

ZMIANA NR 33/1/2011
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA RZESZOWA
W REJONIE ULICY BOYA-ŻELEŃSKIEGO W RZESZOWIE

ZAŁĄCZNIK NR 90.33
DO UCHWAŁY NR .../.../...
RADY MIASTA RZESZOWA
Z DNIA

ZAŁĄCZNIK NR 90

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

KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI, w tym tereny niezbędne do wytyczenia ŚCIEŻEK ROWEROWYCH

Opracowanie:

Główny projektant studium-
mgr inż. arch. Anna RAIŃCZUK

**Opracowanie merytoryczne
zmiany Nr 33/1/2011:**

inż. Renata ATAMAN

mgr inż. arch. Elżbieta KRUCZEK

[.....]³³ -oznaczenie zmiany Nr 33/1/2011 Studium Uwarunkowań I Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa w rejonie ulicy Boya-Żeleńskiego w Rzeszowie.

RZESZÓW, 2013 r.

KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI

Jednym z głównych celów strategicznych rozwoju miasta jest:

„Rozwój i poprawa funkcjonowania systemu komunikacji”

Cel ten stanowi podstawę polityki przestrzennej rozwoju miasta w zakresie komunikacji.

Urzeczywistnienie celu strategicznego wymagać będzie realizacji celów operacyjnych, stanowiących równocześnie główne zadania polityki przestrzennej i polityk szczegółowych, które powinny doprowadzić do sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania transportu przy minimalizacji uciążliwości dla środowiska.

Zasadnicze cele operacyjne sprowadzają się do:

1. Stworzenia sprawnych powiązań z międzynarodowym i krajowym systemem połączeń drogowych, kolejowych i lotniczych oraz zapewnienia dogodnych połączeń w skali miasta.
2. Tworzenia warunków dla zwiększenia roli transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego w podróżach mieszkańców.
3. Uporządkowania i poprawy warunków parkowania samochodów.
4. Ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE I OGÓLNOMIEJSKIE

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

Przez miasto przebiegają międzynarodowe trasy komunikacji kolejowej i drogowej wschód – zachód i drogowej północ – południe.

- Magistrała kolejowa E-30 relacji Niemcy (Drezno) – granica państwa – Wrocław – Kraków – Medyka – granica państwa – Ukraina (Lwów),
- Droga krajowa nr 4, międzynarodowa E – 40: Niemcy (Drezno) granica państwa – Wrocław – Kraków Medyka – granica państwa – Ukraina (Lwów),
- Droga krajowa nr 9, międzynarodowa E – 371, relacji Radom – Rzeszów – granica państwa – Bukareszt,
- Droga krajowa nr 19, Lublin-granica województwa – Rzeszów.

Układ ten uzupełniają linie kolejowe regionalne:

- Ocice – Rzeszów,
- Rzeszów – Jasło,
- Oraz droga wojewódzka Rzeszów – Dynów nr 878.

W pobliżu Rzeszowa, w Jasionce, znajduje się lotnisko krajowe główne, wyposażone w urządzenia o wysokich standardach światowych, przystosowane do przyjmowania wszystkich typów samolotów, zarówno w komunikacji krajowej jak i międzynarodowej, posiadające położenie strategiczne dla rozwoju ruchu lotniczego w Polsce wschodniej.

W perspektywie, układy te zostaną wzmocnione autostradą A – 4 Drezno – Lwów i drogą ekspresową S – 19 Piotrków Trybunalski – Bukareszt.

Miasto Rzeszów położone na skrzyżowaniu historycznie ukształtowanych szlaków transportowych, 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.

Brak dostatecznej ilości przepraw mostowych i przejść dwupoziomowych na przecięciach dróg z torami kolejowymi, brak „domknięcia” układu komunikacyjnego po stronie północno – wschodniej oraz gwałtowny rozwój motoryzacji spowodowały przeciążenie podstawowego układu drogowego miasta.

Z powodu wysokiego współczynnika motoryzacji, jednego z najwyższych w kraju (wynoszącego na koniec 1999r. – 368 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców), w znacznym stopniu została przekroczona przepustowość ulic w śródmieściu. Trudności komunikacyjne występują również na obwodnicy śródmiejskiej i trasach wlotowych.

