

UCHWAŁA NR LXXV/1359/2014

RADY MIASTA RZESZOWA

z dnia 27 maja 2014 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 594 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), Rada Miasta Rzeszowa uchwala, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

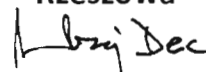
Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Rzeszowa.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego

Przewodniczący Rady Miasta

Rzeszowa



Andrzej Dec

UZASADNIENIE

Obowiązek sporządzenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....” (zwanego dalej Planem transportowym) nakłada na jednostki samorządu terytorialnego ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) Plan transportowy sporządzany jest w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b przywołanej ustawy Plan transportowy stanowiący załącznik do niniejszej uchwały sporządzony został dla obszaru Gminy Miasto Rzeszów oraz gmin, które na mocy porozumień dwustronnych powierzyły zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego Gminie Miasto Rzeszów. Miasto podpisało takie porozumienia z następującymi gminami:

1. Gminą Krasne,
2. Gminą Świlcza,
3. Gminą i Miastem Tyczyn.

Projekt Planu transportowego określa m.in.:

- ❖ Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- ❖ Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- ❖ Sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów;
- ❖ Finansowanie usług przewozowych;
- ❖ Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- ❖ Organizację rynku przewozów;
- ❖ Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ❖ Organizację systemu informacji dla pasażerów;
- ❖ Kierunki rozwoju transportu publicznego;
- ❖ Planowaną ofertę przewozów użyteczności publicznej w Rzeszowie i okolicznych gminach.

Projekt był poddany konsultacjom społecznym w okresie od 17 lutego do 17 marca 2014 r. Większość uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 przywołanej ustawy Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego.

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
NA LATA 2014-2020
DLA MIASTA RZESZOWA I GMIN OŚCIENNYCH
KTÓRE ZAWARŁY Z GMINĄ MIASTO RZESZÓW
POROZUMIENIA W ZAKRESIE ORGANIZACJI
TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Rzeszów, kwiecień 2014 r.

Spis treści

Spis treści	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego	4
1.1. Wizja transportu publicznego	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego	5
1.3. Definicje i określenia	8
1.4. Konsultacje społeczne	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie podkarpackim	15
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w Rzeszowie	19
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne	23
2.5. Sieć komunikacyjna rzeszowskiej komunikacji miejskiej	40
2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja	47
2.7. Czynniki społeczne	55
2.8. Czynniki gospodarcze	60
2.9. Ochrona środowiska naturalnego	62
2.10. Dostęp do infrastruktury transportowej	71
2.11. Źródła ruchu	74
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	83
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	89
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym	89
3.2. Prognoza popytu	101
3.3. Prognoza podaży	108
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	111
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci	111
4.2. Charakterystyka planowanej sieci	126
5. Finansowanie usług przewozowych	130
5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji	136
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	145
6.1. Podział zadań przewozowych	145

6.2. Preferencje pasażerów	146
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	168
7. Organizacja rynku przewozów	171
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji	171
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	176
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	180
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	184
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	187
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego.....	191
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Rzeszowie i okolicznych gminach.....	195
Spis tabel	204
Spis rysunków.....	207
Załącznik nr 1 Raport z konsultacji społecznych	210

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie na lata 2014-2020 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Rzeszowa i gmin, które zawarły z miastem Rzeszowem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Rzeszowa i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa podkarpackiego oraz miasta Rzeszowa i gmin, które podpisały z miastem Rzeszowem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;

- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze miasta Rzeszowa oraz gmin, które podpisały z miastem Rzeszowem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

Miasto Rzeszów zawarło z gminami: Krasne, Świlcza i Tyczyn porozumienia komunalne w sprawie powierzenia miastu Rzeszów realizacji zadań w zakresie zadania publicznego transportu osobowego środkami komunikacji miejskiej na terenie gmin zawierających porozumienie. Porozumienia te zostały przyjęte uchwałami rad przez poszczególne gminy. Podpisując porozumienia, gminy ościenne zobowiązały się do odpowiedniego ponoszenia kosztów związanych z realizacją tego zadania.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar miasta Rzeszowa oraz gmin: Krasne, Świlcza i Tyczyn, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI));
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;

- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego” (stan na 10.01.2014 r.);
 - „Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego dla województwa podkarpackiego” – projekt (stan na 10.01.2014 r.);
 - „Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa podkarpackiego. Aktualizacja strategii rozwoju województwa podkarpackiego na lata 2007-2013” (stan na 10.01.2014 r.);
 - „Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020”;
 - „Program ochrony środowiska województwa podkarpackiego na lata 2012-2015 z perspektywą do 2019 r.”;
 - „Diagnoza stanu miasta Rzeszowa” – październik 2013 r.;
 - „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa” (stan na 10.01.2014 r.);
 - „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015”;
 - „Strategia rozwoju miasta do roku 2015” (stan na 10.01.2014 r.);
 - „Program ochrony środowiska miasta Rzeszowa na lata 2013-2016 z uwzględnieniem zadań zrealizowanych w 2013 r. oraz perspektywą na lata 2017-2020”;
 - „Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla miasta Rzeszowa”;
 - „Program Rewitalizacji Obszarów Miejskich w Rzeszowie na lata 2007-2015”;
 - „Stan środowiska w województwie podkarpackim w roku 2012”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa oraz gmin, z którymi miasto podpisało porozumienia;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa oraz gmin, z którymi miasto podpisało porozumienia;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa – w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Rzeszowie i gminach, z którymi miasto podpisało porozumienia;

- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Rzeszowie, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Rzeszowa i gmin objętych opracowaniem;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie

przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Ponadto, w dokumencie użyto następującego skrótowego określenia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Rzeszów Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Rzeszowie, ul. Lubelska 54, a mianowicie: „MPK Rzeszów Sp. z o.o.”

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym². Ich celem było poinformowanie społeczności miasta i gmin ościennych, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji transportu publicznego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W dniu 17 lutego 2014 r. wersję elektroniczną dokumentu przesłano do uzgodnienia wszystkim gminom objętym planem.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego, została opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w dniu

² Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

17 lutego 2014 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Rzeszowa, na stronie internetowej Miasta Rzeszowa i Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie. Informację tę przesłano również lokalnym mediom.

Konsultacje społeczne trwały od 17 lutego do 17 marca 2014 r. Tekst planu wyłożony został w tych dniach do publicznego wglądu w formie papierowej w pokoju 27 w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie, przy ul. Trembeckiego 3.

Aby ułatwić przesyłanie uwag, ZTM w Rzeszowie opracował specjalny formularz opinii i uwag mieszkańców, który można było składać osobiście w siedzibie tej jednostki, przesać na jej adres pocztą lub skierować drogą elektroniczną na adres: ztm@ztm.erzeszow.pl

Większość uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego. Raport z konsultacji społecznych stanowi Załącznik nr 1 do planu transportowego.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

W Unii Europejskiej ponad 60% populacji mieszka na obszarach miejskich. Obszary te generują niemal 85% produktu krajowego brutto Unii Europejskiej – miasta są siłą napędową europejskiej gospodarki, przyciągają inwestycje i tworzą miejsca pracy oraz mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki. W całej Europie wzmożony ruch na ulicach w centrach miast powoduje stałe zatory drogowe, mające niepożądane skutki, m.in.: strata czasu i zanieczyszczenie powietrza. W wyniku tego zjawiska europejska gospodarka traci każdego roku prawie 100 mld EUR lub 1% PKB Unii Europejskiej. Z roku na rok, zanieczyszczenie powietrza i hałas, stają się coraz bardziej uciążliwe. Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji CO₂ i 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy³.

Mobilność w mieście uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowych sposobów poruszania się, takich jak: podróże pieszo, jazda na rowerze, podróże transportem zbiorowym, przy zachowaniu możliwości optymalizacji podróży dla mieszkańców – poprzez efektywne powiązanie różnych środków transportu.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne w miastach związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i technika jazdy w mieście (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się) stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, określającym coraz niższe limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie

³ *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551, s. 3.

ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu⁴. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS, zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%⁵, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu miejskiego może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mogłyby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Implementacją polityki Unii Europejskiej i OECD do warunków krajowych, uwzględniającą problem mobilności w aglomeracjach, są przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 16 lipca 2013 r., założenia Krajowej Polityki Miejskiej. Jest to dokument opracowywany z uwzględnieniem Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a także Strategii Europa 2020 oraz Przeglądu Krajowej Polityki Miejskiej Polska 2011 OECD⁶.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na obszarach miast. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskiej

⁴ *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności...*, s. 9.

⁵ Ibidem, s. 13.

⁶ *OECD Urban Policy Reviews: Poland 2011*.

skich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Krajowa Polityka Miejska będzie celowym działaniem państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych. Jej celem strategicznym jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa życia mieszkańców, a w tym:

- poprawa konkurencyjności;
- rewitalizacja obszarów zdegradowanych;
- przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (segregacja przestrzenna, problem z dostępem do usług, zapewnienie komunikacji) oraz pogarszania się jakości życia.

W ramach tego celu realizowane będą działania związane z adaptacją i tworzeniem efektywnej struktury przestrzennej miast, dostosowanej do potrzeb jej użytkowników. Pożądana struktura przestrzenna łączy wzrost gospodarczy z potrzebą ochrony środowiska.

Jednym z sześciu głównych wątków tematycznych ujętych w Krajowej Polityce Miejskiej jest transport, w tym transport publiczny, z takimi zagadnieniami, jak:

- integracja systemów transportowych;
- węzły przesiadkowe;
- integracja biletowa;
- systemy informacji pasażerskiej;
- tabor;
- ITS;
- polityka parkingowa;
- drogi rowerowe.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. **Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej** – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego. W tym zakresie niniejszy plan transportowy przewiduje **wzrost konkurencyjności miasta** – poprzez poprawianie dostępności transportowej i **rozwój funkcji metropolitalnych**, w tym integrację obszarową.
2. **Poprawę spójności wewnętrznej kraju** – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji –

poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.

3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych Rzeszowa z innymi ośrodkami miejskimi.

W krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁷, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe, itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszenia kongestii transportowej, w szczególności w obszarach miejskich, poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

⁷ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie podkarpackim

W „Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020” określono Rzeszów jako dynamicznie rozwijający się ośrodek ponadregionalny wraz z przynależnym obszarem funkcjonalnym, ze znaczącym ośrodkiem akademickim.

Miasto Rzeszów położone jest w paśmie międzynarodowego drogowego korytarza transportowego E40 (Francja – Ukraina) oraz kolejowego III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę – E30.

Trasa korytarza drogowego do niedawna przebiegała przez obszar intensywnej zabudowy miejskiej Rzeszowa, a docelowo w całości będzie prowadziła autostradą A4, poza granicami administracyjnymi miasta. Przez Rzeszów przebiega też trasa europejska E371, łącząca Polskę i Słowację, w śladzie drogi krajowej nr 9. Ponadto, w Rzeszowie rozpoczyna się droga krajowa nr 19.

Położenie na skrzyżowaniu tak wielu korytarzy transportowych determinuje rozwój aglomeracji rzeszowskiej. Rzeszów jest w województwie podkarpackim w wielu dziedzinach ośrodkiem wyższego rzędu – o znaczeniu krajowym i międzynarodowym – oraz prężnym ośrodkiem gospodarczym i regionalnym ośrodkiem akademickim.

Wizję rozwoju województwa podkarpackiego zdefiniowano następująco: „w 2020 r. województwo podkarpackie będzie obszarem zrównoważonego i inteligentnego rozwoju gospodarczego, wykorzystującym wewnętrzne potencjały oraz transgraniczne położenie, zapewniającym wysoką jakość życia mieszkańców”.

Osiągnięcie pożądanego stanu planuje się poprzez realizację celów strategicznych oraz zdefiniowanych na ich podstawie działań strategicznych. Główny cel zdefiniowano następująco: „efektywne wykorzystanie zasobów wewnętrznych i zewnętrznych dla zrównoważonego i inteligentnego rozwoju społeczno-gospodarczego drogą do poprawy jakości życia mieszkańców”.

Oprócz celu głównego, w dokumencie przyjęto cztery cele strategiczne:

1. Rozwijanie przewag regionu w oparciu o kreatywne specjalizacje – jako przejaw budowania konkurencyjności krajowej i międzynarodowej.
2. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego – jako czynnik celów: innowacyjności regionu oraz poprawy poziomu życia mieszkańców.
3. Podniesienie dostępności oraz poprawa spójności funkcjonalno-przestrzennej – jako element budowania potencjału rozwojowego regionu.

4. Racjonalne i efektywne wykorzystanie zasobów z poszanowaniem środowiska naturalnego sposobem na zapewnienie bezpieczeństwa i dobrych warunków życia mieszkańców oraz rozwoju gospodarczego województwa.

W ramach trzeciego z celów strategicznych zdefiniowano pięć priorytetów:

- 3.1. – dostępność komunikacyjna (cel: poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności przestrzennej województwa – ze szczególnym uwzględnieniem Rzeszowa jako ponadregionalnego ośrodka wzrostu);
- 3.2. – dostępność technologii informacyjnych;
- 3.3. – funkcje metropolitalne Rzeszowa (cel: wzmocnienie pozycji Rzeszowa w przestrzeni krajowej i europejskiej, dynamizujące procesy rozwojowe w obrębie województwa);
- 3.4. – funkcje obszarów wiejskich;
- 3.5. – spójność przestrzenna i wzmocnienie funkcji biegunów wzrostu.

Dla realizacji priorytetów, w ramach celów, zdefiniowano dziedziny działań strategicznych. W ramach priorytetu 3.1., pn. dostępność komunikacyjna, są to działania takie, jak:

- nr 3.1.1. – rozwój drogowej sieci transportowej, wzmocniającej zewnętrzną dostępność komunikacyjną Rzeszowa oraz ośrodków subregionalnych w wymiarze krajowym i międzynarodowym;
- nr 3.1.2. – rozwój infrastruktury i sieci kolejowej, zarówno w układzie powiązań zewnętrznych, jak i wewnątrzregionalnych;
- nr 3.1.3. – wzmocnienie drogowych powiązań komunikacyjnych miast powiatowych pomiędzy sobą oraz z Rzeszowem;
- nr 3.1.4. – rozwój Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka oraz wyspecjalizowanych lotnisk lokalnych.

Miasto Rzeszów i przyległe gminy, znajdują się w obszarze strategicznej interwencji dla działania 3.1.1. W ramach tego działania zakłada się – jako efekt – utworzenie spójnego systemu transportu, pozwalającego łączyć możliwości przewozowe różnych rodzajów transportu – poprzez budowę systemu połączeń multimodalnych i intermodalnych oraz wzmocnienie systemu powiązań komunikacyjnych regionu ze stolicą oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu.

W ramach działania 3.1.3. zakłada się – jako efekt – rozwój atrakcyjnego i konkurencyjnego transportu zbiorowego – poprzez utworzenie Centrum Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym oraz koordynację usług świadczonych przez przewoźników, z uwzględnieniem potrzeb obszarów defaworyzowanych. Zakłada się ponadto, że nastąpi poprawa dostępności drogowej do miejsc koncentracji działalności gospodarczej – w szczególności do stref ekonomicznych – oraz miejsc o szczególnym znaczeniu turystycznym.

Jako wskaźnik realizacji priorytetu 3.1. ustalono m.in. liczbę pasażerów obsługiwanych komunikacją miejską w województwie. W okresie realizacji strategii, tj. do 2020 r., założono osiągnięcie wzrostu o 10-15% liczby pasażerów przewożonych komunikacją miejską (z poziomu 54 mln pasażerów w 2011 r.).

W ramach priorytetu 3.3., pn. funkcje metropolitalne Rzeszowa, proponowane działania strategiczne są następujące:

- nr 3.3.1. – tworzenie korzystnych warunków do trwałego wzrostu gospodarczego w Rzeszowie i jego obszarze funkcjonalnym;
- nr 3.3.2. – wzmocnienie funkcji metropolitalnych realizowanych przez Rzeszów oraz wspieranie rozwoju nowych funkcji zwiększających zakres świadczonych usług wyższego rzędu;
- nr 3.3.3. – rozwój powiązań komunikacyjnych i zintegrowanego systemu transportu publicznego, łączących Rzeszów z jego obszarem funkcjonalnym;
- nr 3.1.4. – uporządkowanie gospodarki przestrzennej Rzeszowa i integracja w ramach obszaru funkcjonalnego.

W ramach działania 3.3.3. zakłada się osiągnięcie następujących efektów:

- zwiększenie dostępności do efektywnego i ekonomicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego;
- wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego, uwzględniającego działania wielu przewoźników świadczących usługi transportowe dla mieszkańców Rzeszowa i obszaru funkcjonalnego;
- podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego;
- usprawnienie systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym w mieście;
- poprawę jakości środowiska – wskutek redukcji nadmiernej emisji spalin i hałasu przez środki transportu;
- uruchomienie kolei podmiejskiej lub kolei aglomeracyjnej – dzięki wykorzystaniu istniejącej infrastruktury kolejowej;
- wprowadzenie rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego (m.in. parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikacja rowerowa, piesza);
- stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego dla komunikacji publicznej – dzięki realizacji koncepcji Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK), zakładającej modernizację i rozbudowę zespołu stacyjno-dworcowego Rzeszów Główny;
- rozwój transportu publicznego na terenie Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego.

Jako obszar strategicznej interwencji dla działań w ramach priorytetu 3.3. określono miasta: Rzeszów, Boguchwałę, Łańcut, Głogów i Tyczyn oraz gminy do nich przyległe.



opracowanie graficzne: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie

Rys. 1. Obszar strategicznej interwencji w ramach priorytetu 3.3.

Źródło: *Strategia Województwa Podkarpackiego 2020*, s. 64.

Jako wskaźnik dla realizacji Priorytetu 3.3. ustalono m.in. liczbę wozokilometrów oraz liczbę pasażerów przewiezionych w komunikacji miejskiej obszaru funkcjonalnego Rzeszowa, zakładając w okresie realizacji strategii, tj. do 2020 r., osiągnięcie wzrostu o 20% – z poziomu 11,63 mln wozokilometrów i 32,16 mln pasażerów w 2011 r.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w Rzeszowie

Uchwałą Rady Miasta Rzeszowa nr LXXXIII/1472/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. przyjęty został „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015”.

Determinantami niniejszego planu są przewidziane, a niezrealizowane dotychczas przedsięwzięcia, wyszczególnione w ww. planie, które zaprezentowano w tabeli 1.

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015” – stan realizacji na dzień 10 stycznia 2014 r.

Nazwa zadania	Opis zadania	Wyodrębnione części zadania	Status realizacji
Projekt: Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic			
Przygotowanie, obsługa, promocja projektu	Opracowanie dokumentacji aplikacyjnej i przetargowej, promocja i obsługa prawna, zarządzanie projektem, zakup wyposażenia biurowego	-	zrealizowane
Instrumenty technologii Intelligentnych Systemów Transportowych (ITS)	<p>Budowa i wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym (ZSZRiTP), który będzie integrował działanie następujących systemów:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym (SOSRD), w tym podsystemu priorytetowania pojazdów komunikacji publicznej ▪ Systemu Zarządzania Transportem Publicznym (SZTP), w tym podsystemem lokalizacji taboru i doposażenie taboru w elementy ITS, współpracujące z ZSZRiTP ▪ 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 podsystem wizyjnego nadzoru ruchu i bezpieczeństwa, funkcjonujący w ramach systemów SOSRD i SZTP</p>	-	w trakcie realizacji

Nazwa zadania	Opis zadania	Wyodrębnione części zadania	Status realizacji
Wymiana części taboru autobusowego	Zakup czystych ekologicznie autobusów, spełniających normę emisji spalin EEV: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ZSZRiTP	30 autobusów klasy maxi zasilanych ON	zrealizowane
		30 autobusów klasy maxi zasilanych CNG	w trakcie realizacji
		20 autobusów klasy midi	zrealizowane
Modernizacja i rozbudowa infrastruktury drogowej wraz z reorganizacją ruchu na wybranych odcinkach istniejących pasów drogowych	Zadanie obejmuje (w tym elementy sterowania ruchem współpracujące z ZSZRiTP): <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozbudowę ulic Podkarpackiej i Dąbrowskiego wraz z przebudową skrzyżowania al. Powstańców Warszawy – al. Batalionów Chłopskich ▪ przebudowę ul. Lubelskiej ▪ rozbudowę węzła drogowego al. Wyzwolenia – ul. Warszawska ▪ rozbudowę al. Rejtana ▪ rozbudowę i przebudowę skrzyżowań w ciągu drogi krajowej nr 4 – wraz z wykonaniem śluz autobusowych ▪ rozbudowę i przebudowę 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 	Rozbudowa ulic Podkarpackiej i Dąbrowskiego	zrealizowane
		Przebudowa ul. Lubelskiej	zrealizowane
		Rozbudowa węzła drogowego al. Wyzwolenia – ul. Warszawska	w trakcie realizacji
		Rozbudowa al. Rejtana	zrealizowane
		Rozbudowa i przebudowa skrzyżowań w ciągu drogi krajowej nr 4	w trakcie realizacji
		Rozbudowa i przebudowa skrzyżowań na drogach powiatowych Miasta Rzeszowa	w trakcie realizacji
		Poprawa funkcjonalności przystanków transportu publicznego na terenie Rzeszowa	zrealizowane
		Wyznaczenie pasów autobusowych w istniejących pasach drogowych na wybranych ulicach miasta	w trakcie realizacji

Nazwa zadania	Opis zadania	Wyodrębnione części zadania	Status realizacji
Projekt: Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa			
Zakup i montaż 60 kompletów tablic informacji pasażerskiej	<p>Tablice świetlne dwukierunkowe wyświetlać będą dynamiczną informację pasażerską o najbliższych autobusach zbliżających się do tego przystanku.</p> <p>Dzięki temu pasażerowie będą informowani o najbliższych połączeniach i możliwościach przesiadania się.</p> <p>Dodatkowo, na osobnym dolnym pasku będzie można realizować funkcje elektronicznej informacji o mieście, uatrakcywnieniach w ruchu, atrakcjach miejskich, imprezach i najważniejszych bieżących wydarzeniach.</p>	-	w trakcie przetargu
Zakup i montaż 50 szt. e-kiosków Publicznej Informacji Pasażerskiej	<p>Stacjonarne kioski z dostępem do informacji transportowej służą do całodobowego informowania pasażerów o możliwych połączeniach komunikacyjnych.</p> <p>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.</p> <p>Dodatkowo, mogą realizować funkcje elektronicznej informacji o mieście, jego atrakcjach, historii i najważniejszych bieżących wydarzeniach.</p> <p>Uzupełnieniem ich funkcjonalności może być sprzedaż papierowych biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych oraz doładowań kart elektronicznych na nośnikach bezstykowych.</p>	-	w trakcie przetargu

Nazwa zadania	Opis zadania	Wyodrębnione części zadania	Status realizacji
Zakup i montaż w 5 punktach Systemu Dynamicznego Ważenia Pojazdów WIM	<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 videorejestracji pojazdów oraz systemu rejestracji i rozpoznawania tablic rejestracyjnych oraz znaków o zmiennej treści, wyświetlających 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 i Lubelska.</p>	-	Zrealizowane – przez Miejski Zarząd Dróg

Źródło: Zintegrowany Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015 oraz informacje ze stron: www.transport.erzeszow.pl, www.rzeszow.pl; dostęp: 10.01.2014 r.

