

Uchwała Nr XXII/444/2011
Rady Miasta Rzeszowa
z dnia 14 grudnia 2011 roku

zmieniająca uchwałę Rady Miasta Rzeszowa 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
uchwala, co następuje:

§1

Zmienia się Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015, stanowiący załącznik do uchwały Nr LXXXIII/1472/2010 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015, który otrzymuje brzmienie, jak w załączniku do niniejszej uchwały.

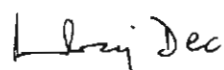
§2

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Rzeszowa.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia

Przewodniczący
Rady Miasta Rzeszowa


Andrzej Dec

Uzasadnienie

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

Wprowadzone do Planu zmiany wynikają z konieczności ujednoczenia zapisów w przedmiotowym dokumencie oraz w dokumentacji aplikacyjnej, tym samym umożliwiając złożenie wniosku o dofinansowanie na realizację projektu transportowego 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) W szczególności zmiany dotyczą:

- Aktualizacji planu finansowego,
- Aktualizacji zakresu rzeczowego projektu
- Aktualizacji sytuacji społeczno-gospodarczej i transportu na terenie miasta
- Wprowadzenie założeń polityki parkingowej w mieście

Wobec powyższego wnosi się o przyjęcie zmienionego 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.

Załącznik nr2 - do Uchwały Rady Miasta Rzeszowa

Nr XXII/444/2011 z dnia 14 grudnia 2011 roku

Dotyczy: projektu Uchwały zmieniającej Uchwałę Rady miasta Rzeszowa w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015, a dotyczącego zmiany Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015, stanowiącego załącznik do uchwały Nr LXXXIII/1472/2010 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015.

Wprowadzone do Planu zmiany wynikają z konieczności ujednoczenia zapisów z zapisami dokumentacji aplikacyjnej, tym samym umożliwiają złożenie wniosku o dofinansowanie na realizację projektu pn.: „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic” 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).

Zmiany nie dotyczą założeń, celów ani przyjętych kierunków wdrażania, ale mają charakter aktualizacji, w szczególności dotyczą:

- Aktualizacji planu finansowego,
- Aktualizacji (doprecyzowania) zakresu rzeczowego projektów,
- Aktualizacji sytuacji społeczno-gospodarczej i transportu na terenie miasta,
- Wprowadzenie założeń polityki parkingowej w mieście.

Wykaz zmian w stosunku do wersji zmienianej prezentuje załącznik nr 1, a projekt Planu finansowy Miasta Rzeszów w latach 2010-2015 załącznik nr 2.

Dodatkowo dokonano korekty edytorskiej dokumentu i ponownego jego składu (w tym renumeracji rozdziałów i podrozdziałów).

Załącznik nr 1 – Wykaz zmian

Rozdział /podrozdział w zmienianym ZPRTP	Zakres zmian
1	Korekta edytorska
2/ 2.1.3/2.1.4.5.1 i 2.1.4.5.4	Korekta edytorska, aktualizacja danych statystycznych
2.2	Korekta edytorska i aktualizacja danych
2.3	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 2.2.2
2.4	Zmiana numeracji i nazwy rozdziału - nowy nr 2.2.3, uzupełniono i uaktualniono opis
2.5	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 2.2.4
2.6	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 2.2.5
2.7	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 2.2.6
2.8	Przeniesiono do nowego rozdziału o nr 5, uaktualniono i uzupełniono dane i opis, rozwinięto założenia polityki parkingowej
2.2.9	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 2.2.7, uaktualniono zagadnienia problemowe
2.10	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 2.3
2.11	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 2.4, zaktualizowano dane statystyczne
3	Zaktualizowano opis
5	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 6, zmieniono nazwę rozdziału i dokonano aktualizacji danych i opisu projektów
6	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 7, zaktualizowano opis
7	Obecnie rozdział nr 8, zmieniono nazwę rozdziału, rozwinięto i uzupełniono opis
8	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 9, zaktualizowano dane finansowe
9	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 10, zaktualizowano opis
10	Zmiana numeracji rozdziału - nowy nr 11

Załącznik nr 2 - Plan finansowy Miasta Rzeszów w latach 2010-2015

Lp.	Wyszczególnienie	wykonanie 2010	plan 2011	prognoza 2012	prognoza 2013	prognoza 2014	prognoza 2015
	DOCHODY I PRZYCHODY	818 863 486	907 165 064	1 093 149 976	1 014 432 434	1 015 214 004	979 732 960
1.	Dochody ogółem	698 981 504	757 014 861	943 074 523	932 382 434	886 814 004	859 732 960
1.1	Dochody bieżące	610 121 365	653 028 079	730 783 028	762 345 749	775 039 600	797 154 663
	w tym:						
	dochody z dzierżawy autobusów i systemu e-bilet	0	0	0	3 055 204	5 527 231	6 150 431
	zwrot VAT			9 296 534	8 696 234	5 806 631	1 048 860
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt: "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"			342 684	115 651	213 752	
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"				117 622	148 469	
1.2	Dochody majątkowe	88 860 139	103 986 782	212 291 495	170 036 685	111 774 404	62 578 297
	w tym:						
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt: "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"			126 708 254	126 224 460	55 826 113	
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"				5 609 236	5 861 779	

Wydział Pozyskiwania Funduszy - Urzędu Miasta Rzeszowa
 Materiał na sesję Rady Miasta Rzeszowa dnia 14 grudnia 2011

2.	Przychody	119 881 981	150 150 203	150 075 453	82 050 000	128 400 000	120 000 000
	wolne środki, nadwyżka	15 210 845	20 298 593				
	emisja obligacji na wyprzedzające finansowanie		15 000 000				
	kredyty i pożyczki zaciągnięte / planowane do zaciągnięcia w roku	3 046 136	61 651 610	117 675 453	47 050 000	92 400 000	
	emisja obligacji	100 000 000	53 200 000	32 400 000	35 000 000	36 000 000	120 000 000
	WYDATKI I ROZCHODY	798 564 892	907 165 064	1 093 149 976	1 014 432 434	1 015 214 004	979 732 960
3.	Wydatki ogółem	771 316 489	879 664 397	1 045 834 549	982 501 005	981 820 561	952 639 527
3.1	Wydatki bieżące	583 725 899	646 024 399	712 799 844	714 045 517	719 448 976	736 843 256
	w tym:						
	obsługa długu	8 956 756	13 204 691	18 837 865	21 090 300	21 875 704	25 470 928
	dotatkowe wydatki na utrzymanie projektów				10 990,00	215 183,00	897 365,00
	zwiększona dopłata do MPK z tytułu dzierżawy				3 055 204	5 527 231	6 150 431
	projekt "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"			342 684	115 651	213 752	
	projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"				140 086	174 683	
3.2	Wydatki majątkowe	187 590 590	233 639 998	333 034 705	268 455 488	262 371 586	215 796 272
	w tym:						
	projekt "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"	3 102 094	5 637 169	164 136 505	165 244 403	73 967 733	

Wydział Pozyskiwania Funduszy - Urzędu Miasta Rzeszowa
 Materiał na sesję Rady Miasta Rzeszowa dnia 14 grudnia 2011

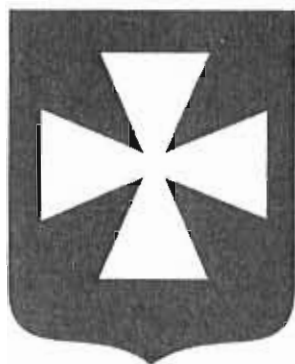
	projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"	86 132	0	0	7 659 248	7 961 730	
4.	Rozchody	27 248 403	27 500 667	47 315 427	31 931 429	33 393 443	27 093 433
	wykup obligacji	25 000 000	25 000 000	28 000 000	27 200 000	28 400 000	23 000 000
	splaty pożyczek i kredytów	2 372 916	2 500 667	4 315 427	4 731 429	4 993 443	4 093 433
	wykup obligacji na wyprzedzające finansowanie			15 000 000			
5.	Wynik bieżący (dochody bieżące - wydatki bieżące)	26 395 466	7 003 680	17 983 184	48 300 232	55 590 625	60 311 408
6.	WYNIK BUDŻETU	-72 334 985	-122 649 536	-102 760 026	-50 118 571	-95 006 557	-92 906 567
7.	ZADŁUŻENIE na koniec roku	268 325 097	370 674 781	473 434 807	523 553 378	618 559 935	711 466 502
<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 splaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez prefinansowania)	36 329 672	40 705 358	51 153 292	53 021 729		
	% splat kredytów, pożyczek i poręczeń oraz wykupu obligacji (bez prefinansowania) do dochodów ogółem	5,2	5,4	5,4	5,7		
	Prognoza zadłużenia na koniec roku (bez prefinansowania)	268 325 097	355 674 781	473 434 807	523 553 378		
	% zadłużenia (bez prefinansowania) na koniec roku do dochodów ogółem	38,4	47,0	50,2	56,2		
<i>Dane i wskaźniki wg ustawy z 27 sierpnia 2009 o finansach publicznych (art. 243)</i>							

Wydział Pozyskiwania Funduszy - Urzędu Miasta Rzeszowa
 Materiał na sesję Rady Miasta Rzeszowa dnia 14 grudnia 2011

	(dochody bieżące + dochody ze sprzedaży majątku - wydatki bieżące) / dochody ogółem śr. arytmetyczna z ostatnich 3 lat LIMIT		11,0%	7,3%	5,7%	6,3%	7,6%
	Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez spłat rat prefinansowania)		40 705 358	51 153 292	53 021 729	55 269 147	52 564 361
	Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez spłat rat prefinansowania) / dochody ogółem		5,4%	5,4%	5,7%	6,2%	6,1%

Załącznik nr1 - do Uchwały Rady Miasta Rzeszowa

Nr XXII/444/2011 z dnia 14 grudnia 2011 roku



**ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO
RZESZOWA NA LATA 2010-2015**

Rzeszów, grudzień 2011 roku

SPIS TREŚCI

1.	ZAŁOŻENIA METODY OPRACOWANIA.....	4
2.	CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI.....	6
2.1	ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA.....	6
2.1.1	<i>Ogólna charakterystyka miasta</i>	6
2.1.2	<i>Główne elementy kształtujące strukturę przestrzenną Miasta</i>	8
2.1.3	<i>Stan obecny i planowany infrastruktury transportowej</i>	10
2.1.4	<i>Uwarunkowania ochrony środowiska</i>	12
2.1.5	<i>Uwarunkowania ochrony konserwatorskiej</i>	16
2.1.6	<i>Podsumowanie uwarunkowań rozwoju przestrzennego</i>	18
2.2	ORGANIZACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	18
2.2.1	<i>Transport zbiorowy - miejski i podmiejski</i>	19
2.2.2	<i>Regionalny i ponadregionalny transport autobusowy</i>	23
2.2.3	<i>Komunikacja prywatna i koordynacja ofert przewoźników</i>	24
2.2.4	<i>Transport kolejowy</i>	25
2.2.5	<i>Transport lotniczy</i>	26
2.2.6	<i>Kwestie bezpieczeństwa ruchu, w tym infrastruktura sterowania ruchem</i>	27
2.2.7	<i>Identyfikacja problemów</i>	27
2.3	GOSPODARKA.....	29
2.3.1	<i>Główni pracodawcy – struktura i trendy</i>	29
2.3.2	<i>Struktura podstawowych branż gospodarki znajdujących się na terenie miasta powiązanych z rozwojem transportu publicznego – trendy</i>	31
2.3.3	<i>Ilość podmiotów gospodarczych i osób zatrudnionych w danych sektorach</i>	34
2.3.4	<i>Miejsca poza miastem, z których dojeżdżają osoby zatrudnione w mieście oraz podmioty gospodarcze korzystające ze środków transportu – trendy</i>	36
2.3.5	<i>Źródła i cele ruchu (w tym nowe dzielnice mieszkaniowe, usługi i zatrudnienie)</i>	37
2.3.6	<i>Identyfikacja problemów</i>	39
2.4	SFERA SPOŁECZNA.....	39
2.4.1	<i>Struktura demograficzna i społeczna – trendy</i>	39
2.4.2	<i>Bezrobocie</i>	41
2.4.3	<i>Docelowe grupy użytkowników wymagające wsparcia w ramach planu</i>	41
2.4.4	<i>Kwestie bezpieczeństwa pasażerów</i>	42
2.4.5	<i>Identyfikacja problemów</i>	42
3.	ZASIĘG TERYTORIALNY PROGRAMU.....	44
4.	CHARAKTERYSTYKA RYNKU USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO – ŹRÓDŁA I CELE RUCHU.....	45
4.1	<i>RUCHLIWOŚĆ MIESZKAŃCÓW RZESZOWA</i>	45
4.2	<i>PROGNOZA POPYTU W TRANSPORCIE PUBLICZNYM</i>	46
5.	POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA.....	50
5.1	<i>ZAŁOŻENIA POLITYKI PARKINGOWEJ</i>	50
5.2	<i>IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW</i>	52
6.	PROJEKTY W PODOKRESIE PROGRAMOWANIA 2010-2015.....	54
7.	POWIĄZANIE PLANU Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI.....	58
7.1	<i>POWIĄZANIE Z CELAMI STRATEGICZNYCH DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNEGO, SPOŁECZNEGO I GOSPODARCZEGO MIASTA</i>	58
7.1.1	<i>Strategia Rozwoju Rzeszowo do 2015 roku (przyjęta w 2008 roku)</i>	58
7.1.2	<i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Rzeszowo</i>	59
7.2	<i>POWIĄZANIE Z PROJEKTAMI Z ZAKRESU TRANSPORTU PUBLICZNEGO REALIZOWANYMI W LATACH 2010-2015</i>	60
8.	STAN PO REALIZACJI PLANU.....	62

