRUKTURĘ PRZESTRZENNĄ MIASTA	11
2.1.3 STAN OBECNY I PLANOWANY INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	14
2.1.4 UWARUNKOWANIA OCHRONY ŚRODOWISKA	18
2.1.5 UWARUNKOWANIA OCHRONY KONSERWATORSKIEJ	23
2.1.6 PODSUMOWANIE UWARUNKOWAŃ ROZWOJU PRZESTRZENNEGO	25
2.2 LOKALNY TRANSPORT PUBLICZNY	25
2.3 REGIONALNY TRANSPORT AUTOBUSOWY	31
2.4 KOMUNIKACJA PRYWATNA	32
2.5 TRANSPORT KOLEJOWY	32
2.6 TRANSPORT LOTNICZY	33
2.7 KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU, W TYM INFRASTRUKTURA STEROWANIA RUCHEM	34
2.8 POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA	34
2.9 IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW	36
2.10 GOSPODARKA	37
2.10.1 GŁÓWNI PRACODAWCY – STRUKTURA I TRENDY	37
2.10.2 STRUKTURA PODSTAWOWYCH BRANŻ GOSPODARKI ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA TERENIE MIASTA POWIĄZANYCH Z ROZWOJEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO –TRENDY	40
2.10.3 ILOŚĆ PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH I OSÓB ZATRUDNIONYCH W DANYCH SEKTORACH	44
2.10.4 MIEJSCA POZA MIASTEM, Z KTÓRYCH DOJEŻDZAJĄ OSOBY ZATRUDNIONE W MIEŚCIE ORAZ PODMIOTY GOSPODARCZE KORZYSTAJĄCE ZE ŚRODKÓW TRANSPORTU – TRENDY	46
2.10.5 ŹRÓDŁA I CELE RUCHU (W TYM NOWE DZIELNICE MIESZKANIOWE, USŁUGI I ZATRUDNIENIE)	47
2.10.6 IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW	49
2.11 SFERA SPOŁECZNA	50
2.11.1 STRUKTURA DEMOGRAFICZNA I SPOŁECZNA – TRENDY	50
2.11.2 BEZROBOCIE	52
2.11.3 DOCELOWE GRUPY UŻYTKOWNIKÓW WYMAGAJĄCE WSPARCIA W RAMACH PLANU	52
2.11.4 KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW	53
2.11.5 IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW	54
3. ZASIEG TERYTORIALNY PROGRAMU	55

4. CHARAKTERYSTYKA RYNKU USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO – ZRÓDŁA I CELE RUCHU	56
4.1 RUCHLIWOŚĆ MIESZKAŃCÓW RZESZOWA	56
4.2 PROGNOZA POPYTU W TRANSPORCIE PUBLICZNYM.....	57
5. PODOKRESY PROGRAMOWANIA: 2010-2015	63
6. POWIĄZANIE PROJEKTU Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	68
6.1 POWIĄZANIE Z CELAMI STRATEGICZNYCH DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNEGO, SPOŁECZNEGO I GOSPODARCZEGO MIASTA	68
6.1.1 STRATEGIA ROZWOJU RZESZOWA DO 2015 ROKU (PRZYJĘTA W 2008 ROKU).....	68
6.1.2 STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA RZESZOWA.....	70
6.2 POWIĄZANIE Z PROJEKTAMI Z ZAKRESU TRANSPORTU PUBLICZNEGO REALIZOWANYMI W LATACH 2010-2015	71
7. OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU.....	73
8. PLAN FINANSOWY NA LATA 2010 – 2015.....	74
9. SYSTEM WDRAŻANIA.....	79
9.1 ZARZĄDZANIE	79
9.2 STRUKTURA ORGANIZACYJNA W ZAKRESIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO W RZESZOWIE	79
10. SPOSOBY MONITOROWANIA. OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ.....	81
10.1 SYSTEM MONITOROWANIA PLANU.....	81
10.2 ZAKRES MONITORINGU ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH.....	81
10.3 ZAKRES MONITORINGU RYNKU USŁUG	81
10.4 ZAKRES MONITORINGU JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH	82
10.5 SPOSOBY INICJOWANIA WSPÓŁPRACY POMIĘDZY SEKTOREM PUBLICZNYM, PRYWATNYM I ORGANIZACJAMI POZARZĄDOWYMI.....	82
10.6 SPOSOBY OCENY PLANU.....	83
10.7 PUBLIC RELATIONS PLANU	84

SPIS TABEL:

Tabela 1. Liczba pracujących wg rodzajów działalności w Rzeszowie na koniec 2008 r.	39
Tabela 2. Udziały pracujących w sektorze przedsiębiorstw według sektorów własności w Rzeszowie na koniec 2008 roku (w %)	40
Tabela 3. Rozwój podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2006 – 2009 według sekcji PKD*	41
Tabela 4. Zmiany w strukturze podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa	42
Tabela 5. Jednostki zarejestrowane w systemie REGON w latach 2006 - 2009 według sektorów własności	45
Tabela 6. Podmioty gospodarcze według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności (tys.)	45
Tabela 7. Udział ruchu w obszarach: miejskim, podmiejskim, zewnętrznym	47
Tabela 8. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa w latach 2006 – 2009 (stan na 31 XII)	50
Tabela 9. Ludność według ekonomicznych grup wieku	51
Tabela 10. Struktura ludności Rzeszowa wg grup wiekowych w latach 2006 – 2009	51
Tabela 11. Mieszkańcy osiedli Rzeszowa	51
Tabela 12. Wskaźnik ruchliwości dla mieszkańców Rzeszowa i okolic	56
Tabela 13. Motywacje podróży dla mieszkańców Rzeszowa i okolic	57
Tabela 14. Środki transportu wykorzystywane przez mieszkańców Rzeszowa i okolic	58
Tabela 15. Środki transportu wykorzystywane w podróżach – kategorie	58
Tabela 16. Średnie napełnienie w poszczególnych środkach transportu zbiorowego wg rozkładu czasowego w ciągu doby w podziale na godziny pomiaru [%]	59
Tabela 17. Przyjęty do prognoz wskaźnik ruchliwości	62
Tabela 18. Przedsięwzięcie planowane w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa	64
Tabela 19. Plan finansowy Miasta Rzeszów w latach 2010-2015	76

SPIS RYSUNKÓW:

Rysunek 1. Mapa sieci autobusowej MPK w Rzeszowie	27
Rysunek 2. Mapa sieci komunikacji publicznej obsługiwanej przez MKS	31
Rysunek 3. Rozkład przestrzenny miejskich rejonów komunikacyjnych z rozróżnieniem pod względem produkcji podróży (źródeł podróży)	48
Rysunek 4. Rozkład przestrzenny miejskich rejonów komunikacyjnych z rozróżnieniem pod względem atrakcji podróży (celów podróży)	49
Rysunek 5. Schemat organizacji zarządzania transportem publicznym w Rzeszowie	80

SPIS WYKRESÓW:

Wykres 1: Stan ilościowy taboru MPK wg wieku	28
Wykres 2: Struktura wiekowa taboru MPK	28
Wykres 3: Średnie przebiegi autobusu MPK w latach 1999 – 2009	29

AUTORZY OPRAWOWANIA

Niniejsze opracowanie powstało jako aktualizacja opracowania pn. „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2005-2013”, przyjętego Uchwałą Nr LV/102/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 4 kwietnia 2006 roku.

Aktualizację przygotował Zespół Projektowy International Management Services Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie w składzie:

- Mariusz Szubra
- Agata Pietrzyk
- Piotr Szyłko

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 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013, finansowanego ze środków Funduszy Strukturalnych Unii Europejskiej, w ramach Priorytetu III. Wojewódzkie Ośrodki Wzrostu, Działania III.1. Systemy Miejskiego Transportu Zbiorowego. Horyzontem czasowym Planu jest rok 2015, to jest zakończenie okresu budżetowego Unii Europejskiej 2007 – 2013 (z perspektywą finansowania do roku 2015).

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) Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2005-2013, przyjęty Uchwałą Nr LV/102/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 4 kwietnia 2006 roku,
- 2) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, przyjęte uchwałą Rady Miasta nr XXXVII/113/2000 z dnia 4 lipca 2000

- z późniejszymi zmianami (Uchwała nr LX/1026/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 29 września 2009 r),
- 3) Strategia Rozwoju Miasta, przyjęta uchwałą Rady Miasta nr LXXV/62/98 w roku 1998 z późniejszymi zmianami (Uchwała nr XXXVI/590/2008 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 8 lipca 2008r. w sprawie zmiany Strategii Rozwoju Miasta Rzeszowa),
 - 4) Program Rewitalizacji Obszarów Miejskich w Rzeszowie – projekt opracowany przez Aleksander Noworól Konsulting – Czerwiec 2005 z późniejszymi zmianami,
 - 5) Program Ochrony Środowiska z Planem Gospodarki Odpadami Miasta Rzeszowa przyjęty Uchwałą nr XXXVII/617/2008 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 26 sierpnia 2008 r.,
 - 6) Wieloletnie Programy Inwestycyjne Miasta Rzeszowa – stanowiący część Budżetu Miasta Rzeszowa na rok 2010 i lata kolejne.

W pracach nad Planem wykorzystano także następujące dokumenty:

- 7) Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego, przyjęta przez Sejmik Województwa uchwałą Nr LXIII/790/06 z dnia 20 października 2006 roku ,
- 8) Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego, przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa w 2002 r.
- 9) Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego opracowywany na podstawie uchwały Sejmiku Województwa Podkarpackiego nr XXXI/341/04.

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 około 180 tys. osób. Miasto obejmuje obszar 116,32 km² o gęstości zaludnienia ok. 1 547 osób/km². W odniesieniu do województwa podkarpackiego na Rzeszów przypada¹:

- 0,65% powierzchni,
- 8,49% ludności ogółem,
- 11,57% pracujących,
- 27,02% pracujących w sektorze usług rynkowych,

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 leczenia o zasięgu regionalnym, – ośrodkiem sądownictwa o zasięgu regionalnym,
- największym ośrodkiem kulturalnym południowo-wschodniej Polski,

¹ Główny Urząd Statystyczny – ważniejsze dane o województwie na koniec 2009 roku;

http://www.stat.gov.pl/rzesz/index_PLK_HTML.htm

- 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 Polski 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 rozpoczęto budowę autostrady A-4 (Berlin - Kijów) z trzema węzłami do obsługi lotniska i strefy przyległej oraz samego Rzeszowa. 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 oraz Ocice - Rzeszów.

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, Kraków, Lublin, Jasienica, Kolbuszowa, Boguchwała, Stalowa Wola, Poznań, Warszawa, Tyczyn, Kalisz, Sanok, Dębica, Jonkowo (k. Olsztyna), Gliwice, Tomaszów Lubelski, Wiśniowa. Utworzono Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny Aeropolis, którego podstawą jest 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 3 692 ha, co stanowi 31,88 % 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. Zabudowa Miasta nie wskazuje cech zwartej, o czym świadczy jedna z najniższych w kraju gęstości zaludnienia, duża powierzchnia terenów zielonych i rekreacyjnych, jak również 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, Zimowit, Staromieście, Przybyszówka, Wilkowyja, Pobitno. Ich zabudowę tworzą: kamienice i nieliczne bloki w Śródmieściu, a także zabudowa wielorodzinna o średniej intensywności na osiedlach: Paderewskiego, i Pobitno, 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, Budziwój, Miłocin, 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 Kópisto – 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,
- w rejonie ulicy Hoffmanowej,
- 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 Wisłoka.

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 od skrzyżowania 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 wnętr 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.

Powierzchnia Miasta Maista wynosi 116,32 km², w tym²:

- tereny rolne: 73,52 km²,
- tereny zurbanizowane - 36,92 km²,
- tereny leśne - 4,59 km²,
- nieużytki - 0,22 km².

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, także w przygranicznym obszarze Euroregionu Karpaty oraz planowanym Paneuropejskim Korytarzu Helsinki – Ateny (Via Carpatia – na podstawie tzw. Porozumienia łańcuckiego z 2006 roku).

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 – Rzeszów - 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 – Rzeszów - Medyka – Lwów.

Układ ten uzupełniany przez następujące elementy:

- droga wojewódzka nr 878 relacji Rzeszów – Dynów,
- linia kolejowa nr 71 relacji Ocice – Rzeszów ,
- linia kolejowa nr 106 relacji Rzeszów – Jasło.

² Źródło: <http://www.rzeszow.pl/miasto-rzeszow/dane-statystyczne/rzeszow-w-liczbach>

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 wewnątrzmiastowego, 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 niezmotoryzowanego 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 – Rzeszów - Lwów), po północnej stronie Rzeszowa, w odległości ok. 8 km od centrum miasta,
- drogi ekspresowej S-19 (Grodno – Kuźnica – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Presov), po zachodniej stronie miasta, w odległości około 5 km od centrum miasta.

W powiązaniach krajowych planuje się realizację:

- północnej obwodnicy, która omija zwartą zabudowę miasta, będącej w przyszłości fragmentem drogi krajowej nr 4 relacji Wrocław – Kraków - Przemyśl, klasy GP, o przebiegu ocierającym się o granice Rzeszowa i gmin Świlcza, Głogów, Trzebownisko i Krasne,
- przedłużenie al. gen Okulickiego 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 międzydzielnicowego 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 międzynarodowe, 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 – Presov 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 – Przemyśl, 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, zakład budżetowy Miasta.

Do głównych zadań MZD 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 wody mineralne.

W ogólnej powierzchni Rzeszowa przeważają gleby³ zaliczone do I,II i III klasy użytków rolnych. o wysokiej wartości dla rolnictwa i objęte ochroną przed nierolniczym wykorzystaniem.

Ogółem użytki rolne w 2010 r. zajmowały 6 922 ha, co stanowiło około 59% powierzchni miasta.

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 22,8°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 nizinną. Dolina Wisłoka o lekko meandrującym korycie do granic miasta ma przebieg południkowy. Na obszarze miasta przyjmuje następujące dopływy: prawobrzeżne: Strug, Czekań, Młynówka, Paryja 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

³ Program ochrony środowiska miasta Rzeszowa w latach 2008-2011

poprawa warunków wodnych dla ujęcia wody pitnej dla miasta oraz zabezpieczenie przed wodami powodziowymi a uzupełniająca - rekreacja oraz wykorzystanie do uprawiania sportów wodnych. Powierzchnia zbiornika z chwilą rozpoczęcia eksploatacji wynosiła 120 ha, a jego pojemność około 3,6 mln m³. 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 m³, a wody spełniają normy III klasy jakości.