W obowiązującym „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015” ustalono trzy oczekiwane wskaźniki osiągnięcia planu:

- skrócenie średniego czasu podróży do centrum o 10-15%;
- zmniejszenie łącznego czasu podróży o 10% pasażerogodzin na rok, przy uwzględnieniu czasu dojścia do przystanków, oczekiwania, czasu przesiadki, itp.;
- zmniejszenie wskaźnika pasażerokilometrów na wozokilometr lub wskaźnika pasażerów na wozokilometr o 10% – jako określenie wpływu na efektywność systemu.

W dokumencie określono system monitorowania osiągnięcia planu, obejmujący:

- badania i pomiary ruchu;
- badania zachowań i preferencji – co 4 lata wraz z badaniami ankietowymi;
- pomiary napełnień na poszczególnych liniach – co 3 lata;
- częstotliwość i „ciężkość” skarg, stopień zadowolenia klientów;
- sprawdzanie parametrów określonych w umowach przewozowych.

Za czynniki oceny skuteczności planu uznano:

- proporcję podziału zadań przewozowych, w tym transportu publicznego;
- liczbę pasażerów korzystających z transportu publicznego;
- ocenę jakości usług – poprzez badania ilościowe przewozów, badania jakościowe oraz gromadzenie reprezentatywnych ocen pasażerów.

Z uwagi na to, że niniejszy plan sporządzany jest w trakcie realizacji planu dotychczasowego, określenie efektów realizacji planu z 2010 r. będzie możliwe po 2015 r.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim. Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 2. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznacznym wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.10.2013 r.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Na rysunku 2 zaprezentowano podział administracyjny województwa podkarpackiego.



Rys. 2. Podział administracyjny województwa podkarpackiego

Źródło: www.biuletyn.net, dostęp: 10.01.2014 r.

Miasto Rzeszów podpisało wieloletnie porozumienia w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego w formie komunikacji miejskiej z trzema gminami graniczącymi z miastem i należącymi do powiatu rzeszowskiego. Są to gminy: Krasne, Świlcza i Tyczyn.

Poniżej opisano zagospodarowanie przestrzenne poszczególnych jednostek administracyjnych objętych planem.

Rzeszów

Rzeszów jest miastem na prawach powiatu, położonym na południowym wschodzie Polski, na obszarze województwa podkarpackiego (jest jego stolicą – siedzibą marszałka województwa i wojewody), na pograniczu Kotliny Sandomierskiej i Pogórza Środkowobeskidzkiego. Według podziału na mezoregiony, główna część miasta leży na Podgórzu Rzeszowskim, północny kraniec miasta – w Pradolinie Podkarpackiej, a jego południowa część – na Pogórzu Dynowskim.

Miasto jest położone nad rzeką Wisłok. Odległość od stolicy kraju wynosi 290 km, od Krakowa – 175 km, a od Lublina – 167 km. Rzeszów położony jest w odległości 170 km od Lwowa w Republice Ukrainy i 96 km od przejścia granicznego w Korczowej.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., miasto Rzeszów zajmowało powierzchnię 116,37 km². Pod względem powierzchni wśród miast, Rzeszów zajmował 20. miejsce w kraju.

Największą część powierzchni miasta stanowiły grunty orne – 61,6% oraz tereny zabudowane i zurbanizowane – 31%. Lasy zajmowały 4,3% powierzchni miasta, a wody 2,0%.

Zgodnie z danymi Urzędu Miasta Rzeszowa, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., liczba ludności Rzeszowa wg miejsca zameldowania (stałe i czasowe) wyniosła 184 102 osób⁸, a gęstość zaludnienia – 1 583 osoby na km². W skali kraju Rzeszów zajmował 19. miejsce pod względem liczby ludności.

Centralna część miasta to przeważnie lekko falista równina, z dolinami rzek i potoków, natomiast południowa jego część ma typowo przedgórski krajobraz – z dużymi deniwelacjami terenu Pogórza Dynowskiego. Przebiegająca niemal południkowo dolina Wisłoka dzieli miasto na dwie części. Szerokość tej doliny w rejonie Rzeszowa jest zmienna i wynosi od 100 do ponad 500 m.

Poza rzeką Wisłok, Rzeszów przecinają niewielkie rzeki i potoki: Paryja, Strug i Matysówka w części południowej, Mikośka i Przyrywa w części zachodniej oraz Młynówka w części wschodniej. W pobliżu ujścia rzeki Strug do Wisłoka znajduje się zalew o walorach rekreacyjnych, z licznymi rozlewiskami. Dolina rzeki jest elementem charakterystycznym miasta.

Ponadto, na wschodnim obszarze miasta znajdują się liczne tereny podmokłe, z rowami odwadniającymi. Tereny zachodnie i południowe charakteryzują się znacznymi deniwelacjami, z licznymi parowami. Miasto położone jest na wysokości od 193 m n.p.m. w dolinie Wisłoka do 330 m n.p.m. w południowym rejonie dzielnicy Budziwój.

Miasto Rzeszów jest podzielone na 29 osiedli – jednostek pomocniczych gminy, których charakterystykę przedstawiono poniżej.

⁸www.rzeszow.eu/pl/miasto-rzeszow/dane-statystyczne/rzeszow-w-liczbach, dostęp: 10.01.2014 r.

Nr 1: Osiedle Śródmieście Północ

Położone w centralnej części miasta, w osi al. Piłsudskiego, graniczące od wschodu z rzeką Wisłok. Obejmuje północną część centrum, z dominującą zabudową śródmiejską. Na jego terenie znajdują się główne dworce – kolejowy i autobusowy. Osiedle pełni różnorodne funkcje dla mieszkańców, m.in. handlowo-usługową, administracyjno-biurową, kulturalną i mieszkaniową – znajduje się tu kilka mniejszych centrów handlowo-usługowo-biurowych oraz liczne instytucje i urzędy np. Podkarpacki Urząd Wojewódzki, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Sąd Apelacyjny i liczne wydziały rzeszowskiego magistratu oraz placówki kultury. W obrębie osiedla znajduje się także rzeszowski rynek wokół, którego skupione są liczne restauracje i puby. Na rynku znajduje się wejście do podziemnej trasy turystycznej.

Nr 2: Osiedle Śródmieście Południe

Położone w południowej części centrum miasta, o typowym śródmiejskim charakterze i gęstą zabudową, z której znaczna część objęta jest ochroną konserwatorską. Znajdują się tutaj liczne banki, urzędy, szkoły, muzea i szpital oraz Sąd Okręgowy i Filharmonia Podkarpacka. Osiedle wypełnia różnorodne funkcje: handlowo-usługową, administracyjną i kulturalną.

Nr 3: Osiedle Pułaskiego

Zlokalizowane na zachód od śródmieścia, o zróżnicowanej zabudowie. W jego północnej części znajduje się duże centrum handlowe – Galeria Rzeszów, obok którego zlokalizowany jest dworzec komunikacji lokalnej i Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego. W części centralnej osiedla występuje wielorodzinną zabudowa mieszkaniowa, znajduje się tu także centrum sportu i rekreacji. Część południowo-zachodnia to rejon przemysłowo-składowy (w sąsiedztwie linii kolejowej). Na obszarze osiedla znajduje się dworzec kolejowy Rzeszów Staroniwa.

Nr 4: Osiedle Generała Grota-Roweckiego

Położone na południe od centrum miasta, o intensywnej zabudowie wielorodzinnej. W jego wschodniej części zlokalizowana jest hala sportowo-widowiskowa o charakterze ponadregionalnym i park, który graniczy z rzeką Wisłok. Na południowym krańcu zlokalizowany jest stadion miejski z torem żużlowym.

Nr 5: Osiedle Piastów

Położone na południowy zachód od śródmieścia. Zagospodarowanie osiedla to intensywna zabudowa wielorodzinną.

Nr 6: Osiedle Dąbrowskiego

Położone na południe od śródmieścia, graniczące od wschodu z zalewem na rzece Wiśłok. W części północnej posiada zabudowę wielorodzinną, a na południe od al. Powstańców Warszawy znajdują się obiekty i kampus Politechniki Rzeszowskiej. Część południową osiedla stanowi intensywna zabudowa przemysłowa, w tym najważniejszy duży zakład miasta – WSK „PZL-Rzeszów”. Na terenie osiedla znajduje się też Komenda Wojewódzka Policji. Wschodnia część osiedla to tereny rekreacyjne; znajduje się tu rezerwat „Lisia Góra”.

Nr 7: Osiedle Staroniwa

Położone w południowo-zachodniej części miasta, stanowiące część historycznej dzielnicy Staroniwa. W jego części północnej dominuje zabudowa jednorodzinna, z niewielkimi enklawami osiedli wielorodzinnych. W części południowej, wzdłuż ulic Przemysłowej i Boya-Żeleńskiego, ulokowane są tereny składowo-przemysłowe.

Nr 8: Osiedle Kmity

Stanowi centralno-zachodnią część miasta. Zabudowa ma charakter mieszany – wielorodzinny, a w części wschodniej – jednorodzinny. W północnej części osiedla znajdują się tereny jednostki wojskowej, z obiektami sportowymi i stadionem.

Nr 9: Osiedle Generała Władysława Andersa

Zlokalizowane w północno-zachodniej części miasta, o charakterze intensywnej zabudowy wielorodzinnej, z enklawą zabudowy jednorodzinnej w części północnej. Centralna i południowa część osiedla ma charakter handlowo-usługowy. Na terenie osiedla znajduje się szpital, szkoła wyższa i galeria handlowa „Nowy Świat”.

Nr 10: Osiedle Staromieście

Położone w północnej części miasta i ograniczone od zachodu linią kolejową a od wschodu – rzeką Wiśłok. Południowo-wschodnia część osiedla i część przyległa do rzeki, mają charakter przemysłowy. Część centralna to skupisko starej zabudowy jednorodzinnej, a część północna – rozległy obszar niezagospodarowany, przeznaczony głównie pod zabudowę wielorodzinną. Na obszarze osiedla zlokalizowane są m.in. giełda rolno-spożywcza, obydwie zajezdnie MPK oraz siedziba ZTM.

Nr 11: Osiedle Tysiąclecia

Zlokalizowane na północ od śródmieścia, o zróżnicowanym zagospodarowaniu. Południową granicę osiedla stanowi linia kolejowa z obiektami technicznymi stacji Rzeszów Główny. Osiedle ma połączenie z budynkiem dworca kolejowego i placem dworcowym – kładką

nad torami kolejowymi. Na terenie osiedla dominuje zabudowa wielorodzinna wielkopłytowa, z enklawami zabudowy jednorodzinnej i obszarem przemysłowym nad rzeką Wisłok.

Nr 12: Osiedle Pobitno

Położone w północno-wschodniej części Rzeszowa, o dominującej zabudowie jednorodzinnej. Osiedle ograniczone jest od zachodu rzeką Wisłok. Przez jego obszar przebiega trasa prowadząca od węzła autostrady A4 z drogą ekspresową S-19 do drogi krajowej nr 4. Znajdują się tu: obiekty jednostki wojskowej, tereny ogródków działkowych, miejska oczyszczalnia ścieków oraz elektrociepłownia Załęże. Tereny na wschód od torów kolejowych to obszary upraw rolnych i luźnej zabudowy mieszkaniowej typu zagrodowego. Przy południowej granicy osiedla zlokalizowany jest cmentarz Pobitno, a na wschodnim krańcu – cmentarz komunalny Wilkowyja.

Nr 13: Osiedle Mieszka I

Obejmuje obszar na wschód od śródmieścia i graniczy z rzeką Wisłok. Na obszarze całego osiedla dominuje zróżnicowana zabudowa mieszkalna – zarówno jedno-, jak i wielorodzinna. W zachodniej części osiedla znajdują się liczne obiekty akademickie szkół wyższych, w tym Uniwersytetu Rzeszowskiego. Pas wzdłuż rzeki Wisłok stanowi też obszar przemysłowy. W centrum osiedla znajduje się stary cmentarz żydowski. W części wschodniej zlokalizowane są obiekty szpitala wojewódzkiego oraz obiekty handlowe. Tereny obniżone – w dolinie rzeki Młynówki – to ogródki działkowe i tereny zielone.

Nr 14: Osiedle Nowe Miasto

Zlokalizowane jest na prawym brzegu rzeki Wisłok, na południowy wschód od śródmieścia. Obszar osiedla to zabudowa wielorodzinna, z obiektami szkolnymi. W części wschodniej, wzdłuż al. Rejtana, zlokalizowane są liczne centra handlowe i handlowe obiekty wielkopowierzchniowe. Ponadto, w północnej części osiedla znajduje się największe rzeszowskie centrum handlowe – Millenium Hall.

Nr 15: Osiedle Wilkowyja

Położone we wschodniej części miasta, o średnio intensywnej zabudowie jednorodzinnej. W części północnej osiedla występują tereny zielone.

Nr 16: Osiedle Słocina

Stanowi południowo-wschodnią część miasta o znacznej powierzchni, włączone w granice miasta w 2006 r. Dominuje zabudowa jednorodzinna z pozostałościami zabudowy siedliskowej, w układzie przestrzennym zbliżonym do wsi ulicówki. Osiedle posiada duże rezerwy terenu do intensyfikacji jego zagospodarowania.

Nr 17: Osiedle Zalesie

Położone w południowo-wschodniej części Rzeszowa. Centralna część osiedla to rozległy rejon zabudowy jednorodzinnej, obok którego zlokalizowany jest kampus Uniwersytetu Rzeszowskiego. Część północno-wschodnia osiedla to tereny zielone: duży obszar ogródków działkowych oraz aktualnie urządzany Park Papieski.

Nr 18: Osiedle Przybyszówka

Osiedle ma **największy** obszar **wśród** jednostek pomocniczych Rzeszowa i znajduje się w **północno-zachodniej** części miasta. Osiedle charakteryzuje się **bardzo słabym** zurbanizowaniem. Dominuje tu zabudowa siedliskowa i jednorodzinna, **zlokalizowana** **wzdłuż** ulic i **rozległe** tereny upraw rolnych. **Obszar osiedla w większości został włączony do miasta Rzeszowa w latach 2007 i 2008.** Osiedle stanowi **rezerwę terenu** dla dalszego rozwoju miasta. **Północne** obszary osiedla – obecnie niezabudowane – obejmują fragment Specjalnej Strefy Ekonomicznej Rzeszów – Dworzysko, utworzonej w 2010 r. jako podstrefy SSE Euro-Park Mielec. W strefie tej zlokalizowane będą zakłady przemysłowe, w tym innowacyjnych technologii związanych z działalnością Stowarzyszenia Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego „Dolina Lotnicza” oraz centra logistyczne, magazyny i bazy transportowe. Przez teren strefy, **ale już poza granicą miasta, przebiegać będzie przyszła droga ekspresowa S-19 – od węzła Rzeszów-Zachód na autostradzie A4 w kierunku Boguchwały** (trasa tej drogi przecinać będzie **południkowo** obszar osiedla).

Nr 19: Osiedle Baranówka

Zlokalizowane w **północnej** części miasta. W części zachodniej i centralnej osiedla występuje zabudowa wielorodzinna, a w części wschodniej – przemysłowa. Obszar intensywnej zabudowy otoczony jest w obniżeniach terenu pasem obszarów zielonych.

Nr 20: Osiedle Króla Stanisława Augusta

Położone w zachodniej części miasta, blisko śródmieścia, ograniczone od wschodu terenami kolejowymi, a od zachodu ulicami Okulickiego i Witosa. Znajduje się tu duży obszar zabudowy przemysłowej, zlokalizowany w północnej i zachodniej części osiedla. Osiedle obejmuje także obszar zabudowy jednorodzinnej w części wschodniej i wielorodzinnej – w części centralnej i południowej.

Nr 21: Osiedle Paderewskiego

Charakteryzuje się **bardzo zróżnicowanym** zagospodarowaniem. Pas zachodni przy al. Rejtana zabudowany jest obiektami handlowymi, w tym centrami handlowymi i innymi obiektami wielkopowierzchniowymi. **Obiekty te oddzielone są** od zabudowy jednorodzinnej

terenami zielonymi ogródków działkowych. W części północnej osiedla dominuje zabudowa wielorodzinna.

Nr 22: Osiedle Drabinianka

Położone w południowej części miasta, o mało intensywnej zabudowie jednorodzinnej, z występującymi enklawami zabudowy wielorodzinnej. W części północnej i w dolinie rzeki Strug znajdują się tereny zielone, w tym stanowiące ogródki działkowe. Występują tu duże rezerwy terenu na intensyfikację zabudowy mieszkaniowej. Osiedle graniczy od zachodu z rzeką Wisłok. Dolina rzeki jest tu dość rozległa, z licznymi rozlewiskami powstałymi w wyniku jej spiętrzenia śluzami przy Moście Karpackim. W dolinie rzeki znajduje się zbiornik wodny – Jezioro Żwirownia – stanowiący miejsce wypoczynku rzeszowian w upalne dni.

Nr 23: Osiedle Krakowska – Południe

Charakteryzuje je stosunkowo mała powierzchnia i intensywna zabudowa wielorodzinna, wielokopłytowa. Graniczy z osiedlami Kmity i Andersa o podobnym charakterze.

Nr 24: Osiedle Kotuli

Osiedle o dość intensywnej zabudowie jednorodzinnej w części północnej i nowej zabudowie wielorodzinnej w części południowej. W części zachodniej występują rezerwy terenu na dalszą urbanizację, z wytyczonymi już ulicami, z licznymi obecnie realizowanymi budowlami budynków wielorodzinnych.

Nr 25: Osiedle Załęże

Obszar w północno-wschodnim krańcu miasta, w dużej części przyłączony do miasta Rzeszowa w 2006 r. Osiedle stanowi dawną wieś Załęże o dominującej zabudowie siedliskowej. Obszar północny to dolina rzeki Stary Wisłok z licznymi meandrami, stanowiąca tereny zielone. W osiedlu zlokalizowana jest giełda samochodowa oraz tor motocrossowy. Ponadto, w części zachodniej znajduje się miejska oczyszczalnia ścieków, elektrociepłownia oraz zakład karny. W centrum osiedla znajduje się niewielki las.

Nr 26: Osiedle Zwiężczyca

Obszar przyłączony do Rzeszowa w 2008 r., znajdujący się w jego południowo-zachodnim krańcu. Osiedle o ekstensywnej zabudowie jednorodzinnej i siedliskowej, stanowiące dawną wieś, z występującą intensywną suburbanizacją. Zabudowa koncentruje się wzdłuż ulic, a pozostałe tereny są użytkowane rolniczo. W dolinie rzeki Wisłok znajdują się obiekty ujęcia wody.

Nr 27: Osiedle Biała

Obszar przyłączony do Rzeszowa w 2009 r., znajdujący się w południowym jego krańcu. Osiedle o ekstensywnej zabudowie jednorodzinnej i siedliskowej, stanowiące dawną wieś. Zabudowa koncentruje się wzdłuż ulic, a pozostałe tereny są użytkowane rolniczo.

Nr 28: Osiedle Miłocin

Osiedle przy północnej granicy miasta, o zabudowie jednorodzinnej w części południowej i terenami użytkowymi rolniczo w części północnej. Występują tu duże rezerwy terenu pod intensyfikację zabudowy. Północno-zachodnią część osiedla obejmuje fragment Specjalnej Strefy Ekonomicznej Rzeszów – Dworzysko, utworzonej w 2010 r. jako podstrefa SSE Euro-Park Mielec.

Nr 29: Osiedle Budziwój

Bardzo rozległy obszar przyłączony do Rzeszowa w 2010 r. Zabudowa typu jednorodzinnego i siedliskowego, skoncentrowana jest w obszarze dawnej wsi Budziwój, a pozostałe tereny są użytkowane rolniczo. Występują tu bardzo duże rezerwy terenu pod przyszłą rozbudowę miasta. Osiedle ma bardzo zróżnicowaną rzeźbę terenu.

Wg stanu na 6 czerwca 2013 r., największą liczbą mieszkańców charakteryzowały się osiedla Nowe Miasto (zamieszkałe przez 15 118 osób) i Generała Władysława Andersa (12 060 osób). Próg 10 tys. mieszkańców przekroczyły także osiedla: Baranówka (10 996 osób), Mieszka I (10 446 osób) i Drabinianka (10 225 osób). Najmniej osób zamieszkiwało natomiast osiedla: Miłocin (844 osób), Załęże (2 046 osób), Biała (2 323 osoby) i Staroniwa (2 877 osób).

W Rzeszowie występują bardzo wysokie dysproporcje w gęstości zaludnienia miasta. Najintensywniej zaludnione osiedla zlokalizowane są w obrębie dzielnic przyległych do śródmieścia: południowo-wschodnich i północnych oraz w centralnej części miasta. Obszary przemysłowe skoncentrowane są wzdłuż linii kolejowej, w układzie południkowym, w części północnej i południowej miasta. Urzędy i instytucje zlokalizowane są natomiast w większości w obszarze śródmieścia. Taki układ determinuje preferowany sposób obsługi komunikacyjnej – poprzez długie linie średnicowe, obejmujące śródmieście i większość celów oraz źródeł ruchu poza śródmieściem.

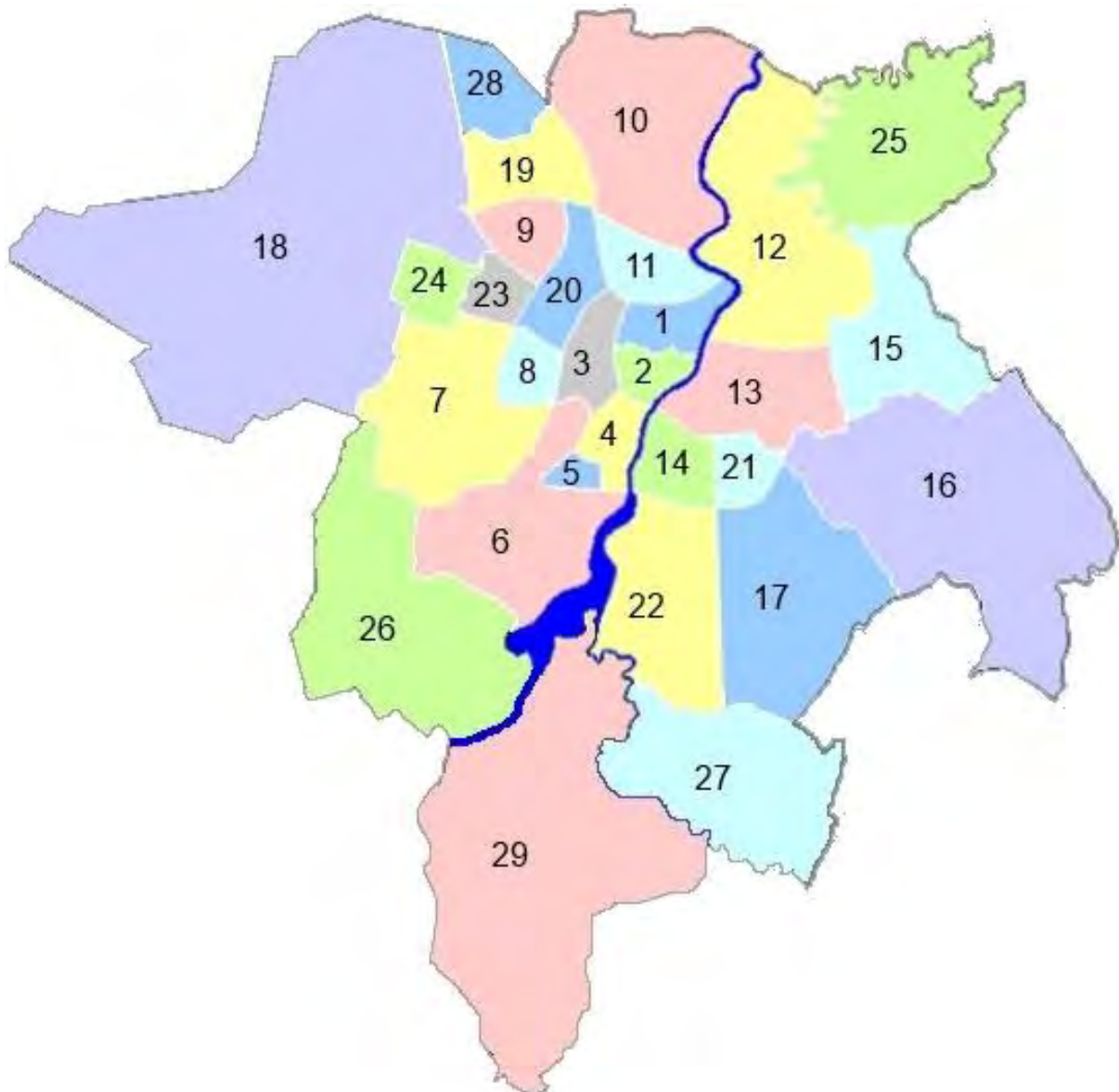
Liczbę ludności poszczególnych osiedli Rzeszowa, wg stanu na dzień 6 czerwca 2013 r., przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Liczba ludności rzeszowskich osiedli – stan na 6 czerwca 2013 r.