8.1	OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU.....	63
9.	PLAN FINANSOWY NA LATA 2010 – 2015.....	64
10.	SYSTEM WDRAŻANIA - ZARZĄDZANIE	70
10.1	GMINA MIASTO RZESZÓW.....	70
10.2	MIEJSKI ZARZĄD DRÓG W RZESZOWIE (MZD).....	71
10.3	ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W RZESZOWIE (ZTM).....	71
10.4	STRUKTURA ORGANIZACYJNA W ZAKRESIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO W RZESZOWIE	71
11.	SPOSOBY MONITOROWANIA, OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ	73
11.1	SYSTEM MONITOROWANIA PLANU.....	73
11.2	ZAKRES MONITORINGU ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH.....	73
11.3	ZAKRES MONITORINGU RYNKU USŁUG	73
11.4	ZAKRES MONITORINGU JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	74
11.5	SPOSOBY INICJOWANIA WSPÓŁPRACY POMIĘDZY SEKTOREM PUBLICZNYM, PRYWATNYM I ORGANIZACJAMI POZARZĄDOWYMI	74
11.6	SPOSOBY OCENY PLANU	74
11.7	PUBLIC RELATIONS PLANU.....	75
	SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW	76

Opracowanie powstało jako aktualizacja opracowania pn. „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015” przyjętego Uchwałą Nr LXXXIII/1472/2010 Rady Miasta Rzeszowa 9 listopada 2010 roku.

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 osiągnięcia 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 aplikowania o współfinansowanie zadań z funduszy zewnętrznych, w szczególności z 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).

Miasto w sposób systematyczny gromadzi dane i oceny funkcjonowania, których źródłem są zarówno własne służby, jak i badania prowadzone przez zewnętrzne, niezależne podmioty. Plan opracowany został na podstawie zgromadzonych informacji i diagnozy przeprowadzonej w sposób ekspercki.

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

- 1) Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015, przyjęty Uchwałą Nr LXXXIII/1472/2010 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 9 listopada 2010 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 roku),
- 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) Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Rzeszowa na lata 2011-2025– stanowiąca załącznik do Budżetu Miasta Rzeszowa na rok 2011 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

Poniżej zaprezentowano charakterystykę 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 116,36 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,
- 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

¹ Główny Urząd Statystyczny – http://www.stat.gov.pl/rzesz/index_PLK_HTML.htm

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, Tycyn, 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 poprzemysłowymi. 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 miastaw której 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 szeregową 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 Kopisto – ma ona charakter ogólnomiejski i ponadlokalny. Ponadto zabudowa usługowa komercyjna w ostatnich latach rozwija się intensywnie przy trasach wlotowych do miasta.

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

- WSK-PZL i zabudowa w rejonie ul. Wetlińskiej,
- w rejonie ulic Trembeckiego i Maczka,
- w rejonie ulic Przemysłowej i Boya-Żeleńskiego,
- w rejonie ulic Okulickiego i Przy Torze,
- 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 Wisłok.

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

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

- Obszary strefy miejskiej - położone w historycznym centrum miasta, charakteryzujące się zwartą zabudową w kwartałach ulic, zawierające elementy krystalizujące strukturę przestrzenną z zachowaniem właściwych proporcji wnętrz 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 wnętrz 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 wynosi 116,36 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:

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

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

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

W znacznym stopniu została przekroczona przepustowość ulic w śródmieściu miasta, co jest wynikiem zarówno rosnącego poziomu motoryzacji, jak i ułatwień parkingowych w centrum miasta. Trudności występują również na obwodnicy śródmiejskiej i trasach wylotowych z powodu nakładania się ruchu 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 uciążliwość 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 zabudowy mieszkalnej i rekreacyjnej. 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 posiadające strategiczne położenie dla rozwoju ruchu lotniczego w Polsce południowo-wschodniej. Jest ono wyposażone w urządzenia o standardach umożliwiających obsługę ruchu krajowego i międzynarodowego oraz jest przystosowane do przyjmowania większości typów samolotów, łącznie z największymi..

Zarządcą dróg publicznych na terenie Rzeszowa, jako powiatu grodzkiego, jest Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie, jednostka budżetowa 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 niziną. Dolina Wisłoka o lekko meandrującym korycie do granic miasta ma przebieg południkowy. Na obszarze miasta przyjmuje następujące dopływy: prawobrzeżne: Strug, Czekaj, 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 Zwięzycy. Przy stopniu wodnym powstał zbiornik wodny, którego główną funkcją była poprawa warunków wodnych dla ujęcia wody pitnej dla miasta oraz zabezpieczenie przed wodami powodziowymi a uzupełniającą - rekreacja oraz wykorzystanie do uprawiania sportów wodnych. Powierzchnia zbiornika z chwilą rozpoczęcia eksploatacji wynosiła 120 ha, a jego pojemność około 3,6 mln 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

³ Program ochrony środowiska miasta Rzeszowa w latach 2008-2011

rozwijające się łągi wierzbowo-topolowe, wykształcone głównie jako zbiorowiska wikliny nadrzecznej z udziałem krzewiastych wierzb. Obszary leśne w rejonie Rzeszowa zarządzane przez Nadleśnictwo Strzyżów (RDLP Krosno), znajdują się w zasięgu I strefy oddziaływań przemysłowych zanieczyszczeń atmosferycznych.

2.1.4.4 Zieleń miejska

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

Zieleń w Rzeszowie nie tworzy ciągłego spójnego systemu. Są to zazwyczaj przypadkowo zlokalizowane, niepowiązane ze sobą tereny. Obejmuje ona parki, zieleńce, zielen przyuliczną, zielen 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 zwieszonego PM10 w Rzeszowie SA kotłownie i paleniska opalane

⁴ Program ochrony powietrza dla strefy miasto Rzeszów;

paliwami stałymi. Oszacowano, że energia cieplna wytwarzana w indywidualnych i lokalnych kotłowniach stanowi 40% dostarczanego ciepła w mieście. Kotłownie węglowe 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,
- Dzielnicza 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, PM2.5.

W strukturze emisji zanieczyszczeń wyróżnia się: pyły i gazy ze spalania paliw, w tym SO₂, NO₂, CO, CO₂, PM10, PM2.5 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 (dla PM2.5 kwalifikacja do klasy B).

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 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

⁵ Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Podkarpackim – Raport za rok 2010; Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Rzeszowie

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 864,1 km, 2 ujęcia powierzchniowe wody, awaryjne ujęcie wgłębne, lokalne ujęcie wody, 32 przepompownie wody, 12 zbiorników wyrównawczych wody czystej oraz 187 studni publicznych. Średniodobowa produkcja wody uzdatnionej w 2010 roku wyniosła 35,7 tys m³ zaspokajając w pełni zapotrzebowanie odbiorców.

W przypadku sieci kanalizacyjnej, to w roku 2011 eksploatowane były: sieć kanalizacji sanitarnej o długości 573,3 km, 72 przepompowni ścieków oraz 301,9 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 kulmami,
- dawny Konwent Pijarów z kościołem posiadającym dekoracje stiukowe słynnego włoskiego mistrza Falconiego, wraz z zabudowaniami klasztorными i kolegium,
- kościół Famy 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 – Grabieńskich 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 Mleczarstwa.

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 na zewnątrz, natomiast rozwiązań sprzyjających transportowi publicznemu, w obszarach śródmiejskich i nowych terenach rozwojowych. Poprawy stanu środowiska można oczekiwać natomiast poprzez zmiany w systemie transportu, w szczególności przez: :

- zwiększanie udziału transportu publicznego w podróżach,
- oddziaływanie na zmniejszenie ruchliwości w podróżach samochodem,
- promowanie ruchu niezmotoryzowanego poprzez budowę systemu dróg rowerowych i rozwój stref ruchu pieszego,
- eliminację ruchu tranzytowego z obszaru centrum miasta.

2.2 Organizacja transportu zbiorowego

Organizatorem regionalnego transportu zbiorowego na obszarze województwa podkarpackiego są samorządowe władze województwa.

Organizatorem lokalnego transportu zbiorowego na terenie Rzeszowa są władze miasta. W ich imieniu, na podstawie Uchwały Nr LVIII/954/2009 Rady Miasta Rzeszowa z 7 lipca 2009r. w sprawie utworzenia Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie, obowiązki te wykonuje Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM). Jego przedmiotem działania jest planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Od stycznia 2012r. ZTM będzie prowadził również sprzedaż, dystrybucję i kontrolę biletów oraz windykację należności za przejazd komunikacją miejską.

Na podstawie porozumienia pomiędzy Miastem Rzeszów a gminą Świlcza ZTM Rzeszów jest również organizatorem transportu na jej terenie.

Na terenie pozostałych przyległych do terenu Rzeszowa gmin: Trzebownisko, Boguchwała, Krasne, Głogów Małopolski, Chmielnik, Czarna i Tyczyn, organizatorem transportu jest Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”, choć od roku 2000 do 30.04.2010 roku była nim gmina Rzeszów.

Zaznaczyć należy, że nie istnieje w chwili obecnej koordynacja pomiędzy przewozami organizowanymi przez ZTM Rzeszów i przez Podkarpacką Komunikację Samochodową. Nie istnieje również integracja biletów i taryf pomiędzy tymi dwoma organizatorami przewozów.

Podobnie, z przyczyn prawnych (różni organizatorzy, brak obowiązku koordynacji), nie ma koordynacji pomiędzy przewozami regionalnymi a lokalnymi.

2.2.1 Transport zbiorowy - miejski i podmiejski

Gminny transport publiczny miasta Rzeszowa organizowany jest przez Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) – jednostkę budżetową miasta Rzeszowa, natomiast usługi przewozowe wykonywane są przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów Spółka z o. o., jedyne przewoźnika autobusowego wykonującego przewozy na zlecenie Gminy Miasta Rzeszów, któremu miasto przyznało status podmiotu wewnętrznego.

ZTM jako organizator przewozów prowadzi badania potrzeb przewozowych, planuje usługi pod kątem zapewnienia dojazdów mieszkańcom obsługiwanych terenów, oraz zawiera umowę przewozową z MPK na świadczenie tych usług.

MPK, obok realizacji usług na rzecz ZTM, wykonuje także przewozy komercyjne do gmin ościennych. Od końca roku 2014 planowane jest organicznie usług MPK tylko do tych terenów, dla których ZTM Rzeszów uzyska prawo do organizowania przewozów na rzecz samorządów lokalnych. Gmina Rzeszów będzie dążyć do zawarcia porozumień z gminami ościennymi na świadczenie usług transportu publicznego.