2.1.4.3 Obszary leśne

Lasy w granicach administracyjnych Rzeszowa zajmują ok. 280ha. 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 łęgów. 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 łęgowych wierzbowo - topolowych występują w dolinie Przyrwy. W okolicach Zalewu Rzeszowskiego rozwijające się łęgi 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.

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 budynków⁴. Największymi źródłami zanieczyszczenia powietrza w Rzeszowie są: PGE Elektrociepłownia „Rzeszów” S.A., FENICE POLAND Sp. z o.o. Jednostka Operatywna Rzeszów oraz Zakład Metalurgiczny „WSK- Rzeszów” Sp. z o.o.

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.

Scentralizowany system ciepłowniczy Rzeszowa rozprowadza energię cieplną z dwóch źródeł: z elektrociepłowni oraz z kotłowni lokalnych i innych źródeł ciepła. Głównymi źródłami emisji pyłu zawieszonego PM10 w Rzeszowie są kotłownie i paleniska opalane paliwami stałymi. Oszacowano, że dostarczana energia cieplna dostarczana z indywidualnych i lokalnych kotłowni stanowi 40% dostarczanego ciepła w mieście. Kotłownie węglowe

⁴ Program ochrony powietrza dla strefy miasto Rzeszów;

przyczyniają się do emisji zwiększonej ilości zanieczyszczeń do atmosfery, przede wszystkim w następujących częściach Rzeszowa:

- Rejon starówki, między ul. Piłsudskiego, Targową, Lisa-Kuli i Ciepłińskiego,
- Rejon zwartej zabudowy między torami PKP i ul. Piłsudskiego,
- Zabudowa jednorodzinna przy ul. Szopena, Długosza i Tetmajerów,
- Dzielnica magazynowo – składowa między ul. Okulickiego a torami PKP,
- Obrzeża Miasta ze starszym budownictwem jednorodzinny.

Zły stan techniczny oraz wiek kotłowni węglowych i pieców jest główną przyczyną wysokiego wskaźnika emisji pyłu zawieszonego PM10.

W strukturze emisji zanieczyszczeń wyróżnia się: pyły i gazy ze spalania paliw, w tym SO₂, NO₂, CO, CO₂, PM10 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, dwutlenku azotu, tlenku węgla, oraz benzenu⁵. Dla tego typu zanieczyszczeń Miasto Rzeszów sklasyfikowano do klasy A tj. poziom substancji nie przekracza poziomu dopuszczalnego lub poziomu docelowego. Niemniej jednak roczne przekroczenie dopuszczalnego poziomu zawieszonego pyłu PM10 spowodowało, że obszar Miasta Rzeszowa został zakwalifikowany do klasy C tj. poziom choćby jednej substancji przekracza poziom dopuszczalny powiększony o margines tolerancji lub poziom docelowy.

2.1.4.5.3 Zagrożenie hałasem

W Rzeszowie główną przyczyną zagrożeń akustycznych jest ruch drogowy oraz kolejowy, W związku z tym obszarami zagrożonymi hałasem są tereny położone w pobliżu większych dróg, przy skrzyżowaniach. Najwyższe poziomy hałasu (powyżej 70dB) zaobserwowano na ulicach: Krakowska, Witosa, Batalionów Chłopskich, Powstańców Warszawy, Armii

⁵ Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Podkarpackim – Raport za rok 2009; Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Rzeszowie

Krajowej, Lwowska, oraz Sikorskiego. Ze względu na przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w powyższych miejscach zamontowano ekrany akustyczne, które zmniejszyły oddziaływanie emisji hałasu o około 12-22 dB.

2.1.4.5.4 Gospodarka wodno – ściekowa i gospodarka odpadami na terenie Rzeszowa

Gospodarka odpadami

W Rzeszowie głównymi źródłami odpadów komunalnych są gospodarstwa domowe, obiekty infrastruktury handlowej, usługowej, rzemieślniczej, szkolnictwo, przemysł w części „socjalnej”, obiekty turystyczne oraz targowiska. W roku 2006 na terenie Rzeszowa powstało ponad 70 tys. Mg odpadów komunalnych, z czego około 33% były odpadami kuchennymi ulegającymi biodegradacji. Jednak ze względu na niepełną ewidencję odpadów komunalnych nie jest możliwe określenie rzeczywistej ilości odpadów wytwarzanych.

Sukcesywnie na terenie Miasta Rzeszowa wdrażany jest system selektywnego zbierania odpadów. Dla ułatwienia segregacji zostały wprowadzone odpowiednio oznaczone pojemniki przeznaczone dla różnego rodzaju odpadów. W chwili obecnej możliwa jest segregacja następujących odpadów: szkło kolorowe, szkło bezbarwne, makulaturę, plastik, aluminium (metale) oraz tekstylia. Ponadto od października 2007 roku zbieranie odpadów elektrycznych i elektronicznych odbywa się dwa razy do roku poprzez obwoźną zbiórkę odpadów niebezpiecznych tj. świetlówki, baterie, środki ochrony roślin, opakowania po środkach ochrony roślin, przeterminowane lekarstwa, rozpuszczalniki, farby, lakiery, opakowania po farbach i lakierach, kwasy i alkalia, środki chemiczne typu domowego, odpady zawierające rtęć, lampy energooszczędne, zużyty olej. Niemniej należy zaznaczyć, że udział posegregowanych odpadów w ogólnej ilości jest niewielki (w 2006 roku udział ten wynosił około 2%).

Oprócz odpadów komunalnych na terenie Miasta Rzeszowa powstają odpady pochodzące z sektora gospodarczego. Wśród firm działających na terenie miasta w 2006 roku największą ilość odpadów wytworzyli:

- Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.,
- Zakład Metalurgiczny WSK Rzeszów,
- Miejskie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów Sp. z o.o. w Rzeszowie,
- Elektrociepłownia WSK – Rzeszów Sp. z o.o. EC Fenice Poland Sp. z o.o.,

- Elektrociepłownia Rzeszów.

Gospodarka wodno – ściekowa

Za gospodarkę wodno – ściekową na terenie Rzeszowa odpowiada Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Rzeszowie.

Obecnie eksploatowana jest sieć wodociągowa o długości 841,0 km, 2 ujęcia powierzchniowe wody, awaryjne ujęcie w głębne, lokalne ujęcie wody, 32 przepompownie wody, 12 zbiorników wyrównawczych wody czystej oraz 187 studni publicznych. Średniodobowa produkcja wody uzdatnionej w 2009 roku wyniosła 34,4 tys m³ zaspokajając w pełni zapotrzebowanie odbiorców.

W przypadku sieci kanalizacyjnej, to w roku 2009 eksploatowane były: sieć kanalizacji sanitarnej o długości 566 km, 67 przepompowni ścieków oraz 290,3 km sieci kanalizacji burzowej.

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 klasztornymi 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,
- pozostałości zespołu dworskiego Chrystianich – Grabińskich na Osiedlu.

Rzeszów posiada również unikalne zabytki kultury żydowskiej, takie jak: Synagoga Staromiejska, Synagoga Nowomiejska, cmentarz żydowski, dawny Żydowski Dom Ludowy i gimnazjum hebrajskie, pl. Ofiar Getta i żydowskie obiekty użyteczności publicznej.

Na terenie miasta funkcjonuje 7 muzeów: Muzeum Okręgowe, Muzeum Historii Miasta Rzeszowa, Muzeum Etnograficzne im. F. Kotuli, Muzeum Diecezjalne, Muzeum Łowiectwa, Muzeum Dobranocek, Muzeum Młeczarstwa.

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
- inne zabytki nieruchome, znajdujące się w gminnej ewidencji zabytków.

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: 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:

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

2.2 Lokalny transport publiczny

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Rzeszowie

Gminna komunikacja zbiorowa miasta Rzeszowa obsługiwana jest przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Rzeszowie. Na chwilę obecną Spółka jest jedynym przewoźnikiem autobusowym wykonującym usługi przewozowe na zlecenie Gminy Miasto Rzeszów.

Usługi przewozowe świadczone przez MPK prowadzone są na 46 liniach dziennych i 2 liniach nocnych, całkowita długość linii wynosi 657 km, z tego 481km w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa oraz 176 km w na terenie gmin ościennych. Ilość przystanków ogółem wynosi 828, z tego w granicach administracyjnych miasta 354, poza nimi 474.

48 linii komunikacyjnych (21 linii miejskich, 20 linii miejsko-podmiejskich, 5 linii specjalnych oraz 2 linie nocne) obsługiwanych jest przez następującą liczbę autobusów:

w dni robocze	156 autobusów (z nocnymi),
w soboty	63 autobusy,
w niedziele	54 autobusy.

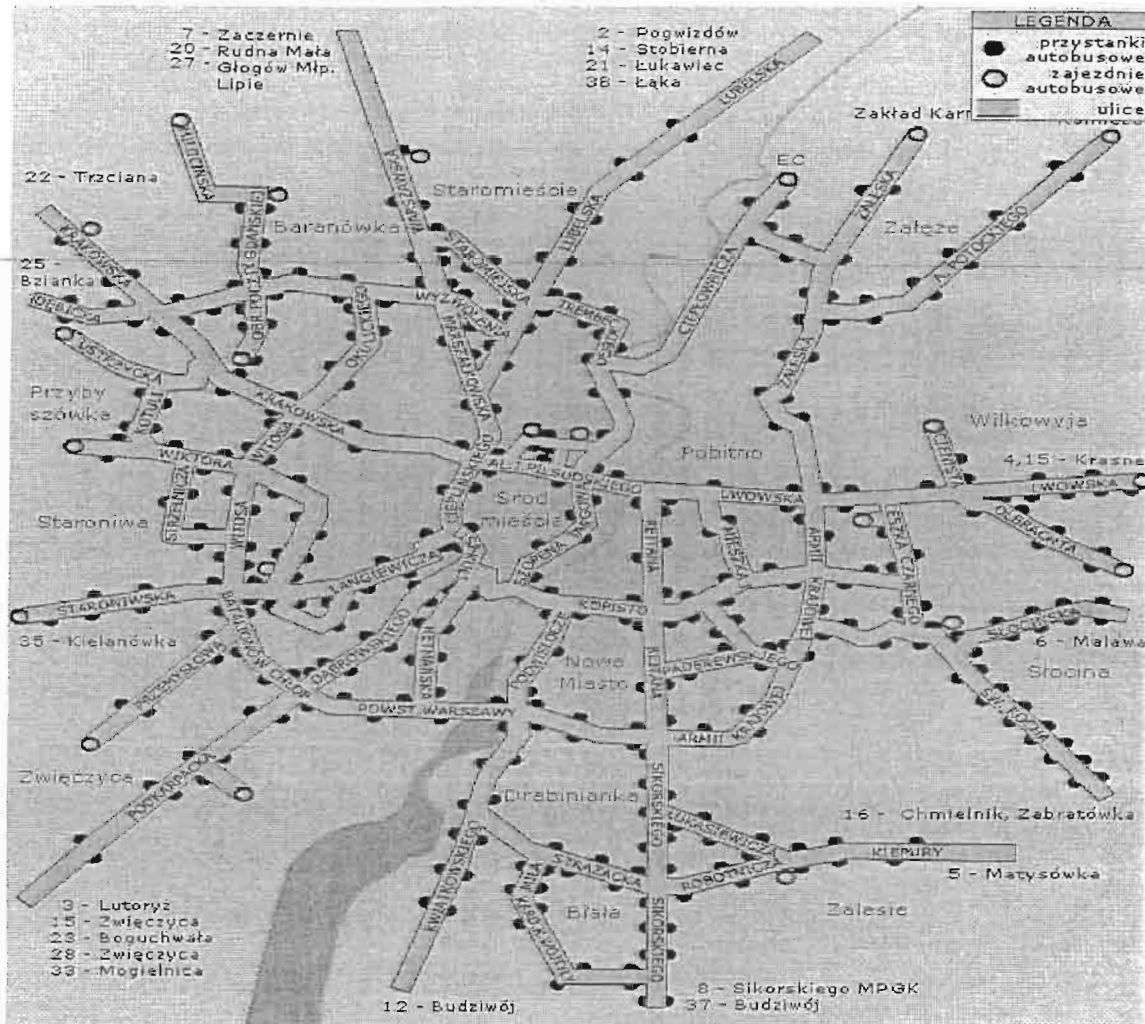
Linie autobusowe obsługiwane są z częstotliwością 10 do 25 minut na liniach miejskich oraz 20 do 90 minut na liniach podmiejskich.

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 około 43 mln pasażerów w 2004 r. do około 36 mln w 2009 roku), 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). Mapę sieci autobusowej MPK w Rzeszowie przedstawiono na rysunku 1.