Nr osiedla	Nazwa osiedla	Liczba mieszkańców
1	Śródmieście Północ	4 712
2	Śródmieście Południe	3 612
3	Pułaskiego	5 162
4	Generała Grot-Roweckiego	8 178
5	Piastów	4 863
6	Dąbrowskiego	7 301
7	Staroniwa	2 877
8	Kmity	7 356
9	Generała Władysława Andersa	12 060
10	Staromieście	3 782
11	Tysiąclecia	9 260
12	Pobitno	4 015
13	Mieszka I	10 446
14	Nowe Miasto	15 118
15	Wilkowyja	5 057
16	Słocina	5 837
17	Zalesie	7 524
18	Przybyszówka	7 437
19	Baranówka	10 996
20	Króla Stanisława Augusta	5 494
21	Paderewskiego	4 349
22	Drabinianka	10 225
23	Krakowska – Południe	8 109
24	Kotuli	5 262
25	Załęże	2 046
26	Zwiężczyca	3 335
27	Biała	2 323
28	Miłocin	844
29	Budziwój	4 874
Razem		182 454

Źródło: www.rzeszow.pl/miasto-rzeszow/dane-statystyczne, dostęp: 10.01.2014 r.

Podział Rzeszowa na osiedla zilustrowano na rysunku 3.



Rys. 3. Podział Rzeszowa na osiedla

Źródło: dane Urzędu Miasta Rzeszowa

Miasto Rzeszów w ciągu ostatnich kilku lat ponad dwukrotnie zwiększyło swoją powierzchnię – z 53,7 km² w 2005 r. do 116,4 km² obecnie. Nastąpiło to w wyniku włączenia terenów okolicznych miejscowości do obszaru miasta (Słocina i Załęże w 2006 r., Przybyśzówka w 2007 r., Zwiężyca w 2008 r., Biała w 2009 r. oraz Budziwój i częściowo Miłocin – w 2010 r.). Rozwój terytorialny miasta od 2006 r. przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Rozwój terytorialny Rzeszowa od 2006 r.

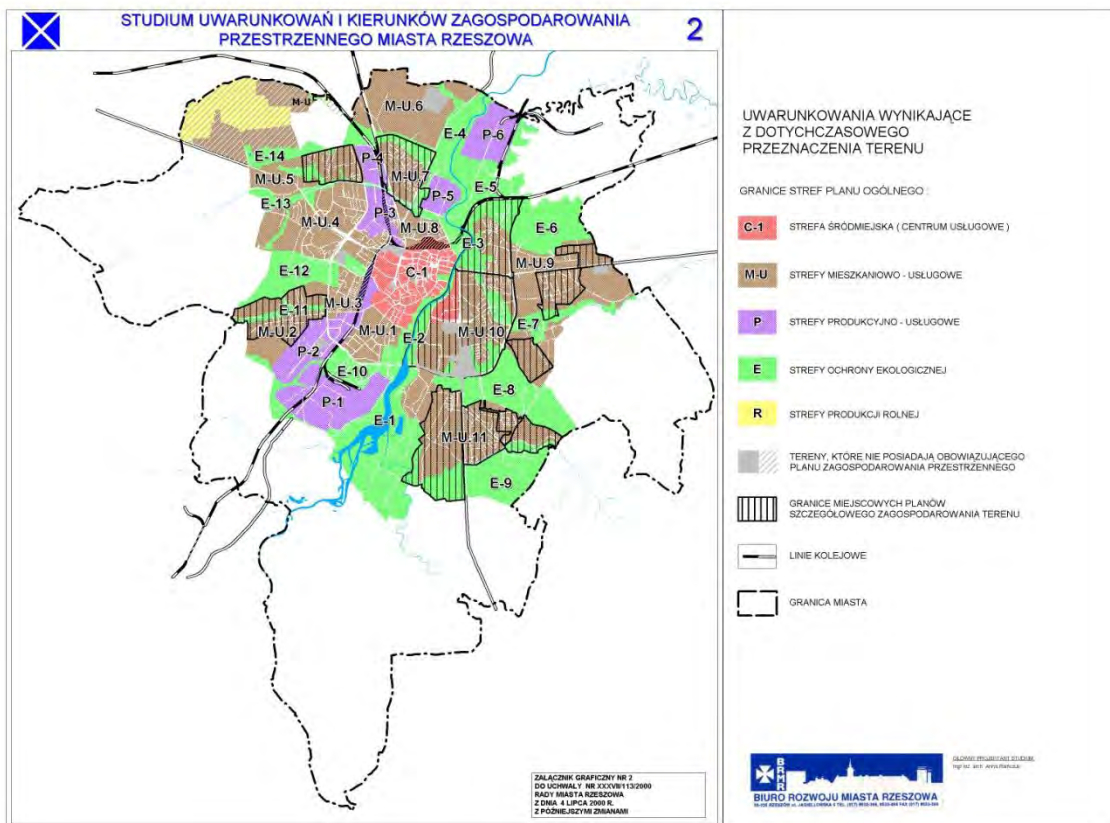
Źródło: dane Urzędu Miasta Rzeszowa

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego podzieliło miasto na strefy funkcjonalne o zbliżonych bądź powiązanych kierunkach rozwoju:

- 1) **Strefa śródmiejska C-1** (szerokie śródmieście), obejmująca: osiedla Śródmieście Północ, Śródmieście Południe, Pułaskiego, Kmity oraz w części Generała Grota-Roweckiego i Mieszka I; jest to obszar częściowo historyczny, o zwartej zabudowie wielorodzinnej i usługowej; strefa o charakterze miastotwórczym;
- 2) **Strefy M-U** – obszary zabudowy mieszkaniowej wraz z usługami w różnych osiedlach;

- 3) **Strefy P** – obszary przeznaczone pod działalność przemysłową, produkcyjną i usługową, wyłączone z zabudowy mieszkaniowej;
- 4) **Strefy E** – korytarze ekologiczne, w zasadzie wolne od intensywnej zabudowy, w większości doliny rzek, potoków i innych cieków wodnych.

Granice stref przedstawiono na rysunku 5.

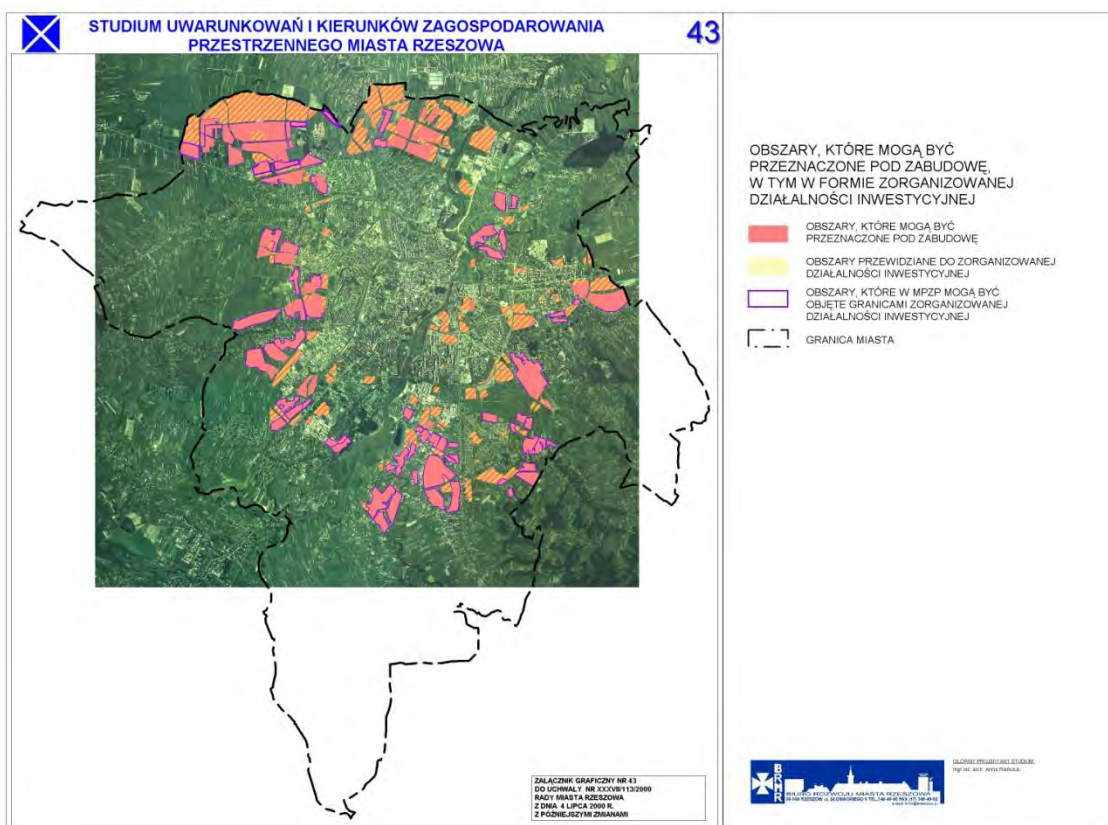


Rys. 5. Granice stref ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa

Źródło: dane Urzędu Miasta Rzeszowa

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zdefiniowano także nowe obszary rozmieszczenia sklepów wielkopowierzchniowych – poza obecnie funkcjonującymi obiektami handlowymi w centrum i przy al. Rejtana. Nowe tereny dla obiektów o powierzchni ponad 2000 m² wyznaczono w północnych krańcach miasta – przy ul. Lubelskiej oraz przy północnych granicach osiedli Miłocin i Przybyszówka.

Studium wyznacza także nowe dopuszczalne obszary przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową i inwestycyjną, w tym objęte zorganizowaną działalnością inwestycyjną. Obszary te przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Obszary Rzeszowa przeznaczone pod rozbudowę

Źródło: dane Urzędu Miasta Rzeszowa

Gmina Krasne

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., obszar gminy Krasne zajmował powierzchnię 39,1 km², z czego 82,2% stanowiły użytki rolne. Gmina Krasne przynależy do powiatu rzeszowskiego (do końca 1998 r. wchodziła w skład województwa rzeszowskiego) i położona jest na terenie trzech mezoregionów: Pradoliny Podkarpackiej w północnej części, Pogórza Rzeszowskiego i Pogórza Dynowskiego. Ukształtowanie terenu gminy jest zróżnicowane, na północy dość płaskie ze starorzeczami, a w pozostałej części bardzo pofałdowane, ze stokami o nachyleniu nawet do 10% i z osuwiskami. Gmina charakteryzuje się niewielkim zalesieniem, ponad 89% jej powierzchni stanowią użytki rolne. Gmina podzielona jest tylko na 4 sołectwa.

Miejscowościami najsilniej zainwestowanymi są: Krasne, Malawa, Strażów i Palikówka. Miejscowość Krasne stanowi centrum gminy, pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej o zwiększonej koncentracji funkcji mieszkaniowej i usługowo-produkcyjnej, natomiast pozostałe miejscowości funkcjonują jako ośrodki z koncentracją funkcji mieszkaniowych i rolnictwa. Tereny gminy w ostatnich latach stały się atrakcyjne dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, z uwagi na dobre warunki do wypoczynku i rekreacji i bliską odległość

od Rzeszowa. **Głównymi funkcjami realizowanymi przez gminę Krasne są funkcje: mieszkalniowa, rolnictwa i drobnych usług.**

Przez teren gminy przebiega **centralnie równoleżnikowo** droga krajowa nr 4, **będąca częścią trasy E40**, w relacji: **Jędrzychowice – Katowice – Rzeszów – Jarosław – Korczowa**. **Przez północny obszar** gminy przebiega trasa realizowanej autostrady A4, po jej wykonaniu obecna droga krajowa nr 4 straci na znaczeniu jako trasa tranzytowa. Przez teren gminy **przebiegać będzie także fragment drogi łączącej autostradę A4 z drogą krajową nr 4 i drogą ekspresową S-19** po wschodniej stronie Rzeszowa.

Przy drodze krajowej nr 4, **w bezpośrednim sąsiedztwie** miasta Rzeszowa, **zlokalizowane są centra handlowe**, w tym sklepy wielkopowierzchniowe.

Przez **północną część gminy** przebiega dwutorowa zelektryfikowana linia kolejowa, **będąca częścią Międzynarodowej trasy E30** ze stacją w Strażowie.

W studium uwarunkowań i kierunków rozwoju gminy Krasne przewiduje się **usprawnienie miejskiej komunikacji autobusowej obsługującej oprócz miasta Rzeszów także gminy sąsiednie**, w tym Krasne, poprzez **racjonalizację przebiegu tras** i preferencje dla komunikacji zbiorowej w ruchu ulicznym.

Gmina Świlcza

Wg stanu na dzień 31 października 2013 r., obszar gminy Świlcza zajmował powierzchnię 112,2 km², z czego 78% stanowiły użytki rolne, a 18% – lasy. Gmina Świlcza przynależy do powiatu rzeszowskiego (do końca 1998 r. wchodziła w skład województwa rzeszowskiego). **Położona jest na terenie mezoregionów Płaskowyż Kolbuszowski, Pradolina Podkarpacka, Pogórze Rzeszowskie i Pogórze Strzyżowskie**. Ukształtowanie terenu gminy jest bardzo urozmaicone: **część południową stanowi obszar o dużych deniwelacjach terenu ze znacznym nachyleniem stoków, część północna jest to teren płaski, w znacznej części porośnięty lasami**. Gmina podzielona jest na 9 sołectw.

Największe jednostki osadnicze w gminie to Świlcza – pełniąca funkcję ośrodka obsługi lokalnej oraz Bratkowice i Trzciana – występujące jako ośrodki wiejskie z koncentracją funkcji mieszkaniowych, z utrzymującą się dynamiką rozwoju. Miejscowości te mają zabudowę typu siedliskowego w układzie łańcuchowym. Ośrodki te predysponowane są do aktywnego wdrażania koncepcji wsi wielofunkcyjnej, z rozproszoną zabudową wiejską.

Jako kierunki urbanizacji i tereny potencjalnego rozwoju wskazane są obecne rejony zabudowy **mieszkaniowej wsi oraz tereny pomiędzy granicami miasta Rzeszowa a trasą drogi ekspresowej S-19, a dla zabudowy usługowo-produkcyjnej – rejon pomiędzy drogą krajową nr 4 a linią kolejową**.

Przez teren gminy przebiega centralnie równoleżnikowo droga krajowa nr 4, będąca częścią trasy E40 w relacji: Jędrzychowice – Katowice – Rzeszów – Jarosław – Korczowa, przecinająca położone południkowo miejscowości Świlcza i Trzciana. Przez północny obszar gminy przebiega trasa autostrady A4 (po zakończeniu budowy całej trasy obecna droga krajowa nr 4 straci na znaczeniu jako trasa tranzytowa). Przez wschodnią część gminy przebiega fragment drogi ekspresowej S-19, będący obecnie łącznikiem pomiędzy węzłem Rzeszów-Zachód na autostradzie A4, a aktualnym przebiegiem drogi krajowej nr 4. Na wschodnim skraju gminy będzie także realizowany fragment północnej obwodnicy Rzeszowa.

Obszar przy drodze krajowej nr 4, w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Rzeszowa, w rejonie węzła autostradowego, przy drodze ekspresowej oraz pomiędzy miejscowościami Świlcza i Trzciana, przewidziany jest w studium zagospodarowania i kierunkach rozwoju na lokalizację obiektów usługowo-przemysłowych, w tym na wielkopowierzchniowe centra handlowe.

Przez północną część gminy przebiega dwutorowa zelektryfikowana linia kolejowa, będąca częścią Międzynarodowej trasy E30, z przystankami w Świlczy, Rudnej Wielkiej i Trzcianie.

Na terenie gminy Świlcza występują korzystne warunki do rozwoju małej turystyki i rekreacji dla mieszkańców Rzeszowa. Teren gminy cechują walory przyrodnicze i krajobrazowe, predysponując go do dalszego rozwoju funkcji turystyki.

W południowej części gminy występują tereny górnicze, obejmujące złoża gazu ziemnego i ropy naftowej („Nosówka”, „Kielanówka”, „Rzeszów I”).

Miasto i gmina Tyczyn

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., obszar miasta i gminy Tyczyn zajmował powierzchnię 59,0 km², z czego 74% stanowiły użytki rolne, a 15% – lasy. Miasto i gmina Tyczyn przynależą do powiatu rzeszowskiego (do końca 1998 r. wchodziły w skład województwa rzeszowskiego). Obszar gminy należy do mezoregionu Pogórze Dynowskie. Ukształtowanie terenu gminy jest bardzo różnorodne – z licznymi wyniesieniami, stokami z osuwiskami i ciekami wodnymi. Gmina podzielona jest na miasto Tyczyn i 4 sołectwa.

Obecny układ osadniczy gminy tworzą: miasto Tyczyn – pełniące funkcję ośrodka obsługi lokalnej, wsie Hermanowa, Kielnarowa, Borek Stary i Matysówka.

Gmina Tyczyn ma charakter rolniczo-przemysłowy z dominującą funkcją rolnictwa. Obszar gminy predysponowany jest do rozwoju ruchu turystycznego i agroturystyki. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 878 Rzeszów – Dylągówka.

W tabeli 4 przedstawiono liczbę ludności i gęstość zaludnienia w poszczególnych miastach i gminach objętych planem – wg stanu na 31 grudnia 2012 r.

Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Rzeszowie i gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2012 r.

Jednostka administracyjna	Ludność	Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Miasto Rzeszów	182 028	116,4	1 563,8
Krasne	10 543	39,1	269,6
Świlcza	16 134	112,2	143,8
Miasto i gmina Tyczyn	11 285	59,0	191,3

Źródło: dane GUS.

Strategie zrównoważonego rozwoju gmin nie podnoszą problemu niedostatecznej sieci i częstotliwości połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami w ramach gmin oraz pomiędzy gminami a miastem Rzeszowem. Oznacza to, że aktualna oferta sieci komunikacji miejskiej i komunikacji komercyjnej jest dla ich mieszkańców wystarczająca i – w co najmniej minimalnym zakresie – zgodna z występującymi potrzebami.

2.5. Sieć komunikacyjna rzeszowskiej komunikacji miejskiej

Sieć komunikacyjna obejmuje wyłącznie linie autobusowe. Wg stanu na 31 grudnia 2013 r., całkowita długość linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej wynosiła 588,6 km, natomiast długość tras – 242,4 km. Przeciętna prędkość eksploatacyjna wynosiła 16,2 km/h, a przeciętna prędkość komunikacyjna – 23,2 km/h.

Sieć transportu publicznego objętego niniejszym planem tworzą linie autobusowe komunikacji miejskiej funkcjonujące na obszarze miasta Rzeszowa oraz na obszarze gmin: Krasne, Świlcza i Tyczyn.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., sieć transportu publicznego organizowanego przez miasto Rzeszów tworzyło 46 linii autobusowych (w tym jedna specjalna i trzy nocne).

Przewozy na obszarze Rzeszowa oraz na terenie gmin, z którymi miasto Rzeszów podpisało porozumienia, wykonuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów, Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Lubelskiej 54, 35-233 Rzeszów. Operator ten jest podmiotem wewnętrznym.

Mapę gmin, które podpisały z miastem Rzeszowem porozumienia komunalne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, przedstawiono na rysunku 7. Schemat

sieci linii komunikacji miejskiej na obszarze miasta Rzeszowa przedstawiono natomiast na rysunku 8.



Rys. 7. Gminy, które podpisały z miastem Rzeszowem porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego – stan na 10 stycznia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne.

Drogowy transport publiczny w Rzeszowie oparty jest na sieci ulicznej miasta i dróg podmiejskich – z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. W granicach administracyjnych Rzeszowa znajduje się 307 przystanków autobusowych, spośród których 115 wyposażonych jest w wiaty różnych typów. Na 72 przystankach wiaty są zabudowane. W al. Sikorskiego funkcjonują buspasy o długości 3,3 km, poza tym autobusy rzeszowskiej komunikacji miejskiej nie są uprzywilejowane w ruchu drogowym. W fazie realizacji jest obecnie system wprowadzający uprzywilejowanie dla pojazdów komunikacji miejskiej na 15. skrzyżowaniach.



**Rys. 8. Schemat komunikacji miejskiej na obszarze miasta Rzeszowa
– stan na 10 stycznia 2014 r.**

Źródło: dane Urzędu Miasta Rzeszowa

Rzeszów jest skomunikowany z innymi polskimi miastami poprzez sieć połączeń autobusowych, obsługiwanych przez różne podmioty. Przewozy w międzyregionalnej komunikacji autobusowej zapewniają przede wszystkim następujący przewoźnicy:

- Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. (oddziały: Brzozów, Mielec, Sanok, Sędziszów Małopolski i Ustrzyki Dolne);
- F.H.U. Cosma;

- Firma Przewozowa „Marcel” Marcin Chmielarski;
- Galicja Express;
- Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.;
- PROGRES-BUS;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Jaśle S.A.;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A. (PKS w Rzeszowie);
- Przewóz Osób K. Szostek – Straszyle;
- Przewóz Osób – Robert Nabrzęcki (pod marką Arni);
- Przewóz Osób „Luna Trans” Małgorzata Wiech;
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe BP Tour Piotr Brewczak;
- Souter Holdings (pod marką PolskiBus).

Sieć autobusowych połączeń umożliwia dotarcie m.in. do następujących miast: Białystok, Brzozów, Gdańsk, Jarosław, Jasło, Katowice, Kraków, Krosno, Krynica, Lesko, Leżajsk, Lublin, Łódź, Mielec, Ostrowiec Świętokrzyski, Poznań, Radom, Ropczyce, Sanok, Sędziszów Małopolski, Tarnobrzeg, Toruń, Warszawa, Ustrzyki Dolne, Wrocław, Zakopane i Zamość.