MPK – Rzeszów Sp. z o.o. świadczy usługi przy wykorzystaniu własnych środków transportowych. Działalność jest prowadzona na terenie miasta Rzeszowa oraz 8 gmin ościennych: Trzebownisko, Boguchwała, Świlcza,, Krasne, Czarna, Chmielnik, Głogów Młp., Tyczyn, choć tylko z Gminą Świlcza podpisane jest porozumienie, na mocy którego organizatorem transportu zbiorowego na jej terenie jest Miasto Rzeszów, a pozostałe gminy od II kwartału 2010r. są obsługiwane na zasadach wolnorynkowych.

Transport publiczny ukierunkowany jest na obsługę masową pasażerów o ustabilizowanych, codziennych potrzebach transportowych.

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

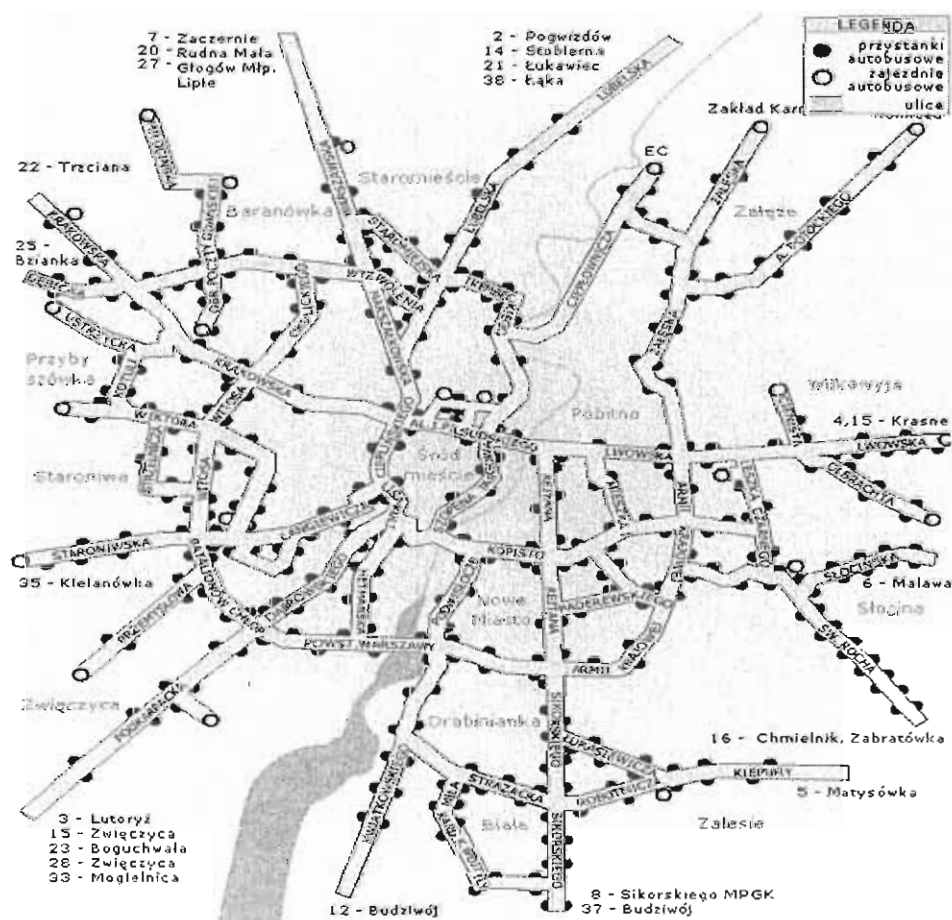
Tabela 1 Dane eksploatacyjne MPK - Rzeszów Sp. z o.o. za 2010r.

Rodzaj linii	Ilość linii	Długość linii w granicach miasta / km /	Długość linii poza granicami miasta / km /	Liczba taboru
MIEJSKIE (w tym gm. Świlecza)	24	283	9	88
PODMIEJSKIE (komercyjne)	16	129	121	49
SPECJALNE	5	38	24	4
NOCNE	2	43	-	2
OGÓŁEM:	47	493	154	143

Źródło: MPK-Rzeszów Sp. z o.o

Mapę sieci autobusowej MPK w Rzeszowie przedstawiono na rysunku 1.

Rysunek 1. Mapa sieci autobusowej MPK w Rzeszowie

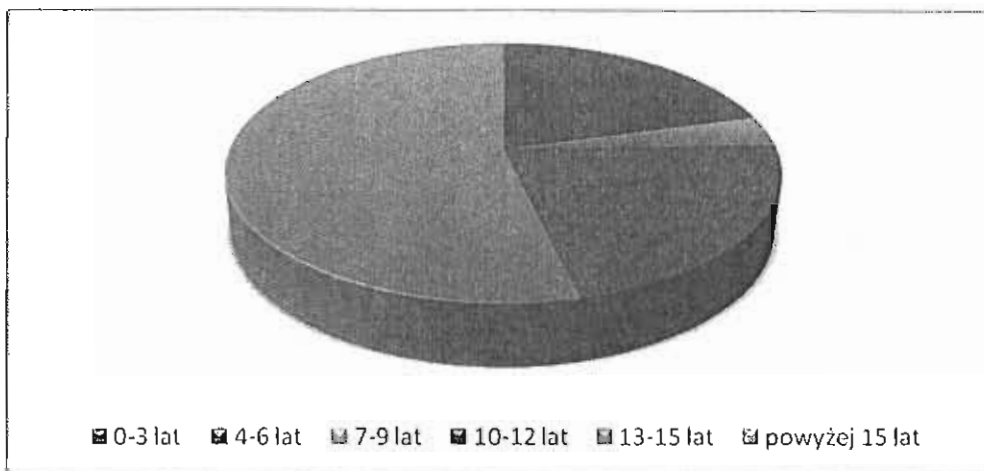


Źródło: <http://www.mpk.rzeszow.pl/>

Obserwowany jest stały spadek ilości przewozu pasażerów (z około 43 mln pasażerów w 2004 r. do około 36,6 mln w 2010 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).

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

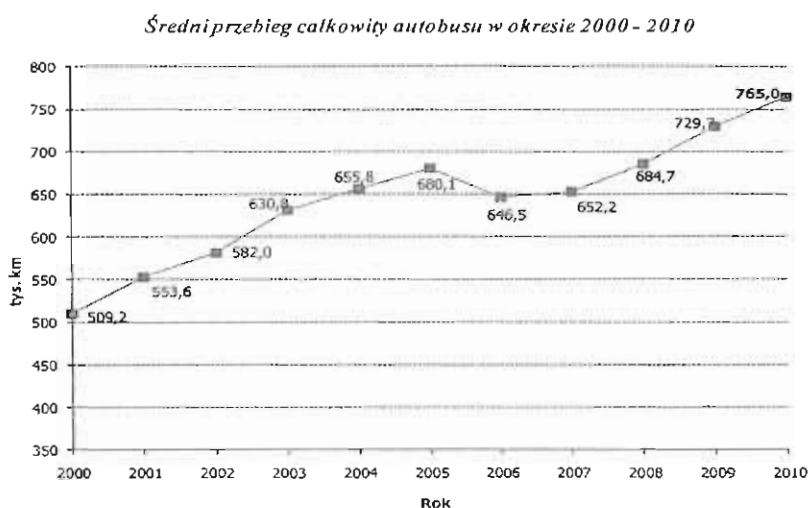
Wykres 1. Struktura wiekowa taboru MPK



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 2. Średnie przebiegi autobusu MPK w latach 2000 – 2010



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MPK Rzeszów.

Międzygminna Komunikacja Samochodowa

2.2.2 Regionalny i ponadregionalny transport autobusowy

Rzeszów ma dwa duże dworce autobusowe. Dworzec główny PKS mieści się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, przy ulicy Grottgera. Stanowi on główny węzeł autobusowej komunikacji dalekobieżnej i regionalnej. Mają tutaj również swój przystanek autobusowe linie międzynarodowe. Dworzec składa się z 10 zadaszonych, umieszczonych szeregowo stanowisk przystankowych, co daje dużą przepustowość i swobodę manewrowania autobusom. Głównym przewoźnikiem oferującym połączenia z tego dworca jest PKS Rzeszów, ale zatrzymują się tu również autobusy innych firm, jak Veolia Transport Podkarpacie i Veolia Transport Bieszczady. Oferta wszystkich przewoźników prezentowana jest wspólnie, zarówno na dworcach autobusowych jak i w internecie, istnieją również wzajemne porozumienia taryfowe, które umożliwiają sprzedaż biletów przez jednego przewoźnika na kurs drugiego. W ograniczonym stopniu funkcjonuje również wzajemne honorowanie biletów miesięcznych wystawionych na elektronicznej karcie zbliżeniowej (tzw. „EM-karta”).

Z dworca głównego w Rzeszowie odjeżdżają autobusy różnych przewoźników, kursujące w ponad 180 relacjach⁶, z uwzględnieniem relacji wariantowych, różniących się trasą pośrednią do tego samego punktu docelowego. Z racji dowozowo - odwozowego charakteru autobusowych przewozów regionalnych, na większości tras uruchamiane jest od dwóch do czterech kursów dziennie. Charakterystyczne dla oferty przewozowej PKS jest duże zróżnicowanie terminów poszczególnych kursów, zwłaszcza jeżeli chodzi o dni świąteczne, w których kursy nie są wykonywane. W odróżnieniu od komunikacji miejskiej, nie ma tutaj ściśle określonych rozkładów dla dni roboczych, sobót, niedziel i świąt. Godziny są ustalane indywidualnie dla każdego kursu, zatem istnieją w ofercie kursy, które odbywają się wyłącznie w wybrane dni tygodnia, oraz takie, które nie odbywają się w kilka wybranych dni świątecznych w roku. Brak jednoznacznego usystematyzowania terminów kursowania nie sprzyja przejrzystości oferty ani jej przyjazności dla osób rzadko korzystających z usług przewozowych.

Kierunki o największej liczbie kursów z głównego dworca PKS to Dynów, Futoma, Gwoźnica Góma, Hucisko, Jasło, Kolbuszowa, Krosno, Lecka, Leżajsk, Łańcut, Manasterz, Mielec, Pstrągowa, Ropczyce, Sanok, Stalowa Wola, Strzyżów oraz Tarnobrzeg.

Drugim dworcem autobusowym jest tzw. „Dworzec Podmiejski”, zlokalizowany przy ulicy Jana Kasprowicza, pod Wiaduktem Śląskim. Oferta przewozowa wykonywana z tego dworca obejmuje 66 relacji (z uwzględnieniem relacji wariantowych). Kierunki o największej liczbie kursów na dobę (8 i więcej) to: Budy Głogowskie, Budziwój, Cierpisz Górny, Malawa, Niechobrz, Nosówka, Straszyle, Wola Rafałowska, Woliczka, Wysoka Głogowska, Zabratówka.

PKS w Rzeszowie S.A. w obsłudze przewozów regionalnych korzysta z 44 przystanków zlokalizowanych na terenie Rzeszowa, w tym 18 przystanków komunikacji miejskiej:

⁶ Wg tablicowego rozkładu jazdy PKS Rzeszów

Dworzec autobusowy, dworzec podmiejski, Batalionów Chłopskich, Beskidzka Pola, Beskidzka Szkoła, Biała, Ciepł. Ron D/W, Czekaj, Dąbrowskiego, Dębicka Granica, Dębicka osiedle, Dębicka Ośr. Zdr., Dębicka skrz. z Krakowską, Dębicka (Skrzyżowanie), Dębicka (Szkoła), Krakowska Gór., Krakowska Szpital, Langiewicza, Lisa Kuli, Lubelska GT, Lubelska MPK, Lwowska, Matuszcz. WSK, Miłocin, Miłocin Klub, Mochnackiego, Paderewskiego Ruch, Piłsudskiego UM D/W, Piłsudskiego ZDZ., Pl. Wol., Pobitno, Podkarpacka, Politechnika, Powsta. W-wy WSK, Przybysz. Dworzec, Przybysz. Stadion, Rejtana, Rejtana Uniwers., Roch Kapł. Roch Lasek, Staromieście, Warszawska, Wilkowyja, Zalesie, Zwiężczyca.

Zwiększa to dostępność poszczególnych rejonów miasta dla osób przyjeżdżających autobusami PKS.