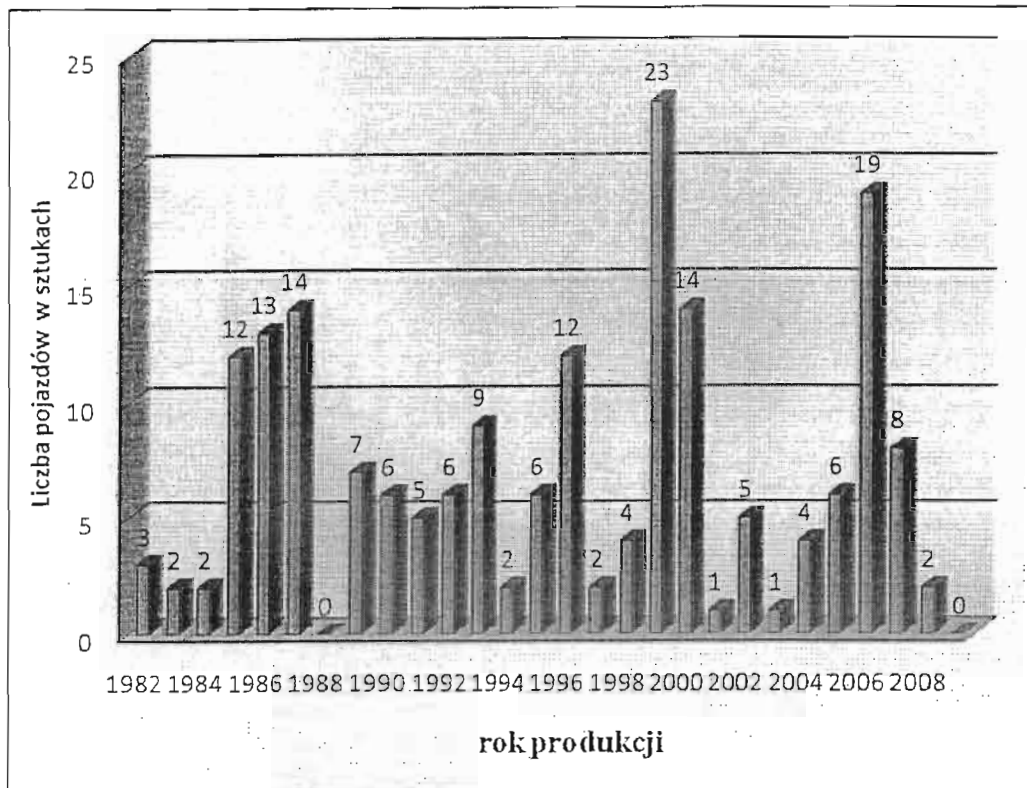
Rysunek 1. Mapa sieci autobusowej MPK w Rzeszowie



Źródło: <http://www.mpk.rzeszow.pl/>

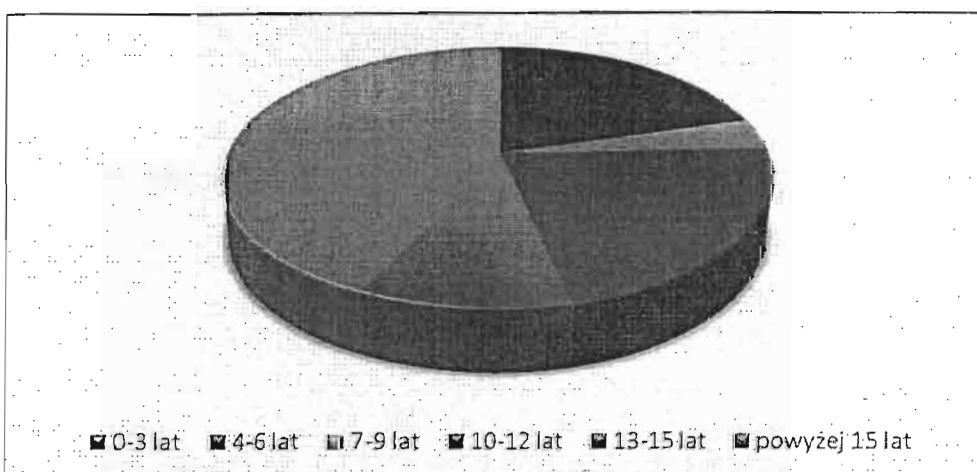
Strukturę taboru będącego w dyspozycji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oraz średnie przebiegi taboru przedstawiono na poniższych wykresach 1÷3.

Wykres 1: Stan ilościowy taboru MPK wg wieku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MPK Rzeszów.

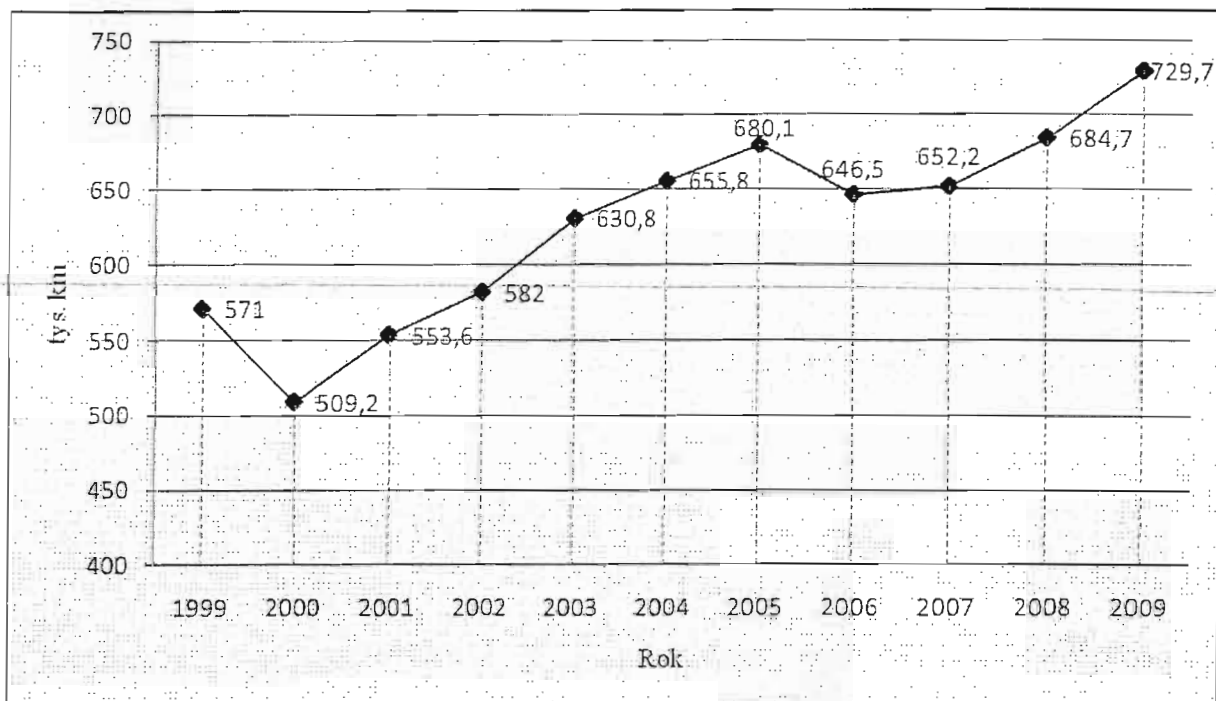
Wykres 2: Struktura wiekowa taboru MPK



wiek :	0-3 lat	4-6 lat	7-9 lat	10-12 lat	13-15 lat	> 15 lat	razem
sztuk:	10	29	7	41	20	81	188
Udział:	5,32%	15,43%	3,72%	21,81%	10,64%	43,09%	100,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MPK Rzeszów.

Wykres 3: Średnie przebiegi autobusu MPK w latach 1999 – 2009



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MPK Rzeszów.

Międzygminna Komunikacja Samochodowa

Od dnia 1 maja 2010 roku powstała Międzygminna Komunikacja Samochodowa, która jest alternatywą do prowadzonej przez MPK Sp. z o.o. w Rzeszowie działalności przewozowej. MKS powstało po zawarciu porozumienia podrzeszowskich gmin należących do Związku Gmin *Podkarpacka Komunikacja Samochodowa*, które swoją działalność prowadzi na terenie gmin: Boguchwała, Chmielnik, Czarna, Głógów Małopolski, Krasne, Trzebownisko oraz Tyczyn.

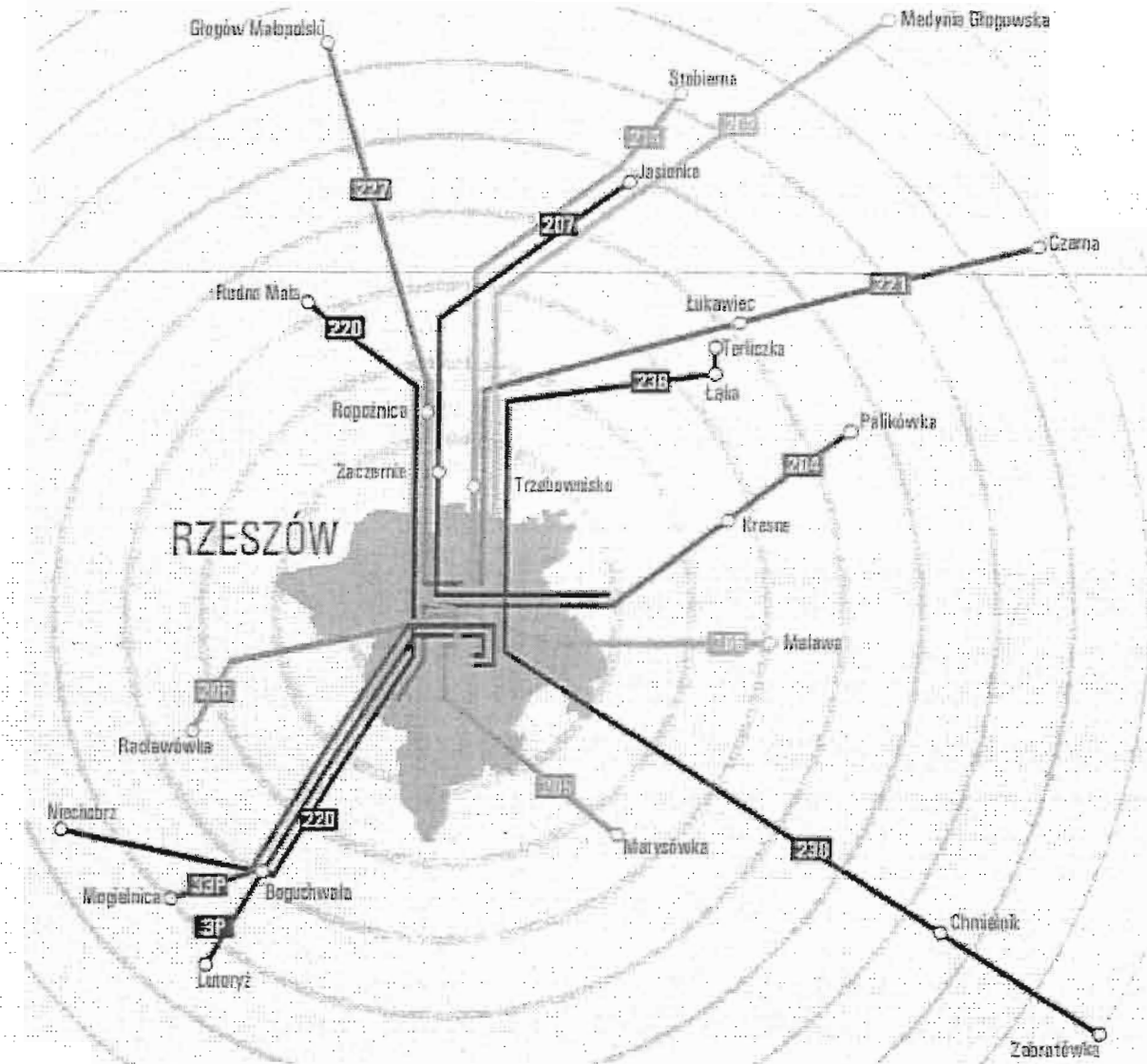
Podstawą działania Związku jest ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity z 2001 roku, Dz. U. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) oraz statut związku, który określa jako podstawowe zadanie „zapewnienie funkcjonowania pasażerskiej komunikacji zbiorowej na obszarach gmin objętych działaniem Związku”.

Utworzenie Międzygminnej Komunikacji Samochodowej to efekt braku porozumienia pomiędzy siedmioma podrzeszowskimi gminami skupionymi w Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” a Zarządem Transportu Miejskiego i Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Rzeszowie w sprawie wysokości dopłat do ulg za przewozy na liniach podmiejskich.

MKS obsługuje 12 linii autobusowych:

- Linia 202 relacji Medynia Głogowska Zadwór – Rzeszów dworzec główny PKS;
- Linia 204 relacji Palikówka pętla – Rzeszów Matuszczaka WSK,
- Linia 205 relacji Matysówka pętla – Raclawówka szkoła,
- Linia 206 relacji Malawa OSP – Rzeszów Krakowska szpital,
- Linia 207 relacji Jasionka os. Szkoleniowy PRz – Rzeszów Lwowska szpital,
- Linia 214 relacji Stobierna Krzywe – Rzeszów dworzec główny PKS,
- Linia 220 relacji Rudna Mała pętla – Niechobrz pętla,
- Linia 221 relacji Czarna dom kultury – Rzeszów dworzec główny PKS,
- Linia 227 relacji Głogów os. Słoneczne – Rzeszów dworzec główny PKS,
- Linia 238 relacji Terliczka pętla – Zabratówka dom strażaka,
- Linia 3P relacji Lutoryż pętla – Rzeszów Kopisto,
- Linia 33P relacji Mogielnica pętla- Rzeszów Kopisto.

Rysunek 2. Mapa sieci komunikacji publicznej obsługiwanej przez MKS



Źródło: <http://www.zgpks.rzeszow.pl/?trasy-przejazdu.html>

2.3 Regionalny transport autobusowy

Głównym przewoźnikiem oferującym połączenia z regionalnego dworca jest PKS Rzeszów, ale zatrzymują się tu również autobusy innych firm, jak Veolia Transport Podkarpacie i Veolia Transport Bieszczady.

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.

PKS w Rzeszowie obsługuje połączenia z wszystkimi miastami województwa podkarpackiego oraz z miastami spoza województwa. Najwięcej kursów wykonywanych jest w następujących kierunkach (łącznie z Dworca Głównego i Dworca Podmiejskiego): Dynów, Futoma, Gwoźnica Górna, Hucisko, Jasło, Kolbuszowa, Krosno, Lecka, Leżajsk, Łańcut, Manasterz, Mielec, Pstrągowa, Ropczyce, Sanok, Stalowa Wola, Strzyżów, Tarnobrzeg, Budy Głogowskie, Budziwój, Cierpisz Górny, Malawa, Niechobrz, Nosówka, Straszędzie, Wola Rafałowska, Woliczka, Wysoka Głogowska, Zabratówka. Komunikacja międzynarodowa utrzymywana jest z miejscowościami między innymi Austrii, Włoch.

2.4 Komunikacja prywatna

Obecnie na terenie miasta Rzeszowa funkcjonuje kilkadziesiąt prywatnych firm przewozowych, które obsługują przede wszystkim połączenia regionalne na obszarze całego województwa. Komunikację prywatną można uznać za uzupełnienie regionalnej komunikacji, która na obszarze miasta wykorzystywana jest w znikomym stopniu. Pomimo tego należy zaznaczyć, że odgrywa dużą rolę w całym systemie komunikacji i generuje potrzebę wdrażania rozwiązań intermodalnych pozwalających na zmianę środka transportu z prywatnego na miejski.

W chwili obecnej zgodę na korzystanie z przystanków MPK na terenie miasta udzieloną przez Urząd Miasta Rzeszowa posiada 41 podmiotów świadczących usługi przewozowe. Obecnie w Rzeszowie nie ma jednej lokalizacji dworca dla komunikacji prywatnej. Przewoźnicy korzystają z różnych miejsc postoju na terenie miasta między innymi z przystanków MPK.