Autobusowe przewozy regionalne, przebiegające przez obszar gmin ościennych, obsługują firmy:

- Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.;
- MPK – Rzeszów Sp. z o.o. (w ramach komunikacji miejskiej);
- PKS w Rzeszowie S.A.;
- Firma Przewozowa "Marcel" Marcin Chmielarski.

Największe znaczenie mają PKS w Rzeszowie S.A. oraz MPK – Rzeszów Sp. z o.o., obsługujące większość kursów.

Niektóre gminy powiatu rzeszowskiego: Boguchwała, Chmielnik, Głogów Małopolski i Trzebownisko oraz gmina Czarna z powiatu łańcuckiego, utworzyły związek międzygminny pn. Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”, organizujący regionalne przewozy autobusowe pod marką Międzygminna Komunikacja Samochodowa (MKS).

Na MKS składa się 13 linii autobusowych, które funkcjonują z relatywnie wysoką intensywnością – nawet do 20 par kursów w ciągu doby w dniu powszednim. Na obszarze gmin, które z miastem Rzeszów podpisały porozumienia o wspólnej organizacji transportu publicznego, funkcjonują także wybrane linie MKS:

- 204 – do miejscowości Krasne i Palikówka;
- 206 – do miejscowości Malawa,

jednak aktualnie kursy na tych liniach nie są wykonywane.

W skład Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” nie wchodzi miasto Rzeszów, pomimo że autobusy MKS przejeżdżają po głównych ulicach miasta, zatrzymując się na niektórych przystankach.

Wykaz miejscowości docelowych kursów przewoźników autobusowych obsługujących linie regionalne na terenie gmin ościennych Rzeszowa, które zawarły porozumienia z miastem Rzeszowem w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, przedstawiono w tabeli 5.

Tab. 5. Wykaz miejscowości docelowych kursów przewoźników autobusowych obsługujących linie regionalne na terenie gmin objętych porozumieniami z miastem Rzeszowem w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego

Gmina	Miejscowości docelowe kursów
Krasne	Cierpisz Górny, Kraczkowa, Krzeszów, Leżajsk, Łańcut
Świlcza	Bratkowice, Będziemyśl, Brzeziny, Bystrzyca, Czarna Sędziszowska, Kawęczyn, Klęczany, Krzywa, Mrowla, Nawsie, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Szkodna, Tuszyna, Woliczka
Tyczyn	Hyżne, Jawornik Polski, Lubenia, Sołonka, Straszydle, Wola Rafałowska, Zabratówka

Źródło: Internetowe rozkłady jazdy: PKS w Rzeszowie S.A., <http://web.pks.rzeszow.pl>, Marcel <http://www.marcel-bus.pl/>, Arriva Bus Transport Polska <http://www.arriva.pl/>, dostęp: 09.01.2014 r.

Oferta przewozowa regionalnego transportu autobusowego jest najsilniej rozbudowana w gminie Świlcza, a najslabiej – w gminie Tyczyn.

Kursy regionalnego transportu autobusowego rozpoczynają się w różnych punktach Rzeszowa. Dworzec autobusowy komunikacji krajowej PKS w Rzeszowie S. A. znajduje się w sąsiedztwie dworca kolejowego, natomiast dworzec dla połączeń podmiejskich – pod Wia-duktem Śląskim. Przewoźnicy prywatni wykorzystują przystanki przy ul. Sobieskiego oraz przy al. Piłsudskiego. Rozproszenie miejsc rozpoczynania kursów wpływa negatywnie na integrację transportu autobusowego regionalnego i miejskiego.

Rzeszów jest położony na obszarze o relatywnie małej gęstości sieci kolejowej. Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków – Medyka, stanowiąca część międzynarodowego III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego E30, łączącego Niemcy z Ukrainą, zaliczona do sieci korytarzy TEN-T. Linia ta jest zelektryfikowana, dwutorowa, zaliczona także

do linii kolejowych o znaczeniu państwowym⁹. Linia ta na odcinku Kraków – Rzeszów jest modernizowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, z planowanym zakończeniem w 2015 r. Modernizacja ta ma na celu zwiększenie prędkości rozkładowej pociągów ze 120 do 160 km/h. Począwszy od 2010 r. prowadzony jest także remont linii na odcinku Rzeszów – Medyka, polegający m.in. na wymianie nawierzchni torowej i sieci trakcyjnej.

W mieście zaczynają swój bieg także dwie inne linie kolejowe:

- nr 71 Tarnobrzeg (Ocice) – Rzeszów; jednotorowa niezelektryfikowana, na której przewozy pasażerskie wznowiono w 2009 r.;
- linia nr 106 Rzeszów – Jasło; jednotorowa niezelektryfikowana – z lokalnym ruchem pasażerskim.

Linie te nie obejmują swym zasięgiem terenu gmin, które obsługuje rzeszowska komunikacja miejska. Linia nr 71 planowana jest do przyszłego włączenia w system europejskich połączeń kolejowych TEN-T oraz do elektryfikacji.

Na obszarze Rzeszowa jest pięć stacji i przystanków kolejowych: Rzeszów Główny, Rzeszów Staroniwa, Rzeszów Załęże, Rzeszów Osiedle i Rzeszów Zwiączyca. Na terenie gmin ościennych obsługiwanych rzeszowską komunikacją miejską funkcjonują czynne stacje i przystanki kolejowe: Strażów, Rudna Wielka, Świlcza i Trzciana.

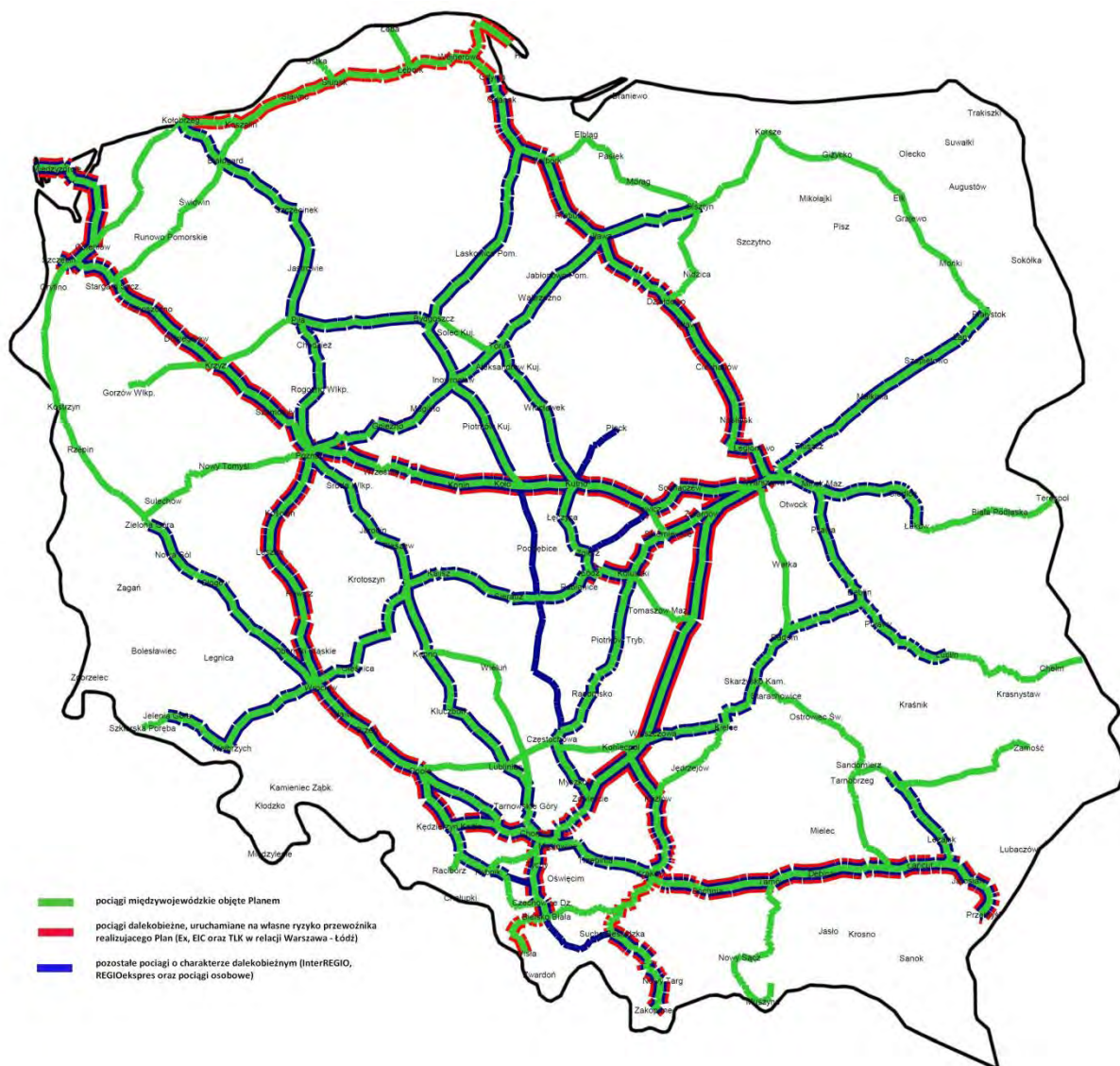
Rzeszów ma bardzo dobrze rozbudowaną sieć połączeń kolejowych dalekobieżnych, posiada jedno połączenie międzynarodowe do Lwowa oraz blisko trzydzieści połączeń międzyregionalnych z takimi miastami jak: Kraków, Katowice, Lublin, Zamość, Bydgoszcz, Poznań, Szczecin i Zielona Góra.

W kierunku Strażowa zaplanowano 16 par pociągów, zatrzymujących się na przystanku Rzeszów Załęże, w kierunku Trzcianej – 15 par pociągów, a w kierunku Jasła – 5 par pociągów, zatrzymujących się na stacjach i przystankach: Rzeszów Staroniwa, Rzeszów Osiedle oraz Rzeszów Zwiączyca.

Na każdej z tras kolejowych zaplanowano pociągi w porach dojazdu do miejsc pracy i nauki oraz powrotów z nich. Komunikacja kolejowa stanowi więc istotne uzupełnienie komunikacji miejskiej do i z okolicznych gmin.

W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Rzeszów został wymieniony jako dworzec strategiczny i kluczowy punkt handlowy, będący potencjalnym punktem zintegrowanego węzła przesiadkowego.

⁹ Rozp. RM z dn. 17.04.2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z dn. 16.05.2012 r., poz. 569)



Rys. 9. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

Miasto Rzeszów podjęło działania zmierzające do uruchomienia w przyszłości Szybkiej Kolei Miejskiej, obejmującej swym zasięgiem miejscowości w zasięgu 30-50 km od miasta, w tym na liniach kolejowych do strefy przemysłowej i do lotniska Rzeszów-Jasionka. Działania te znajdują się obecnie w fazie przygotowania do wykonania analiz różnych wariantów realizacji.

2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Czynnikami determinującymi popyt na usługi komunikacji miejskiej w Rzeszowie i gminach ościennych objętych planem, są:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa mieszkańców;
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców, w tym liczba uczniów i studentów;
- wielkość i kierunki migracji

oraz czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r., rzeszowska komunikacja miejska obsługiwała obszar zamieszkały przez około 220 tys. mieszkańców. Zmiany liczby mieszkańców w Rzeszowie, powiecie rzeszowskim oraz w gminach objętych planem, przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6. Zmiana liczby mieszkańców Rzeszowa oraz gmin obsługiwanych rzeszowską komunikacją miejską w latach 2008-2012 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców			Dynamika 2012:2010 [%]
	2010	2011	2012	
Miasto Rzeszów	178 227	180 031	182 028	102,1
w tym:				
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	10,4	10,5	10,9	-
– zgony na 1 000 mieszkańców	7,4	7,4	7,2	-
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	1,0	1,5	3,7	-
Gmina Krasne	9 985	10 408	10 543	105,6
w tym:				
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	11,2	10,9	11,8	-
– zgony na 1 000 mieszkańców	9,7	7,4	7,2	-
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	8,9	12,7	7,6	-
Gmina Świlcza	15 566	15 973	16 134	103,6
w tym:				
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	10,0	9,8	8,8	-
– zgony na 1 000 mieszkańców	8,2	9,5	8,8	-
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	3,9	4,4	1,2	-

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców			Dynamika 2012:2010 [%]
	2010	2011	2012	
Miasto i gmina Tyczyn	11 294	11 158	11 285	99,9
w tym:				
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	9,8	11,4	9,9	-
– zgony na 1 000 mieszkańców	6,1	8,7	8,9	-
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	6,6	7,7	8,2	-
Razem gminy ościenne	36 845	37 539	37 962	103,0
w tym:				
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	10,3	10,6	10,0	-
– zgony na 1 000 mieszkańców	8,0	8,7	8,4	-
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	6,1	7,7	5,1	-
Razem Rzeszów i gminy ościenne	215 072	217 570	219 990	102,3

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 6 wskazują na ogólną stabilizację liczby mieszkańców w latach 2008-2012 na obszarze obsługiwanej rzeszowską komunikacją miejską. Zmiana liczby mieszkańców Rzeszowa wynikała nie tylko z przyczyn demograficznych, ale też ze zmian terytorialnych – włączenia w tym okresie w granice miasta kilku miejscowości. Szczególnie widoczny jest spadek liczby ludności miasta i gminy Tyczyn, spowodowany włączeniem do Rzeszowa dwóch dużych miejscowości – Biała i Budziwój.

Sytuacja taka wyróżniała miasto Rzeszów na tle innych średnich i dużych miast w Polsce, w których z reguły w tym okresie występował spadek liczby ludności. Powodem wzrostu liczby ludności w gminach była migracja mieszkańców, w tym w znacznej części także z Rzeszowa.

Strukturę ludności Rzeszowa oraz gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 7. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców Rzeszowa i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

W latach 2008-2012 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 0,6%), nieznacznie wzrosła liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 2,0%), natomiast zdecydowanie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 13,8%).

Tab. 7. Struktura ludności Rzeszowa i gmin objętych planem w latach 2008-2012

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku					Dynamika 2012:2008 [%]
	2008	2009	2010	2011	2012	
Miasto Rzeszów						
Liczba mieszkańców	170 653	172 770	178 227	180 031	182 028	106,7
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	30 115	30 253	31 032	30 717	31 375	104,2
– w wieku produkcyjnym	114 068	115 067	117 984	119 266	119 322	104,6
– w wieku poprodukcyjnym	26 470	27 450	29 211	30 048	31 331	118,4
Gmina Krasne						
Liczba mieszkańców	9 789	9 881	9 985	10 408	10 543	107,7
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	2 199	2 164	2 139	2 220	2 237	101,7
– w wieku produkcyjnym	6 194	6 301	6 418	6 569	6 625	107,0
– w wieku poprodukcyjnym	1 396	1 416	1 428	1 619	1 681	120,4
Gmina Świlcza						
Liczba mieszkańców	15 433	15 478	15 556	15 973	16 134	104,5
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	3 262	3 191	3 128	3 317	3 279	100,5
– w wieku produkcyjnym	9 652	9 754	9 859	10 076	10 217	105,9
– w wieku poprodukcyjnym	2 519	2 533	2 579	2 580	2 638	104,7
Miasto i gmina Tyczyn						
Liczba mieszkańców	17 027	15 251	11 294	11 158	11 285	66,3
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	3 948	3 449	2 484	2 420	2 410	61,0
– w wieku produkcyjnym	10 585	9 587	7 157	6 996	7 106	67,1
– w wieku poprodukcyjnym	2 494	2 215	1 653	1 742	1 769	70,9
Razem obszar objęty planem						
Liczba mieszkańców	212 902	213 380	215 072	217 570	219 990	103,3
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	39 524	39 057	38 783	38 674	39 301	99,4
– w wieku produkcyjnym	140 499	140 709	141 418	142 907	143 270	102,0
– w wieku poprodukcyjnym	32 879	33 614	34 871	35 989	37 419	113,8

Źródło: dane GUS.

Prognozy demograficzne dla Rzeszowa i gmin objętych planem, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 8, zakładają utrzymanie i pogłębienie się tych tendencji do 2020 r. Liczba ludności Rzeszowa – wg GUS – nie ulegnie istotnej zmianie i w 2020 r. wyniesie 182 882 osoby. Jednocześnie wzrośnie liczba ludności gmin objętych planem, która w 2020 r. wyniesie 40 941 osób.

Tab. 8. Prognozowana liczba ludności Rzeszowa i gmin objętych planem w latach 2015-2020 – wg danych GUS

Przedział wiekowy	Prognozowana liczba mieszkańców w poszczególnych latach	
	2015	2020
Miasto Rzeszów		
0-6	14 021	13 627
7-18	19 783	21 584
19-24	15 309	11 779
25-64	105 454	102 208
65+	27 838	33 683
w tym 75+	12 254	12 584
Razem	182 405	182 882
Gminy objęte planem		
0-6	3 062	3 087
7-18	5 500	5 455
19-24	3 409	2 934
25-64	22 436	23 417
65+	5 407	6 048
w tym 75+	2 584	2 476
Razem	39 813	40 941
0-6	17 083	16 714
7-18	25 283	27 039
19-24	18 718	14 713
25-64	127 890	125 625
65+	33 245	39 731
w tym 75+	14 837	15 059
Razem	222 218	223 823

Źródło: dane GUS.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Rzeszowa i gmin objętych planem, należy liczyć się z niewielkim zmniejszeniem do 2020 r.

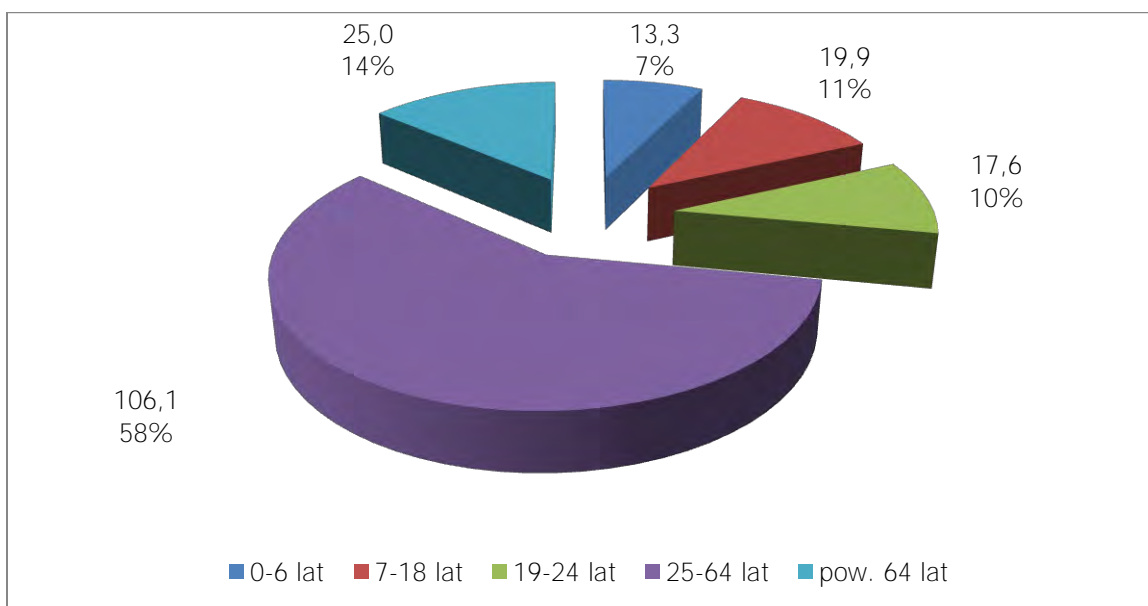
liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) rzeszowskiej komunikacji miejskiej i z jednoczesnym zwiększeniem się liczby uprawnionych do przejazdów bezpłatnych – aż o ponad 20% w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

Stopa bezrobocia dla miasta Rzeszowa, wg stanu na 30 listopada 2013 r., wynosiła tylko 8,1%, przy 13,0% w skali kraju i 14,3% w województwie podkarpackim, wzrastając w ciągu roku o 0,5%. Stopa bezrobocia w województwie podkarpackim wzrosła w tym czasie o 0,9%¹⁰.

Liczba bezrobotnych w Rzeszowie – wg stanu na 30 listopada 2013 r. – wynosiła 9,3 tys. osób.

Średnie wynagrodzenie brutto na koniec 2012 r. kształtowało się w Rzeszowie na poziomie 3 702,54 zł brutto (przy 3 744,38 zł przeciętne w Polsce), natomiast w województwie podkarpackim – 3 152,36 zł¹¹.

W strukturze wiekowej mieszkańców Rzeszowa przedstawionej na rysunku 10, wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r., aż 50% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



**Rys. 10. Struktura wiekowa mieszkańców Rzeszowa [tys. osób]
– stan na 31 grudnia 2012 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹⁰ dane GUS.

¹¹ dane: www.stat.gov.pl/zg.

Prognozy demograficzne przewidują, że w latach 2014-2020 zmniejszy się o ok. 3-5% udział osób w wieku 25-69 lat, a więc z przedziału wiekowego korzystającego w komunikacji miejskiej przeważnie z biletów normalnych, wzrośnie natomiast o ponad 20% liczba osób nabywających uprawnienia ze względu na wiek. Zwraca uwagę potencjalnie korzystny rozmiar segmentu osób z przedziału wiekowego 25-64 lat, które – wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. – stanowiły 58% mieszkańców Rzeszowa. Osoby z tego segmentu w przeważającej większości nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych (wyjątki stanowią studenci studiów zaocznych, osoby niepełnosprawne i ich opiekunowie, itp.).

Jak dowodzą wyniki badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, segment ten tworzą w większości osoby podróżujące własnym samochodem osobowym. Jest to więc segment mieszkańców o dużym potencjale popytu dla transportu zbiorowego, który częściowo można przekształcić w popyt efektywny, kształtując ofertę przewozową zgodnie z preferencjami i oczekiwaniami tych osób.

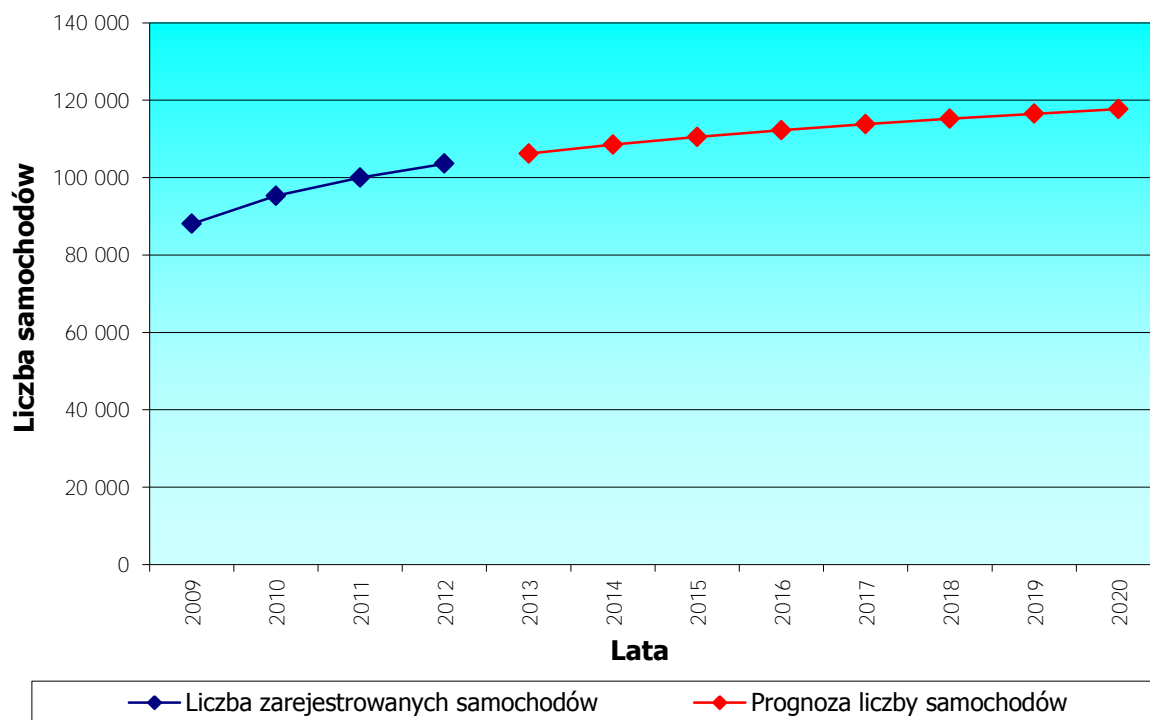
Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się w Polsce struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacji miejskiej – nastąpił spadek liczby i udziału podróży obligatoryjnych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obligatoryjnych miały wpływ czynniki demograficzne i społeczno-zawodowe: niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół i studentów na uczelnie oraz zmieniła się struktura zatrudnienia. Następuje także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach pracy funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8 i 10.