Tabor autobusowy PKS Rzeszów jest przystosowany do różnorodnych form usług przewozowych, więc jest dość zróżnicowany. Oprócz taboru typowo regionalnego, PKS posiada autokary do połączeń dalekobieżnych oraz autobusy przystosowane do ruchu typowo podmiejskiego. Stosunkowo duży jest udział autobusów nowych. PKS oferuje również wynajem autokarów do przewozów turystycznych.

Komunikacja regionalna PKS boryka się z problemami zbliżonymi do PKP. Zmieniające się warunki gospodarcze, dążenie ludzi do większego komfortu jazdy, brak nakładów finansowych spowodowały marginalizację znaczenia PKS w zakresie transportu. Udział PKS w przewozach pasażerskich stale maleje, co jest także wynikiem konkurencji ze strony przewoźników prywatnych, oferujących atrakcyjne ceny biletów i szybszy czas dotarcia do celu podróży. Zwiększenie znaczenia PKS w całym systemie komunikacji regionalnej i międzyregionalnej uzależnione jest od dużych nakładów finansowych w zakresie unowocześnienia taboru, poprawy komfortu podróży przy atrakcyjnych cenach biletów. Lokalizacja dworca PKS (w centrum miasta) jest znaczącym atutem i ułatwia integrowanie regionalnej komunikacji autobusowej z innymi środkami transportu publicznego.

2.2.3 Komunikacja prywatna i koordynacja ofert przewoźników

Poza wymienionymi wcześniej MPK i PKS na terenie Rzeszowa i okolic działa kilkudziesięciu przewoźników autobusowych różnej wielkości.

Pod względem liczby wykonywanych kursów największą ofertę przewozową oferuje firma Marcel, kursująca do Krosna, Stalowej Woli, Tarnobrzegu, Mielca i Jawornika Polskiego.

Dworzec autobusowej komunikacji prywatnej do roku 2009 znajdował się na parkingu przed Podkarpackim Urzędem Wojewódzkim przy ul. Jana III Sobieskiego, i korzystało z niego kilkudziesięciu przewoźników. Obecnie, ze względu na trwającą na tym terenie budowę i planowane jego wykorzystanie do innych celów, w Rzeszowie nie ma dworca komunikacji prywatnej.

Komunikacja prywatna nie podlega koordynacji oferty pomiędzy przewoźnikami i pokrywa ofertą tylko najbardziej dochodowe relacje. Prezentacja oferty przewozowej poszczególnych przewoźników jest chaotyczna, każdy z nich nawet na wspólnym przystanku autobusowym prezentuje swoje rozkłady jazdy osobno. Z tego powodu oferta autobusowych przewoźników

prywatnych jest raczej trudno dostępna dla osób spoza regionu. Oznacza to, że przewoźnicy z tej kategorii są zdecydowanie zorientowani na obsługę klientów mieszkających w obszarze ich działania w przewozach regularnych (aglomeracyjnych, regionalnych), dowozowych do pracy i szkół. Jakiegokolwiek próby organizacji i integracji tego środka transportu mogą się spotkać z brakiem zrozumienia wśród przewoźników, dla których najistotniejsze jest zapewnienie własnych interesów, niezależnie od całego systemu komunikacyjnego.

Komunikacja prywatna, obsługująca dojazdy z miejscowości z terenu całego województwa podkarpackiego, nie stanowi alternatywnego rozwiązania dla transportu publicznego w mieście, a jedynie uzupełnienie komunikacji pomiędzy regionami. Niemniej jednak ma znaczenie w całym systemie komunikacji i dlatego ZTM Rzeszów, w ramach działań komplementarnych, realizowanych poza projektem, podejmuje przygotowania do stworzenia przystanków zintegrowanych dla różnych przewoźników, na których pasażerowie komunikacji prywatnej będą mogli szybko i sprawnie zmienić środek transportu na miejski. Niemniej wdrożenie Rozporządzenia (WE) 1370/2009 powinno przyczynić się do poprawy sytuacji dzięki nowym uprawnieniom organizatorów transportu zbiorowego.

Ze względu na bardzo duże rozdrobnienie oferty oraz niechęć przewoźników do udzielania informacji, nie jest możliwe dokładne określenie liczby przewożonych osób. Nie istnieje także możliwość wymuszenia koordynacji ofert przewozowych pomiędzy transportem publicznym organizowanym przez gminy bądź region a przewoźnikami prywatnymi, choć krokiem w tym kierunku jest podjęcie 30.08.2011 roku przez Radę Miasta Rzeszowa uchwały nr XVI/329/2011 w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Miasto Rzeszów oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

2.2.4 Transport kolejowy

W granicach administracyjnych miasta Rzeszowa znajdują się 2 stacje i 3 przystanki kolejowe:

- Rzeszów Główny – stacja węzłowa na liniach nr 71, 91 i 106
- Rzeszów Załęże – przystanek osobowy na linii nr 91
- Rzeszów Staroniwa - stacja na linii nr 106
- Rzeszów Osiedle - przystanek na linii nr 106
- Rzeszów Zwięczyca – przystanek na linii nr 106.

Największe znaczenie dla układu transportowego miasta ma stacja węzłowa Rzeszów Główny, co potwierdziły badania przeprowadzone w czerwcu 2011 r.⁷ Celem badania przeprowadzonego 01.06.2011 w godzinach 7:00-19:00 (interwały jednogodzinne) na stacjach PKP w Rzeszowie było policzenie wszystkich osób wsiadających i wysiadających do pociągów w interwałach jednogodzinnych.

Badaniem zostały objęte cztery stacje kolejowe PKP:

- Rzeszów Główny, w sumie 2190 wsiadających, 2631 wysiadających

⁷ *Badania przeprowadzone na zlecenie Gminy Miasta Rzeszów w czerwcu 2011*

- Rzeszów Załęże, w sumie 13 wsiadających, 6 wysiadających
- Rzeszów Osiedle, w sumie 5 wsiadających, 7 wysiadających
- Rzeszów Staroniwa - nie odnotowano żadnego ruchu pasażerów na stacji

Największe natężenie na Dworcu Głównym wystąpiło w godzinach 7:00-8:00 (671) oraz 15:00-16:00 (708) i 14:00-15:00 (666). Na pozostałych dworcach ze względu na ich mały rozmiar nie można zaobserwować spadku lub wzrostu ilości osób wsiadających lub wysiadających. Ustalono, że pasażerami mniejszych dworców są głównie pracownicy PKP.

Na dworcu Rzeszów Główny zatrzymują się wszystkie pociągi pasażerskie. Dworzec posiada częściowo zadaszone perony, poczekalnię z halą kasową, punkty gastronomiczne oraz przejście podziemne prowadzące na perony. Pozostałe przystanki dysponują jedynie podstawową infrastrukturą w postaci peronów.

Spośród istniejących w Rzeszowie stacji i przystanków kolejowych znaczącą liczbę pociągów uruchamia się jedynie z Dworca Głównego. Wiele pociągów zatrzymuje się wprawdzie również na przystanku Rzeszów Załęże, położony on jest jednak w rzadko zaludnionym obszarze, tuż przy wschodniej granicy miasta.

W związku z tym, że znaczące potoki podróżnych występują obecnie tylko na stacji Rzeszów Główny, jest to w tej chwili jedyne miejsce, w którym istnieje możliwość istotnej z transportowego punktu widzenia integracji pomiędzy transportem kolejowym a komunikacją miejską. Zaznaczyć przy tym należy, że integracja taka częściowo istnieje – w bezpośrednim sąsiedztwie dworca znajdują się przystanki komunikacji miejskiej, jednak zdecydowanie więcej linii komunikacji miejskiej obsługiwanych jest z przystanku (pętli) przy ul. Bardowskiego, położonej ok. 400 m od budynku dworca.

Zaznaczyć należy również, że przystanki Osiedle i Zwięczyca również położone są w sposób umożliwiający ich wykorzystanie do integracji transportu kolejowego z komunikacją miejską w razie poprawy standardu obsługi kolejowej na przebiegającej przez nie linii kolejowej nr 106 (Rzeszów Główny – Jasło).

2.2.5 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 umożliwia 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)

2.2.6 Kwestie bezpieczeństwa ruchu, w tym infrastruktura sterowania ruchem

Rosnąca liczba pojazdów oraz problemy wywołane brakami w infrastrukturze drogowej są, obok leżących po stronie użytkowników dróg, ważnymi przyczynami wypadków i kolizji drogowych. W roku 2009 na ulicach i skrzyżowaniach w Mieście doszło łącznie do 3 260⁸ kolizji i 342 wypadków, w których zabitych zostało 12 osób , a rannych 414 osób.

2.2.7 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.

⁸ Dane pozyskane ze statystyk Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie

- 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 oraz brak dopełnienia układu obwodnicowego po stronie północno-wschodniej.

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

- Brak regulacji w zakresie parkowania

Istotną rolę w kształtowaniu i funkcjonowaniu systemu transportowego w Rzeszowie pełni podsystem parkowania. Obecnie w centrum miasta nie ma stref ograniczonego bądź płatnego parkowania. Takie rozwiązanie powoduje następujące zjawiska:

- niekorzystnie wpływa na zatłoczenie motoryzacyjne centrum miasta gdyż nie ogranicza korzystania z samochodów osobowych w podróży do centrum,
- nadmierne zatłoczenie dróg prowadzi do obniżenia punktualności, niezawodności i strat czasu w transporcie publicznym, przez co osłabia jego konkurencyjność, a także atrakcyjność centrum funkcjonalnego miasta dla wszystkich potencjalnych użytkowników transportu,
- większość miejsc parkingowych zajmowanych jest tylko przez jedną grupę użytkowników centrum – zatrudnionych tam, którzy blokują możliwości parkowania krótkoterminowego interesantów instytucji, klientów biznesu i turystów; badania rotacji wykonane przez Urząd Miasta pokazują, że rotacja na parkingach bezpłatnych jest niewielka, średni czas parkowania osiąga 4 godziny; oznacza to, że miejsca parkingowe są wykorzystywane głównie przez osoby zatrudnione w centrum, które parkują przez większość dnia pracy,
- brak informacji o dostępności miejsc parkingowych wzbudza dodatkowy ruch pojazdów poszukujących miejsca do zaparkowania,
- miasto nie otrzymuje wpływów z parkowania, które mogłyby pokryć m.in. koszty utrzymania miejsc parkingowych.

- 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.

2.3 Gospodarka

2.3.1 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. Głównym udziałowcem przedsiębiorstwa jest od kilku lat United Technologies Corporation, światowy potentat w produkcji wyrobów dla przemysłu lotniczego, energetycznego oraz budowlanego, dostawca silników do samolotów odrzutowych

Wysoką renomę posiada również 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 wiodącą jest firma ICN Polfa SA, oddział międzynarodowego koncernu farmaceutycznego *Valeant Pharmaceuticals*.

W samym Rzeszowie na 28.02.2011 r. w rejestrze REGON zarejestrowanych było 21,3 tys. firm, w tym 2 tys. spółek handlowych i 1,9 tys. spółek cywilnych, obsługiwanych przez ponad 800 instytucji finansowych i okołobiznesowych.

W strukturze podmiotów funkcjonujących w mieście widać wyraźnie szybsze tempo wzrostu jednostek działających w usługach. Wyraźne ożywienie wniosły do miasta hipermarkety i centra handlowe powstałe w centrum (m.in. Galeria Graffica, Galeria Rzeszów, Europa, Galeria Nowy Świat) i przy obwodnicy (Leclerc, Tesco, Galeria Plaza, Real, Praktiker), przyciągające na zakupy również klientów 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 2. 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 3. 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

2.3.2 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 4. 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

Tabela 5. Opis poszczególnych sekcji PKD

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, naprawy pojazdów samochodów, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego (G)
Hotele i restauracje (H)
Transport, gospodarka magazynowa i łączność (I)
Posrednictwo 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 6. 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

Przedstawione wyżej trendy utrzymały się również w roku 2010.

Transport publiczny ze swej natury nastawiony jest na obsługę masowego klienta o ustabilizowanych, codziennych potrzebach transportowych w obrębie zwartej 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 (Zwięczyca), 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.