2.5 Transport kolejowy

Rzeszowski węzeł kolejowy obsługujący przewozy pasażerskie tworzą następujące linie kolejowe:

- magistralna linia kolejowa E30 Wrocław – Kraków – Rzeszów - Przemyśl,
- linia nr 71 relacji Ocice - Rzeszów Główny, o znaczeniu państwowym,
- linia kolejowa nr 106 relacji 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 przystanki kolejowe: Rzeszów Załęże leżący na trasie linii nr 91 (linia kolejowa E30), Rzeszów Staroniwa i Rzeszów Osiedle, Rzeszów Zwiężczyca leżące na trasie z Rzeszowa do Jasła. Znaczenie linii Rzeszów – Jasła uległa w ostatnim okresie marginalizacji, przejeżdża po niej 6 par pociągów dziennie.

Zmieniające się warunki gospodarcze oraz brak działań restrukturyzacyjnych w sektorze kolejowym sprawiają, że udział kolei w przewozach pasażerskich maleje. 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.

2.6 Transport lotniczy

Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka od czerwca 2009 roku funkcjonuje jako Międzynarodowy Port Lotniczy „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o., którego struktura własności przedstawia się następująco:

- Województwo Podkarpackie – 2 219 648 udziałów,
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” – 1 977 700 udziałów.

Międzynarodowy Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka funkcjonuje 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, 10 km od śródmieścia, sąsiaduje z drogami krajowymi Nr 9 (Rzeszów - Radom) i Nr 19 (Rzeszów - Lublin), w przyszłości znajdzie się w bezpośrednim sąsiedztwie budowanej autostrady A-4. Lotnisko

jest dobrze skomunikowane z centrum Rzeszowa, do którego można dostać się między innymi autobusami komunikacji miejskiej (linia nr 2,14 oraz linia specjalna L).

Obecnie lotnisko dysponuje drogą startową 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. Aby umożliwić bardziej komfortową odprawę pasażerów dużych samolotów dostępne są dwa terminale zlokalizowane w północnej części terenów lotniska. Ponadto na lotnisku funkcjonuje terminal towarowy Cargo.

W najbliższych latach jest planowana budowa nowego terminala pasażerskiego o szczytowej przepustowości w trzecim docelowym etapie do około 1440 pas/ godz. oraz rozbudowa płyty postojowej.

Obecnie lotnisko posiada trzy regularne połączenia pasażerskie z Warszawą na dzień (oprócz soboty, kiedy realizowane są tylko dwa połączenia) oraz dwa loty w tygodniu z Gdańskiem. Ponadto lotnisko obsługuje połączenia międzynarodowe w kierunku: Londyn, Frankfurt nad Menem, Dublin, Birmingham, Bristol, Liverpool, East Midlands, Nowy Jork.

Rocznie port odprawia około 300 tys. pasażerów, których liczba z roku na rok wzrasta (rok 2007 – 280 tys. pasażerów, 2008 rok – 324 tys. pasażerów, 2009 rok – 383 tys. pasażerów)

2.7 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 2009 na ulicach i skrzyżowaniach w Mieście doszło łącznie do 3 260⁶ kolizji i 342 wypadków, w których zabitych zostało 12 osób, a rannych 414 osób.

2.8 Polityka transportowa Miasta

Elementy polityki transportowej zostały zawarte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa⁷:

⁶ Dane pozyskane ze statystyk Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie

⁷ Uchwała nr LX/1026/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 29 września 2009 r. w sprawie uchwalenia zmiany nr 18/4/2007 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa

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 II i III 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.

Ponadto Miasto Rzeszów posiada dokument określający zasady polityki transportowej. Jest nim Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2005 -2013, w

którym zdiagnozowano zarówno istniejące problemy komunikacyjne oraz założenia zrównoważonego rozwoju transportu publicznego na terenie miasta.

2.9 Identyfikacja problemów

- 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 dotyczy przyznawania ulg w lokalnym transporcie publicznym przez parlament w kilku ustawach, bez prawa przewoźników komunalnych i gmin do rekompensaty utraconych z tytułu tych ulg dochodów. Ocenia się, że obecnie utracone z tego tytułu dochody stanowią około 30% przychodów.

- Regionalizacja transportu publicznego

W polskim systemie prawnym – 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.

- 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 droga wojewódzka nr 878 relacji Rzeszów – Dylągówka - Szklary i inne drogi 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.

- **Malejący udział kolei w transporcie publicznym**

Rzeszowski węzeł kolejowy tworzą: magistrala kolejowa E30 relacji Wrocław – Kraków – Rzeszów – Lwów, linia kolejowa relacji Ocice – Rzeszów (linia nr 71) i linia kolejowa relacji Rzeszów – Jasło (linia nr 106).

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.

2.10 Gospodarka

2.10.1 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. Droga ekspresowa S-19 relacji Kuźnica – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek stanowić będzie najkrótsze połączenie krajów południowej Europy z krajami północno – wschodniej Europy. 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 oraz firma ASSECO Poland S.A – dostawca systemów informatycznych. 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,

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 2008 r. było ponad 20 tys. sklepów. Wyraźne ożywienie wniosły do miasta hipermarkety powstałe w centrum i przy południowej obwodnicy (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.

Liczba pracujących ogółem zwiększa się i na koniec 2008 roku osiągnęła poziom 79 899 osób, w tym w sektorze prywatnym pracowało 50 293 osób. Kształtowanie się liczby pracujących według rodzajów działalności w Rzeszowie na koniec 2008 roku przedstawia tabela poniżej.

Tabela 1. Liczba pracujących wg rodzajów działalności w Rzeszowie na koniec 2008 r.

	2008
Pracujący ogółem	79 899
sektor publiczny	29 606
sektor prywatny	50 293
Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo, rybactwo	292
Przemysł i budownictwo	23 224
Usługi: rynkowe	33 463
Usługi: nierynkowe	22 920

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – dane na temat województwa (www.stat.gov.pl)

Obserwowany wzrost znaczenia sektora prywatnego na rzeszowskim rynku pracy przejawia się w zatrudnieniu – 62,95% 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 2009 r. pracowało 33 463 osoby i sektora przemysł i budownictwo, zatrudniające 23 224 osoby.

Zmiany w strukturze liczby pracujących (odsetek) w sektorze przedsiębiorstw według sektorów własności i grup sekcji PKD w Rzeszowie na koniec 2008 roku przedstawia tabela poniżej.

Tabela 2. Udziały pracujących w sektorze przedsiębiorstw według sektorów własności w Rzeszowie na koniec 2008 roku (w %)

Pracujący ogółem	2008 r.
sektor publiczny	37,05%
sektor prywatny	62,95%
sektor rolniczy	0,37%
sektor przemysłowy	29,07%
sektor usługowy - usługi rynkowe	41,88%
sektor usługowy - usługi nierynkowe	28,69%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl

2.10.2 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 funkcjonuje Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny.

W latach 2006 – 2009 dynamicznie rozwijały się firmy budowlane, których ilość wzrosła o 13,2% i firmy działające w sferze ochrony zdrowia i pomocy społecznej – wzrost o prawie 16,7%. Również znacznie zwiększyła się ilość firm działających w sekcjach:

- Transport, gospodarka magazynowa i łączność– o 242 podmioty
- obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej – o 246 podmiotów,
- ochrona zdrowia i pomoc społeczna – o 190 podmiotów,
- działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała – o 139.

Rozwój podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2006 – 2009 według sekcji PKD przedstawia tabela poniżej.

Tabela 3. Rozwój podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2006 – 2009 według sekcji PKD*

PKD 2004	2006	2007	2008	2009	2009/2006
ogółem					
ogółem	18 587	18 903	19 373	19 775	106,4%
w sekcji A					
ogółem	52	59	65	63	121,2%
w sekcji B					
ogółem	4	4	4	4	100,0%
w sekcji C					
ogółem	5	8	9	13	260,0%
w sekcji D					
ogółem	1 457	1 455	1 460	1 509	103,6%
w sekcji E					
ogółem	15	17	23	30	200,0%
w sekcji F					
ogółem	1 389	1 452	1 547	1 572	113,2%
w sekcji G					
ogółem	5 895	5 880	5 792	5 855	99,3%
w sekcji H					
ogółem	442	438	456	501	113,3%
w sekcji I					
ogółem	1 136	1 205	1 281	1 378	121,3%
w sekcji J					
ogółem	774	802	832	795	102,7%
w sekcji K					
ogółem	4 071	4 099	4 281	4 317	106,0%
w sekcji L					
ogółem	72	73	74	72	100,0%
w sekcji M					
ogółem	551	555	585	611	110,9%
w sekcji N					
ogółem	1 136	1 200	1 263	1 326	116,7%
w sekcji O					
ogółem	1 588	1 656	1 701	1 727	108,8%

Źródło: Bank Danych Regionalnych; www.stat.gov.pl

*opis poszczególnych sekcji PKD przedstawiono w tabeli poniżej

Sekcje PKD
Ogółem
Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo (A)
Rybnictwo (B)
Górnictwo (C)
Przetwórstwo przemysłowe (D)
Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę (E)
Budownictwo (F)
Handel hurtowy i detaliczny: naprawa pojazdów samochodów, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego (G)
Hotele i restauracje (H)
Transport, gospodarka magazynowa i łączność (I)
Pośrednictwo finansowe (J)
Obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej (K)
Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe ubezpieczenie społeczne i powszechne ubezpieczenie zdrowotne (L)
Edukacja (M)
Ochrona zdrowia i pomoc społeczna (N)
Działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała (O)

Źródło: www.stat.gov.pl; Bank Danych Regionalnych

Struktura branżowa podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2006 – 2009 niewiele się zmieniła. Dominują podmioty sekcji handel hurtowy i detaliczny (29,61% podmiotów) oraz sekcji Obsługa nieruchomości (21,83% podmiotów).

Tabela 4. Zmiany w strukturze podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa

PKD 2004	2006	2009
w sekcji A		
ogółem	0,28%	0,32%
w sekcji B		
ogółem	0,02%	0,02%
w sekcji C		
ogółem	0,03%	0,07%
w sekcji D		
ogółem	7,84%	7,63%
w sekcji E		
ogółem	0,08%	0,15%
w sekcji F		
ogółem	7,47%	7,95%
w sekcji G		
ogółem	31,72%	29,61%
w sekcji H		
ogółem	2,38%	2,53%
w sekcji I		
ogółem	6,11%	6,97%

w sekcji J			
	ogółem	4,16%	4,02%
w sekcji K			
	ogółem	21,90%	21,83%
w sekcji L			
	ogółem	0,39%	0,36%
w sekcji M			
	ogółem	2,96%	3,09%
w sekcji N			
	ogółem	6,11%	6,71%
w sekcji O			

Źródło: Bank Danych Regionalnych; www.stat.gov.pl

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 ogólnie miejski 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,
- w rejonie ul. Hoffmanowej,
- 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.

Ze względu na możliwość wyczerpania się rozwoju Miasta podjęto działania polegające na wdrożeniu procesu znaczącego rozszerzenia granic Rzeszowa o obszary położone w gminach: Krasne (Słocina i Załęże), Boguchwała (Zwiężczyca), Tyczyn (Budziwój), Głogów Małopolski (Młocina), Świlcza (Przybyszówka), Biała. Powiększony Rzeszów skuteczniej przyciąga inwestorów komercyjnych, oferując z pozyskanych terenów atrakcyjne, wielohektarowe działki inwestycyjne produkcyjne i handlowe. Włączenie nowych terenów pozwoliło także na prowadzenie racjonalnej polityki kształtowania systemu transportowego, umożliwiającego prawidłową obsługę miasta i jego otoczenia.

2.10.3 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 latach 2006 – 2009. W następnych latach wahała się na niższych poziomach:

- w roku 2006 – 18 587
- w roku 2007 – 18 903

- w roku 2008 – 19373
- w roku 2009 – 19 775

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 2006 – 2009 przedstawia tabela poniżej.

Tabela 5. Jednostki zarejestrowane w systemie REGON w latach 2006 - 2009 według sektorów własności

Sektor	2006	2007	2008	2009
publiczny	554	546	547	525
	2,98%	2,89%	2,82%	2,65%
prywatny	18 033	18 357	18 826	19 250
	97,0%	97,1%	97,2%	97,3%

Źródło: Bank Danych Regionalnych, www.stat.gov.pl

Mimo zwiększania się ilości podmiotów gospodarczych, wskaźnik liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, który dla Rzeszowa w 2009 roku wynosił ok. 110,71, jest jednak znacznie niższy niż w innych miastach, dla przykładu w Warszawie⁸ wynosił 192.

Poniższa tabela przedstawia informacje o zmianie w liczbie podmiotów gospodarczych według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności.

Tabela 6. Podmioty gospodarcze według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności (tys.)

Sektor publiczny	2006	2007	2008	2009
podmioty gospodarki narodowej ogółem	554	546	547	525
państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego ogółem	292	294	296	296
przedsiębiorstwa państwowe	1	1	1	0
spółki handlowe	15	15	13	16
państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego, gospodarstwa pomocnicze	9	8	8	8

⁸ Źródło danych: Bank Danych Regionalnych

Sektor prywatny	2006	2007	2008	2009
podmioty gospodarki narodowej ogółem	18 033	18 357	18 826	19 250
osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	13 271	13 427	13 743	14 060
spółki handlowe	1 657	1 775	1 857	1 984
spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego	156	176	205	214
spółdzielnie	75	75	71	70
fundacje	44	47	54	55
stowarzyszenia i organizacje społeczne	505	560	590	617

Źródło: Bank Danych Regionalnych: www.stat.gov.pl

Wśród ogólnej liczby podmiotów, aż 71,09 % stanowiły w 2009 roku osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Drugą formą organizacyjno-prawną pod względem ilości podmiotów są spółki prawa handlowego. W latach 2006 – 2009 najbardziej dynamicznie rozwijały się spółki prawa handlowego w sektorze prywatnym oraz jednostki stowarzyszenia i organizacje społeczne.

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

Z przeprowadzonych w grudniu i listopadzie 2009 roku kompleksowych badań ruchu oraz z procesu modelowania ruchu dla obszaru miasta Rzeszowa i okolic można określić wielkości ruchu zewnętrznego bezpośrednio związanego z gminami przyległymi do gminy i miasta Rzeszów.

Poniższa tabela obrazuje wyniki uzyskanego w procesie modelowania procentowego udziału ruchu w obszarach: miejskim (Rzeszów), podmiejskim (gminy dookoła Rzeszowa), zewnętrznym (dookoła obszaru modelowania) w kategoriach: źródła podróży dla transportu indywidualnego (Org_PrT), źródła podróży dla transportu publicznego (Org_PuT), celu podróży dla transportu indywidualnego (Dest_PrT), celu podróży dla transportu publicznego (Dest_PuT).