W przypadku Rzeszowa nadal występuje wyraźny poranny szczyt przewozowy w godzinach 6.30-8.00, ale już liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w okresie międzyszczytowym, w poszczególnych porach półtoragodzinnych pomiędzy 8.00 a 12.30, osiąga w dniu powszednim 68-77% liczby pasażerów z porannego szczytu przewozowego.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się także dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w Rzeszowie w latach 2009-2012 oraz jej prognozę na lata 2013-2020, przedstawiono na rysunku 11.

W 2012 r. w Rzeszowie, wg Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowanych było ponad 103,6 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł ponad 569 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Przygotowana dla Rzeszowa prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 110,5 tys. w 2015 r. i 117,7 tys. – w 2020 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach do 2020 r. odpowiednio o 6,7 i 13,6%¹², czyli osiągnięcie w 2020 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 644 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.



Rys. 11. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Rzeszowie i jej prognoza do 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W roku szkolnym 2011/2012 w Rzeszowie i gminach obsługiwanych przez rzeszowską komunikację miejską funkcjonowało łącznie niemal 300 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 34,3 tys. uczniów i 6,2 tys. przedszkolaków.

¹² Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 31.10.2013 r., Miejskiego Zeszytu Statystycznego nr 19 oraz: J. Burnewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r.* [w:] *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

Rzeszów jest dużym ośrodkiem akademickim. W styczniu 2014 r. mieście działało 9 szkół wyższych, na których w roku akademickim 2011/2012 studiowało ok. 52 tys. studentów¹³. Największe uczelnie wyższe to Politechnika Rzeszowska i Uniwersytet Rzeszowski.

Liczbę szkół i przedszkoli przedstawiono w tabeli 9, a specyfikację uczelni wyższych – wraz z liczbą studentów – w tabeli 10.

Tab. 9. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30 września 2012 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów i przedszkolaków
Miasto Rzeszów		
Przedszkole samorządowe	39+16	5 649
Szkoła podstawowa	25	9 202
Gimnazjum	23	4 565
Szkoła publiczna ponadgimnazjalna	50	13 094
Szkoła artystyczna	3	1 172
Szkoła specjalna	3	493
Przedszkole niepubliczne	43	b.d.
Szkoła podstawowa niepubliczna	3	b.d.
Gimnazjum niepubliczne	5	b.d.
Liceum ogólnokształcące niepubliczne	19	b.d.
Inne szkoły	35	b.d.
Gminy ościenne objęte planem		
Przedszkole samorządowe	8	572
Szkoła podstawowa	20	2 880
Gimnazjum	10	1 124
Liceum i technikum	3	606
Liceum niepubliczne	3	b.d.
Przedszkole niepubliczne	2	b.d.
Inne szkoły	3	b.d.

Źródło: Oświata Rzeszowska (wybrane zagadnienia); www.rzeszow.pl, dostęp: 10.01.2014 r.

¹³ Bank Danych Lokalnych GUS

Tab. 10. Uczelnie wyższe w Rzeszowie i ich studenci w roku akademickim 2011/2012

Nazwa uczelni	Liczba kierunków/ specjalności	Liczba studentów
Politechnika Rzeszowska, al. Powstańców Warszawy 12	27	17 425
Uniwersytet Rzeszowski, al. Rejtana 16c	42	19 589
Wyższe Seminarium Duchowne w Rzeszowie, ul. Witolda 11a 2	b.d.	88
Wyższa Szkoła Zarządzania, ul. Mickiewicza 1	2	b.d.
Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania, ul. Sucharskiego 2	12	7 915
Wyższa Szkoła Prawa i Administracji Rzeszów-Przemysł, ul. Cegielniana 14	3	ok. 8 000
Wyższa Szkoła Inżynieryjno-Ekonomiczna, ul. Miłocińska 40	10	ok. 800
Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych Promar-International, ul. Bohaterów 12	3	179
Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych, ul. Lisa-Kuli 13	1	b.d.
Razem:	100	ok. 52 000

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych uczelni, dostęp: 10.01.2014 r.

2.7. Czynniki społeczne

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 11. Z uwagi na brak wyodrębnionych niektórych danych dla poszczególnych gmin, zaprezentowano je zbiorczo – osobno dla miasta Rzeszowa i dla powiatu rzeszowskiego.

Tab. 11. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 listopada 2013 r.

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w Rzeszowie	9 284
Stopa bezrobocia w Rzeszowie	8,1%

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w powiecie rzeszowskim	9 652
Stopa bezrobocia w powiecie rzeszowskim	14,3%
Stopa bezrobocia w województwie podkarpackim	15,6%
Stopa bezrobocia w Polsce	13,0%
Liczba bezrobotnych w gminie Krasne*	487
Liczba bezrobotnych gminie Tyczyn*	563
Liczba bezrobotnych w gminie Świlcza*	745
Liczba osób pobierających zasiłki stałe z pomocy społecznej**	9 492
Liczba rodzin objętych pomocą społeczną**	4 342
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce**	3 744 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie podkarpackim**	3 152 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Rzeszowie**	3 703 zł
Roczna liczba przejazdów** na podstawie uprawnień do przejazdów ulgowych	16,1 mln
Roczna liczba przejazdów** na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych	13,0 mln

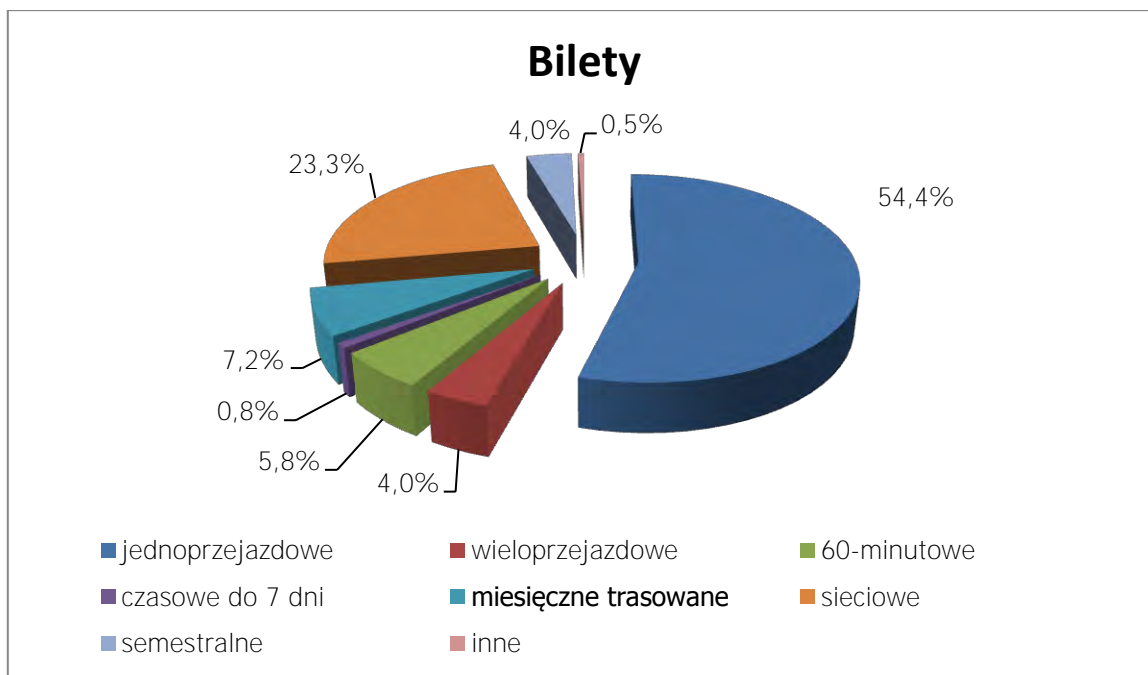
* stan na 31.12.2011 r., ** stan na 31.12.2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Urzędu Miasta w Rzeszowie.

Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz publicznych. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

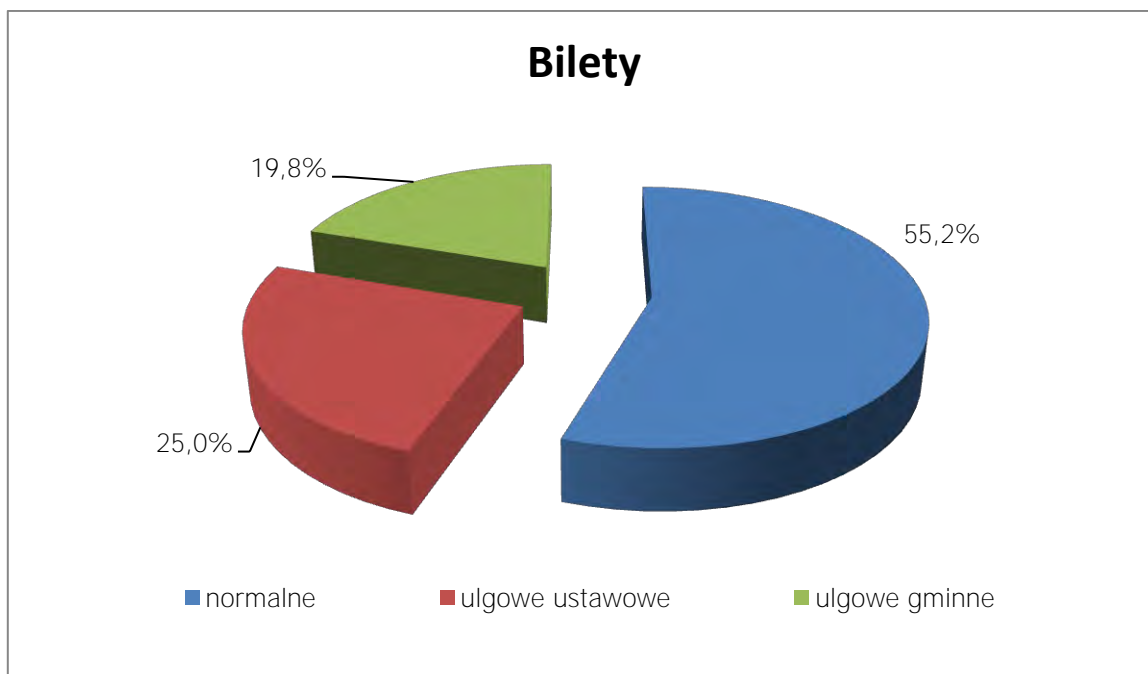
Strukturę przejazdów w rzeszowskiej komunikacji miejskiej – w zależności od biletu posiadanego przez pasażera – przedstawiono na rysunku 12. Strukturę przychodów ze sprzedaży biletów – w podziale na bilety normalne, ulgowe ustawowe i ulgowe samorządowe – przedstawiono na rysunku 13.

W strukturze pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej zwraca uwagę bardzo wysoki udział osób podróżujących na podstawie biletu jednorazowego. Z kolei udział pasażerów odbywających podróże na podstawie biletów: miesięcznego trasowanego, sieciowego i semestralnego – wynoszący 34,5% łącznej liczby pasażerów – w porównaniu do struktury sprzedaży biletów w innych miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, jest dość niski. W ciągu ostatniego roku udział biletów jednorazowych w sprzedaży zmalał o 6%, a udział biletów okresowych miesięcznych i o dłuższym horyzoncie ważności, wzrósł o około 5%. Tendencja zmian w strukturze sprzedaży jest więc prawidłowa.



Rys. 12. Struktura przejazdów w rzeszowskiej komunikacji miejskiej – na podstawie sprzedaży biletów w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.



Rys. 13. Struktura przychodów ze sprzedaży biletów w rzeszowskiej komunikacji miejskiej w podziale na rodzaje biletów w 2013 r.

Źródło: dane ZTM w Rzeszowie.

W styczniu 2014 r. w rzeszowskiej komunikacji miejskiej, **obowiązywała taryfa opłat przyjęta przez Radę Miasta Rzeszowa uchwałą nr LXI/1132/2013 z dnia 22 października 2013 r.** (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 3 496). W uchwale tej w Załączniku nr 1 ustalono ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym, a w Załączniku nr 2 wprowadzono wykaz przystanków granicznych strefy taryfowej. W Rzeszowie obowiązują ceny dla strefy taryfowej A, a po przekroczeniu przystanku granicznego – obowiązują ceny w strefie taryfowej B. Dla zrealizowania podróży w granicach obydwu stref, **pasażer musi posiadać bilet na strefy A+B.**

W rzeszowskiej komunikacji miejskiej obowiązują dwa rodzaje ulg: ustawowe oraz samorządowe. Wysokość ulgi samorządowej była różna w różnych strefach i wynosiła dla biletu jednoprzejazdowego odpowiednio:

- 40% – w strefie A (miasto Rzeszów);
- 33% – w strefie B (gminy ościenne);
- 30% – w strefie A+B.

Na linię L, bez względu na pokonywaną strefę taryfową, obowiązywały bilety jak dla strefy A+B.

Zasady kasowania biletów określono w uchwale Rady Miasta Rzeszowa nr XLVI/886/2013, z dnia 29 stycznia 2013 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego, poz. 536).

W aktualnej taryfie nie występują już bilety na okaziciela, a bilet miesięczny trasowany występuje w postaci znaczka do legitymacji. Bilet sieciowy wydawany jest w formie plastikowej karty bez procesora. Oferta biletów okresowych nie jest zbyt duża, a ich cena – pomimo znacznego obniżenia w ostatnim okresie – nadal dość wysoka. Cena biletu miesięcznego trasowanego stanowiła równowartość cen 25 biletów jednoprzejazdowych oraz cen 26,4 biletów z karnetu czteroprzejazdowego, a biletu sieciowego – cenie 35 biletów jednoprzejazdowych lub 37 biletów z karnetu czteroprzejazdowego.

Wprowadzony przywołaną uchwałą (nr XLVI/887/2013 z dnia 29 stycznia 2013 r.), zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych (dzieci do lat 4, osoby w wieku powyżej 70 lat, radni, umundurowani funkcjonariusze Straży Miejskiej, bezrobotni korzystający z kontraktu socjalnego, osoby niezdolne do pracy i ich opiekuni, inwalidzi, zasłużeni honorowi dawcy krwi lub przeszczepów, kombatancki, dzieci z rodzin w trudnej sytuacji dojeżdżający do szkół na podstawie wykazu MOPS, pracownicy operatora wewnętrznego), jest zbliżony do obowiązujących w innych miastach.

Zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych ustawowych i na podstawie biletów z ulgą ustawową, wynika z przepisów prawa.

Uprawnienia do ulg samorządowych określa uchwała Rady Miasta. Dotyczą one: dzieci od 4 do 7 lat, uczniów szkół publicznych i dziennych, inwalidów słuchu, emerytów, niepełnosprawnych i ich opiekunów, pobierających rentę rodzinną i studentów studiów doktoranckich.

Prezydent miasta posiada także prawo do udzielania prawa do bezpłatnego przejazdu, do wysokości 0,3% wpływów z biletów za poprzedni rok, dla osób w ramach inicjatyw kulturalnych, charytatywnych, sportowych lub innych społecznych.

Opłaty za bagaż wnosi się jak za przejazd, po przekroczeniu określonego gabarytu (nie dotyczy wózków dziecięcych).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych są podstawowym narzędziem realizacji polityki społecznej za pośrednictwem transportu miejskiego. Szeroki zakres uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych z jednej strony wpływa korzystnie na zakres realizacji polityki społecznej i transportowej (możliwość kreowania popytu w segmentach pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych), z drugiej jednak strony, niekorzystnie kształtuje relacje ekonomiczno-finansowe, uzależniając funkcjonowanie komunikacji miejskiej w coraz większym stopniu od dopłat budżetowych.

Sprzedaż biletów prowadzona jest:

- w kasie biletowej w centrum miasta, przy ul. Lisa-Kuli – detaliczna i hurtowa w zakresie całego asortymentu biletów, jednocześnie wyrabiane są tu legitymacje do biletów okresowych oraz uprawniające do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów i udzielane są informacje na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej;
- w punktach obsługi pasażera (5 punktów własnych) – przy pl. Wolności, al. Powstańców Warszawy, al. Wyzwolenia, ul. Dąbrowskiego i ul. Miłocińskiej – tylko detaliczna, w niemal całym zakresie biletów, z wyłączeniem biletów semestralnych i wakacyjnych, lecz bez wyrabiania legitymacji;
- u kierowców w pojazdach, za odliczoną kwotę – w zakresie biletów 60-minutowych;
- za pomocą telefonów komórkowych – bilety jednorazowe, 60-minutowe, 24-godzinne i na linię L (cztery systemy);
- w zewnętrznych punktach sprzedaży (kioski, sklepy, punkty handlowe) – w zakresie sprzedaży detalicznej biletów jednorazowych, 60-minutowych i 24-godzinnych.

Legitymacje wydawane na wniosek pasażera w kasach biletowych mają charakter pomocniczy – zastępują dokumenty poświadczające prawo do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych. W Rzeszowie brak jest obecnie stacjonarnych i mobilnych automatów do sprzedaży biletów, planowane jest jednak zainstalowanie 29 automatów stacjonarnych w wybranych punktach oraz 80 automatów mobilnych w pojazdach.

Automaty stacjonarne rozmieszczone będą w:

- wybranych punktach węzłowych;
- przy dworcu PKP;
- przy przystankach o znacznym ruchu pasażerów wsiadających;
- na wybranych pętlach;
- przy centrach handlowych,

aby dostęp pasażerów do tego kanału dystrybucji biletów był możliwie równomierny.

Funkcjonujący obecnie w Rzeszowie system sprzedaży biletów, jest dość ubogi na tle innych miast o podobnej wielkości. Dopiero rozszerzenie systemu o sprzedaż automatyczną w wybranych punktach miasta, zapewniającą możliwość zakupu biletów przez całą dobę, wprowadzenie sprzedaży przez Internet biletów okresowych oraz sprzedaż biletów przez urządzenia mobilne (automaty biletowe) w wybranych pojazdach, zapewnią dostateczną liczbę kanałów dystrybucji biletów.

2.8. Czynniki gospodarcze

W 2012 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (71,0% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 97,6%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 12.

Tab. 12. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Rzeszowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2012 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Miasto Rzeszów	22 406	528	21 878	2 659	15 575
Gmina Krasne	943	22	921	40	803
Gmina Świlcza	1 011	44	967	57	828
Gmina i miasto Tyczyn	825	22	803	39	683
Razem gminy ościenne	2 779	88	2 691	136	2 314
Ogółem	25 185	616	24 569	2 795	17 889

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 13 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 13. Struktura podmiotów gospodarczych w Rzeszowie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2012 r.

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym rodzaj działalności		
		rolnictwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Miasto Rzeszów	22 406	58	3 455	18 893
Gmina Krasne	943	8	344	591
Gmina Świlcza	1 011	22	241	748
Gmina i miasto Tyczyn	825	5	227	593
Razem gminy ościenne	2 779	35	812	1 932
Ogółem	25 185	93	4 267	20 825

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne. W tabeli 14 przedstawiono podmioty gospodarcze wg wielkości zatrudnienia.

Tab. 14. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w Rzeszowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2012 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	powyżej 250	50-249	10-49	do 9
Miasto Rzeszów	22 406	54	216	746	21 390
Gmina Krasne	943	1	2	32	908
Gmina Świlcza	1 011	0	6	41	964
Gmina i miasto Tyczyn	825	0	7	34	784
Razem gminy ościenne	2 779	1	15	107	2 656
Ogółem	25 185	55	231	853	24 046

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r., około 95% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 250 osób, stanowiły zaledwie 0,2% całkowitej liczby

firm. Na obszarze Rzeszowa funkcjonowało 10 podmiotów gospodarczych zatrudniających powyżej tysiąca osób. Na obszarze gmin ościennych takie podmioty nie występowały.

Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły). Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w Rzeszowie, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.11.

2.9. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne.

Wśród obszarów objętych ochroną można wyróżnić:

1. Rezerwat Lisia Góra o powierzchni 8,1 ha, znajdujący się na obszarze Rzeszowa, przy ul. Leśnej, w pobliżu zakładów WSK „PZL – Rzeszów” S.A. i przy zalewie rzeszowskim. Rezerwat obejmuje starodrzew dębowy z licznymi, sędziwymi, o okazałych rozmiarach, dębami szypułkowymi.
2. Rezerwat Zabłocie, obejmujący północny fragment gminy Świlcza oraz część terenu gmin Głogów Małopolski, Kolbuszowa i Sędziszów Małopolski. Przedmiotem ochrony w rezerwacie są stanowiska lęgowe rzadkich gatunków ornitofauny oraz naturalne zbiorowiska roślinne dawnej Puszczy Sandomierskiej, z licznie występującymi gatunkami roślin chronionych i rzadkich.

Na obszarze miasta Rzeszowa i gmin ościennych objętych planem, znajdują się obszary sieci Natura 2000: obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) – wyznaczone do ochrony populacji dziko występujących ptaków i specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO), chroniące siedliska przyrodnicze i gatunki roślin i zwierząt. Obszary te wymieniono w tabeli 15.

Tab. 15. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze miasta Rzeszowa i gmin ościennych objętych planem – stan na 10 stycznia 2014 r.

Lp.	Kod	Nazwa	Powierzchnia [ha]
1	PLH 180030	Wisłok Środkowy z Dopływami	1 065
2	PLH 180043	Mrowle Łąki	294
3	PLB 180005	Puszcza Sandomierska	129 115

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 10.01.2014 r.

Na terenie Rzeszowa znajduje się ponadto 12 parków, o łącznej powierzchni 76,2 ha. Parki miejskie w ostatnich latach poddane były procesom rewitalizacji, a obecnie w budowie znajduje się nowy Park Papieski.

Ochrona powietrza

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Rzeszowie przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Oceny w województwie podkarpackim dokonuje się w określonych strefach, za pomocą 12 stacji pomiarowych badania jakości powietrza i poprzez pomiary manualne.

Podstawę oceny jakości powietrza w Polsce stanowią określone w prawie krajowym (rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach unijnych (2008/50/WE – CAFE oraz 2004/107/WE) normatywne stężenia dla poszczególnych substancji w powietrzu – w postaci „poziomów dopuszczalnych/docelowych /celu długoterminowego” – ze względu na ochronę zdrowia ludzkiego i ochronę roślin. W województwie podkarpackim klasyfikację wykonano w dwóch strefach: mieście Rzeszowie, mieście Rzeszowie i w strefie podkarpackiej¹⁴.