2.3.3 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 poniższych poziomach:

- w roku 2006 – 18 587
- w roku 2007 – 18 903
- w roku 2008 – 19 373
- 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 7. 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 Warszawie⁹ wynosił 192.

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

Tabela 8. Podmioty gospodarcze według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności

Sektor publiczny (dane w tys.)	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
Sektor prywatny (dane w tys.)	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

⁹ Źródło danych: Bank Danych Regionalnych

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.

Przedstawione wyżej trendy utrzymały się również w roku 2010.

2.3.4 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 9. Udział ruchu w obszarach: miejskim, podmiejskim, zewnętrznym

Udział %	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 – zachód¹⁰. 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).

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

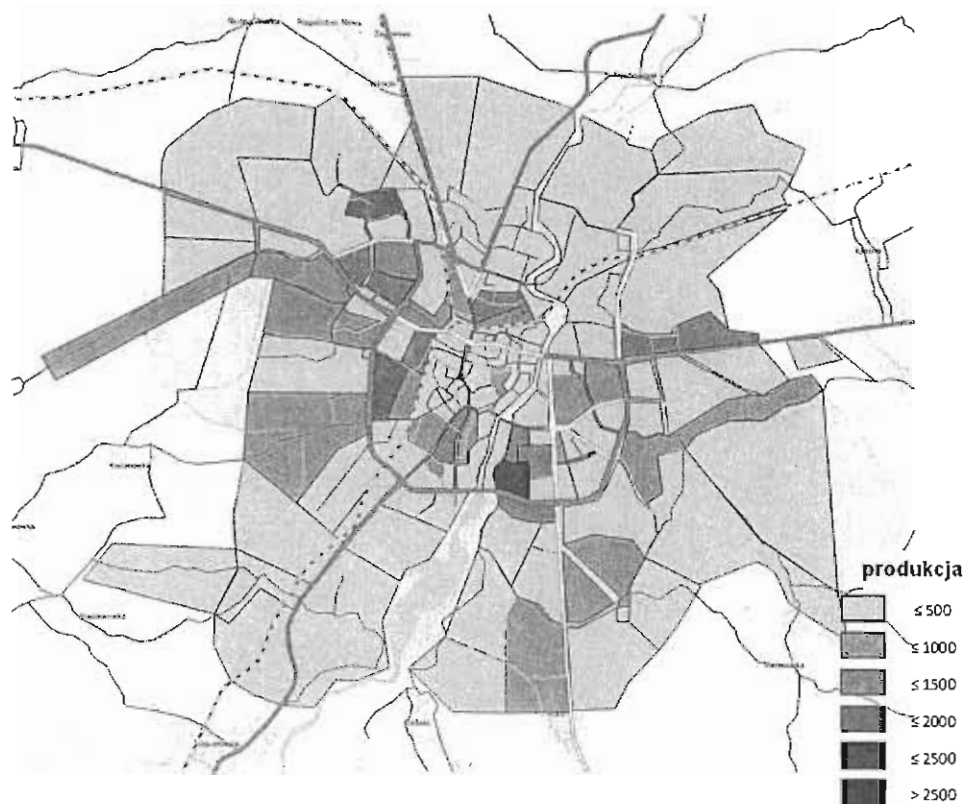
Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym są funkcją obecnego zainwestowania i zmian, jakie można przewidzieć na najbliższe lata. Po analizie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, oraz korzystając z danych prognoz ruchu wykonanych przez Instytut Rozwoju Miast w Krakowie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

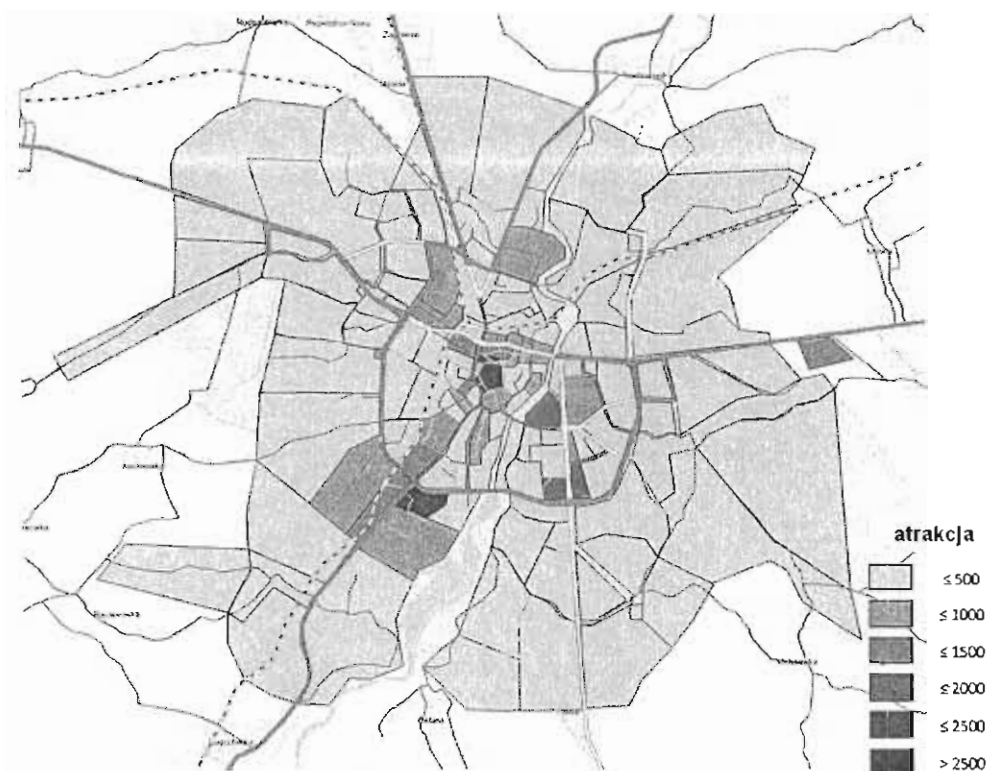
Na kolejnych rysunkach przedstawiono rozkład przestrzenny miejskich rejonów komunikacyjnych z rozróżnieniem pod względem produkcji podróży (źródeł podróży) i pod względem atrakcji podróży (celów podróży)

¹⁰ Na podstawie danych pozyskanych od Spółki Przewozy Regionalne oraz ostatnio wykonane pomiary frekwencji na linii kolejowej.

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)



2.3.6 Identyfikacja problemów

- *Bezrobocie*

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

2.4 Sfera społeczna

2.4.1 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 10. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa w latach 2006 – 2011 (stan na XI.2011)

	2006	2007	2008	2009	2010
ogółem	163 508	166 454	170 653	172 770	179 831
mężczyźni	77 163	78 652	80 619	81 527	85 177
kobiety	86 345	87 802	90 034	91 243	94 654

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

Zgodnie z danymi na 9.11.2011¹¹ r. liczba mieszkańców wynosiła 179 831 osoby, z czego 85 177 mężczyzn i 94 654 kobiet.

¹¹ Dane pozyskane z Banku Danych Regionalnych dostępnego na stronach Głównego Urzędu Statystycznego

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.

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 11. Ludność według ekonomicznych grup wieku

Lp.	Wiek ekonomiczny	Liczba mieszkańców ogółem	W % ludności ogółem
1.	Przedprodukcyjny	31 032	17,41
2.	Produkcyjny	117 984	66,19
3.	Poprodukcyjny	29 211	16,38

Źródło: dane GUS, www.stat.gov.pl, stan na grudzień 2010 r.

Strukturę ludności Rzeszowa według grup wiekowych w latach 2006 – 2010 przedstawia tabela poniżej.

Tabela 12. Struktura ludności Rzeszowa wg grup wiekowych w latach 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
w wieku przedprodukcyjnym	29 803	29 856	30 115	30 253	31032
w tym odsetek kobiet	49,01%	49,24%	49,28%	49,32%	49,15%
w wieku produkcyjnym	109 589	111 435	114 068	115 067	117984
w tym odsetek kobiet	50,68%	50,33%	50,11%	49,94%	49,60%
w wieku poprodukcyjnym	24 116	25 163	26 470	27 450	29214
w tym odsetek kobiet	67,17%	67,64%	68,11%	68,67%	68,72%

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

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

Tabela 13. Mieszkańcy osiedli Rzeszowa

Lp.	Dzielnica	Liczba osób
1.	Śródmieście Północ	4 733
2.	Śródmieście Południe	3 740
3.	Pułaskiego	5 268
4.	Generała Roweckiego "Grot"	8 392
5.	Piastów	4 906
6.	Dąbrowskiego	6 883
7.	Staroniwa	2 737
8.	Kmity	7 500
9.	Generała Władysława Andersa	12 180

10.	Staromieście	3 396
11.	1000-lecia	9 514
12.	Pobitno	3 978
13.	Mieszka I	10 502
14.	Nowe Miasto	15 442
15.	Wilkowyja	4 744
16.	Słocina	5 442
17.	Zalesie	7 355
18.	Przybyszówka	6 751
19.	Baranówka	11030
20.	Króla Stanisława Augusta	5 656
21.	Paderewskiego	4 366
22.	Drabinianka	9 319
23.	Krakowska Południe	8 315
24.	Kotuli	4 874
25.	Załęże	1 968
26.	Zwiężczyca	3 236
27.	Biała	2 268
28.	Budziwój	4 613
29.	Miłocin	723
RAZEM:		179 831

Źródło: dane Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miasta Rzeszowa, stan 9.11.2011 r.

2.4.2 Bezrobocie

Poziom bezrobocia jest w Rzeszowie relatywnie niski w porównaniu z regionem i średnią krajową. Na koniec 2010 roku według danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy wskaźnik bezrobocia wyniósł w Rzeszowie 7,9 %, podczas gdy średnia dla województwa w tym czasie wyniosła 15,1%, zaś krajowa 12,4%.

2.4.3 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. Zasadą jest dążenie do realizacji zasady przesiadek „drzwi w drzwi”, dostępności dla osób niepełnosprawnych, poszerzania informacji i promocji.

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

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

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

Istotne jest stwierdzenie, iż mimo dość wysokiego poziomu motoryzacji indywidualnej¹², 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)

2.4.4 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 (łączość dyspozytora z prowadzącymi pojazdy i służbami ruchu na sieci, lokalizacja taboru).

2.4.5 Identyfikacja problemów

Rzeszów, stolica województwa podkarpackiego, jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się miast w południowo-wschodniej Polsce. Jest to największy ośrodek wzrostu w regionie o dużym zasięgu oddziaływania społeczno-gospodarczego.

Jednocześnie obserwowany od kilkunastu lat gwałtowny rozwój aglomeracji miejskich, w tym i Rzeszowa, wynikający ze wzrostu migracji ludności i wzmożonej mobilności społeczeństw powoduje nieustanne poszerzanie się granic miast, nie tylko administracyjnych, ale przede wszystkim faktycznych – tj. przyrostu obszaru faktycznie funkcjonującego jako jeden organizm miejski.

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:

¹² na podstawie danych z Głównego Urzędu Statystycznego.

- 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).

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

4.1 Ruchliwość mieszkańców Rzeszowa

Z przeprowadzonych badań¹³ 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 14. Wskaźnik ruchliwości dla mieszkańców Rzeszowa i okolic

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

Źródło: Badania - 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.

Tabela 15. Motywacje podróży dla mieszkańców Rzeszowa i okolic

Źródło: Badania - listopad 2009	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

¹³ Kompleksowe Badania Ruchu (KBR) przeprowadzone pod koniec 2009 roku

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 16. 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 - listopad 2009

Tabela 17. 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 - listopad 2009

Średnie wypełnienie 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)

Przeciętne 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 podróżnych 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 18. 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 - listopad 2009

Przepustowość infrastruktury

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

- nieodmknięta 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 międzydzielnicowy 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 wlotowych 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. Kolejnym odcinkiem który 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 wlotowym 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 tyś. Ginie, co roku w wypadkach drogowych (dane z 2008 roku; GUS).

Tabela 19. 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. Polityka transportowa Miasta

Elementy polityki transportowej zostały zawarte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa¹⁴:

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.