Tabela 7. Udział ruchu w obszarach: miejskim, podmiejskim, zewnętrznym

<i>Udział %</i>	Org. PrT	Org. PuT	Dest. PrT	Dest. PuT
Obszar wewnątrzmijski	68,790	75,261	82,202	74,687
Obszar podmiejski	25,423	19,845	13,279	19,365
Obszar zewnętrzny	5,787	4,894	4,519	5,948
SUMA	100,000	100,000	100,000	100,000

Źródło: Kompleksowe Badanie Ruchu; listopad – grudzień 2009 r

Należy zaznaczyć, że ze społecznego punktu widzenia, ważną rolę pełni obsługa komunikacyjna ruchu z obszarów zewnętrznych miasta. Rzeszów jest miejscem pracy dla ponad połowy osób mieszkających poza miastem. Ponadto około 50% uczniów rzeszowskich szkół średnich dojeżdża spoza Miasta Rzeszowa. Również Rzeszów jest dużym ośrodkiem akademickim z ponad 60 tys. studentów. Dlatego też skala ruchu zewnętrznego w ruchu ogółem jest wielkością znaczącą. Potwierdzeniem są dane uzyskane od przewoźników: PKS i PKP.

Z punktu widzenia przewozów kolejowych najistotniejsze są połączenia wzdłuż magistrali kolejowej wschód – zachód⁹. Istnieją duże potoki tworzące dogodne warunki do wykreowania sprawnej usługi typu wahadłowego, w połączeniach: do Łańcuta i Sędziszowa / Dębicy (relacja wschód-zachód) oraz Głogowa Małopolskiego i w kierunku Krosna (relacja północ - południe).

2.10.5 Źródła i cele ruchu (w tym nowe dzielnice mieszkaniowe, usługi i zatrudnienie)

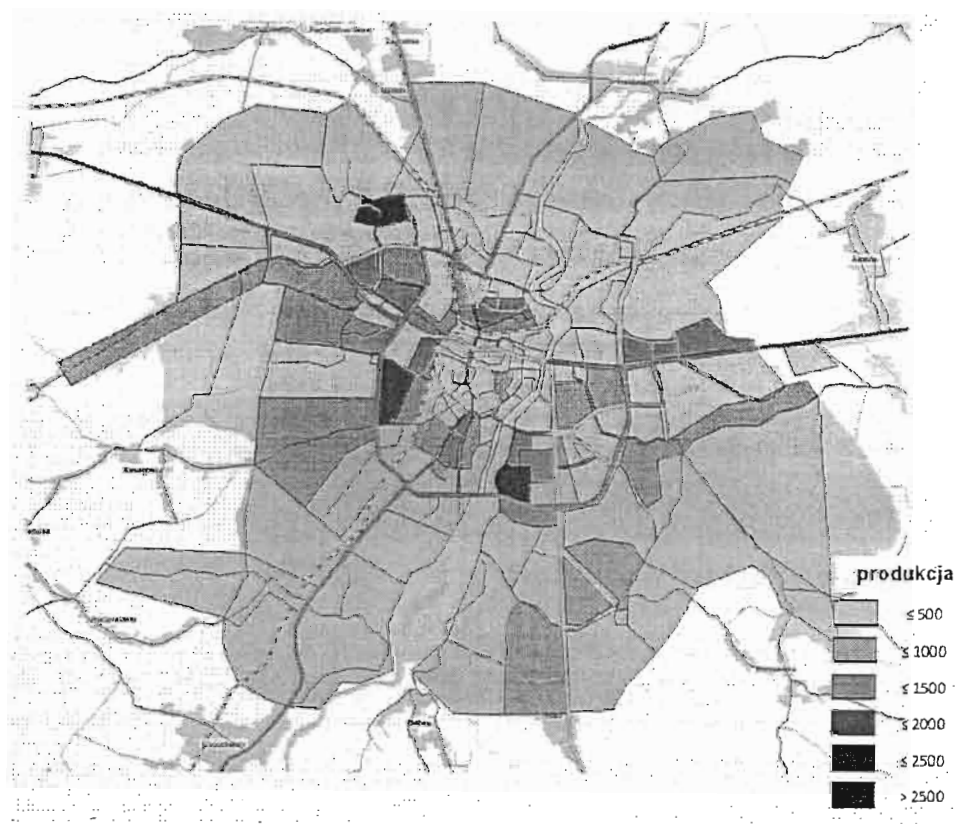
Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym są funkcją obecnego zainwestowania i zmian, jakie można przewidzieć na najbliższe lata. Po analizie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, oraz korzystając z danych prognoz ruchu wykonanych przez Instytut Rozwoju Miast w Krakowie (2000) można ocenić, iż głównymi

⁹ Na podstawie danych pozyskanych od Spółki Przewozy Regionalne oraz ostatnio wykonane pomiary frekwencji na linii kolejowej.

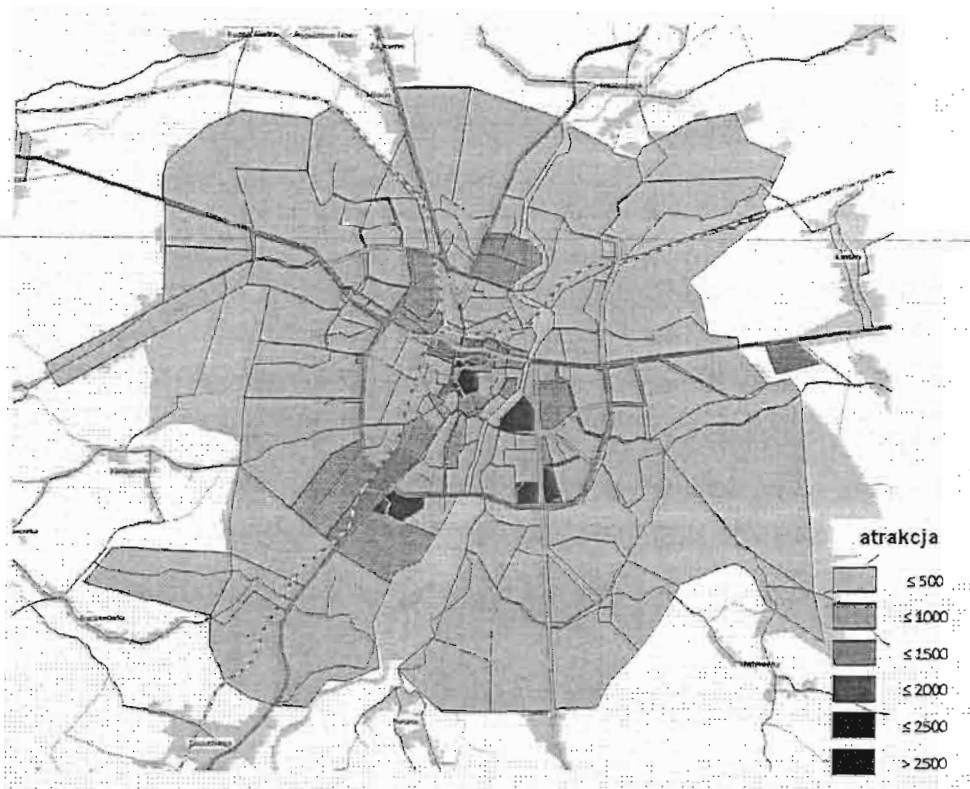
kierunkami zwiększającego się zapotrzebowania na potoki ruchu, w tym transportem publicznym, są:

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

Rysunek 3. Rozkład przestrzenny miejskich rejonów komunikacyjnych z rozróżnieniem pod względem produkcji podróży (źródeł podróży)



Rysunek 4. Rozkład przestrzenny miejskich rejonów komunikacyjnych z rozróżnieniem pod względem atrakcji podróży (celów podróży)



2.10.6 Identyfikacja problemów

- *Bezrobocie*

Ważnym i trudnym do rozwiązania problemem społecznym jest występujące w Rzeszowie bezrobocie i związany z tym proces ubożenia części mieszkańców oraz jednocześnie 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 także Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne.

- *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 przedsiębiorstwa zatrudniające od 0-9 osób - ponad 94% ogółu podmiotów gospodarczych. Firmy te najczęściej nie mają wystarczającego kapitału na finansowanie inwestycji innowacyjnych oraz na ponoszenie kosztów związanych z wdrażaniem nowych technologii.

2.11 Sfera społeczna

2.11.1 Struktura demograficzna i społeczna – trendy

Obserwując rozwój demograficzny Rzeszowa trzeba mieć na uwadze, iż poszerzenie granic miasta wpłynęło na stan i strukturę ludności. W dniu 31.01.2006 w Rzeszowie mieszkało 163 tys. osób, a jeszcze 31.12.2005 r. jedynie 159 tys. osób, czyli o blisko 4 tys. mniej. Obecnie (stan na koniec 2009 roku) mieszkańcy Rzeszowa stanowią ok. 8,49% całej populacji województwa podkarpackiego (2 mln 97 tys. mieszkańców). Zmiany w liczbie ludności Miasta w latach 2006 – 2009 obrazuje także tabela 8.

Tabela 8. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa w latach 2006 – 2009 (stan na 31 XII)

	2006	2007	2008	2009
ogółem	163 508	166 454	170 653	172 770
mężczyźni	77 163	78 652	80 619	81 527
kobiety	86 345	87 802	90 034	91 243

Źródło: Bank Danych Regionalnych, www.stat.gov.pl

Zgodnie z danymi na 31.12.2009¹⁰ r. liczba mieszkańców według stałego miejsca zamieszkania wynosiła 167 063 osoby, z czego 79 250 mężczyzn i 87 813 kobiet. Jednocześnie liczba ludności według faktycznego zamieszkania była wyższa i wynosiła 172 770 osób.

Struktura ludności według płci charakteryzuje się wysokim współczynnikiem feminizacji, na 100 mężczyzn przypada 111 kobiet, gdy w województwie podkarpackim wskaźnik ten jest niższy i wynosi 100 mężczyzn na 104 kobiety.

¹⁰ Dane pozyskane z Banku Danych Regionalnych dostępnego na stronach Głównego Urzędu Statystycznego

Osoby w wieku produkcyjnym stanowią zdecydowaną większość społeczności miasta Rzeszowa. Tak zdecydowanie duża liczba osób pracujących daje obraz natężenia ruchu w okresie największego szczytu komunikacyjnego w godzinach popołudniowych. Ponadto większość osób zamieszkuje największe skupiska mieszkańców, co zdecydowanie potęguje poziom zatłoczenia strategicznych ulic dojazdowych do największych osiedli w mieście.

Tabela 9. Ludność według ekonomicznych grup wieku

Lp.	Wiek ekonomiczny	Liczba mieszkańców ogółem	W % ludności ogółem
1.	Przedprodukcyjny	30 253	17,51
2.	Produkcyjny	115 067	66,60
3.	Poprodukcyjny	27 450	12,41

Źródło: dane GUS, www.stat.gov.pl, stan na 31.12.2009r.

Strukturę ludności Rzeszowa według grup wiekowych w latach 2006 – 2009 przedstawia tabela poniżej.

Tabela 10. Struktura ludności Rzeszowa wg grup wiekowych w latach 2006 – 2009

	2006	2007	2008	2009
w wieku przedprodukcyjnym	29 803	29 856	30 115	30 253
w tym odsetek kobiet	49,01%	49,24%	49,28%	49,32%
w wieku produkcyjnym	109 589	111 435	114 068	115 067
w tym odsetek kobiet	50,68%	50,33%	50,11%	49,94%
w wieku poprodukcyjnym	24 116	25 163	26 470	27 450
w tym odsetek kobiet	67,17%	67,64%	68,11%	68,67%

Źródło: Bank Danych Regionalnych, www.stat.gov.pl

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

Tabela 11. Mieszkańcy osiedli Rzeszowa

Lp.	Dzielnica	Liczba osób
1.	Śródmieście Północ	4 882
2.	Śródmieście Południe	3 871
3.	Puławskiego	5 354
4.	Generała Roweckiego "Grotta"	8 436
5.	Piastów	5013
6.	Dąbrowskiego	7026
7.	Staroniwa	2 673
8.	Kmity	7 621
9.	Generała Władysława Andersa	12 312
10.	Staromieście	3 160

11.	1000-lecia	9 536
12.	Pobitno	3 930
13.	Mieszka I	10 341
14.	Nowe Miasto	15 759
15.	Wilkowyja	4 553
16.	Słocina	5 249
17.	Zalesie	6 919
18.	Przybyszówka	6 660
19.	Baranówka	11 050
20.	Króla Stanisława Augusta	5 658
21.	Paderewskiego	4 456
22.	Drabinianka	9 095
23.	Krakowska Południe	8 338
24.	Kotuli	4 434
25.	Załęże	1 917
26.	Zwięczyca	3 135
27.	Biała	2 226
28.	Budziwój	4 287
29.	Miłocin	720

Źródło: dane Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miasta Rzeszowa, stan 29.04.2010r

2.11.2 Bezrobocie

Poziom bezrobocia jest w Rzeszowie relatywnie niski w porównaniu z regionem i średnią krajową. Na koniec 2009 roku według danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy wskaźnik bezrobocia wyniósł w Rzeszowie 7,1 %, podczas gdy średnia dla województwa w tym czasie wyniosła 15,1%, zaś krajowa 11,4%.

2.11.3 Docelowe grupy użytkowników wymagające wsparcia w ramach planu

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego 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. Zasada 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 indywidualnej¹¹, ta część gospodarstw domowych, które nie dysponują samochodami stanowią oczywistą grupę docelową, lecz także są nią i te, których mieszkańcy nie używają samochodu w podróżach codziennych z powodów ekonomicznych lub trudności w użytkowaniu samochodu (organizacja ruchu, parkowanie)

2.11.4 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).

¹¹ Na koniec 2009 roku liczba samochodów w Rzeszowie wynosiła 88 010 pojazdów samochodowych ogółem, w tym 67 041 samochodów osobowych do 3,5t; dane pozyskane z Głównego Urzędu Statystycznego.

2.11.5 Identyfikacja problemów

Duże znaczenie, jakie dla społeczności lokalnej i przyjezdnych 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.