Klasa wynikowa strefy dla każdego zanieczyszczenia odpowiada najmniej korzystnej spośród klasyfikacji uzyskanych wg parametrów dla tego zanieczyszczenia. Na podstawie klas wynikowych, każdej strefie przypisuje się jedną klasę łączną, ze względu na kryteria dotyczące ochrony zdrowia i ochrony roślin. Łączna klasa strefy odpowiada najmniej korzystnej klasie uzyskanej z klasyfikacji wg zanieczyszczeń.

Oznaczenie klas przyjęto wg instrukcji GIOŚ:

- A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych i poziomów celów długoterminowych;
- B – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne, poziomy docelowe i poziomy celów długoterminowych;
- D1 – jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego (nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza);

¹⁴ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz.U. 2012 poz. 914).

- D2 – jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego (należy dążyć do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do 2020 r.).

Z danych zamieszczonych w opracowaniu pn. „Raport o stanie środowiska w województwie podkarpackim w 2012 r.”, opracowanym przez WIOŚ w Rzeszowie, wynika, że w Rzeszowie w ciągu ostatnich 10 lat następował systematyczny spadek emisji zanieczyszczeń do atmosfery. W Rzeszowie i w strefie podkarpackiej występowały przekroczenia norm zanieczyszczenia środowiska w zakresie stężeń pyłu zawieszonego i benzo-a-pirenu.

Wyniki badań powietrza, przeprowadzonych w 2012 r., pozwalają zaliczyć obszar Rzeszowa i strefy podkarpackiej – w przekroju poszczególnych szkodliwych czynników – do następujących klas:

- SO₂ (dwutlenek siarki) – klasa A;
- NO₂ (dwutlenek azotu) – klasa A;
- CO (tlenek węgla) – klasa A;
- PM₁₀ (pył zawieszony – wszystkie cząstki o wielkości 10 mikrometrów lub mniejsze) – w 2012 r. pomimo niestwierdzenia przekroczenia poziomu dopuszczalnego (40 µg/m³), obszar miasta Rzeszowa zakwalifikowano do klasy C – z uwagi na występujące od kilku lat duże zanieczyszczenie powietrza;
- PM_{2,5} – wystąpiło przekroczenie wartości dopuszczalnej i dlatego obszar miasta Rzeszowa został zakwalifikowany do klasy C;
- Pb (ołów) – klasa A;
- C₆H₆ (benzen) – klasa A;
- O₃ (ozon – wg poziomu docelowego) – klasa A, a dla poziomu celu długoterminowego – klasa D2;
- As (arsen) – klasa A;
- Cd (kadm) – klasa A;
- Ni (nikiel) – klasa A;
- BaP (benzo-a-piren) – w 2012 r. stwierdzono przekroczenia wartości docelowej stężenia średniorocznego dla benzo(a)pirenu zawartego w pyłe zawieszonym PM₁₀ we wszystkich stanowiskach badających ten wskaźnik w województwie – klasa C¹⁵.

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza benzo-a-pirenem jest tzw. „niska emisja”, czyli emisja komunikacyjna, emisja z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych oraz napływ ponadlokalnych zanieczyszczeń. Z tego powodu, największe przekroczenie stężeń dopuszczalnych występowało w sezonie jesienno-zimowym.

¹⁵ Raport o stanie środowiska w województwie podkarpackim w roku 2012, Rzeszów 2013, s. 24-25.

Wody powierzchniowe i podziemne

Stan wód rzeki Wisłok w rejonie Rzeszowa i powiatu rzeszowskiego, zakwalifikowany został pod względem elementów fizykochemicznych jako dobry. Potencjał ekologiczny rzeki uznano za dobry i powyżej dobrego. Powyżej miasta Rzeszowa w rzece Wisłok występuje zjawisko eutrofizacji. Stan wód podziemnych w rejonie Rzeszowa oceniony został przez WIOŚ jako dobry (klasa III).

Hałas

Dopuszczalne poziomy hałasu określają przepisy prawa, określające normy długookresowego średniego poziomu dźwięku A^{16} w decybelach, w zależności od rodzaju zabudowy (nie dotyczy to hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych). Dopuszczalne poziomy hałasu przedstawiono w tabeli 16.

Poziom narażenia mieszkańców miasta Rzeszowa na hałas ulegnie w najbliższych latach znacznemu zmniejszeniu – z uwagi na realizowane inwestycje – autostradę A4 oraz drogę ekspresową S-19. Część ruchu tranzytowego odbywającego się do tej pory przez miasto i znacznie zwiększającego poziom hałasu, skierowana zostanie na nowe trasy. Największe obecnie przekroczenie dopuszczalnych dla mieszkańców norm hałasu występuje przy głównych ulicach wewnętrznej obwodnicy centrum miasta, a także wzdłuż ulic wylotowych: al. Sikorskiego oraz ulic Warszawskiej, Krakowskiej, Lwowskiej, Podkarpackiej i Lubelskiej.

Dla potrzeb programu, w odniesieniu do wybranych fragmentów ulic, dokonano obliczenia wskaźnika M, który łączy wielkość przekroczenia wartości dopuszczalnych z liczbą mieszkańców. Dla Rzeszowa opracowano mapy akustyczne, które przedstawiają ciągi komunikacyjne, w których odnotowano przekroczenia dopuszczalnego poziomu natężenia hałasu. Mapę akustyczną wskaźnika L_{DWN} przedstawiono na rysunku 15.

Miasto Rzeszów posiada opracowany w 2013 r. program ochrony środowiska przed hałasem, z planowaną realizacją celów operacyjnych krótko-, średnio- i długoterminowych.

Cel krótkookresowy – zmniejszenie poziomu hałasu do 2017 r. – zostanie zrealizowany po wykonaniu inwestycji budowy autostrady A4 i drogi ekspresowej S-19 i skierowaniu na nie ruchu ciężarowego i tranzytowego oraz wdrożenia systemu sterowania ruchem w mieście.

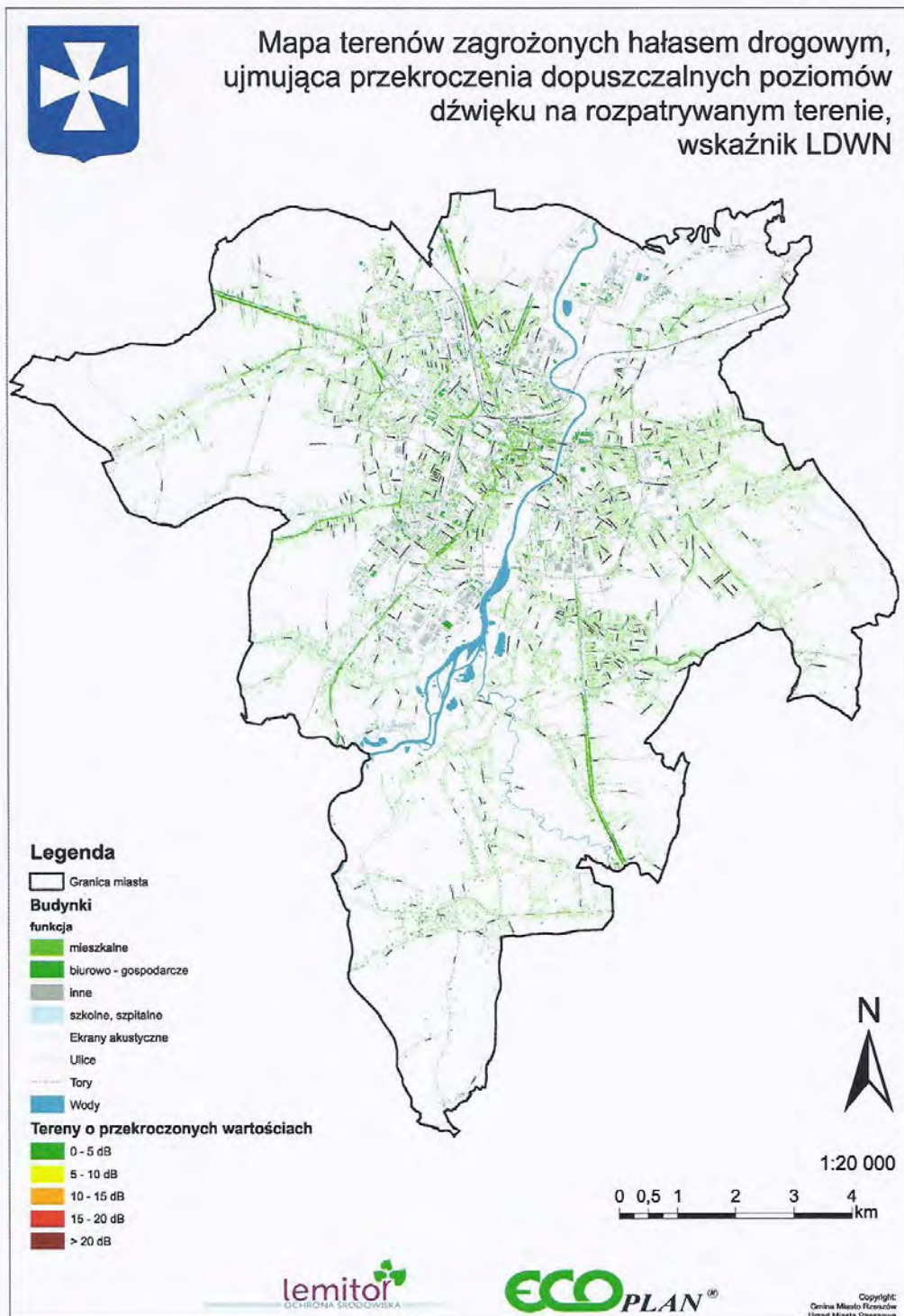
¹⁶ Wartość poziomu ciśnienia akustycznego ciągłego ustalonego dźwięku, skorygowanego według charakterystyki częstotliwościowej A, która w określonym przedziale czasu T (16 godzin dla pory dnia oraz 8 godzin dla pory nocy) jest równa średniemu kwadratowi ciśnienia akustycznego analizowanego dźwięku o poziomie zmiennym w czasie.

Tab. 16. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A [dB]

Lp.	Przeznaczenie terenu	Drogi lub linie kolejowe		Instalacje, pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
1	a) strefy ochrony „A” uzdrowisk	50	45	45	40
	b) tereny szpitali poza miastem				
2	a) tereny zabudowy mieszkaniowej jedno-rodzinnej	64	59	50	40
	b) tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży				
	c) tereny domów opieki społecznej				
	d) tereny szpitali w miastach				
3	a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielo-rodzinnej i zamieszkania zbiorowego	68	59	55	45
	b) tereny zabudowy zagrodowej				
	c) tereny rekreacyjno-wypoczynkowe				
	d) tereny mieszkaniowo-usługowe				
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

Źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dn. 9.10.2012 r. (Dz.U. 2012, poz. 1109).

W ramach działań długoterminowych program przewiduje realizację inwestycji mających na celu uspokojenie ruchu i jego upłynnienie na trasach tranzytowych, zapewnienie priorytetów dla komunikacji zbiorowej, prowadzenie odpowiedniej polityki planistycznej i egzekwowanie ograniczeń w ruchu. W ramach działań długoterminowych planuje się nie tylko przebudowę dróg, ale także działania edukacyjne promujące zachowania eliminujące zagrożenie hałasem w mieście.



Rys. 15. Mapa hałasu komunikacyjnego dla Rzeszowa

Źródło: *Program Ochrony Środowiska przez hałasem dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny w Gminie Miasto Rzeszów, Rzeszów 2013*, rys. nr 4.1.

Pola elektromagnetyczne

Pola elektromagnetyczne, które mogą zagrażać mieszkańcom, są generowane przez sieci elektroenergetyczne oraz przez urządzenia radiolokacyjne i radionawigacyjne. WIOŚ w Rzeszowie prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2012 r. w województwie podkarpackim przeprowadzono kompleksowe badania poziomu pól elektromagnetycznych w 45 punktach pomiarowych. Wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie sieci komunikacji miejskiej, aby w możliwie największym stopniu ograniczyć emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów.

W tabeli 17 zaprezentowano normy zanieczyszczeń EURO dla ciężkich pojazdów użytkowych.

Tab. 17. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych

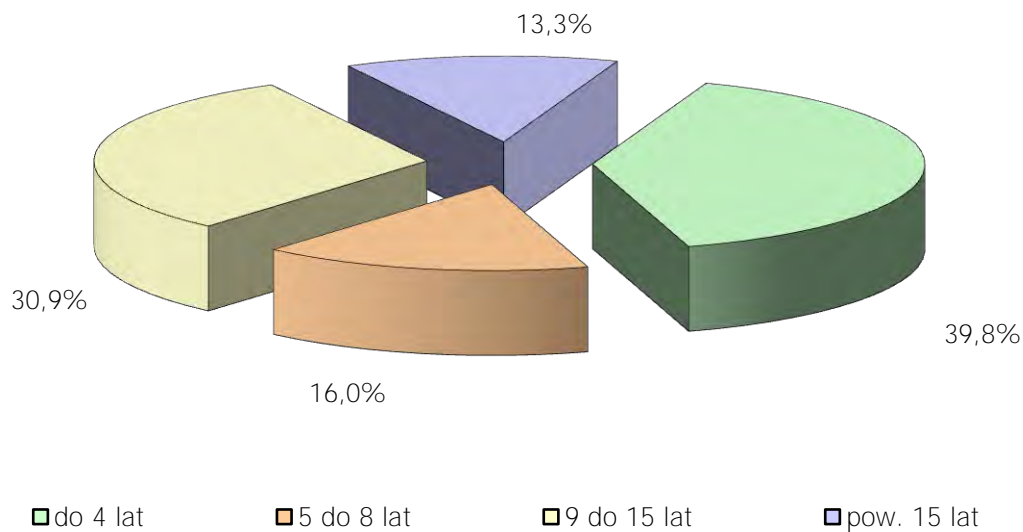
Norma	Emisja w g/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	100
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

Źródło: Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012 nr 8, s. 24.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 14 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., do realizacji przewozów w komunikacji miejskiej, MPK – Rzeszów Sp. z o.o. wykorzystywało łącznie 181 pojazdów, z których 86% dostosowanych było do przewozu osób niepełnosprawnych. Średni wiek taboru wyniósł 8,4 lat.

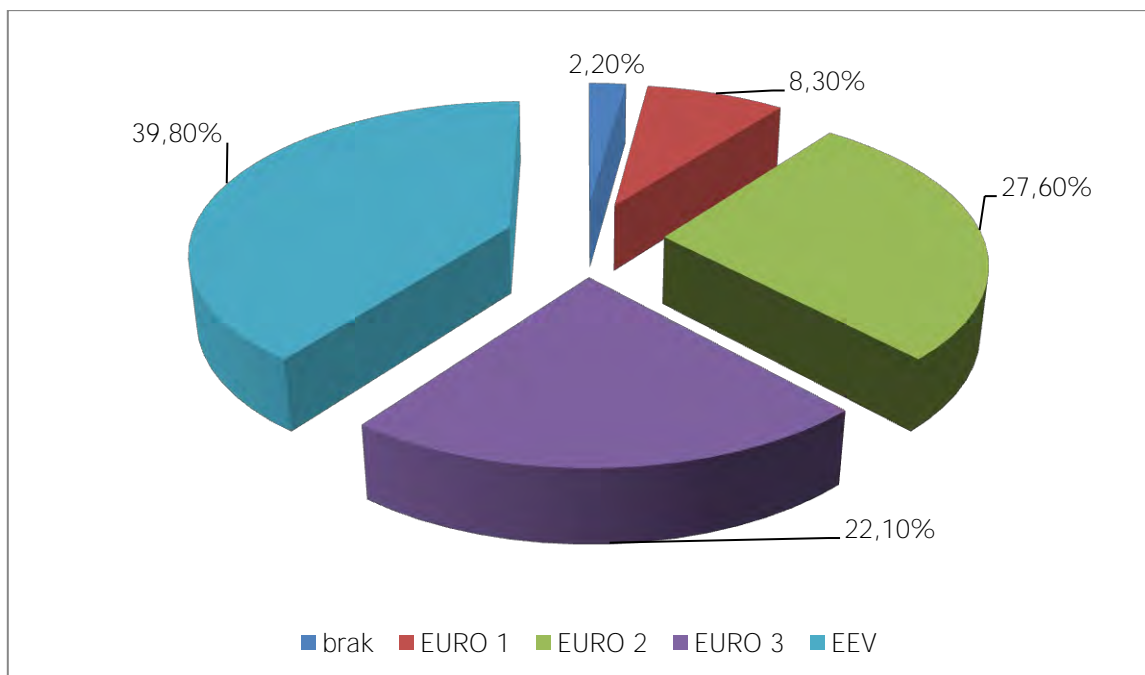
Strukturę taboru autobusowego eksploatowanego przez MPK – Rzeszów Sp. z o.o., wg kryterium wieku przedstawiono na rysunku 16, a wg kryterium spełnianej normy czystości spalin – na rysunku 17.



Rys. 16. Struktura wiekowa taboru autobusowego MPK – Rzeszów Sp. z o.o. – stan na 10 stycznia 2014 r.

Źródło: dane ZTM w Rzeszowie.

Strukturę wiekową taboru eksploatowanego na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej należy uznać za poprawną. Pod koniec 2012 r. wprowadzono do eksploatacji pierwsze z 30 szt. fabrycznie nowych pojazdów niskopodłogowych marki Mercedes Citaro. W 2013 r. MPK – Rzeszów Sp. z o.o. wzbogaciło swój tabor o następne 22 niskopodłogowe pojazdy marki Mercedes Citaro z napędem CNG oraz o 20 pojazdów marki Autosan. Zakupy te zostały dokonane w wyniku realizacji projektu ze wsparciem środków unijnych (w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic”), w wyniku czego możliwe było wycofanie z ruchu najstarszych, wysokopodłogowych pojazdów, niespełniających żadnych norm czystości spalin.



Rys. 17. Struktura taboru autobusowego MPK – Rzeszów Sp. z o.o. ze względu na normy czystości spalin – stan na 10.01.2014 r.

Źródło: Dane ZTM w Rzeszowie.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Rzeszowa i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014-2020, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.10. Dostęp do infrastruktury transportowej

Układ uliczno-drogowy

Układ ulic i dróg w Rzeszowie, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., tworzyło 289,6 km dróg, w tym:

- 26,7 km dróg krajowych;
- 5,1 km dróg wojewódzkich;
- 130,4 km dróg powiatowych;
- 127,4 km utwardzonych i nieutwardzonych dróg gminnych.

System drogowy miasta obejmował 52 skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną. W ramach projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic”, na 15 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną zostanie wprowadzone uprzywilejowanie dla pojazdów komunikacji miejskiej. Obecnie w Rzeszowie nie została wyznaczona strefa płatnego parkowania, nie ma też płatnych miejsc postojowych w pasie drogowym, są natomiast płatne miejsca parkingowe komercyjne. W ścisłym centrum znajduje się prawie 1,9 tys. miejsc parkingowych, w tym 375 miejsc na parkingach miejskich¹⁷.

Przez Rzeszów wytyczono dwie drogi krajowe, będące trasami europejskimi: nr 4 Jędrzychowice – Katowice – Kraków – Rzeszów – Korczowa (międzynarodowa trasa E40) oraz nr 9 Radom – Rzeszów – Barwinek (międzynarodowa trasa E371). Obydwie te drogi będą docelowo omijały miasto Rzeszów: droga E40 poprowadzona będzie autostradą A4, która w 2014 r. powinna być oddana do użytkowania na całym odcinku Tarnów – Jarosław, natomiast droga E371 przebiegać będzie autostradą A4 i drogą ekspresową S-19, po zrealizowaniu całego odcinka od węzła Rzeszów Zachód do Boguchwały.

Poza tymi drogami, przez miasto przebiegają także droga krajowa nr 97, będąca łącznikiem pomiędzy węzłem autostrady A4 Rzeszów Wschód i drogą krajową nr 4.

Droga nr 4 poprowadzona została od zachodu ul. Krakowską, następnie al. Witosa, al. Batalionów Chłopskich, al. Powstańców Warszawy, Mostem Karpackim, al. Armii Krajowej do ul. Lwowskiej i dalej tą ulicą w kierunku Jarosławia.

Droga nr 9 poprowadzona została z kierunku Radomia ulicami: Warszawską, al. Wyzwolenia i al. Okulickiego do drogi nr 4, dalej wspólnie z nią al. Witosa i al. Batalionów Chłopskich do ul. Podkarpackiej i już samodzielnie ul. Podkarpacką w kierunku Barwinka.

Od 1 stycznia 2014 r. droga krajowa nr 19 rozpoczyna się od ronda Kuronia i prowadzi w kierunku węzła z autostradą A4. Odcinek od ronda Kuronia do drogi krajowej nr 4, prowadzący al. Żołnierzy I Armii WP, na podstawie Zarządzenia nr 60 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 20 grudnia 2013 r., stał się nową drogą krajową nr 97.

W Rzeszowie rozpoczyna swój bieg jedna droga wojewódzka, nr 878 Rzeszów – Hyżne. Prowadzi ona od drogi krajowej nr 4 w ciągu al. Sikorskiego przez Tyczyn do Hyżnego.

Poza wymienionymi drogami krajowymi i wojewódzkimi, główny układ uliczny miasta tworzą ciągi:

- ul. Krakowska – Wiadukt Śląski – al. Piłsudskiego – Most Lwowski – ul. Lwowska;
- al. Rejtana;

¹⁷ Dane Urzędu Miasta Rzeszowa.

- ul. Lubelska/ul. Warszawska – ul. **Marszałkowska** – al. **Cieplińskiego** – ul. Lisa-Kuli – ul. **Dąbrowskiego**;
- ul. Trasa Zamkowa – Most Zamkowy – ul. Marzanny – al. Kopisto – al. **Niepodległości**;
- ul. Szopena – ul. Targowa – ul. Batorego – ul. **Siemieńskiego** – ul. Maczka – al. Wyzwolenia;
- ul. **Jagiellońska** – ul. Langiewicza – ul. Staroniwska.

Przebieg **ważniejszych dróg przez gminy ościenne** opisano w p. 2.5 planu.

W al. Sikorskiego funkcjonuje 3,3 km buspasów, a kolejne 6 km zostanie zrealizowanych w ulicach o największym ruchu autobusów komunikacji miejskiej w ramach projektu pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic”.

W Rzeszowie rozbudowywany jest **także układ dróg rowerowych i podsystemu rowerowego**, z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. W Rzeszowie jest kilkadziesiąt kilometrów tras rowerowych, biegnących wzdłuż największych arterii miejskich, a także wśród parków i pobliskich lasów. Na rysunku 18 przedstawiono przebieg ścieżek rowerowych w mieście.

Rzeszów, jako jedno z pierwszych miast w Polsce, postawił również na system roweru miejskiego. W stacjach rowerowych, po zarejestrowaniu w Internecie i za **niewielką opłatą**, można wypożyczyć rower. Do wypożyczenia jest około stu rowerów. Wypożyczalnia rowerów miejskich uruchomiona została w Rzeszowie w dniu 19 listopada 2010 r.