5.1 Założenia Polityki Parkingowej

Rozwijając zapisy Studium w ramach założeń polityki parkingowej zidentyfikowano konieczność zwiększenia rotacji pojazdów oraz określono wstępny zasięg planowanej do

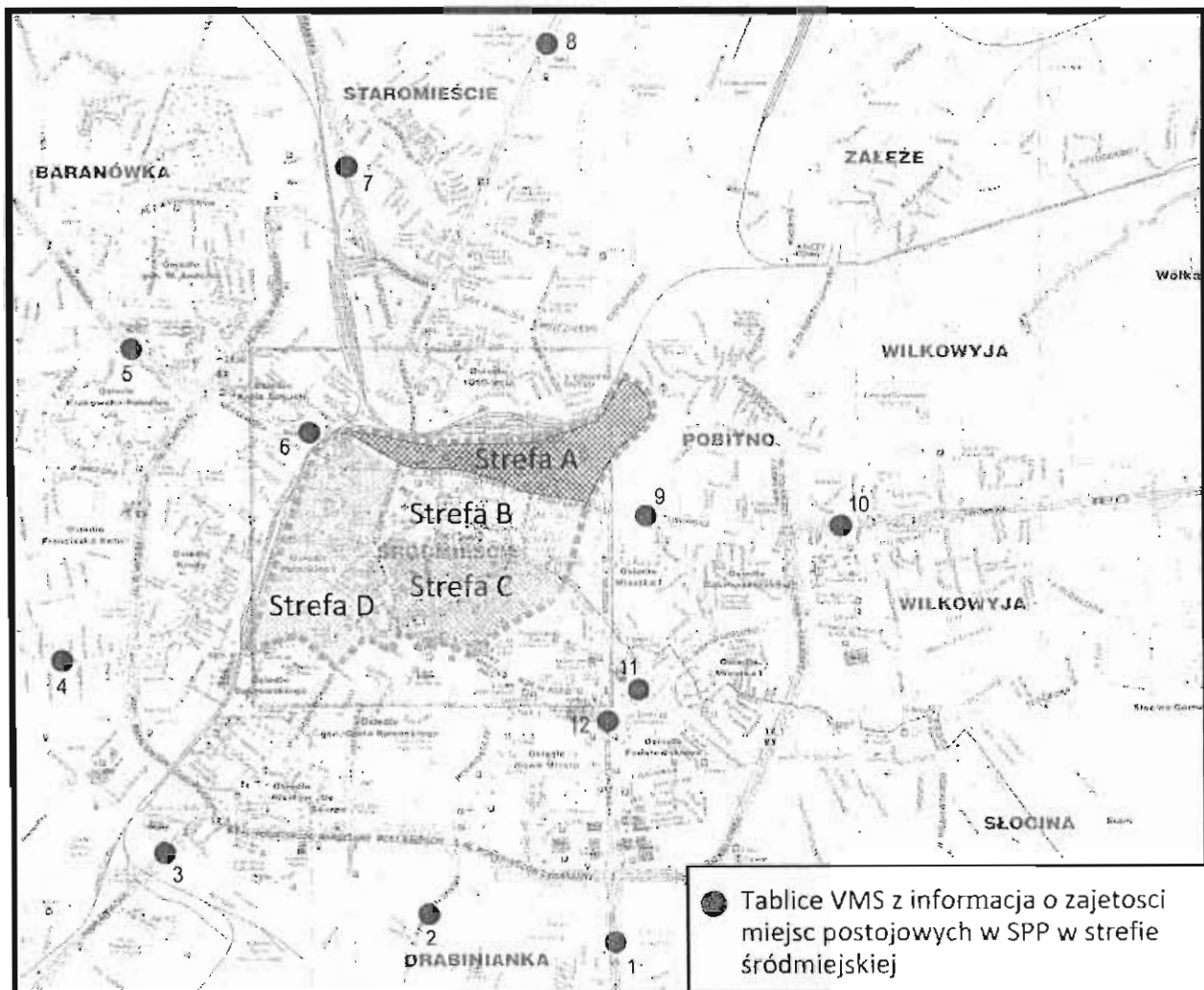
¹⁴ Uchwała nr LX/1026/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 29 września 2009 r. w sprawie uchwalenia zmiany nr 18/4/2007 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa

uruchomienia strefy płatnego parkowania (SPP). Zasadniczo powinna ona objąć obszar śródmieścia Rzeszowa. Wskazane jest, by granice strefy parkowania stanowiły naturalne przeszkody takie jak linia kolejowa lub rzeka. Każda strefa płatnego postoju wywołuje problem wzmożonego popytu na parkowanie na jej obrzeżach. Strefa oddzielona naturalnymi granicami w jakimś stopniu neutralizuje ten problem ze względu na utrudnioną dostępność obszaru płatnego parkowania dla osób które zaparkowały w sąsiedztwie granic strefy.

Odrębną sprawą jest ustalenie właściwej polityki związanej z ustaleniem wysokości opłat za parkowanie. Opłata powinna być tak skonstruowana, aby wymuszać możliwie dużą rotację parkowania w miejscach o największym popycie na postój.

Wprowadzeniu SPP może towarzyszyć zastosowanie komponentów ITS, ułatwiających zarządzanie parkowaniem oraz minimalizujące straty czasu użytkowników w poszukiwaniu wolnego miejsca postojowego, co ma miejsce obecnie w sytuacji braku ograniczeń parkowania w strefie ścisłego centrum miasta.

Rysunek 5. Wstępna lokalizacja strefy płatnego parkowania (wraz z propozycją jej podstref).



Źródło: Założenia polityki parkingowej

Zidentyfikowane kierunki polityki parkingowej miasta zostaną przeanalizowane i opisane w dokumencie o charakterze studium pn.: „Polityka Parkingowa Miasta Rzeszowa i kierunki jej realizacji do roku 2025”. Opracowanie to umożliwi określenie docelowego systemu

parkowania i jego uporządkowanie w zakresie ogólnodostępnych miejsc parkingowych płatnych i niepłatnych poprzez ustalenie podstawowych zasad i kierunków polityki parkingowej na okres docelowy oraz zaproponowanie konkretnych działań i przedsięwzięć w tym zakresie wraz z planem realizacji.

5.2 Identyfikacja problemów

Obecnie głównym środkiem transportu publicznego na terenie miasta oraz miejscowości ościennych są autobusy. Istotą problemów istniejącego systemu jest uzależnienie ruchu pojazdów transportu zbiorowego od ruchu kołowego – w tym od tworzących się zatorów oraz zakłóceń w ruchu, a także zatłoczenia w podsystemie parkowania w centrum. Równocześnie działania na rzecz poprawy płynności w ruchu drogowym nie mogą być w pełni satysfakcjonujące nie tylko z powodu kosztów, ale także dostępności terenów pod budowę dróg, jak i powstających innych problemów rozwojowych, w tym negatywnego oddziaływania na środowisko.

Podstawowe problemy rzeszowskiego systemu transportowego, można podzielić na następujące obszary:

1. Zarządzanie ruchem

- brak możliwości dynamicznego oddziaływania na rozkład ruchu i dynamicznej informacji o ruchu,
- ograniczone możliwości monitorowania natężeń ruchu, osób i pojazdów sprowadzające się do doraźnych pomiarów natężeń ruchu dla celów planistycznych i organizacji ruchu

2. Transport publiczny

- odpływ pasażerów z systemu transportu publicznego do indywidualnego,
- niezadawalający stan techniczny taboru,
- istnienie wyłącznie komunikacji autobusowej nie odseparowanej od ruchu samochodowego, co w połączeniu z zatłoczeniem śródmieścia powoduje znaczne wydłużenia czasów kursów i tym samym powoduje spadek atrakcyjności tego transportu,
- malejąca efektywność ekonomiczna transportu publicznego, wynikająca ze spadku wpływów ze sprzedaży biletów i rosnących kosztów eksploatacji starzejącego się taboru,
- duże straty czasu w komunikacji autobusowej

3. Sieć drogowa

- rosnące zatłoczenie centrum miasta, wynikające zarówno z układu sieci drogowej, silnie skoncentrowanej wokół centrum, jak i z przechodzenia ruchu tranzytowego przez miasto,
- brak rozwiązań infrastrukturalnych preferujących transport publiczny.

4. Parkowanie

- brak regulacji i opłat za parkowanie potęguje zatłoczenie motoryzacyjne, co oddziałuje negatywnie również na transport zbiorowy,
- system parkowania jest zdominowany przez jedną grupę użytkowników centrum, pracujących tam, co obniża atrakcyjność centrum funkcjonalnego miasta dla pozostałych potencjalnych użytkowników transportu.

6. Projekty w podokresie programowania 2010-2015

Plan obejmuje okres objęty obecną fazą budżetu Unii Europejskiej tj. lata 2007-2015¹⁵. W ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego planuje się realizację dwóch projektów. Beneficjentem obydwu jest Miasto Rzeszów.

Realizacja projektów znacząco przyczyni się do spełnienia założonego celu Programu i doprowadzi do:

- zapewnienia powszechnego i atrakcyjnego w stosunku do transportu indywidualnego transportu publicznego, na wysokim poziomie jakości i bezpieczeństwa, dostępnego dla wszystkich grup społecznych,
- rozwiązania problemów związanych z niewydolnością systemu drogowego miasta przy jednoczesnym wprowadzeniu rozwiązań mających na celu uprzywilejowanie transportu publicznego,
- ograniczenia degradacji infrastruktury drogowej i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez eliminację przeciążonych pojazdów ciężarowych,

co pozwoli osiągnąć następujące cele cząstkowe (rezultaty):

- zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego, a w konsekwencji – zmniejszenie liczby osób użytkujących samochody osobowe,
- skrócenie czasu przejazdów pojazdów transportu zbiorowego poprzez wprowadzenie systemu obszarowego sterowania ruchem;
- zwiększenie udziału przyjaznego dla środowiska publicznego transportu w obsłudze mieszkańców, dzięki czemu będzie możliwa redukcja zatłoczenia w ruchu ulicznym;
- ograniczenie wypadkowości;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym redukcja hałasu i drgań, a poprzez to wyraźny wpływ na poprawę jakości życia w mieście;
- poprawę standardów jakościowych komunikacji pasażerskiej i w efekcie zwiększenie dostępności dla mieszkańców i przybyszów (poprzez system informacji pasażerskiej);
- ułatwienie podróżowania osobom o ograniczonej mobilności,
- ograniczenie nakładów w budżecie Miasta na naprawy dróg.

W wyniku realizacji założeń Planu zostaną osiągnięte następujące cele długofalowe (oddziaływania):

- podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w okolicach planowanych tras komunikacyjnych poprzez zapewnienie ich dostępności transportowej;
- zmniejszenie kosztów zewnętrznych ruchu drogowego,

¹⁵ Zgodnie z zasadą n+2

- wzrost mobilności mieszkańców, w tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- zmniejszenie zatłoczenia ulic w Rzeszowie,
- zwiększenie dostępności obszaru metropolitalnego dla mieszkańców okolicznych miejscowości.

Podane cele cząstkowe, co naturalne, są najważniejsze do osiągnięcia w rejonach o szczególnej koncentracji celów podróży, czyli centrum i szerzej rozumianym Śródmieściu, gdzie następuje równocześnie największe zagęszczenie ruchu, spowodowane ową koncentracją atrakcji, ale także wynikające z przestrzennego układu miasta, gdzie centrum znajduje się „na trasie” wielu przemieszczeń międzydzielnicowych i podmiejskich.

Istotą oddziaływania długofalowego Programu jest stworzenie możliwości przejęcia części osób poruszających się samochodami osobowymi przez transport publiczny, a dzięki zastosowaniu nowoczesnych, efektywnych systemów sterowania i zarządzania ruchem oraz stworzeniu odpowiedniej struktury zarządzającej – odwrócenie negatywnego trendu spadku liczby pasażerów transportu publicznego w przyszłości.

W tabeli poniżej przedstawiono krótki opis planowanych do realizacji przedsięwzięć wraz z okresem realizacji oraz całkowitymi nakładami.