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

Dla złagodzenia występujących trudności w funkcjonowaniu systemu transportowego oraz ograniczenia skali uciążliwości transportu największe nadzieje można wiązać z koncepcją zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. Polega ona na preferencji dla komunikacji zbiorowej i ruchu niezmotoryzowanego oraz ograniczeniach dla ruchu samochodowego, szczególnie w strefach konfliktowych (śródmieście) z użyciem środków łagodzących uciążliwości transportowe.

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

W układzie tras o znaczeniu europejskim zakłada się:

- wybudowanie autostrady A-4 Drezno – Lwów, po północnej stronie Rzeszowa, w odległości ~ 8 km od centrum, oraz
- drogi ekspresowej S-74 Piotrków Trybunalski – Barwinek – Bukareszt po zachodniej stronie miasta, w odległości ~ 5 km od centrum.

W powiązaniach krajowych projektuje się:

- północną obwodnicę miasta, będącą fragmentem drogi krajowej nr 4 Kraków – Przemyśl, klasy głównej ruchu przyspieszonego – GP, dwujezdniową, o przebiegu ocierającym się o granice Rzeszowa i gmin: Świlcza, Głogów, Trzebownisko i Krasne.
- przedłużenie Al. Gen. Okulickiego w kierunku północnym, klasy GP, o przekroju dwujezdniowym, zapewniające połączenie drogi krajowej Nr 9 z planowaną obwodnicą.

Ponadto, przewiduje się rozwój układu komunikacyjnego na zewnątrz miasta:

- drogę klasy głównej /G/ po zachodniej stronie Rzeszowa, „równoległą” do drogi krajowej Nr 4 i Nr 9 – Al. Witosa,
- drogę klasy głównej /G/ po stronie południowej, stanowiącą połączenie drogi krajowej Nr 9 Radom – Barwinek z drogą wojewódzką Nr 878 Rzeszów – Tyczyn,

- drogę klasy głównej /G/ po stronie wschodniej.

Szczegółowe przebiegi tych dróg winny być określone w Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin sąsiednich.

Utrzymuje się projektowane wcześniej, w MPOZP Rzeszowa i gmin sąsiednich:

- dwujezdniową drogę klasy głównej ruchu przyspieszonego - GP łączącą Rzeszów z węzłem autostrady Rzeszów - Wschodni w Terliczce, biegnącą po wschodniej stronie rzeki Wisłok, stanowiącą projektowane przełożenie drogi krajowej nr 19 Lublin- Rzeszów na odcinku Stobierna – Rzeszów, oraz
- drogę klasy głównej /G/ biegnącą od węzła na drodze ekspresowej S – 19 w Zwiężczy do ulicy Podkarpackiej w Rzeszowie i prowadzącą dalej w kierunku Tyczyna, proponując równocześnie zwiększenie przekroju drogi do dwóch jezdni na odcinku od drogi S – 19 do ul. Podkarpackiej.

Przedstawiony układ dróg zapewni w przyszłości dogodne powiązania Rzeszowa i sąsiednich gmin z układem tras europejskich oraz umożliwi prowadzenie ruchu tranzytowego i ciężarowego a także transport ładunków niebezpiecznych poza miastem. Przyjmując funkcje tranzytowe z ulic na terenie Rzeszowa, pozwoli na lepsze wykorzystanie obecnych ciągów tras zewnętrznych w obsłudze komunikacyjnej samego miasta.

Jednak do czasu wybudowania, zarówno obwodnicy północnej jak i innych dróg wokół Rzeszowa, nadrzędną rolę spełniających obecnie podwójną funkcję w mieście – tak ulic zewnętrznych jak i wewnętrznych ogólnomiejskich - będzie prowadzenie ruchu tranzytowego: krajowego i wojewódzkiego.

Są to następujące istniejące, bądź planowane, dwujezdniowe ulice klasy głównej ruchu przyspieszonego - GP:

- droga krajowa Nr 4 Kraków – Medyka, /Krakowska, Witosa, Batalionów Chłopskich, Armii Krajowej, Lwowska/,
 - droga krajowa Nr 9 Radom – Barwinek, /Warszawska, Wyzwolenia, Okulickiego, Witosa, Podkarpacka/,
 - droga krajowa Nr 19 Lublin – Rzeszów, /Lubelska, Wyzwolenia/,
- oraz
- droga wojewódzka Nr 878 Rzeszów – Tyczyn, /ul. Władysława Sikorskiego/ klasy głównej, dwujezdniowa.