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

Dokonanie delimitacji Planu przeprowadzone zostało w oparciu o kryteria demograficzno – osadnicze, społeczne, ekonomiczne, przestrzenne i infrastrukturalne. Obszar zasięgu terytorialnego Planu stanowi swoisty region funkcjonalny, obejmujący obszar miasta Rzeszowa oraz powiązanych z nim gmin bezpośredniego otoczenia, związanych z Miastem poprzez prowadzone na ich terenie usługi z zakresu transportu publicznego (autobusowego). Praktycznym kryterium funkcjonalnym wyznaczenia granic jest kryterium dojazdów do pracy oraz kryteria uzupełniające, w tym:

- dojazdy młodzieży do szkół ponad-gimnazjalnych i uczelni;
- dojazdy do usług rynkowych (handel, usługi komercyjne, w tym obsługa finansowo - bankowa);
- dojazdy do usług nierynkowych (kultura, sztuka, służba zdrowia, sport).

Należy zaznaczyć, że wszelkie analizy i badania przeprowadzone w Planie odnoszą się do obszaru objętego siecią komunikacji miejskiej.

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

4.1 Ruchliwość mieszkańców Rzeszowa

Z przeprowadzonych badań¹² wynika, że wskaźnik ruchliwości ogółem dla mieszkańców Rzeszowa wyniósł 1,86, a dla pozostałych badanych 1,4. Oznacza to, że przeciętnie jednego dnia każdy rzeszowianin, który miał skończone 16 lat, odbył 1,86 podróży, zaś każdy mieszkaniec jednego z pozostałych miejscowości w okolicach Rzeszowa – 1,4 podróży.

Tabela 12. Wskaźnik ruchliwości dla mieszkańców Rzeszowa i okolic

	Wskaźnik ruchliwości
Razem	1,73
Rzeszów	1,86
okolice	1,4

Źródło: Badania przeprowadzone przez PBS DGA na zlecenie APIA XXI IAK listopad 2009

Podróże z domu w celu załatwienia spraw osobistych, dokonania zakupów lub związane z rozrywką czy turystyką oraz w przeciwną stronę stanowiły po 21% (dla każdego z kierunków) w Rzeszowie i po 19% w okolicach tego miasta. Na przemieszczenia pomiędzy domem a pracą oraz pracą a domem przypadało po 18% i 21% odpowiednio w Rzeszowie i poza nim. Najmniejszy udział miały podróże związane ze szkołą (dom-szkoła, szkoła-dom) stanowiąc dla obu kierunków po 7% w Rzeszowie i po 6% w jego okolicach. Co dziesiąta podróż w Rzeszowie i co czternasta w pozostałych miejscowościach nie była związana z domem.

Najczęstszym początkiem podróży zarówno w Rzeszowie jak i okolicach był dom (odpowiednio: 45% i 47%), następnie praca (20%, 22%) a dalej sprawy osobiste (12%, 13%), zakupy (10%) i nauka (po 7%). Podobnie układają się odsetki celów podróży. W Rzeszowie nieznacznie częściej niż poza nim zakupy stanowiły początek lub koniec podróży.

¹² Kompleksowe Badania Ruchu (KBR) przeprowadzone pod koniec 2009 roku

Tabela 13. Motywacje podróży dla mieszkańców Rzeszowa i okolic

	razem		Rzeszów		okolice	
	%	wskaźnik ruchliwości	%	wskaźnik ruchliwości	%	wskaźnik ruchliwości
dom-praca	19%	0,32	18%	0,33	21%	0,3
praca-dom	18%	0,31	17%	0,32	20%	0,28
dom-nauka	7%	0,12	6%	0,12	7%	0,1
nauka-dom	6%	0,11	6%	0,12	7%	0,09
dom-inne	20%	0,35	21%	0,38	19%	0,27
inne-dom	21%	0,36	21%	0,4	19%	0,28
pozostałe, nie związane z domem	10%	0,16	10%	0,19	7%	0,1
razem	100%	1,73	100%	1,86	100%	1,42

Źródło: Badania przeprowadzone przez PBS DGA na zlecenie APIA XXI IAK listopad 2009

4.2 Prognoza popytu w transporcie publicznym

Najbardziej popularnymi środkami transportu w podróżach były samochód, (jako kierowca – 35% w Rzeszowie, 39% w okolicach) oraz autobus MPK (30% w Rzeszowie, 27% poza nim). Poza tym, co czwarta podróż wykonana przez rzeszowian i tylko 4% podróży mieszkańców okolic Rzeszowa odbyło się pieszo.

W zdecydowanej większości przypadków (97% w Rzeszowie, 96% poza nim) podróże odbywały się przy wykorzystaniu jednego środka transportu. Przeciętnie na jedną podróż w obu lokalizacjach przypada 0,04 przesiadki.

Rozkład częstotliwości podróży w ciągu doby jest wyraźnie bimodalny, co oznacza, że największe natężenie podróży pojawia się dwukrotnie: w Rzeszowie w godzinach 7-8 rano, a w jego okolicach jest bardziej rozciągnięty w czasie i przypada na godziny między 6 a 8, natomiast szczyt popołudniowy w obu lokalizacjach występuje między godziną 15 a 16. Jest to oczywiście związane z wyjazdami i wyjściami mieszkańców do pracy i szkoły.

Tabela 14. Środki transportu wykorzystywane przez mieszkańców Rzeszowa i okolic

	Środki transportu									
	pieszo	rower	motor/ motorower	samochód (kierowca)	samochód (pasażer)	taxi	autobus MPK	autobus PKS	mikrobus/bus	pociąg
	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza
Razem	18,6%	2,6%	0,1%	36,2%	9,1%	0,4%	29,3%	4,1%	1,0%	0,2%
Rzeszów	23,3%	1,9%	0,1%	35,2%	7,9%	0,5%	30,2%	1,1%	0,7%	0,2%
Okolice	4,0%	4,6%		39,2%	12,9%		26,6%	13,1%	2,1%	0,3%

Źródło: Badania przeprowadzone przez PBS DGA na zlecenie APIA XXI IAK listopad 2009

Tabela 15. Środki transportu wykorzystywane w podróżach – kategorie

	Środki transportu				
	tylko pieszo	samochód: kierowca, pasażer, taksówka	autobus MPK, autobus PKS, mikrobus, bus, pociąg	rower	inne
	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza	% wiersza
Razem	17,5%	45,7%	34,1%	2,6%	0,1%
Miejsce					
Rzeszów	22,5%	43,7%	31,8%	1,9%	0,1%
Okolice	2,1%	52,0%	41,2%	4,6%	

Źródło: Badania przeprowadzone przez PBS DGA na zlecenie APIA XXI IAK listopad 2009

Średnie napełnienie w środkach transportu

Łączna liczba pasażerów przewiezionych w szczycie porannym (suma potoków dla wszystkich punktów pomiarowych) wyniosła 56 339 podróżnych, a w szczycie popołudniowym 63 723. Warto zwrócić uwagę, iż pomimo, że oba szczyty są tak samo rozciągnięte w czasie trwając po 3 godziny – na potoki podróżnych z drugiej części dnia przypada więcej badanych (blisko 162 tys., co stanowi 41%), niż na potoki z pierwszej części dnia – niespełna 133 tys. (33%).

Najmniejszy potok pasażerów został zliczony w punkcie pomiarowym W27 (przystanek 8F, ul. Przemysłowa) (187 osób), natomiast największy – 22900 osób - w punkcie P12 (7B GALERIA GRAFFICA Ul. Leopolda Lisa-Kuli)

Przeciętnie średnie napełnienie środków transportu zbiorowego w godzinach od 7.00 do 18:59 jest dość podobne i kształtuje się na poziomie od prawie 19 do ponad 27 podróżnych na pojazd. Od tej reguły odbiegają jedynie pierwsze dwie (5.00-6.59) i ostatnie dwie (19.00-

20.59) godziny pomiarów, dla których przeciętne wartości napełnień wyniosły do 15 osób na pojazd.

Średnie napełnienie w poszczególnych środkach transportu zbiorowego wg rozkładu czasowego w ciągu doby największe jest w autobusach MPK (dochodzi max do blisko 40 podróży na autobus), zdecydowanie mniejsze w autobusach podmiejskich (nie MPK) - gdzie maksymalnie osiąga wartość 12, zaś najmniejsze w busach (maks. 9 osób). Nie dziwi zatem fakt, że w strukturze przewozów ze względu na środek transportu zbiorowego zdecydowanie największy udział miał autobus MPK (86%), kolejnym był autobus nie MPK (13%), natomiast ostatni to bus (1%).

Analizując przeciętny (dla godzin pomiarowych 5-21) stopień wykorzystania miejsca w środkach transportu zbiorowego można powiedzieć, że występują stosunkowo niewielkie różnice pomiędzy poszczególnymi typami środków transportu. Odsetek wykorzystania miejsca w busach i autobusach MPK to odpowiednio 26% i 25%, natomiast w autobusach podmiejskich (nie MPK) jest nieco niższy i wynosi 19%.

Tabela 16. Średnie napełnienie w poszczególnych środkach transportu zbiorowego wg rozkładu czasowego w ciągu doby w podziale na godziny pomiaru [%]

Godziny	BUS	AUTOBUS MPK	AUTOBUS PODMIEJSKI (NIE MPK)
5.00-5.59	8,5	4,4	2,9
6.00-6.59	3,9	17,6	8,3
7.00-7.59	4,0	29,2	12,1
8.00-8.59	3,9	22,7	9,5
9.00-9.59	3,0	31,3	9,1
10.00-10.59	3,4	38,9	9,3
11.00-11.59	3,7	38,6	8,7
12.00-12.59	4,5	34,8	10,2
13.00-13.59	4,0	31,6	8,8
14.00-14.59	3,7	30,5	9,8
15.00-15.59	4,6	35,9	12,2
16.00-16.59	4,4	27,7	10,3
17.00-17.59	4,3	26,9	8,1
18.00-18.59	2,8	28,7	7,3
19.00-19.59	4,3	20,9	7,5
20.00-20.59	2,6	13,3	6,0

Źródło: Badania przeprowadzone przez PBS DGA na zlecenie APiA XXI IAK listopad 2009

Przepustowość infrastruktury

W układzie drogowym Rzeszowa istnieją nadal pewne braki, które powodują zwiększone obciążenie dróg istniejących i skrzyżowań. Najważniejsze z nich to:

- niedomknięta obwodnica północna,
- brak wylotu z południowej strefy przemysłowej do ul. Podkarpackiej,
- jednojezdniowy Most Narutowicza z ruchem wahadłowym,
- wąskie ulice wewnątrz osiedli przyłączonych niedawno do Rzeszowa uniemożliwiające wprowadzenie komunikacji zbiorowej,
- ulice główne w osiedlach o zabudowie rozproszonej nie przystosowane do obserwowanego obecnie natężenia ruchu.

Skrzyżowania oraz odcinki ulic cechujące się najwyższymi przepływami pojazdów to:

- Rondo Dmowskiego,
- Skrzyżowanie z wyspą centralną między ulicami Krakowską i Okulickiego,
- Skrzyżowanie Rejtana – Kopisto.

Największe natężenie ruchu w Rzeszowie zaobserwowano w miejscach przepraw mostowych: most Karpacki i most Lwowski, które kumulują ruch międz dzielnicowy i tranzytowy.

Dodatkowo rondo Dmowskiego, oraz Plac Śreniawitów są punktami łączącymi największe arterie w mieście i tworzą wraz ze skrzyżowaniami Lwowska – Rejtana oraz Kopisto/Rejtana układ wewnętrznej obwodnicy Rzeszowa.

Punkty te są tzw. „wąskimi gardłami” systemu transportowego miasta. W godzinach szczytu ich maksymalna przepustowość zostaje przekroczona, co powoduje tworzenie się zatorów ulicznych. Widoczny jest tu znaczący wpływ gęsto zaludnionego osiedla Baranówka na układ ulic Okulickiego-Krakowska. Ulica Staroniwska przenosi ruch dojazdowy z kierunku Kielanówki nie dysponując jednocześnie przepustowością innych ulic wjazdowych do miasta jak np. ulica Podkarpacka.

Dodatkowo wyróżnić można odcinki dróg dojazdowych do miasta, których stan techniczny pogarsza prędkość i tym samym przepustowość oraz bezpieczeństwo ruchu. Ulica Podkarpacka to odcinek na którym występują największe utrudnienia komunikacyjne

w południowo-zachodniej części Rzeszowa, a dokładniej w rejonie ul. Przemysłowej, Batalionów Chłopskich i Podkarpackiej. Są one w znacznej mierze skutkiem braku połączenia obecnie „ślepej” ul. Przemysłowej z ul. Podkarpacką, stanowiącą odcinek wylotowy drogi krajowej nr 9 w kierunku południowym. Brak takiego połączenia jest szczególnie istotny biorąc pod uwagę bardzo duże natężenie ruchu na ul. Przemysłowej, wynikające z faktu, iż stanowi ona jedyny dojazd do największej w Rzeszowie dzielnicy przemysłowo – magazynowo – handlowej. Ponadto, przy ul. Przemysłowej położony jest Urząd Celny, co generuje ruch pojazdów ciężarowych o dużym tonażu i wpływa na spowolnienie ruchu na tym odcinku drogi.

Kolejnym odcinkiem jest jedną z najbardziej zatłoczonych ulic Rzeszowa – ulica Rejtana. Zatłoczenie spowodowane jest tym, że ulica pełni funkcję głównej ulicy dojazdowej do ścisłego centrum miasta od strony południowej oraz pełni funkcję drogi dojazdowej do centrów handlowych mających swoją lokalizację wzdłuż tej ulicy (m.in. Leclerc, Castorama, Media Markt, Rzeszów Plaza itp. W najbliższym czasie przybędą tu jeszcze trzy centra handlowe. Bardzo zły stan techniczny drogi wpływa negatywnie na płynność ruchu w tym miejscu. Koniecznym wydaje się realizacja projektu rozbudowy, który przyczyni się do dostosowania parametrów technicznych powstałego obiektu do standardów wymaganych dla tej kategorii konstrukcji, do aktualnego (planowanego) poziomu ruchu oraz poziomu bezpieczeństwa.

Trzecim odcinkiem drogowym dojazdowym do miasta jest ulica Lubelska, której obecny standard techniczny jest niewystarczający, poprawa parametrów związanych z przepustowością oraz jakością podróży skróci czas dojazdu do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka oraz usprawni przejazd drogą krajową nr 19 na tym odcinku. Dodatkowym aspektem powinno być ujednoczenie stanu technicznego nawierzchni ul. Lubelskiej w kontekście komplementarności z przeprowadzonymi dotychczas inwestycjami drogowymi.