Tabela 20. 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	415 331,28 tys. PLN	Przygotowanie, obsługa, promocja projektu	Opracowanie dokumentacji aplikacyjnej i przetargowej. Promocja i obsługa prawna projektu., zarządzanie projektem oraz zakup wyposażenia biura projektu.
				Instrumenty technologii Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)	<p>Budowa i wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym (ZSZRiTTP). ZSZRiTTP jako jeden spójny system dla miasta Rzeszowa będzie integrował działanie następujących systemów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym (SOSRD) (w tym podsystem priorytetowania pojazdów komunikacji publicznej), • Systemu Zarządzania Transportem Publicznym (SZTP) (w tym podsystem lokalizacji taboru i doposażenie taboru w elementy ITS współpracujące z ZSZRiTTP), • Systemu Informacji Pasażerskiej (E-INFO), • Systemu Elektronicznego Poboru Opłat (E-BILET), <p>Uzupełnieniem systemu w warstwie komunikacyjnej będzie Platforma Teleinformatyczna dla systemu ITS (PTITS) (w tym podsystemu podsystemu wizyjnego nadzoru ruchu i bezpieczeństwa funkcjonującego w ramach systemów SOSRD i SZTP).</p>
				Wymiana części taboru autobusowego	Zakup czystych ekologicznie autobusów, spełniających normę emisji spalin EEV 30 autobusów klasy maxi, zasilanych ON, 30 autobusów klasy maxi, zasilanych CNG, 20 autobusów klasy midi zasilanych ON. Zakupiony tabor zostanie wyposażony w elementy ITS współpracujące z ZSZRiTTP.
				Modernizacja i rozbudowa infrastruktury drogowej wraz z reorganizacją ruchu na wybranych odcinkach istniejących pasów drogowych	<p>Zadanie obejmuje (w tym elementy sterowania ruchem współpracujące z ZSZRiTTP):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowę ul. Podkarpackiej i Dąbrowskiego wraz z przebudową skrzyżowania al. Powstańców Warszawy – al. Batalionów Chłopskich, • Przebudowę ul. Lubelskiej, • Rozbudowę węzła drogowego Al. Wyzwolenia -ul. Warszawska • Rozbudowę alei Rejtana, • Rozbudowę i przebudowę skrzyżowań w ciągu drogi krajowej nr 4 wraz z wykonaniem śluz autobusowych, • Rozbudowę i przebudowa skrzyżowań na drogach powiatowych Miasta Rzeszowa wraz z wykonaniem śluz autobusowych, • Poprawę funkcjonalności przystanków transportu publicznego na terenie Rzeszowa, • Wyznaczenie pasów autobusowych w istniejących pasach drogowych na wybranych ulicach miasta.

<p>Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa</p> <p>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 -2013</p> <p>Priorytet VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe</p> <p>Działanie 8.3: Rozwój inteligentnych systemów transportowych</p> <p>2010-2014, w tym:</p> <p>okres przygotowania projektu 2010</p> <p>okres rzeczowej realizacji projektu 2013 - 2014</p> <p>16 021,87 tyś. PLN</p>	<p>Zakup i montaż 60 kpł. tablic informacji pasażerskiej</p>	<p>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.</p>
	<p>Zakup i montaż 50 szt. e-kiosków Publicznej Informacji Pasażerskiej</p>	<p>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 wicoprzejazdowych oraz doładowań kart elektronicznych na nośnikach bezstykowych.</p>
	<p>Zakup i montaż w 5 punktach Systemu Dynamicznego Ważenia Pojazdów WIM</p>	<p>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. Zaproponowano montaż stacji ważenia w następujących ulicach: Lwowska, Podkarpacka, Krakowska, Warszawska, Lubelska.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie pre – umowy dotyczącej przygotowania projektu indywidualnego, karty projektu Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic oraz umowy z dnia 21 czerwca 2011 o dofinansowanie projektu pn.: „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa”.

7. Powiązanie Planu z dokumentami strategicznymi

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

7.1.1 Strategia Rozwoju Rzeszowa do 2015 roku (przyjęta w 2008 roku)

W podsumowaniu części Raportu o stanie miasta w 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.

7.1.2 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Rzeszowa¹⁶

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:

¹⁶ 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

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

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

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

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

7.2 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.

Ponadto planowane projekty są komplementarne z projektami zrealizowanymi przez Gminę Miasto Rzeszów w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych na lata 2008-2011:

- Budowa ul. Profesora Krzyżanowskiego – Etap II,
- Przebudowa ul. Wyspiańskiego w Rzeszowie od ul. Witosa do ul. Legionów – Etap I i II,
- Przebudowa ul. Słocińskiej w Rzeszowie - etap II,

8. Stan po realizacji Planu

Korzyści odczuwane przez interesariuszy w wyniku realizacji Planu można podzielić na kilka grup.

- a) Zwiększenie punktualności ruchu transportu zbiorowego – przebudowa newralgicznych punktów sieci drogowej, po której poruszają się autobusy i wprowadzenie systemu sterowania ruchem zwiększy płynność przejazdu komunikacji miejskiej.
- b) Podniesienie atrakcyjności transportu zbiorowego dzięki wprowadzeniu nowego taboru, priorytetów dla autobusów na drogach spowoduje większy napływ pasażerów, którzy przesiądą się z pojazdów osobowych i zaczną korzystać z komunikacji miejskiej. Doprowadzi to do zmniejszenia ilości pojazdów osobowych na ulicach Rzeszowa, co przełoży się na zmniejszenie natężenia ruchu. W konsekwencji komunikacja miejska zacznie jeździć bardziej punktualnie, a przejazd przez miasto innymi pojazdami również będzie szybszy. Zmniejszenie ilości pojazdów osobowych przyniesie dodatkowe korzyści w postaci znacznego ograniczenia ilości emitowanych do środowiska spalin oraz zwiększenia prędkości przewozowej przekładającej się na korzyści ekonomiczne.
- c) Większy komfort jazdy:
 - Jedną z wad obecnie eksploatowanych starszych autobusów jest brak płynności jazdy. Stanowi to niewątpliwy problem dla osób starszych oraz osób cierpiących na chorobę lokomocyjną. Zjawisko to nie występuje w nowych pojazdach ze względu na zastosowane w nich rozwiązania technologiczne. Zła dynamika jazdy wyeksploatowanego taboru (średnia wieku ponad 14 lat) powoduje również stratę czasu przy ruszaniu, zmianie prędkości, podjazdach,
 - Informacja z przebiegu trasy w postaci dużych czytelnych napisów na tablicy informacyjnej oraz zapowiedzi głosowych,
 - Rampy najazdowe dla wózków inwalidzkich oraz platformy przeznaczone do przewozu wózków dziecięcych lub wózków inwalidzkich,
 - Wydajny system ogrzewania pojazdów w okresie zimowym,
 - Klimatyzacja kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej autobusów.
- d) Zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy:
 - Nagminnym procederem w pojazdach są kradzieże z udziałem kieszonkowców czy akty wandalizmu. Każdy z pojazdów wyposażony zostanie w system monitoringu wizyjnego, który zwiększy bezpieczeństwo podróżnych oraz ukróci akty dewastacji pojazdów i ich wyposażenia.
- e) Ograniczenie hałasu stanowiącego poważny problem w mieście. Trasy autobusowe przebiegają przez najbardziej uczęszczane i hałaśliwe rejony. Wprowadzenie nowego taboru znacznie ograniczy niedogodności związane z hałaśliwością autobusów.
- f) Znaczna redukcja emisji spalin co umożliwi zredukowanie ilości zanieczyszczeń w mieście.

- g) Poprawa informacji dla pasażerów, ułatwiająca korzystanie z transportu publicznego mieszkańcom oraz przyjezdnym.
- h) Poprawa szybkości przemieszczania się po mieście dzięki usprawnieniu organizacji ruchu w mieście,
- i) Poprawa stanu infrastruktury drogowej.

8.1 *Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu*

Zaprojektowany zakres Planu pozwala na osiągnięcie łącznie następujących efektów:

- **Skrócenie średniego czasu podróży autobusem (w minutach) o około 10%,**
- **Poprawa (wzrost) wskaźnika efektywności pracy przewozowej (pasażerów/wozokm) o około 4%.**

9. Plan finansowy na lata 2010 – 2015

W rozdziale 6 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 do 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 do 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 13 grudnia 2011 roku oraz Uchwałę Nr LXIV/1067/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 listopada 2009 roku 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 zamontowane w nich elementy Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS) zostaną wypożyczone spółce MPK. Dzięki takiemu rozwiązaniu budżet Miasta otrzymywał będzie przychody opodatkowane - w rozumieniu ustawy o VAT – co da możliwość odzyskiwania podatku VAT zawartego w fakturach zakupowych dotyczących tej sfery działalności.

Ponadto podatek VAT będzie odzyskany od inwestycji w elementy Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS), które będą użytkowane przez Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

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 zamontowanych w nich elementów ITS 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 zamontowanych w nich elementów ITS;

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 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 21. Plan finansowy Miasta Rzeszów w latach 2010-2015

Lp.	Wyszczególnienie	wykonanie 2010	plan 2011	prognoza 2012	prognoza 2013	prognoza 2014	prognoza 2015
	DOCHODY I PRZYCHODY	818 863 486	907 165 064	1 093 149 976	1 014 432 434	1 015 214 004	979 732 960
1.	Dochody ogółem	698 981 504	757 014 861	943 074 523	932 382 434	886 814 004	859 732 960
1.1	Dochody bieżące	610 121 365	653 028 079	730 783 028	762 345 749	775 039 600	797 154 663
	w tym:						
	dochody z dzierżawy autobusów i systemu e-bilet	0	0	0	3 055 204	5 527 231	6 150 431
	zwrot VAT			9 296 534	8 696 234	5 806 631	1 048 860
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt: "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"			342 684	115 651	213 752	
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"				117 622	148 469	
1.2	Dochody majątkowe	88 860 139	103 986 782	212 291 495	170 036 685	111 774 404	62 578 297
	w tym:						
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt: "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"			126 708 254	126 224 460	55 826 113	
	środki z budżetu Unii Europejskiej na projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"				5 609 236	5 861 779	
2.	Przychody	119 881 981	150 150 203	150 075 453	82 050 000	128 400 000	120 000 000
	wolne środki, nadwyżka	15 210 845	20 298 593				

	emisja obligacji na wyprzedzające finansowanie		15 000 000				
	kredyty i pożyczki zaciągnięte / planowane do zaciągnięcia w roku	3 046 136	61 651 610	117 675 453	47 050 000	92 400 000	
	emisja obligacji	100 000 000	53 200 000	32 400 000	35 000 000	36 000 000	120 000 000
	WYDATKI I ROZCHODY	798 564 892	907 165 064	1 093 149 976	1 014 432 434	1 015 214 004	979 732 960
3.	Wydatki ogółem	771 316 489	879 664 397	1 045 834 549	982 501 005	981 820 561	952 639 527
3.1	Wydatki bieżące	583 725 899	646 024 399	712 799 844	714 045 517	719 448 976	736 843 256
	w tym:						
	obsługa długu	8 956 756	13 204 691	18 837 865	21 090 300	21 875 704	25 470 928
	dodatkowe wydatki na utrzymanie projektów				10 990,00	215 183,00	897 365,00
	zwiększona dopłata do MPK z tytułu dzierżawy				3 055 204	5 527 231	6 150 431
	projekt "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"			342 684	115 651	213 752	
	projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"				140 086	174 683	
3.2	Wydatki majątkowe	187 590 590	233 639 998	333 034 705	268 455 488	262 371 586	215 796 272
	w tym:						
	projekt "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"	3 102 094	5 637 169	164 136 505	165 244 403	73 967 733	
	projekt "Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie Miasta Rzeszowa"	86 132	0	0	7 659 248	7 961 730	
4.	Rozchody	27 248 403	27 500 667	47 315 427	31 931 429	33 393 443	27 093 433

	wykup obligacji	25 000 000	25 000 000	28 000 000	27 200 000	28 400 000	23 000 000
	splaty pożyczek i kredytów	2 372 916	2 500 667	4 315 427	4 731 429	4 993 443	4 093 433
	wykup obligacji na wyprzedzające finansowanie			15 000 000			
5.	Wynik bieżący (dochody bieżące - wydatki bieżące)	26 395 466	7 003 680	17 983 184	48 300 232	55 590 625	60 311 408
6.	WYNIK BUDŻETU	-72 334 985	-122 649 536	-102 760 026	-50 118 571	-95 006 557	-92 906 567
7.	ZADŁUŻENIE na koniec roku	268 325 097	370 674 781	473 434 807	523 553 378	618 559 935	711 466 502
<i>Dane i wskaźniki wg ustawy z 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (obowiązujące do 31.12.2013 roku)</i>							
	Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne splaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez prefinansowania)	36 329 672	40 705 358	51 153 292	53 021 729		
	% splat kredytów, pożyczek i poręczeń oraz wykupu obligacji (bez prefinansowania) do dochodów ogółem	5,2	5,4	5,4	5,7		
	Prognoza zadłużenia na koniec roku (bez prefinansowania)	268 325 097	355 674 781	473 434 807	523 553 378		
	% zadłużenia (bez prefinansowania) na koniec roku do dochodów ogółem	38,4	47,0	50,2	56,2		
<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		11,0%	7,3%	5,7%	6,3%	7,6%

Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez spłat rat prefinansowania)	40 705 358	51 153 292	53 021 729	55 269 147	52 564 361
Obsługa zadłużenia Miasta i potencjalne spłaty z tytułu poręczeń i gwarancji (bez spłat rat prefinansowania) / dochody ogółem	5,4%	5,4%	5,7%	6,2%	6,1%

Źródło: opracowanie własne

10. System wdrażania - zarządzanie

10.1 Gmina Miasto Rzeszów

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację ZPRTP, którego przedmiotem jest kompleksowe rozwiązanie problemów funkcjonowania transportu publicznego na terenie miasta, jest Gmina Miasto Rzeszów, będąca również wnioskodawcą projektów transportowych.