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

Ochronę Śródmieścia przed nadmiernym ruchem zapewnia projektowane „domknięcie” podstawowego układu komunikacyjnego miasta w części północno – wschodniej, tj. kontynuacja ul. Gen. Maczka w kierunku wschodnim i do ronda na Pobitnem – ulica dwujezdniowa klasy głównej /G/ oraz rozbudowa Al. Wyzwolenia do przekroju dwujezdniowego.

We wnętrzu utworzonego w ten sposób pierścienia ulic głównych ruchu przyspieszonego i ulic głównych, stanowiących obwodnicę śródmiejską (Okulickiego, Witosa, Batalionów Chłopskich, Armii Krajowej oraz projektowanego „domknięcia”),

proponuje się ulice klasy zbiorczej /Z/ i klas niższych: lokalnych /L/ i dojazdowych /D/. W obszarze tym nowymi ulicami są:

- projektowane przedłużenie ul. T. Rejtana do ulicy Gen. Maczka, klasy zbiorczej /Z/ o przekroju dwujezdniowym wraz z budową nowego mostu na Wiśluku i modernizacją wiaduktu kolejowego nad ul. Batorego. Proponowane połączenia umożliwiają przemieszczenia poza śródmieściem pomiędzy największymi osiedlami Rzeszowa: Baranówką i Nowym Miastem, powodując zmniejszenie ruchu na ul. Piłsudskiego i moście na ul. Lwowskiej;
- projektowana jednojezdniowa ulica „średnicowa” klasy zbiorczej /Z/ wraz z mostem Zamkowym, łącząca Nowe Miasto z centrum (połączenie ul. W. Kopisty z pl. Śreniawitów) i projektowane przełożenie fragmentu ulicy Szopena na odcinku od ul. Słowackiego do projektowanej ulicy „średnicowej”.
- projektowana wzdłuż torów kolejowych Rzeszów – Jasło, jednojezdniowa ulica zbiorcza /Z/ wyprowadzająca ruch z centrum w kierunku południowym, odciążająca ul. Dąbrowskiego,
- projektowane połączenie ul. Reformackiej z ul. Mochneckiego klasy zbiorczej /Z/ o przekroju jednojezdniowym,
- projektowane połączenie drogowe (w miejsce kładki pieszej na przedłużeniu ul. Naruszewicza) klasy zbiorczej /Z/ o przekroju jednojezdniowym,
- projektowane połączenie ulic Jabłońskiego i Bardowskiego z przejściem pod Wiaduktem Tarnobrzeskim, klasy lokalnej /L/,
- projektowane przedłużenie ul. Dojazd Staroniwa do ul. Langiewicza, klasy lokalnej /L/,
- projektowane przedłużenie ul. Podwisłocze w kierunku północnym, jako ulicy klasy lokalnej /L/.
- inne ulice lokalne pokazane na rysunku Studium.

Osiedla położone w zachodniej części miasta: Kmity, Krakowska - Południe, Strzyżowska mają zapewnione bezpośrednie połączenie z centrum poprzez spięcie wiaduktem drogowym ulic Wyspiańskiego i Hoffmanowej klasy zbiorczej /Z/ o przekroju jednojezdniowym, a z układem zewnętrznym – projektowaną ulicą dwujezdniową, klasy głównej /G/.

W zachodnim obszarze przewidywane jest również przedłużenie jednojezdniowej, ulicy Fr. Kotuli, klasy zbiorczej /Z/ do ulicy Staroniwskiej a następnie do projektowanej ulicy klasy głównej /G/, o przekroju dwujezdniowym, wiążącej Rzeszów z drogą ekspresowa S – 74 Piotrków Trybunalski – Barwinek. Do ulicy tej zostanie przedłużona także zbiorcza ulica Przemysłowa.

Potrzebna jest realizacja „przebicia” pod ulicą Krakowską zapewniająca niezależne połączenie ulic Ofiar Katynia i Fr. Kotuli a tym samym osiedli Gen. Andersa i Krakowska – Południe.