Prognozy całkowitego wzrostu ruchu

Na Podkarpaciu na 1000 osób przypadało w 2008 roku 372 pojazdy samochodowe (źródło: GUS). W Rzeszowie na 1000 osób przypadało w 2008 roku 431 pojazdów samochodowych (źródło: UM Rzeszów). Dla Europy poziom nasycenia to przedział 550 – 750 pojazdów, tak więc spodziewany wzrost ilości pojazdów w perspektywie 50 lat może przekroczyć 100%. Oznacza to, że układ drogowy będzie musiał zostać odpowiednio przebudowany, aby przyjąć

zakładane potoki ruchu. Przebudowa układu drogowego ważna jest również z punktu widzenia bezpieczeństwa na drogach: na Podkarpaciu 11,15 osób na 100 tys. Ginie, co roku w wypadkach drogowych (dane z 2008 roku; GUS).

Tabela 17. Przyjęty do prognoz wskaźnik ruchliwości

Rok prognoz	2009	2014	2019	2024	2029	2034	2039
Razem	1,73	1,80	1,87	1,95	2,02	2,10	2,19
Rzeszów	1,86	1,93	2,01	2,09	2,18	2,26	2,35
Okolice	1,40	1,46	1,51	1,57	1,64	1,70	1,77

Źródło: opracowanie własne

5. Podokresy programowania: 2010-2015

Plan obejmuje okres objęty obecną fazą budżetu Unii Europejskiej tj. lata 2010-2015¹³. W ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego planuje się realizację dwóch projektów. Beneficjentem obydwu jest Miasto Rzeszów.

Poniżej w tabeli 18 przedstawiono krótki opis planowanych do realizacji przedsięwzięć wraz z okresem realizacji oraz całkowitymi nakładami na projekty.

¹³ Zgodnie z zasadą n+2

Tabela 18. Przedsięwzięcie planowane w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa

Nazwa zadania	Program operacyjny	Lata inwestycji	Całkowity koszt zadania	Opis zadań	
Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007 -2013 Priorytet III: Wojewódzkie ośrodki wzrostu Działanie III.1: Systemy miejskiego transportu zbiorowego	2008-2014 w tym: okres przygotowania projektu 2008-2010 okres rzeczowej realizacji projektu 2010 - 2014	383 404 308,00	Przygotowanie, obsługa, promocja projektu	Opracowanie Studium Wykonalności, Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia dla SW, Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia na wybór operatora zewnętrznego w celu świadczenia usług z zakresu komunikacji publicznej w oparciu o zakupiony tabor autobusowy. Ponadto etap ten obejmuje promocję projektu oraz koszty związane z zatrudnieniem personelu związanego z realizacją zadań projektu.
				Budowa Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym	Na System Obszarowy Sterowania Ruchem Drogowym składają się następujące elementy: - system sterowania sygnalizacją świetlną, Zadaniem Systemu będzie utrzymywanie płynności ruchu i skrócenie do minimum czasu oczekiwania na skrzyżowaniach. - system priorytetowania pojazdów komunikacji zbiorowej Zadaniem Systemu będzie przydzielanie w pierwszej kolejności prawo przejazdu środkom komunikacji publicznej - system lokalizacji pojazdów "on-line", Zadaniem Systemu będzie identyfikacja położenia danego pojazdu, który pozwoli na realizację zadań systemów: informacji pasażerskiej, e-bilet oraz priorytetowania - system informacji, Zadaniem Systemu będzie szybkie przekazywanie informacji o utrudnieniach w ruchu, zalecanych objazdach, zmianach w organizacji ruchu itp.. - system monitorowania bezpieczeństwa, - stacje pogodowe itp.

Nazwa zadania	Program operacyjny	Lata inwestycji	Całkowity koszt zadania	Opis zadań	
Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007 -2013 Priorytet III. Wojewódzkie ośrodki wzrostu Działanie III.1. Systemy miejskiego transportu zbiorowego	2008-2014, w tym: okres przygotowania projektu 2008-2010 okres rzeczowej realizacji projektu 2010 - 2014	383 404 308,00	System komunikacji publicznej	<p>W ramach tego zadania planuje się zakup czystych ekologicznie autobusów, spełniających normę emisji spalin EEV (20 sztuk autobusów 12 metrowych CNG, 20 szt. autobusów 12 metrowych ON i 30 szt. autobusów 9-10 metrowych ON). Zakupiony tabor zostanie wyposażony w urządzenia współpracujące z systemem Informacji Pasażerskiej oraz z systemem e-Bilet.</p> <p>Ponadto w ramach tego zadania zostanie wdrożony wspólny bilet elektroniczny dla wyżej wymienionych środków transportu (tzw. e-Bilet) oraz System Informacji Pasażerskiej, który zostanie zamontowany na wybranych przystankach.</p>
				Budowa Zintegrowanej Platformy Cyfrowej Transmisji Danych	<p>Zadaniem Zintegrowanej Platformy Cyfrowej Transmisji Danych będzie umożliwienie funkcjonowania i zintegrowania planowanych do realizacji w ramach projektu systemów.</p> <p>W ramach tego zadania ma powstać system łączności, mający za zadanie zapewnienie sprawnej komunikacji pomiędzy redundantnymi centrami sterowania Zarządu Transportu Miejskiego i Miejskiego Zarządu Dróg i Zieleni oraz: autobusami, sterownikami sygnalizacji świetlnej, kamerami CCTV na skrzyżowaniach, stacjami meteo</p>

Nazwa zadania	Program operacyjny	Lata inwestycji	Całkowity koszt zadania	Opis zadań
Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007 -2013 Priorytet III: Wojewódzkie ośrodki wzrostu Działanie III.1: Systemy miejskiego transportu zbiorowego	2008-2014, w tym: okres przygotowania projektu 2008-2010 okres rzeczowej realizacji projektu 2010 - 2014	383 404 308,00	<p>Przebudowa/ rozbudowa lokalnego układu komunikacyjnego, modernizacja infrastruktury, na potrzeby transportu publicznego</p> <p>W ramach tego zadania planuje się przebudowę lokalnego układu komunikacyjnego oraz infrastruktury towarzyszącej. Dzięki temu powstaną nowe przystanki (w tym przystanki intermodalne), zatoki oraz pętle autobusowe.</p> <p>W ramach tego etapu rozważane są następujące zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozbudowa ulic wjazdowych/wyjazdowych z miasta w miejscach powstawania największych kongestii. Rozważano rozbudowy ulic: Lubelskiej i Podkarpackiej oraz budowę połączenia ulic Podkarpackiej z Przemysławą - przebudowa około 14 skrzyżowań głównie na obwodnicy (lewo i prawoskręty, dobudowy pasa), - budowa przystanków intermodalnych i węzłów przesiadkowych (PKP Rzeszów Gł., PK Osiedle, PKO przy Torze, PKP Załęże), - wydzielenie oraz częściowo budowa buspasów m. im. w ciągu ulic okalających Stare Miasto, tj. Piłsudskiego - Cieplińskiego - Lisa - Kuli - Szopena - Targowej, <p>- utworzenie "śluz" dla autobusów na najbardziej newralgicznych węzłach sieci</p>

Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 Priorytet VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Działanie 8.3: Rozwój inteligentnych systemów transportowych 2010-2014, w tym: okres przygotowania projektu 2010 okres rzeczowej realizacji projektu 2013 - 2014 15 953 000,00	Zakup i montaż 60 kpl. tablic informacji pasażerskiej	Tablice świetlne dwukierunkowe wyświetlać będą dynamiczną informację pasażerską o najbliższych autobusach zbliżających się do tego przystanku. Dzięki temu pasażerowie są informowani o najbliższych połączeniach i możliwościach przesiadania się. Dodatkowo na osobnym dolnym pasku będzie można realizować funkcje elektronicznej informacji o mieście, utrudnieniach w ruchu, atrakcjach miejskich, imprezach i najważniejszych bieżących wydarzeniach.
	Zakup i montaż 50 szt. e-kiosków Publicznej Informacji Pasażerskiej	Stacjonarne kioski z dostępem do informacji transportowej służą do całodobowego informowania pasażerów o możliwych połączeniach komunikacyjnych. Mogą one z powodzeniem pełnić funkcję publicznego dostępu do Internetu (ang.: Public Internet Access Point), oraz realizować funkcję informacji pasażerskiej o rozkładzie jazdy przewoźników miejskich i regionalnych, prywatnych i samorządowych, autobusowych, kolejowych i taksówek. Dodatkowo może realizować funkcje elektronicznej informacji o mieście, jego atrakcjach, historii i najważniejszych bieżących wydarzeniach. Uzupełnieniem ich funkcjonalności może być sprzedaż papierowych biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych oraz doładowań kart elektronicznych na nośnikach bezstykowych.
	Zakup i montaż w 5 punktach Systemu Dynamicznego Ważenia Pojazdów WIM	System WIM (Weight-in Motion). Automatyczne stacje ważenia pojazdów ciężarowych w swobodnym ruchu drogowym. Złożone z wbudowanych na drodze sensorów umożliwiających ważenie osi, systemu video rejestracji pojazdów oraz systemu rejestracji i rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Dodatkowo system przewiduje umieszczenie znaku o zmiennej treści w odległości 150 m od pomiaru, wyświetlający zakaz wjazdu oraz numer rejestracyjny pojazdu. Dane są zapisywane a następnie wysyłane drogą radiową lub GPRS do stacji kontroli pojazdów Propozycje lokalizacji stacji ważenia: <ul style="list-style-type: none"> • ul. Lwowska, • ul. Podkarpacka, • ul. Krakowska, • ul. Warszawska, • ul. Lubelska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie pre – umowy dotyczącej przygotowania projektu indywidualnego, karty projektu Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic oraz Uchwały Nr LXXIX/1363/2010 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 27lipca 2010r. w sprawie wyrażenia woli realizacji projektu pn.: „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa”.

6. Powiązanie Planu z dokumentami strategicznymi

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

6.1.1 **Strategia Rozwoju Rzeszowa do 2015 roku (przyjęta w 2008 roku)**

W podsumowaniu części Raport o stanie miasta Strategii 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 .

Natomiast za mocne strony miasta w zakresie transportu uznano:

- struktura własności podmiotów zajmujących się usługami w zakresie komunikacji.

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 komunikacji publicznej przez miasto,
- realizacja „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa” - budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic,
- stworzenie programu modernizacji i rozwoju systemu transportowego w aspekcie przestrzennym w powiązaniu z systemem transportowym ponadlokalnym, a zwłaszcza ze stolicą,
- rozbudowa i modernizacja układu szlaków komunikacyjnych 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 Rzeszowa¹⁴

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.

¹⁴ Uchwała nr LX/1026/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 29 września 2009 r. w sprawie uchwalenia zmiany nr 18/4/2007 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa

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 2010-2015

W obecnej fazie realizacji polityki rozwojowej Miasta planuje się realizację dwóch projektów z zakresu transportu publicznego oraz inne przedsięwzięcia drogowe.

Planowane projekty są powiązane z projektami Gminy Rzeszów dofinansowanymi ze środków UE:

w latach 2004-2006

- Budowa regionalnej sieci szerokopasmowej aglomeracji rzeszowskiej ResMAN – Etap I,
- Aktywizacja nowych terenów inwestycyjnych w Rzeszowie dzięki poprawie dostępności komunikacyjnej,
- Przebudowa ulic Rzeszowa w ciągu drogi krajowej nr 4 – dostosowanie do wymogów Unii Europejskiej,
- Przebudowa ulic powiatowych w centrum miasta Rzeszowa – poprawa dostępu do sieci dróg krajowych,
- Przebudowa ul. Sikorskiego w Rzeszowie w celu poprawy dostępu do drogi krajowej nr 4,

w latach 2007-2013

- Budowa regionalnej sieci szerokopasmowej aglomeracji rzeszowskiej ResMAN – Etap II,
- Budowa ulicy Gt na odcinku Zo do ulicy Lubelskiej z uzbrojeniem,
- Budowa drogi łączącej drogę krajową S-19 (węzeł Kielanówka) z drogą krajową nr 9 w ciągu ul. Podkarpackiej w Rzeszowie – etap II,

- Budowa drogi wojewódzkiej łączącej drogę krajową S – 19 (węzeł Kielanówka) z drogą krajową nr 9 w ciągu ul. Podkarpackiej w Rzeszowie – etap I.
- Budowa drogi krajowej łączącej obwodnicę północną miasta Rzeszowa z drogą ekspresową S-19 i autostradą A-4,

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 2010 – 2015

W rozdziale 5 niniejszego Planu zaprezentowano projekt z zakresu transportu publicznego pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic”, którego realizacja jest planowana w latach 2010-2014 przy współfinansowaniu środków unijnych pochodzących z Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej na lata 2007-2013. Beneficjentem projektu będzie Miasto Rzeszów. Maksymalny poziom dofinansowania, według wytycznych zawartych w powyższym dokumencie, wynosi 85% wydatków kwalifikowanych (jednak nie więcej niż 74 940 000,00 euro) i taka też wartość dofinansowania została zabezpieczona na bazie podpisanej preumowy na realizację projektu. Oznacza to, że pozostałą kwotę Beneficjent musi pokryć z własnych środków finansowych. Uwzględniono także projekt „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa”, przewidzianego do realizacji w latach 2013 – 2014, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dofinansowanie tego projektu także jest przewidziane na poziomie 85% wydatków kwalifikowanych.

Część finansowa niniejszego planu została sporządzona w oparciu o prognozę finansową na lata 2010-2015, przekazaną przez Wydział Budżetowy Urzędu Miasta Rzeszowa wg stanu na dzień 30 września 2010r. oraz Uchwałę Nr LXIV/1067/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 listopada 2009 r. w sprawie zaciągnięcia zobowiązania na realizację zadania o wartości przekraczającej granicę ustaloną w budżecie Miasta Rzeszowa na rok 2009 z tytułu zawarcia umowy z MPK Sp. z o.o. w Rzeszowie o świadczenie Publicznych usług przewozowych w komunikacji zbiorowej w latach 2010-2019.

Założono przy tym, że wytworzone w ramach projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic” autobusy oraz system e-bilet zostaną wdzierżawione spółce MPK. Dzięki takiemu rozwiązaniu budżet Miasta otrzymywał będzie przychody opodatkowane - w rozumieniu ustawy vatowskiej – co da możliwość odzyskiwania podatku VAT zawartego w fakturach zakupowych dotyczących tej sfery działalności.