Gmina Miasto Rzeszów funkcjonuje na podstawie ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592, z późn. zm.). Siedzibą władz gminy jest Rzeszów.

Zgodnie z ww. ustawą o samorządzie gminnym do zadań własnych gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów (art. 6) oraz zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty (art. 7). W szczególności obejmują one sprawy (...) lokalnego transportu zbiorowego, gminnych dróg, ulic, mostów oraz organizacji ruchu drogowego.

Podstawy funkcjonowania i organizacji zadań na terenie Miasta Rzeszowa określone zostały w Statucie Miasta Rzeszowa przyjętym Uchwałą Rady Miasta Rzeszowa Nr XX/329/2007 z dnia 27 listopada 2007r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Rzeszowa.

Zgodnie ze Statutem Miasta Rzeszowa organami Miasta są:

- Rada Miejska
- Prezydent Miasta Rzeszowa.

Ponadto w mieście tworzone są jednostki pomocnicze – rady osiedla.

Organem wykonawczym jest Prezydent Miasta Rzeszowa. Prezydent Miasta Rzeszowa wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Miasta Rzeszowa oraz innych jednostek organizacyjnych.

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

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

Spośród jednostek organizacyjnych Miasta należy wyróżnić trzy, które będą bezpośrednio zaangażowane we wdrożenie, wynikających z Planu inwestycji (tzw. Jednostki Realizujące Projekt): Urząd Miasta Rzeszowa, Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie oraz Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

10.2 Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie (MZD)

Na obszarze administracyjnym Miasta Rzeszowa drogami publicznymi oraz transportem zbiorowym na terenie miasta zarządza właściwa jednostka samorządu terytorialnego, tj. Miasto Rzeszów. Dotyczy to zarówno dróg miejskich, gdzie miasto występuje jako właściciel oraz zarządca drogi, a także dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych, gdzie występuje jako zarządca drogi. Zadania związane z zarządzaniem jednostka samorządu może wykonywać przez podległe sobie jednostki organizacyjne. W Rzeszowie jednostką, której powierzono te zadania, są Zarząd Transportu Miejskiego oraz Miejski Zarząd Dróg.

Miejski Zarząd Dróg będzie realizował zadania obejmujące przebudowę i modernizację ulic oraz budowę Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym.

W ramach MZD wyodrębnione zostały Zespoły ds. realizacji projektów transportowych, w ramach których zostali imiennie wyznaczeni pracownicy bezpośrednio zaangażowani w realizację projektów.

10.3 Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie (ZTM)

Zarząd Transportu Miejskiego jako jednostka organizacyjna Gminy została powołana Uchwałą Nr LVIII/954/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 7 lipca 2009 r., w celu realizacji zespołu czynności polegających na organizacji transportu na terenie Miasta Rzeszowa.

ZTM realizuje swoje zadania na terenie gminy Miasta Rzeszowa oraz gmin, z którymi Miasto zawarło porozumienia międzygminne dotyczące realizacji publicznego transportu zbiorowego. Nadzór zwierzchni nad działalnością ZTM sprawuje Prezydent Miasta Rzeszowa.

Do zadań ZTM należy planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, w tym m.in. inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie rozbudowy infrastruktury oraz pozyskiwanie środków inwestycyjnych.

Zarząd Transportu Miejskiego będzie realizował zadania obejmujące zakup nowoczesnego taboru oraz budowę Systemu Zarządzania Transportem Publicznym (z podsystemem informacji pasażerskiej i podsystemem elektronicznego biletu).

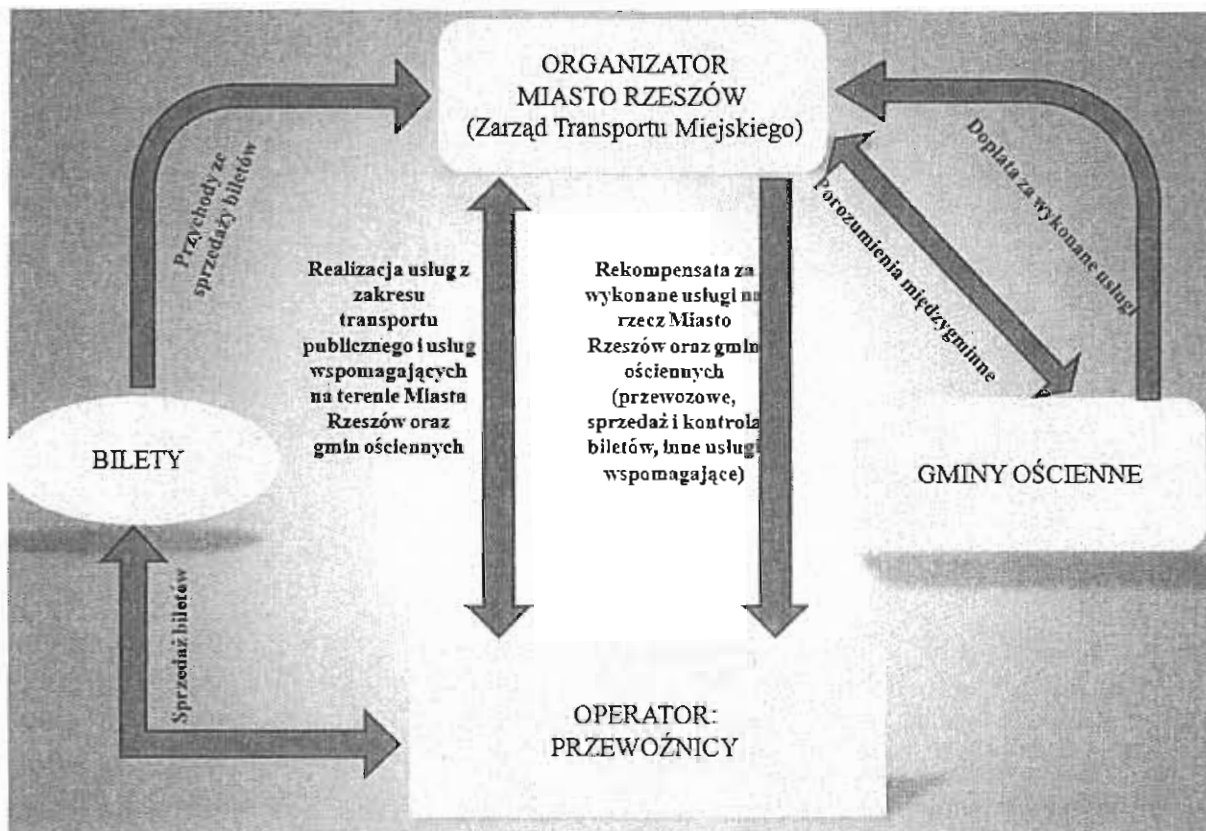
Również w ramach ZTM zostały wyodrębniony Zespół ds. realizacji projektów transportowych, w ramach którego zostaną imiennie wyznaczeni pracownicy bezpośrednio zaangażowani w realizację projektu.

10.4 Struktura organizacyjna w zakresie transportu publicznego w Rzeszowie

Na poniższym rysunku 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 6. Schemat organizacji zarządzania transportem publicznym w Rzeszowie



Źródło: Opracowanie własne

11. Sposoby monitorowania, oceny i komunikacji społecznej

11.1 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 osiągnięcia 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.

11.2 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.

11.3 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.

11.4 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.

11.5 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.

11.6 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 11.1 – 11.5, 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, osiąganiu celów Planu, ewentualnych problemach i zagrożeniach.

11.7 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.

Spis tabel, wykresów i rysunków

Tabela 1 Dane eksploatacyjne MPK - Rzeszów Sp. z o.o. za 2010r.	20
Tabela 2. Liczba pracujących wg rodzajów działalności w Rzeszowie na koniec 2008 r.	30
Tabela 3. Udziały pracujących w sektorze przedsiębiorstw według sektorów własności w Rzeszowie na koniec 2008 roku (w %).	31
Tabela 4. Rozwój podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa w latach 2006 – 2009 według sekcji PKD*	31
Tabela 5. Opis poszczególnych sekcji PKD	32
Tabela 6. Zmiany w strukturze podmiotów gospodarczych działających na terenie Rzeszowa	33
Tabela 7. Jednostki zarejestrowane w systemie REGON w latach 2006 - 2009 według sektorów własności	35
Tabela 8. Podmioty gospodarcze według formy organizacyjno-prawnej prowadzenia działalności	35
Tabela 9. Udział ruchu w obszarach: miejskim, podmiejskim, zewnętrznym.	36
Tabela 10. Zmiany w liczbie ludności Rzeszowa w latach 2006 – 2011 (stan na XI.2011)	39
Tabela 11. Ludność według ekonomicznych grup wieku.	40
Tabela 12. Struktura ludności Rzeszowa wg grup wiekowych w latach 2006 – 2010	40
Tabela 13. Mieszkańcy osiedli Rzeszowa	40
Tabela 14. Wskaźnik ruchliwości dla mieszkańców Rzeszowa i okolic	45
Tabela 15. Motywacje podróży dla mieszkańców Rzeszowa i okolic.	45
Tabela 16. Środki transportu wykorzystywane przez mieszkańców Rzeszowa i okolic.	46
Tabela 17. Środki transportu wykorzystywane w podróżach – kategorie	46
Tabela 18. Średnie napełnienie w poszczególnych środkach transportu zbiorowego wg rozkładu czasowego w ciągu doby w podziale na godziny pomiaru [%].	47
Tabela 19. Przyjęty do prognoz wskaźnik ruchliwości	49
Tabela 20. Przedsięwzięcie planowane w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa	56
Tabela 21. Plan finansowy Miasta Rzeszów w latach 2010-2015	66
Wykres 1. Struktura wiekowa taboru MPK.	21
Wykres 2. Średnie przebiegi autobusu MPK w latach 2000 – 2010	21
Rysunek 1. Mapa sieci autobusowej MPK w Rzeszowie.	20
Rysunek 2. Mapa sieci komunikacji publicznej obsługiwanej przez MKS.	22
Rysunek 3. Rozkład przestrzenny miejskich rejonów komunikacyjnych z rozróżnieniem pod względem produkcji podróży (źródeł podróży).	38
Rysunek 4. Rozkład przestrzenny miejskich rejonów komunikacyjnych z rozróżnieniem pod względem atrakcji podróży (celów podróży).	38
Rysunek 5. Wstępna lokalizacja strefy płatnego parkowania (wraz z propozycją jej podstref).	51
Rysunek 6. Schemat organizacji zarządzania transportem publicznym w Rzeszowie.	72