Planowana jest zmiana przebiegu jednojezdniowej ul. Dębickiej klasy zbiorczej /Z/ na odcinku od ul. Krakowskiej do potoku Przyrwa oraz nowa jednojezdniowa ulica zbiorcza /Z/ biegnąca wzdłuż granicy miasta do ul. Dębickiej. Na Osiedlu Przybyszówka oznaczonym symbolem XVIII_A – Dworzysko, przyłączonym do miasta z dniem 1 stycznia 2007 r. budowę ulic głównych, zbiorczych, lokalnych i wewnętrznych zapewniających obsługę nowych terenów przemysłowych, mieszkaniowych i usługowych. Na osiedlu Miłocin w części XXVIII_A planuje się budowę ulic głównych zbiorczych i lokalnych zapewniających obsługę terenów przemysłowych i usługowych

Po stronie wschodniej niezbędne jest:

- przedłużenie jednojezdniowej Al. Niepodległości klasy zbiorczej /Z/ poza obwodnicę - Al. Armii Krajowej do ul. Leszka Czarnego, następnie do ul. Lwowskiej i dalej w kierunku północnym do projektowanej trasy ulicy głównej /G/ biegnącej na północ od cmentarza komunalnego na Wilkowyji oraz powiązanie całego ciągu z drogą powiatową biegnącą przez Słocinę,
- dokończenie budowy fragmentu ul. prof. Krzyżanowskiego – (połączenie z Al. Niepodległości) klasy zbiorczej /Z/ dwujezdniowej oraz kontynuacja trasy poza ul. Armii Krajowej w kierunku południowo – wschodnim (Słociny), jako ulicy jednojezdniowej, klasy głównej /G/, lub zbiorczej /Z/,
- przedłużenie jednojezdniowej ul. Jana Pawła II, klasy zbiorczej /Z/ do Zalesia.

W północnej części miasta projektuje się:

- ulicę klasy głównej /G/ o przekroju dwujezdniowym, biegnącą na północ od zabudowy jednorodzinnej Staromieścia, równoległą do Al. Wyzwolenia, stanowiącą przewiązkę pomiędzy przedłużeniem Al. Okulickiego do projektowanej obwodnicy północnej, ulicą Warszawską, Lubelską i projektowaną po prawej stronie Wisłoka trasą klasy głównej /G/, prowadzącą do węzła na projektowanej obwodnicy północnej a następnie do węzła autostrady Rzeszów Wschodni w Terliczce,
- dwujezdniową ulicę klasy zbiorczej /Z/ o przebiegu wschód – zachód oraz jednojezdniową ulicę klasy zbiorczej /Z/ o kierunku północ – południe, zapewniające obsługę nowych terenów mieszkaniowych.

Poza przedstawionym powyżej komunikacyjnym układem podstawowym miasta, na terenach poszczególnych osiedli mieszkaniowych i centrum przewidziana jest bogata sieć ulic układu uzupełniającego klasy lokalnej i dojazdowej. Na rysunku Studium zostały pokazane ważniejsze ulice lokalne, które uzupełniają podstawowy układ ulic i mogą być wykorzystane w obsłudze miasta komunikacją zbiorową.

W projektowanym w Studium podstawowym układzie ulic miasta uwzględniono rezerwy terenowe chronione obowiązującymi planami przestrzennymi. Wprowadzono natomiast korekty w stosunku do zapisów ustaleń obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Została zmieniona (głównie obniżona) klasyfikacja funkcjonalno-techniczna oraz zmniejszone przekroje niektórych ulic, zwłaszcza w śródmieściu, zaproponowano rozwój układu na zewnątrz, na obrzeżach miasta. Zmiany te wprowadzono w celu urealnienia możliwości rozbudowy sieci w istniejących warunkach zagospodarowania, poprawy obsługi komunikacyjnej miasta i lepszej jego dostępności z zewnątrz.

Docelowy układ komunikacyjny i jego hierarchia funkcjonalno-techniczna zostały podyktowane przestrzennym rozmieszczeniem potencjałów ruchotwórczych (miejsc zamieszkania, miejsc pracy, lokalizacją usług, uczelni i szkół) w mieście; obecnie na kierunku północny zachód – południowy wschód i rozwojowo koncentrycznie, lecz z przewagą kierunku północnego, oraz ukształtowanych kierunków ciężarów komunikacyjnych zewnętrznych.