Przy ulicy Dojazd Staroniwa w Rzeszowie, w bezpośrednim sąsiedztwie Rzeszowskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, zlokalizowano miasteczko ruchu drogowego – miejsce praktycznej nauki zasad ruchu drogowego. Jest to 40-arowy teren, składający się z sieci asfaltowych alejek, rond i skrzyżowań. Wyposażony został w sygnalizację świetlną i znaki drogowe, które odzwierciedlają rzeczywiste sytuacje spotykane na drodze.



Rys. 18. Sieć ścieżek rowerowych w Rzeszowie.

Źródło: rowery.rzeszow.pl, dostęp: 10.01.2014 r.

2.11. Źródła ruchu

Dla celów planu, w obszarze objętym obsługą komunikacji miejskiej, wyodrębniono miasto Rzeszów oraz gminy, na obszarze których – na podstawie porozumień międzygminnych – świadczone są usługi przewozowe. Rzeszów graniczy z pięcioma gminami wiejskimi: Chmielnik, Krasne, Lubenia, Świlcza i Trzebownisko oraz trzema gminami miejsko-wiejskimi: Boguchwała, Głogów Małopolski i Tyczyn. Wszystkie te gminy należą do powiatu rzeszowskiego. Porozumienie międzygminne z Rzeszowem, powierzające miastu organizację komunikacji miejskiej, podpisały gminy: Krasne, Świlcza i Tyczyn. Gminy te zaprezentowano na rysunku 6 we wcześniejszej części planu.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., poza miastem Rzeszowem usługi komunikacji miejskiej realizowane były w ramach porozumień na obszarze trzech gmin graniczących z miastem: Krasne, Świlcza i Tyczyn.

Ponadto, trasy niektórych linii autobusowych kończyły się na obszarze gminy Boguchwała (linie: 3, 28, 34 i 35), a trasa linii 20 obejmowała teren gminy Głogów Małopolski, prowadząc do miejscowości gminy Świlcza. Trasa linii specjalnej L prowadziła przez teren gminy Trzebowniska, kończąc się przy lotnisku Rzeszów-Jasionka.

Przemieszczenia pasażerów komunikacji miejskiej oraz wewnętrzny ruch samochodów osobowych koncentrują się w kierunku do śródmieścia i do dzielnic przemysłowych. Natężenie ruchu do śródmieścia charakteryzuje się względną stabilnością, natomiast ruch do i z dzielnic przemysłowych jest silnie zróżnicowany w zależności od pory dnia. Poza aktualnymi trasami tranzytowymi przebiegającymi przez miasto, ruch zmienia się wraz ze zmianami strukturalnymi w ich obszarach, zdeterminowanymi zmianami rodzaju i natężenia prowadzonej tam działalności gospodarczej.

Miasto Rzeszów ma cztery wyraźnie wyodrębnione obszary przemysłowe: dwa obszary położone południkowo wzdłuż torów kolejowych – w północnej i południowej części miasta, w tym rejon obiektów WSK, obszar północny – wzdłuż prawego brzegu rzeki Wisłok oraz rejon elektrociepłowni.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródła poza miastem, dotyczy zarówno tranzytu towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Przejazdy pojazdami ciężarowymi w znacznym zakresie dotyczą tranzytu międzynarodowego drogami nr 4, 9 i 19. Największe natężenie ruchu dotyczy relacji Kraków – Medyka.

Ruch zewnętrzny do i z Rzeszowa koncentruje się na ciągach głównych dróg wylotowych. Mniejsze znaczenie dla obsługi tego ruchu ma transport kolejowy.

Placówki oświatowe, uczelnie wyższe i zakłady pracy, są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin graniczących z Rzeszowem. Ważną rolę w ruchu wewnętrznym gmin graniczących z miastem, odgrywają dojazdy dzieci do szkół.

W tabeli 18 wymieniono lokalizacje największych szkół i placówek oświatowych w Rzeszowie i gminach, które podpisały z Rzeszowem porozumienia (uwzględniono szkoły i placówki oświatowe liczące powyżej 300 uczniów lub studentów).

Tab. 18. Lokalizacja w Rzeszowie i w okolicznych gminach placówek oświatowych liczących powyżej 300 uczniów – stan na 30 września 2012 r.

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów /studentów
	miejsowość	ulica i nr budynku	
Szkoła Podstawowa nr 27 im. I. J. Paderewskiego w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Krzyżanowskiego 24	632
Szkoła Podstawowa nr 3 im. H. Sienkiewicza w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Hoffmanowej 11	603
Szkoła Podstawowa nr 28 w Rzeszowie im. ppłk. Ł. Cieplińskiego	Rzeszów	ul. Solarza 12	567
Szkoła Podstawowa nr 10 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Dominikańska 4	556
Szkoła Podstawowa nr 25 w Rzeszowie im. Prymasa Tysiąclecia	Rzeszów	ul. Starzyńskiego 17	555
Szkoła Podstawowa nr 5 w Rzeszowie im. Bohaterów 27 Pułku Piechoty	Rzeszów	ul. Słocińska 4	542
Szkoła Podstawowa nr 11 w Rzeszowie im. gen. S. Maczka	Rzeszów	ul. Podwisłocze 14	495
Szkoła Podstawowa nr 8 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Rudnickiego 2	483
Szkoła Podstawowa nr 23 w Rzeszowie im. Jana Pawła II	Rzeszów	ul. Biskupa Pelczara 3	472
Szkoła Podstawowa nr 2 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Kamińskiego 12	467
Szkoła Podstawowa nr 12 w Rzeszowie im. J. Przybosa	Rzeszów	ul. Lwowska 17	434
Szkoła Podstawowa nr 17 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Bulwarowa 3	433
Szkoła Podstawowa nr 24 w Rzeszowie im. R. Auriga	Rzeszów	ul. Czajkowskiego 11	384
Szkoła Podstawowa 16 w Rzeszowie im. W. Broniewskiego	Rzeszów	ul. Bohaterów 1	381
Szkoła Podstawowa w Tyczynie	Tyczyn	ul. Pułanek 4	378
Szkoła Podstawowa im. M. Kopernika w Krasnem	Krasne	Krasne 742	328
Publiczna Szkoła Podstawowa w Rzeszowie im. P. Montal Siostr Pijarek	Rzeszów	ul. Sanocka 70	310

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów /studentów
	miejsowość	ulica i nr budynku	
Gimnazjum nr 9 w Rzeszowie z Oddziałami Dwujęzycznymi im. św. Królowej Jadwigi	Rzeszów	ul. Orzeszkowej 8a	598
Gimnazjum nr 7 w Rzeszowie im. Króla Jana III Sobieskiego	Rzeszów	al. Rejtana 30	593
Gimnazjum nr 1 w Rzeszowie im. K. Pułaskiego	Rzeszów	ul. Pułaskiego 11	481
Gimnazjum nr 8 w Rzeszowie im. Armii Krajowej	Rzeszów	ul. Miodowa 6	438
Gimnazjum nr 6 w Rzeszowie im. K. Wielkiego	Rzeszów	ul. Pola 1	417
Publiczne Gimnazjum Sióstr Prezentek im. Jana Pawła II	Rzeszów	ul. Księdza Jałowego 1	371
Gimnazjum nr 11 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Starzyńskiego 17	370
Publiczne Gimnazjum w Tyczynie im. Jana Pawła II	Tyczyn	ul. Grunwaldzka 31	350
Gimnazjum nr 10 w Rzeszowie im. T. Kościuszki	Rzeszów	ul. Partyzantów 10A	337
Gimnazjum nr 2 w Rzeszowie im. J. Korczaka	Rzeszów	ul. Chopina 13	317
IV Liceum Ogólnokształcące im. M. Kopernika w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Dąbrowskiego 82	1 103
II Liceum Ogólnokształcące im. płk. L. Lisa-Kuli w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Księdza Jałowego 22	1 100
VI Liceum Ogólnokształcące w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Towarnickiego 4	1 061
III Liceum Ogólnokształcące w Rzeszowie im. C. K. Norwida	Rzeszów	ul. Szopena 11	883
I Liceum Ogólnokształcące w Rzeszowie im. ks. S. Konarskiego	Rzeszów	ul. 3 Maja 15	641
V Liceum Ogólnokształcące w Rzeszowie im. K. K. Baczyńskiego ze Szkołą Mistrzostwa Sportowego	Rzeszów	ul. Hetmańska 38	522

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów /studentów
	miejsowość	ulica i nr budynku	
Publiczne Liceum Ogólnokształcące Sióstr Prezentek, im. Jana Pawła II	Rzeszów	ul. Księdza Jałowego 1	371
Technikum nr 4 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Spytka Ligęzy 12	1 222
Technikum nr 6 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Hetmańska 120	991
Technikum nr 7 w Rzeszowie im. gen. W. Andersa	Rzeszów	ul. Hetmańska 45A	601
Technikum nr 11 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Warszawska 26a	586
Technikum nr 9 w Rzeszowie im. E. Kwiatkowskiego	Rzeszów	ul. Matuszczaka 7	477
Technikum nr 5 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Hoffmanowej 13	386
Technikum nr 10 w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Warszawska 20	371
Technikum ZDZ w Rzeszowie im. T. Kościuszki	Rzeszów	al. Piłsudskiego 2	330
Technikum w Trzcianie im. Bohaterów Westerplatte	Trzciana	Trzciana 193	323
Medyczna Szkoła Policealna w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Warzywna 1	567
Zasadnicza Szkoła Zawodowa ZDZ im. T. Kościuszki w Rzeszowie	Rzeszów	ul. Piłsudskiego 2	310
Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza	Rzeszów	al. Powstańców Warszawy 12	17 425*
Uniwersytet Rzeszowski	Rzeszów	al. Rejtana 16	19 589*
Wyższa Szkoła Prawa i Administracji Rzeszów – Przemysł	Rzeszów	ul. Cegielniana 14	ok. 8 000
Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania	Rzeszów	ul. Sucharskiego 2	7 912*
Wyższa Szkoła Inżynieryjno-Ekonomiczna	Rzeszów	ul. Miłocińska 40	ok. 800

* stan na 30.12.2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatycznego Edukacji oraz stron internetowych uczelni, dostęp: 10.10.2014 r.

W tabeli 19 **wyszczególniono największe podmioty gospodarcze w Rzeszowie wraz z ich lokalizacją oraz liczbą zatrudnionych w nich osób. Dominującą pozycję zajmuje Asseco Poland S.A., z łączną liczbą jej pracowników przekraczającą 15 tys.** Nie są to jednak osoby za-

trudnione w Rzeszowie. Grupa Asseco ma charakter międzynarodowy, obejmując kilkadziesiąt podmiotów w całej Europie.

Tab. 19. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w Rzeszowie

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres	Liczba pracowników
Grupa Kapitałowa Asseco Poland S.A.	ul. Olchowa 14	ok. 15 900
Grupa Kapitałowa Frac Handel Sp. z o.o.	ul. Lwowska 6	ok. 1 700
PGE Obrót S.A.	ul. 8 Marca 6	ok. 1 500
Grupa Kapitałowa Zelmer S.A.	ul. Hoffmanowej 19	ok. 1 400
Grupa kapitałowa Bać-Pol S.A.	ul. Twardowskiego 9	ok. 1 300
WSK „PZL-Rzeszów” S.A.	ul. Hetmańska 120	b.d.
Zakład Metalurgiczny WSK „PZL-Rzeszów” Sp. z o.o.	ul. Hetmańska 120	ok. 800
Rzeszowska Centrala Materiałów Budowlanych S.A.	ul. Przemysłowa 3	ok. 700
PPKiUG KRUSZGEO S.A.	ul. Reja 16	ok. 700
Barter S.A.	ul. Lewakowskiego 8	ok. 600
Elektromontaż Rzeszów S.A.	ul. Słowackiego 20	ok. 600
MPK – Rzeszów Sp. z o.o.	ul. Lubelska 54	ok. 550
ICN Polfa S.A.	ul. Przemysłowa 2	ok. 500
Handlopex S.A.	ul. Połonińska 29	ok. 400
BESTA Przedsiębiorstwo Budowlane Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 23	ok. 400
Makarony Polskie S.A.	ul. Podkarpacka 15	b.d.
MPWIK Sp. z o.o.	ul. Naruszewicza 18	ok. 400
Karpacka Spółka Gazownicza Sp. z o.o. Zakład Gazowniczy w Rzeszowie	ul. Wspólna 5	ok. 350
RZD Res-Drob Sp. z o.o.	ul. Konopnickiej 18	ok. 260
FH „BOZ” S.A.	ul. Geodetów 3	ok. 230
PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Elektrociepłownia Rzeszów	ul. Ciepłownicza 8	ok. 230
MPDiM Sp. z o.o.	al. Rejtana 6	ok. 200
Inżynieria Rzeszów S.A.	ul. Podkarpacka 59a	ok. 200
Zakład Wykonawstwa Sieci Elektrycznych Rzeszów Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 1	ok. 200

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Lista 2000 Rzeczpospolita, Lista 500 Polityka, Lista 100 Wyższa Szkoła Zarządzania Rzeszów.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej.

Sklepy wielkopowierzchniowe oraz **główne obiekty sportowe w Rzeszowie i w gminie Krasne, oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio w tabelach 20 i 21.** Poza wymienionymi w tabeli, przy ul. Lubelskiej rozpoczęto budowę największego kompleksu handlowo-rozrywkowego w Rzeszowie, pn. Bella Dolina, o docelowej powierzchni handlowo-usługowej 100 tys. m².

Tab. 20. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w Rzeszowie i okolicznych gminach – stan na 10 stycznia 2014 r.

Nazwa podmiotu	Adres	Powierzchnia handlowa [tys. m ²]	Parking [l. miejsc]
Centrum Kulturalno-Handlowe Millenium Hall	al. Kopisto 1	56,6	1 000
Galeria Rzeszów	al. Piłsudskiego 44	40,0	1 200
Galeria Nowy Świat	ul. Krakowska 20	24,0	b.d.
Park Handlowy Nova: Castorama	al. Rejtana 67	24,0	4 000
Plaza Rzeszów	al. Rejtana 65	14,0	b.d.
Centrum Handlowe Rotunda	ul. Okulickiego 10	użytkowa: 18,0	b.d.
Centrum Handlowe Europa II	al. Piłsudskiego 34	13,5	800
E.LECLERC: Galeria Lazur	ul. Rejtana 69	10,0	900
Centrum Handlowe Capital Park	ul. Rejtana 23	11,0	100
Centrum Handlowe Ameryka	al. Piłsudskiego 40/13	b.d.	b.d.
Centrum Handlowe Rejtan, WCH Full-Market	ul. Rejtana 53	b.d.	b.d.
Centrum Handlowe Respan	al. Rejtana 53a	b.d.	b.d.
Center Park	al. Piłsudskiego 25	b.d.	130
Dom Handlowy Pionier	ul. Grottgera 10	b.d.	b.d.
Galeria Graffica	ul. Jagiellońska	b.d.	400
Galeria Paniaga	ul. 3 Maja 13	b.d.	b.d.
Galeria Resovia	al. Okulickiego 20	b.d.	b.d.

Nazwa podmiotu	Adres	Powierzchnia handlowa [tys. m ²]	Parking [l. miejsc]
MAKRO Rzeszów	al. Armii Krajowej 92	b.d.	b.d.
Media Markt	al. Rejtana 36	b.d.	b.d.
Merkury Market	al. Rejtana 2-4	b.d.	b.d.
Pasaż Rzeszów	ul. Słowackiego 16	b.d.	200
Praktiker	ul. Podkarpacka 4	b.d.	b.d.
PMB Majster Rzeszów	ul. Przemysłowa 3	b.d.	b.d.
Real	al. Witosa 21	b.d.	b.d.
Tesco	al. Powstańców Warszawy 13 ul. Broniewskiego 1	b.d.	b.d.
Centrum Handlowe Auchan: Leroy Merlin	Krasne 20	b.d.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Rzeszowa i stron internetowych firm.

Tab. 21. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w Rzeszowie
– stan na 10 stycznia 2014 r.

Nazwa obiektu	Adres
Regionalne Centrum Sportowo-Widowiskowe „Podpromie” im. J. Strzelczyka	ul. Podpromie 10
Stadion Miejski „STAL”	ul. Hetmańska 69
Stadion Resovia	ul. Wyspiańskiego 22
Stadion Podhalańczyk TS Walter	ul. Langiewicza 27
Rzeszowski Ośrodek Sportu i Rekreacji (hala sportowa, pływalnia, baseny, lodowisko, korty)	ul. Księdza Jałowego 23a
Hala Sportowa Uniwersytetu Rzeszowskiego	ul. Kasprowicza 1
Hala Sportowa Uniwersytetu Rzeszowskiego	ul. Hoffmanowej 25
Hala Sportowa Politechniki Rzeszowskiej	ul. Poznańska 2a
Hala Sportowa Policyjnego Towarzystwa Sportowego Walter	ul. Langiewicza 27
Kryta Pływalnia WSK-PZL	ul. Matuszczaka 7
Kryta Pływalnia „Delfin”	al. Rejtana 30
Kryta Pływalnia „Muszelka”	ul. Starzyńskiego 17 6

Nazwa obiektu	Adres
Kryta Pływalnia „Karpik”	ul. Solarza 12
Kąpielisko Zalew „Żwirownia”	ul. Kwiatkowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Rzeszowa.

Największym obiektem sportowym otwartym jest stadion miejski na 11 tys. miejsc, a zamkniętym – hala Podpromie, na ponad 4,3 tys. miejsc. Placówki oświatowe, uczelnie wyższe i zakłady pracy, są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin graniczących z Rzeszowem. Ważną rolę w ruchu wewnętrznym gmin graniczących z miastem, odgrywają dojazdy dzieci do szkół.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
 - Urząd Miasta Rzeszowa, ul. Rynek 1;
 - Powiatowy Urząd Pracy, ul. Partyzantów 1a;
 - Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie, ul. Lisa-Kuli 20;
 - Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Rzeszowie, ul. Jagiellońska 26;
 - Starostwo Powiatowe w Rzeszowie, ul. Grunwaldzka 15;
 - Pierwszy Urząd Skarbowy w Rzeszowie, ul. Podwisłocze 42;
 - Drugi Urząd Skarbowy w Rzeszowie, ul. Siemieńskiego 18;
 - Urząd Statystyczny w Rzeszowie, ul. Sobieskiego 10;
 - Izba Skarbowa w Rzeszowie, ul. Geodetów 1;
 - Podkarpacki Urząd Wojewódzki, ul. Grunwaldzka 15;
 - Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego, ul. Grunwaldzka 15;
 - Urząd Celny w Przemyśle, Oddział Celny w Rzeszowie, ul. Przemysłowa 14;
 - Podkarpacki Oddział Wojewódzki Narodowego Funduszu Zdrowia, ul. Zamkowa 8;
 - Zakład Ubezpieczeń Społecznych, al. Piłsudskiego 12;
 - Urząd Gminy Krasne, Krasne 121;
 - Urząd Miejski w Tyczynie, ul. Rynek 18;
 - Urząd Gminy Świlcza, Świlcza 168;
- teatry, kina muzea i inne instytucje kultury i placówki oświatowe:
 - Filharmonia Podkarpacka im. A. Maławskiego, ul. Chopina 30;
 - Teatr im. Wandy Siemaszkowej, ul. Sokola 7;
 - Teatr „Maska”, ul. Mickiewicza 13;
 - Teatr „Przedmieście”, ul. Reformacka 4;

- Teatr „Nowy” w Rzeszowie, al. Rejtana 23;
- Wojewódzki Dom Kultury w Rzeszowie, ul. Okrzei 7;
- Młodzieżowy Dom Kultury w Rzeszowie, al. Piłsudskiego 25;
- Rzeszowski Dom Kultury, ul. Staromiejska 43a;
- Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, ul. Sokola 13;
- Centrum Sztuki Wokalnej, ul. Jagiellońska 6;
- Dom Sztuki, ul. Sobieskiego 18;
- Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, ul. 3 Maja 19;
- Muzeum Historii Miasta Rzeszowa, ul. Rynek 12;
- Muzeum Diecezjalne w Rzeszowie, ul. Zamkowa 4;
- Muzeum Dobranocek ze zbiorów Wojciecha Jamy w Rzeszowie, ul. Mickiewicza 13;
- Muzeum Łowiectwa w Rzeszowie, ul. Księdza Jałowego 25;
- Muzeum Mleczarstwa w Rzeszowie, ul. Warszawska 20;
- Muzeum Uniwersytetu Rzeszowskiego, al. Rejtana 16c;
- Muzeum Skarbów Matki Ziemi w Rzeszowie, ul. 3 Maja 9;
- Kino Helios w Galerii Rzeszów, al. Piłsudskiego 44;
- Kino Helios, al. Powstańców Warszawy 14;
- Kino Zorza, ul. 3 Maja 28;
- szpitale:
 - SP ZOZ Nr 1 Szpital Miejski im. Jana Pawła II, ul. Rycerska 4;
 - Szpital Wojewódzki Nr 2 w Rzeszowie, ul. Lwowska 60;
 - Wojewódzki Szpital Specjalistyczny, ul. Szopena 2;
 - Specjalistyczny Zespół Gruźlicy i Chorób Płuc, ul. Rycerska 2;
 - Zespół Opieki Zdrowotnej MSWiA, ul. Krakowska 16.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Do czasu opracowania niniejszego planu transportowego jedynym ogłoszonym planem wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”. Zgodnie z tym planem, wg stanu na dzień 31 lipca 2012 r., liczba kolejowych połączeń międzywojewódzkich na 1 000 mieszkańców, wynosiła 0,06.

W przytoczonym planie transportowym wyższego rzędu zwraca się uwagę na niski stopień dostosowania taboru i infrastruktury transportu kolejowego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tylko 12% pociągów międzywojewódzkich jest przystosowanych do przewozu tych osób.

Plan przewiduje, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%), natomiast liczba pasażerów – do 30,686 mln (z 26,395 mln pasażerów w 2012 r. – wzrost o 16%). Miasto Rzeszów zostało w tym planie określone jako kluczowy punkt handlowy.

W planie transportowym wyższego szczebla ujęto połączenie kolejowe Zamość – Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Rzeszów – Kraków Główny (1 para pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 14-76%) oraz Przemyśl Główny – Rzeszów – Kraków Główny (7,692 par pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 14-76%).

Plan transportowy określa następujące możliwe warianty rozwoju przewozów kolejowych, związanych funkcjonalnie z Rzeszowem:

- wariant minimalny – utrzymanie oferty na obecnym poziomie;
- wariant maksymalny – rozszerzenie obecnej oferty o nową relację: Rzeszów/Stróże – Jasło – Zagórz;
- wariant najbardziej prawdopodobny – w odniesieniu do Rzeszowa rozszerzenie obecnej oferty o nową relację: Rzeszów/Stróże – Jasło – Zagórz.

W planie transportowym wyższego szczebla przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich, w tym z Kijowem;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich poprzez system skomunikowań m.in. na trasie Rzeszów – Kijów oraz Rzeszów – Preszow/Koszyce.

Prognozowane potoki ruchu pasażerskiego do i z Rzeszowa w przewozach międzywojewódzkich, w wariantcie uznanym za najbardziej prawdopodobny, w 2025 r. wyniosą:

- od 2 500 do 5 000 pasażerów na dobę na trasie Kraków – Rzeszów;
- od 1 000 do 2 500 pasażerów na dobę na trasie Rzeszów – Przemyśl;
- do 1 000 pasażerów na dobę na trasach Rzeszów – Sandomierz i Rzeszów – Jasło.