Jak już wspomniano Plan finansowy sektora transportu publicznego sporządzono w oparciu o prognozę finansową budżetu, modyfikując ją w następujących sposób:

1. Dochody budżetu powiększono o wpływy z tytułu dzierżawy autobusów oraz systemu e-bilet oraz o zwrot podatku VAT;

2. Z dochodów wyodrębniono planowane kwoty uzyskane z tytułu dofinansowania dwóch powyższych projektów;
3. W wydatkach majątkowych wyodrębniono kwoty na powyższe projekty;
4. Wydatki bieżące powiększono o przewidywane koszty utrzymania wytworzonych produktów projektu oraz o dopłatę do działalności MPK z tytułu dzierżawy autobusów i systemu e-bilet;
5. Wydatki budżetu powiększono o obsługę dodatkowego zadłużenia zaciągniętego na sfinansowanie realizacji powyższych projektów oraz o wydatki inwestycyjne na same projekty.

Wyniki tak uzyskanej prognozy finansowej budżetu Miasta Rzeszowa przedstawiono w poniższej tabeli.

Analizując skorygowane wskaźniki zadłużenia wynikające z Ustawy o finansach publicznych można stwierdzić, że przyjmują one wartości znacznie niższe od wartości granicznych, co oznacza, że Miasto Rzeszów ma zdolność finansową do realizacji zamierzeń inwestycyjnych z zakresu transportu publicznego, zaprezentowanych w niniejszym planie.

Tabela 19. Plan finansowy Miasta Rzeszów w latach 2010-2015

Lp.	Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	DOCHODY I PRZYCHODY	879 651 610	909 981 779	922 651 382	878 074 948	789 294 242	787 670 049
1.	Dochody ogółem	754 613 528	798 794 475	837 043 657	828 074 948	749 294 242	747 670 049
1.1	Dochody bieżące	615 753 193	628 428 197	653 403 985	677 607 150	693 027 817	715 061 549
	w tym:						
	dochody z dzierżawy autobusów i systemu e-bilet		1 489 781	4 112 952	6 971 895	6 971 895	6 971 895
	zwrot VAT		3 424 224	5 098 333	5 369 472		
1.2	Dochody majątkowe	138 860 335	170 366 278	183 639 672	150 467 798	56 266 426	32 608 500
	w tym:						
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt: "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"		46 229 247	114 818 190	116 587 615	23 323 987	
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"	17 111				6 938 439	6 604 500
2.	Przychody	125 038 082	111 187 304	85 607 725	50 000 000	40 000 000	40 000 000
	wolne środki, nadwyżka	15 210 845					
	splata udzielonych pożyczek	2 375 000	625 000				
	przychody z zaciągniętych pożyczek na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej	1 571 521					
	kredyty i pożyczki zaciągnięte / planowane do zaciągnięcia w roku	5 880 716	10 562 304	5 607 725			
	emisja obligacji	100 000 000	100 000 000	80 000 000	50 000 000	40 000 000	40 000 000
	WYDATKI I ROZCHODY	879 651 610	909 981 779	922 651 382	878 074 948	789 294 242	787 670 049
3.	Wydatki ogółem	852 278 694	880 489 997	890 131 601	845 479 094	755 913 571	760 586 499
3.1	Wydatki bieżące	593 314 196	597 080 517	613 959 835	631 922 309	646 698 955	662 572 316
	w tym:						

	<i>obsługa długu</i>	9 128 366	12 232 665	16 733 993	18 973 050	19 850 202	19 723 954
	dodatkowe wydatki na utrzymanie projektów				68 680	69 650	1 455 500
	zwiększona dopłata do MPK z tytułu dzierżawy		1 489 780	4 112 950	6 971 890	6 971 890	6 971 890
3.2	Wydatki majątkowe	258 964 498	283 409 480	276 171 767	213 556 785	109 214 617	98 014 183
	<i>w tym:</i>						
	<i>projekt "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"</i>	6 102 583	52 513 783	145 818 128	148 123 370	28 604 191	
	<i>projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"</i>	20 130				8 162 870	7 770 000
4.	Rozchody	27 372 916	29 491 782	32 519 781	32 595 854	33 380 671	27 083 550
	<i>wykup obligacji</i>	25 000 000	25 000 000	28 000 000	27 200 000	28 400 000	23 000 000
	<i>spląty pożyczek i kredytów</i>	2 372 916	2 920 261	4 519 781	5 395 854	4 980 671	4 083 550
	<i>splata pożyczek na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej</i>		1 571 521				
5.	Wynik bieżący (dochody bieżące - wydatki bieżące)	22 438 997	31 347 680	39 444 151	45 684 841	46 328 862	52 489 233
6.	WYNIK BUDŻETU	-97 665 166	-81 695 522	-53 087 944	-17 404 146	-6 619 329	-12 916 450
7.	ZADŁUŻENIE na koniec roku	274 530 475	353 828 460	406 916 404	424 320 550	430 939 879	443 856 329
<i>Dane i wskaźniki wg ustawy z 30. czerwca 2005 r. o finansach publicznych (obowiązujące do 31.12.2013 r.)</i>							
	Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spląty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez prefinansowania)	36 501 282	40 152 926	49 253 774	51 568 904	53 230 873	46 807 504
	% splat kredytów, pożyczek i poręczeń oraz wykupu obligacji (bez prefinansowania) do dochodów ogółem	4,8	5,0	5,9	6,2	7,1	6,3
	Prognoza zadłużenia na koniec roku (bez prefinansowania)	271 186 417	353 828 460	406 916 404	424 320 550	430 939 879	443 856 329

% zadłużenia (bez prefinansowania) na koniec roku do dochodów ogółem	35,9	44,3	48,6	51,2	57,5	59,4
<i>Dane i wskaźniki wg ustawy z 27 sierpnia 2009 o finansach publicznych (art. 243)</i>						
(dochody bieżące + dochody ze sprzedaży majątku - wydatki bieżące) / dochody ogółem śr. arytmetyczna z ostatnich 3 lat LIMIT		8,1%	7,3%	6,6%	7,2%	7,8%
Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez spłat rat prefinansowania)	40 152 926	49 253 774	51 568 904	53 230 873	46 807 504	
Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez spłat rat prefinansowania) / dochody ogółem		5,0%	5,9%	6,2%	7,1%	6,3%

Rzeszów, 30.09.2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Miasta Rzeszowa na rok 2010

9. System wdrażania

9.1 Zarządzanie

Wdrożenie Planu Zintegrowanego będzie powierzone 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 wydziałymi przedsięwzięciami, będą mogły być powierzane w trybie zamówień publicznych podmiotom komercyjnym.

Jednostkami wiodącymi w przygotowaniu i wdrożeniu Planu będzie Zarząd Transportu Miejskiego oraz przewoźnicy świadczący usługi z zakresu transportu publicznego na rzecz Miasta Rzeszowa. Ścisła współpraca tych podmiotów jest niezbędna dla właściwej realizacji Planu.

Beneficjentem Projektu będzie Miasto Rzeszów, które poprzez Zarząd Transportu Miejskiego 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.

9.2 Struktura organizacyjna w zakresie transportu publicznego w Rzeszowie

Na poniższym rysunku 2 pokazano zasady powiązań instytucjonalnych w realizacji zadań w ramach transportu publicznego

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

Rysunek 5. Schemat organizacji zarządzania transportem publicznym w Rzeszowie



Źródło: Opracowanie własne

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 oraz Zarząd Transportu Miejskiego. Będą wykonywane Badania Zachowań i Preferencji w transporcie publicznym – co 2 lata, a co 4 lata łącznie z badaniami ankietowymi. 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.

Zarząd Transportu Miejskiego raz do roku przygotowywał będzie raport o stanie komunikacji, który stanowił będzie podsumowanie przeprowadzonych działań monitoringowych.

10.2 Zakres monitoringu zachowań komunikacyjnych

Zachowania komunikacyjne będą badane pod kątem trzech najważniejszych parametrów:

- ruchliwości mieszkańców (liczby podróży w okresach doby i poszczególnych okresów szczytów przewozowych),
- podziału ruchu na motywacje, podlegające ocenie i prognozowaniu,
- 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 napełnień 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 co dwa lata 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:

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

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

- Badania ilościowe przewozów,
- 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, stosownie do ich zakresu oraz postępu w realizacji Planu, po napływie informacji statystycznych i przeprowadzeniu badań przez niezależne wyspecjalizowane podmioty. ZTM, 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, zaangażowanych w Projekt.

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.

Zamawiający:	
	Gmina Miasto Rzeszów
	Rynek 1
	35-064 Rzeszów

Wykonawca (konsorcjum firm w składzie):	
   	Apia XXI I.A.K. Sp. z o.o. ul. Grójecka 5, 02-019 Warszawa
	Apia XXI S.A., c/Luis Martinez 21 39005 Santander (Hiszpania)
	Worx Consulting Sp. z o.o. ul. Kolejowa 41/6, 75-108 Koszalin
	Biuro Projektowo-Inżynierskie "Redan" ul. Jagiellońska 69, 70-382 Szczecin

Stadium:	Zadanie:	
Metodologia projektu	„Wykonanie Studium Wykonalności oraz innych niezbędnych opracowań dla projektu pn.: "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"”	
Nr tomu:	Temat opracowania:	
Branża:	Uzasadnienie w oparciu o opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o braku konieczności przeprowadzania strategicznej oceny środowiskowej dla dokumentu pn.: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010 – 2015	
Kod CPV:		
	Imię i nazwisko	Podpis
Opracowali:	Mariusz Szubra	
	Marek Miśkiewicz	
	Piotr Twardochleb	
Numer archiwalny:	Data opracowania:	Numer egzemplarza:
	15.10.2010	01

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.) projekty planów lub programów wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli wyznaczają ramy dla realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub realizacja postanowień tych dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

"Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010 - 2015" wyznacza priorytety oraz ustala zasady realizacji elementów polityki transportowej miasta Rzeszowa, dla stworzenia sprawnego systemu transportowego, jako rozwijającego się regionalnego centrum gospodarki, nauki, usług i przemysłu, dla przyciągnięcia inwestycji zagranicznych i rozwoju kapitału lokalnego. Główna strategia zagospodarowania przestrzennego miasta zakłada rozwój układu drogowo - ulicznego oraz transportu publicznego poprzez budowę systemu integrującego transport publiczny.

Na przedmiotowy system składać się będą następujące zadania:

- przygotowanie, obsługa, promocja projektu,
- budowa systemu obszarowego starostwa ruchem drogowym "on-line",
- system komunikacji publicznej (m. in. zakup czystych ekologicznie autobusów),
- budowa zintegrowanej platformy cyfrowej transmisji danych,
- przebudowa, rozbudowa lokalnego układu komunikacyjnego, modernizacja infrastruktury, na potrzeby transportu publicznego (m. in. rozbudowa ulic wjazdowych/wyjazdowych z miasta, przebudowa skrzyżowań głównie na obwodnicy, budowa przystanków przesiadkowych, wydzielenie oraz częściowo budowa bus-pasów).

Na podstawie art. 46 ust. 2 w związku z art. 57 ust. 1 pkt 2 oraz art. 46 ust. 2 w związku z art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015”.

Opinią sanitarną z dnia 20 września 2010 r., znak: SNZ. 465-84/10, Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie uznał za zbędne przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Aktualizacji „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015”.

Pismem z dnia 30 września 2010 r., znak: RDOŚ-18-WOOS-7041-1-41/2/10/ad, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie również pozytywnie zaopiniował zamiar odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla w/w projektu.

Po przeanalizowaniu w/w opinii oraz po przeprowadzeniu własnej analizy przedmiotowej inwestycji, uwzględniając łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 49 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.) stwierdzono, że:

1. Charakter, rodzaj i skala działań przewidzianych do realizacji

Działania o charakterze społecznym, prowadzące do zintegrowania wszystkich istniejących na terenie miasta środków transportu, w tym drogowego indywidualnego, transportu publicznego miejskiego i zewnętrznego (kolejowego i lotniczego). Obszar zasięgu terytorialnego Planu obejmuje teren miasta Rzeszowa oraz powiązanych z nim gmin bezpośredniego otoczenia.

2. Powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa przewidziano usprawnienie funkcjonowania miejskiego transportu publicznego poprzez racjonalizację przebiegu linii oraz preferencje dla transportu publicznego w ruchu ulicznym. Jeden ze strategicznych celów rozwoju miasta wskazano rozwój i poprawę funkcjonowania transportu. W „Strategii Rozwoju Miasta Rzeszowa” wskazano, jako strategiczny cel główny rozwój i poprawę funkcjonowania systemu komunikacji i infrastruktury technicznej.

3. Przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych

Realizacja działań objętych zakresem Planu pozwoli na upłynnienie ruchu komunikacyjnego oraz skrócenie czasu podróży i związanej z nim emisji spalin do powietrza. Przebudowa dróg i skrzyżowań oraz nowa nawierzchnia spowoduje zmniejszenie uciążliwości akustycznej w najbliższym ich otoczeniu.

4. Prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań.

Emisja hałasu czy zanieczyszczeń do powietrza w okresie realizacji poszczególnych działań inwestycyjnych będzie miała charakter krótkoterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. W trakcie eksploatacji inwestycji (dróg) będą emitowane zanieczyszczenia typowo komunikacyjne tzn. dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, pył zawieszony, węglowodory. Wielkość emisji z tych źródeł będzie uzależniona od natężenia ruchu.

5. Cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko

Rzeszów posiada niewielką powierzchnię terenów o dużych walorach przyrodniczych oraz niewielką ilość obiektów chronionych na podstawie przepisów szczególnych. Obszar miasta Rzeszowa został zakwalifikowany do klasy C, na podstawie pomiarów pyłu PM10 oraz benzo(a)pirenu mierzonego w pyłach PM10 wykonanych na stanowisku pomiarowym przy ulicy Szopena. Stopień zanieczyszczenia powietrza na terenie miasta cechuje się spadkiem, głównie w przypadku dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenku węgla oraz benzeń.

Realizacja zapisów Planu nie będzie generowała oddziaływań o charakterze transgranicznym.

W związku z powyższym, działając na podstawie art. 48 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, odstąpiono od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010 - 2015”.



Wykonanie Studium Wykonalności oraz innych niezbędnych opracowań dla projektu pn.:
"Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"

Uzasadnienie w oparciu o opinię RDOS i Sanepidu o braku zasadności przeprowadzenie strategicznej
oceny środowiskowej dla dokumentu pn.: "Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu
Publicznego Rzeszowa na lata 2010 - 2015"

Ze względu na fakt, iż „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010 - 2015” nie wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, nie jest również konieczne sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko dla w/w Planu.