Zaproponowany docelowy układ komunikacyjny miasta zapewnia możliwości prawidłowego funkcjonowania wszystkich systemów transportowych, w tym komunikacji publicznej oraz segregacji ruchu pieszego i rowerowego.

Komunikacja zbiorowa powinna być prowadzona przede wszystkim ulicami układu podstawowego, a w miarę potrzeb również ulicami lokalnymi.

Ze względu na bezpieczeństwo i alternatywny sposób przemieszczania się w mieście, projektuje się system ścieżek rowerowych wzdłuż tras komunikacyjnych oraz w terenach zielonych. Ogółem przewiduje się około 167 km tras rowerowych, w tym około 65,5 km tras w zieleni.

W pierwszym etapie należy zrealizować trasę na kierunku największych ciężarów komunikacyjnych, przebiegającą z Baranówki przez centrum na Nowe Miasto i Wilkowyję.

PRORYTETOWE INWESTYCJE W ZAKRESIE UKŁADU DROGOWO – ULICZNEGO

- budowa „domknięcia” układu w północno – wschodniej części miasta tj. połączenie ulicy gen. Maczka z rondem na Pobitnem,
- budowa mostu Zamkowego,
- budowa północnej obwodnicy miasta Rzeszowa (na granicy z sąsiednimi gminami), wraz z przedłużeniem ulicy Okulickiego do obwodnicy i ulicy Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego, poza tory kolejowe, do północnej obwodnicy,
- budowa przedłużenia ul. Przemysłowej do ul. Podkarpackiej,
- budowa połączenia ulicy T. Rejtana z ulicą gen. Maczka.

PODZIAŁ MIASTA NA STREFY

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, kontrolę 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 and Ride”.
- We wszystkich strefach niezbędne są sprawne powiązania transportu zbiorowego poprzez węzły przesiadkowe.

ZASADY KSZTAŁTOWANIA SIECI DROGOWEJ.

Rezerwy terenu pod projektowane ulice, zależnie od ich klas, należy przyjmować zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Szerokość ulic w liniach rozgraniczających powinna zapewnić możliwość umieszczenia elementów ulicy i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji ulicy oraz uwarunkowań terenowych, w tym infrastruktury towarzyszącej ulicy, ścieżek rowerowych, osłon izolacyjnych itp.

Ze względu na istniejącą zabudowę, szczególnie w śródmieściu, dopuszcza się zachowanie istniejących linii zabudowy

W Studium proponuje się szerokość pasów regulacyjnych o wielkościach średnich. Wielkości minimalne reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z dn. 14 maja 1999r.)

1. Klasa **GP** – ulice główne ruchu przyspieszonego

- 2/2* - 60 m
- 1,2 - 50 m

2. Klasa **G** – ulice główne

- 2/2 - 45 m
- 1/2 - 40 m

3. Klasa **Z** – ulice zbiorcze

- 2/2 - 40 m
- 1/4 - 35 m
- 1/2 - 30 m

4. Klasa **L** – ulice lokalne

- 1/2 - 15 m (min 12 m)

5. Klasa **D** – ulice dojazdowe

- 1/2 - 12 m (min. 10 m)

* - *przekrój ulicy - liczba jezdni / liczba pasów ruchu*

Do projektowania komunikacji rowerowej i pieszej należy przyjąć następujące zasady:

1. Ścieżki rowerowe

- Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:
 - ścieżka jednokierunkowa - 1,5m
 - ścieżka dwukierunkowa - 2,0m
 - ścieżka jednokierunkowa z dopuszczalnym ruchem pieszym - 2,5m
- Szerokość ścieżki rowerowej należy ustalić indywidualnie jeśli oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona inne funkcje.

2. Chodniki – ciągi piesze.

Chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych oraz odpowiednio zwiększoną, jeśli oprócz ruchu jest on przeznaczony do usytuowania urządzeń technicznych, (w szczególności podpór znaków drogowych, słupów, drzew, wejść lub zjazdów utrudniających ruch pieszych).

Szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2,0m. W wypadku przebudowy lub remontu ulicy dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25m jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych.

Szerokość chodnika odsuniętego od jezdni lub szerokość samodzielnego ciągu pieszego nie powinna być mniejsza niż 1,5m. Dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,0m jeśli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych.

Zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej miasta jest związane z zachowaniem odpowiedniej akcesji układu komunikacyjnego zgodnie z klasyfikacją funkcjonalną ulic.

Odpowiednie odstępy między skrzyżowaniami na trasach w zależności od ich klasy, a także możliwość zjazdów i wjazdów z i do wyższych klas ulic określa Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. (Dz.U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r).

Klasa GP

- odstęp między skrzyżowaniami nie powinien być mniejszy niż 1000 m, dopuszcza się wyjątkowo odstęp między skrzyżowaniami nie mniejszy niż 600 m. Stosowanie zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, z pasem dodatkowym na włączenie się do ruchu; zakaz zatrzymywania się i postoju.

Klasa G

- odstęp między skrzyżowaniami nie powinien być mniejszy 500 m, dopuszcza się wyjątkowo odstęp nie mniejszy niż 400 m, należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów.

Klasa Z

- odstęp między skrzyżowaniami nie powinien być mniejszy niż 300m, dopuszcza się wyjątkowo odstęp między skrzyżowaniami nie mniejszy niż 150 m, należy dążyć do ograniczenia zjazdów.

Klasa L

- dostępność do tych ulic na skrzyżowaniach, odległość skrzyżowań nie określona, wjazdy nie ograniczone.

KOMUNIKACJA ZBIOROWA

Ważnym elementem usprawniającym powiązania zewnętrzne miasta będzie przystosowanie magistrali kolejowej Kraków – Medyka, E-30 do wymaganych w Unii Europejskiej standardów prędkości: 120 km/h dla ruchu towarowego i 160 km/h dla ruchu pasażerskiego.

„Plan rozwoju infrastruktury transportowej do roku 2015”, opracowany przez MT i GM w 1998 roku – zakłada, w wariantcie minimalnym, kompleksową modernizację linii E-30, jako linii międzynarodowego znaczenia, w latach 2002 – 2005. Zakłada się wykorzystanie kolei do obsługi miasta i strefy metropolitalnej poprzez zagęszczenie istniejących przystanków kolejowych oraz uruchomienie połączeń wahadłowych na kierunkach Kolbuszowa – Rzeszów – Boguchwała i Rzeszów – Łańcut. W Rzeszowie przewiduje się budowę nowych przystanków „Staromieście” i „Załęże” w pobliżu granic miasta a także w powiązaniu z terenami przemysłowo – usługowymi, w rejonie ul. W. Pola – Hanasiewicza oraz M. Reja i Torowej. Włączenie kolei w system obsługi miasta będzie wymagać dobudowy drugich torów kolejowych na liniach w kierunku Kolbuszowej i Jasła.

Proponuje się nowy główny dworzec autobusowy, na terenie istniejącej parowozowni, połączony podziemnymi przejściami z dworcem PKP i centrum oraz 2 dworce podmiejskie sprzężone z przystankami kolejowymi: projektowanym - „Staromieście” - w północnej, i istniejącym – Rzeszów Osiedle – w południowej części miasta.

Przewiduje się usprawnienie funkcjonowania miejskiej komunikacji zbiorowej obsługującej oprócz miasta, gminy sąsiednie, łącznie około 240 tys. mieszkańców, przez racjonalizację przebiegu tras, preferencje dla komunikacji zbiorowej w ruchu ulicznym, zwiększenie częstotliwości kursowania, zróżnicowany pod względem pojemności i odnowiony tabor.

PARKOWANIE

Zakłada się wzrost wskaźnika motoryzacji do ~ 470 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Dla określania wielkości wskaźników parkingowych dla zabudowy mieszkaniowej miasto podzielono na 2 strefy:

Strefa I – śródmieście, Strefa II - pozostały obszar.

Przy określeniu wielkości wskaźników dla pozostałych funkcji zabudowy (np. handel, biura) miasto podzielono na 3 strefy:

Strefa I – centrum, Strefa II – pozostała część śródmieścia , Strefa III – pozostały obszar.

Dla zabudowy mieszkaniowej przyjęto w strefie I – śródmiejskiej 1 miejsce postojowe na 1 mieszkanie; w strefie II-pozostały obszar: 1,0 – 1,6 miejsca postojowego na 1 mieszkanie dla zabudowy wielorodzinnej, przy czym nadwyżka stanowisk postojowych ponad jedno miejsce postojowe na jedno mieszkanie winna