W przewozach międzynarodowych prognozowane potoki pasażerów na trasie Kraków – Przemyśl nie przekroczą 500 pasażerów. Przewidywana liczba połączeń na 1 000 mieszkańców wyniesie 0,29 dla odcinka Dębica – Rzeszów i 0,17 dla odcinka Rzeszów – Przeworsk.

W projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”, miasto Rzeszów zostało uznane za jedno z najważniejszych centrów ruchu między powiatowego w województwie – częściowo zintegrowany, ponadregionalny węzeł przesiadkowy.

Projekt planu obejmuje trzy scenariusze rozwoju połączeń wojewódzkich i w oparciu o te scenariusze, zawiera trzy warianty sieci połączeń.

Wariant I jest wariantem minimalnym, który zakłada ugruntowanie się negatywnych tendencji demograficznych, spadek dochodów samorządu województwa i związaną z tym konieczność ograniczenia połączeń kolejowych i całkowitą rezygnację z wojewódzkich połączeń autobusowych. W wariantcie tym zakłada się ograniczenie pracy przewozowej w wojewódzkich przewozach kolejowych o 30%. Będą jednak w tym wariantcie utrzymane kolejowe połączenia Rzeszowa z Krakowem, Przemyślem, Tarnobrzegiem i Jasłem.

Wariant II jest utrzymaniem obecnej oferty przewozowej w przewozach kolejowych w rejonie rzeszowskim. Ponadto, w wariantcie tym wojewódzkie połączenia autobusowe obejmować będą Rzeszów i wszystkie miasta powiatowe w województwie.

Wariant III jest wariantem rozwoju sieci połączeń wojewódzkich – ze zwiększeniem pracy przewozowej o co najmniej 10% w stosunku do stanu obecnego. W wariantcie tym zakłada się budowę nowych połączeń kolejowych, m.in. Rzeszów – Jasionka (Port Lotniczy). Połączenia wojewódzkie autobusowe w wariantcie III będą realizowane nie tylko pomiędzy Rzeszowem a miastami powiatowymi, ale i pomiędzy poszczególnymi miastami powiatowymi.

Projekt planu stawia organizatorowi transportu publicznego zadanie wprowadzenia rozwiązań jak najbardziej przyjaznych dla pasażerów, w szczególności sieci przystanków zapewniającej możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu do Rzeszowa z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną.

Dla każdego obszaru niezbędne jest – według projektu planu – wytyczenie głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej

oraz podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi prowadzić będą trasy linii o niższej częstotliwości kursowania pojazdów lub linii mających za zadanie dowiezenie pasażerów do linii korzystających z głównych korytarzy komunikacyjnych.

Wśród elementów „systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów”, projekt planu wymienia m.in.:

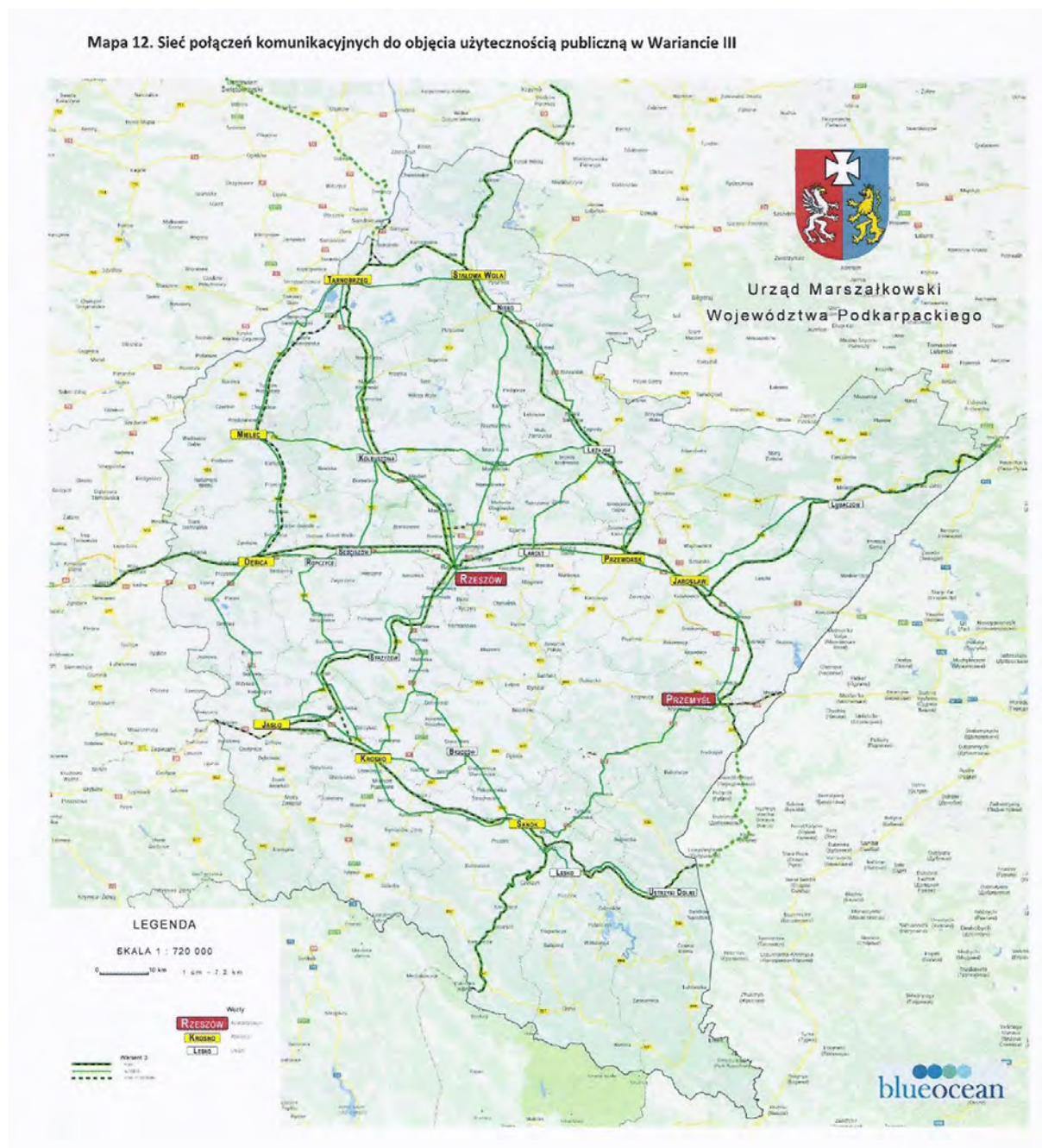
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (pomiędzy różnymi środkami transportu);
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych;
- wyposażenie przystanków przesiadkowych w automaty biletowe;
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki);
- bilety okresowe na fragmenty sieci oraz obejmujące całą sieć – bez względu na rodzaj środka transportu, którym wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym;
- wygodną sieć parkingów w systemie „park&ride”;
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów;
- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych.

W celu poprawy obsługi pasażerów w wojewódzkich przewozach pasażerskich, projekt planu zakłada utworzenie punktów obsługi pasażera w kluczowych miejscowościach województwa, w tym w Rzeszowie – z odpowiednią informacją pasażerską (mapy linii, rozkłady jazdy i wszelkie informacje przesiadkowe). Wprowadzenie dynamicznej informacji przystankowej projekt planu zakłada w perspektywie długofalowej.

W dokumencie przyjmuje się, że system transportowy (autobusowy i kolejowy) na obszarze województwa – w celu zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego – zostanie zintegrowany, poprzez utworzenie:

- wspólnych punktów węzłowych i wspólne użytkowanie infrastruktury transportowej;
- wspólne systemy informatyczne, zarządzania przewozami i zarządzania ruchem;
- koordynację linii oraz rozkładów jazdy;
- wspólny system taryfowy i biletowy.

Na rysunku 19 przedstawiono rozkład potoków pasażerskich w planowanych przewozach wojewódzkich w komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.



Rys. 19. Schemat sieci połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną w wariancie III

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego. Projekt do konsultacji społecznych*, s. 55, dostęp: 15.12.2013 r.

Miasto Rzeszów jest jednocześnie powiatem grodzkim, a więc jedynym planem transportowym wyższego szczebla, który może być uchwalony w przyszłości, jest plan transportowy dla województwa podkarpackiego. Plan ten będzie obejmował przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest samorząd wojewódz-

twą. Plan dla województwa zawierał będzie obligatoryjną część graficzną. Wymienione w planie wojewódzkim linie nie będą kolidowały z przewozami realizowanymi w komunikacji miejskiej Rzeszowa, gdyż są one wzajemnie komplementarne, a nie substytucyjne.

W planie wojewódzkim mogą jednak być ujęte pewne działania o charakterze integracyjnym, które będą dotyczyły transportu publicznego w Rzeszowie, takie jak np. integracja biletowa czy integracja informacji pasażerskiej. Po opracowaniu i uchwaleniu planu transportowego dla województwa podkarpackiego może więc wystąpić potrzeba aktualizacji planu transportowego dla miasta Rzeszowa i okolicznych gmin, dotyczącego komunikacji miejskiej, aby obydwa opracowania były spójne. Niniejszy plan – wyprzedzająco – uwzględnia jednak integrację różnych środków transportu w mieście, prawdopodobnie więc nie będzie konieczne wprowadzanie w nim zmian. Jeśli jednak taka potrzeba by wystąpiła, to należy je wprowadzić uchwałą rady miasta, aktualizującą plan transportowy.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji miejskiej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji miejskiej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

W 2012 r., w porównaniu do 2008 r. w segmencie osób płacących za przejazd, popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej, obliczony na podstawie liczby sprzedanych biletów, zmniejszył się o ponad 19%. Komunikacja miejska w Rzeszowie nie jest wyjątkiem w skali kraju, ponieważ w większości położonych poza największymi aglomeracjami miast średniej wielkości, popyt na usługi zbiorowego transportu miejskiego w tym czasie znacząco zmalał (nawet ponad 30%), a tylko w nielicznych miastach utrzymał się na niezmiennym poziomie.

Lata 2008-2010 charakteryzował niewielki spadek podaży – w 2010 r. podaż była o 2% niższa niż w 2008 r. Począwszy od 2011 r. tendencja ta uległa znacznemu pogorszeniu, a istotny spadek pracy przewozowej nastąpił w roku 2012 r. Było to w znacznym stopniu związane z ograniczeniem zakresu obsługi obszarów podmiejskich liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

W 2012 r. w stosunku do 2008 r., spadek liczby przewożonych pasażerów wyniósł 19% (w stosunku do 2010 r. – 10%). Do zmniejszonego popytu została dostosowana podaż – nastąpiło zmniejszenie rocznej pracy eksploatacyjnej o 2,2 mln wozokilometrów w stosunku

do 2010 r. W 2013 r. nastąpiło dalsze zmniejszenie pracy eksploatacyjnej, jednak liczba przewożonych pasażerów utrzymała się na poziomie z 2012 r.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej w rzeszowskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2013 oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 22 i 23.

Tab. 22. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2013 – tylko płacący za przejazd

Rok	Wielkość popytu [tys. pasażerów]	Praca eksploatacyjna [tys. wozokm]	Wskaźnik [pasażerowie/wozokm]
2008	37 184	9 934	3,74
2009	36 025	9 917	3,63
2010	33 628	9 746	3,45
2011	30 011	9 056	3,31
2012	29 806	7 503	3,97
2013	b.d.	7 540	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

Tab. 23. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2013 – tylko płacący za przejazd

Rok	Zmiana w analizowanym roku w stosunku do 2008 r.			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2009	-1 159	-3,12	-17	-0,2
2010	-3 556	-9,56	-188	-1,9
2011	-7 173	-19,29	-878	-8,8
2012	-7 378	-19,84	-2 431	-24,5
2013	b.d.	b.d.	-2 394	-24,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

Występująca od 2009 r. tendencja spadku liczby przewożonych pasażerów, przy jednoczesnym spadku liczby wykonywanych wozokilometrów, korespondowała z trendami ogólnokrajowymi w miastach średniej wielkości. Spadek popytu wywołany był m.in. silnie rosnącą liczbą samochodów osobowych posiadanych przez mieszkańców Rzeszowa i obsługiwanych rzeszowską komunikacją miejską gmin ościennych.

W tabeli 24 przedstawiono rozkład pracy przewozowej w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w latach 2012-2013 oraz plan na 2014 r. W analizowanym okresie w sobotę realizowano 57-58% wielkości pracy eksploatacyjnej zaplanowanej dla dnia powszedniego (nauki szkolnej), a w niedzielę – 49-50%. W porównaniu do innych miast średniej wielkości zwraca uwagę znaczące ograniczenie liczby wykonywanych wozokilometrów w sobotę – najczęściej przewozy w sobotę stanowią około 2/3 wielkości przewozów w dniu powszednim.

Praca eksploatacyjna rzeszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim w okresie wakacyjnym była tylko o 4-5% mniejsza niż realizowana w tym rodzaju dnia tygodnia w okresie roku szkolnego. Jest to także cecha wyróżniająca rzeszowską komunikację miejską na tle innych miast o podobnej wielkości, w których z reguły zmniejszenie pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim w wakacje wynosi 15-20%. W sytuacji miasta o dużej liczbie uczniów i studentów wydaje się, że oferta przewozowa w okresie wakacyjnym jest zbyt rozbudowana. Brak ograniczeń w wielkości podaży w wakacje jest charakterystyczny dla miast typowo turystycznych.

Tab. 24. Wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w latach 2012-2013 i plan na 2014 r.

Rok	Praca eksploatacyjna [wozokm]			
	Dzień powszedni		Sobota	Niedziela (święto)
	Rok szkolny	Wakacje		
2012	24 430	23 200	14 189	12 292
2013	24 337	23 092	13 922	11 851
2014 (plan)	23 230	22 304	13 394	11 341

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

W 2013 r. wielkość pracy eksploatacyjnej w rzeszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim nauki szkolnej była mniejsza o 0,4% niż w roku poprzednim, w sobotę o 1,9%, a w niedzielę – o 3,6%. W 2014 r. planowane jest dalsze zmniejszenie pracy eksploatacyjnej – w stosunku do 2012 r. odpowiednio o 5% w dniu powszednim nauki szkolnej i w sobotę oraz o 7% w niedzielę. Będzie to znaczące ograniczenie wielkości podaży usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej, realizowane już po raz kolejny.

Jedyny operator rzeszowskiej komunikacji miejskiej, MPK – Rzeszów Sp. z o.o., w 2013 r. wykonał autobusami łącznie 650 695 kursów. Tymczasem w 2012 r. zrealizowano 677 716 kursów, a w 2011 r. – 701 793 kursów. Na przestrzeni lat 2011-2013 nastąpił więc

spadek liczby kursów o 7,3%, a w stosunku do roku poprzedniego – o 3,4% w 2012 r. i o 4,0% w 2013 r.

W tabeli 25 przedstawiono wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w latach 2012-2013 (oraz plan na 2014 r.) wykonywanej na obszarach gmin ościennych.

Tab. 25. Wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w latach 2012-2013 i plan na 2014 r.

Gmina	Praca eksploatacyjna w poszczególnych latach [wozokm]			Planowana zmiana wielkości pracy eksploatacyjnej 2014:2013 [wozokm]
	2012	2013	2014 (plan)	
Krasne	0	197 766	204 887	7 121
Świlcza	125 836	122 056	119 560	-2 496
Tyczyn	11 987	27 946	29 610	1 664
Razem gminy	137 823	347 768	354 057	6 289

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

Największą pracę eksploatacyjną wykonywano w gminie Krasne. Do końca 2012 r. rzeszowska komunikacja nie obsługiwała gminy Krasne – tylko jedynie linia korzystała z pętli przy granicy miasta oraz funkcjonowała linia specjalna, finansowana przez centrum handlowe. W styczniu 2013 r. podpisane zostało porozumienie z gminą Krasne i od tego czasu zakres obsługi komunikacyjnej gminy w kolejnych latach ustalany jest z jej władzami.

W tabeli 26 przedstawiono wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w latach 2012-2013, wykonywanej w okolicznych gminach wraz z planowanym wykonaniem w roku 2014 w dni powszednie, soboty oraz niedziele i święta.

Tab. 26. Wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w latach 2012-2013 i plan na 2014 r.

Gmina	Rok	Wielkość pracy eksploatacyjnej [wozokm]		
		Dzień powszedni (całorocznie)	Sobota	Niedziela (święto)
Świlcza	2012	455,3	244,1	229,2
Tyczyn		92,8	60,3	51,0

Gmina	Rok	Wielkość pracy eksploatacyjnej [wozokm]		
		Dzień powszedni (całorocznie)	Sobota	Niedziela (święto)
Krasne	2013	683,1	338,1	251,4
Świlcza		411,5	153,6	129,8
Tyczyn		92,8	60,3	51,0
Krasne	2014 (plan)	683,1	338,1	251,4
Świlcza		411,5	153,6	129,8
Tyczyn		92,8	60,3	51,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

W 2009 r. na zlecenie Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości zrealizowane zostały badania sytuacji wyjściowej przed uzyskaniem efektów realizacji Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej (PO RPW) w ramach III osi priorytetowej w zakresie Działania III.1 – Systemy miejskiego transportu zbiorowego¹⁸. Badania zostały przeprowadzone dla miast wojewódzkich objętych PO RPW, w tym dla Rzeszowa. Wykonało je konsorcjum TNS OBOP oraz ECORYS Polska, w oparciu o wytyczne normy PN-EN 13816:2004¹⁹ w zakresie badania danych oraz badań terenowych. Badania zrealizowano w okresie od listopada do grudnia 2009 r., na próbie 1 000 mieszkańców i 100 kierowców dla każdego z badanych miast.

W badaniach przeprowadzonych wśród mieszkańców Rzeszowa i okolicznych gmin (obszary wiejskie) odsetek mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego wyniósł 74%, co odpowiada liczbie 156 tys. osób i był to odsetek przeciętny dla całej grupy badanych miast. Korzystanie z transportu publicznego zadeklarowali w aglomeracji rzeszowskiej mieszkańcy Rzeszowa (73%) oraz okolicznych gmin (85%). Wynik dla obszaru podmiejskiego Rzeszowa okazał się nie tylko najwyższy spośród wszystkich badanych terenów wiejskich, ale i wyższy niż w jakimkolwiek badanym mieście.

Jednocześnie w Rzeszowie odnotowano najniższy odsetek mieszkańców korzystających z komunikacji miejskiej codziennie – tylko 26%. Odsetek liczby mieszkańców niekorzystających z transportu publicznego wyniósł w Rzeszowie 27%, a w gminach ościennych – tylko

¹⁸ Systemy miejskiego transportu zbiorowego w Polsce Wschodniej. Badania sytuacji wyjściowej dla projektów realizowanych w ramach Działania III.1 Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej, PARP Warszawa 2010.

¹⁹ PN-EN 13816:2004 Transport. Logistyka i usługi. Publiczny transport pasażerski. Definicje i pomiary dotyczące jakości usług.

15%. Liczba mieszkańców korzystających z komunikacji miejskiej była więc dość wysoka, aczkolwiek charakterystyczną dla Rzeszowa cechą było korzystanie z niej w dużym stopniu w sposób incydentalny.

W Rzeszowie 25% mieszkańców zadeklarowało autobus komunikacji publicznej jako główny środek transportu, a w okolicznych gminach – 30%. Korzystanie z komunikacji publicznej w dniu powszednim zadeklarowało w Rzeszowie 55% mieszkańców, a w weekendy – już tylko 7%. W okolicznych gminach odsetek korzystających z komunikacji publicznej w dniu powszednim wyniósł 65%, a w weekendy – 8%. Zarówno w dni powszednie, jak i w weekendy, korzystanie z rzeszowskiej komunikacji miejskiej zadeklarowało 38% mieszkańców Rzeszowa i 27% mieszkańców okolicznych gmin. Mniejszy zakres korzystania z oferty komunikacji publicznej w weekendy wynika z mniejszego popytu ale – co podkreślano – jest także skutkiem znacznie mniejszej oferty przewozowej.

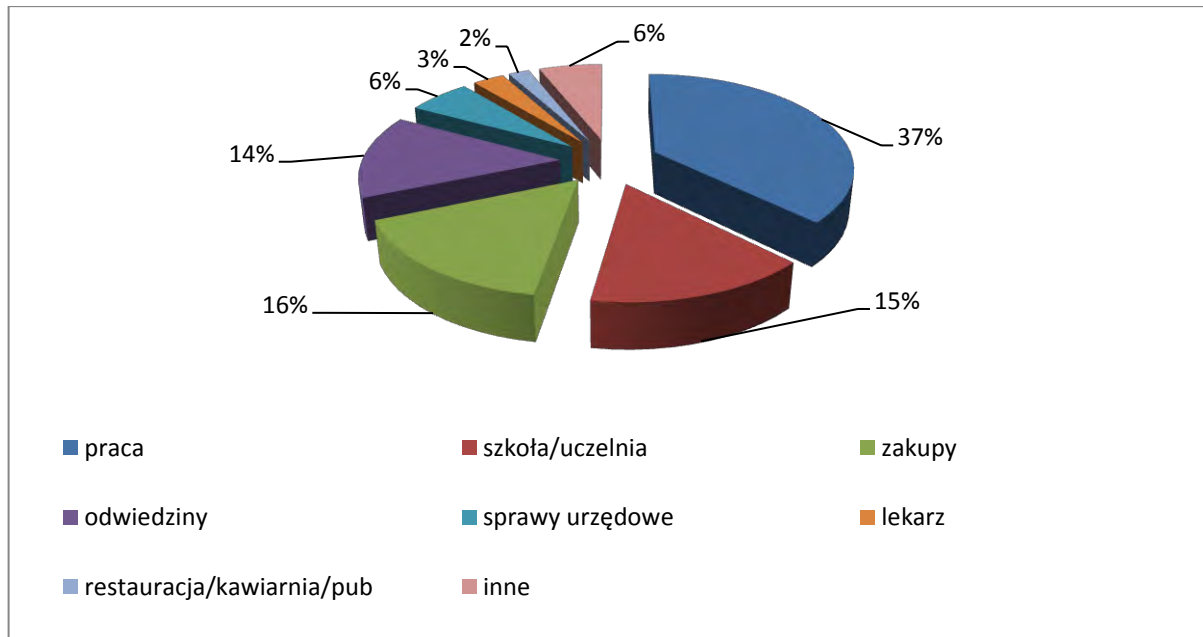
Wśród niesprawnych ruchowo mieszkańców Rzeszowa, aż 61% zadeklarowało korzystanie z rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Osoby deklarujące korzystanie z komunikacji miejskiej co najmniej raz w tygodniu, średnio korzystały z niej dwa razy dziennie. Spośród ogółu respondentów, 22% zadeklarowało, że korzysta z komunikacji miejskiej raz dziennie, 57% – dwa razy dziennie, 9% – trzy razy dziennie, a 12% – cztery razy i więcej. Oznacza to, że osoby które decydowały się na korzystanie z rzeszowskiej komunikacji miejskiej, czyniły to w większości regularnie.

Przeciętny czas oczekiwania na przystanku na pojazd komunikacji miejskiej respondentów określili na 8,7 minut (w tym na 8,6 minut w Rzeszowie i na 9,3 minuty w gminach ościennych) i był to jeden z lepszych wyników wśród wszystkich badanych miast. Czas oczekiwania do 5 minut zadeklarowało 49% respondentów, ale aż 19% badanych stwierdziło, że oczekuje dłużej niż 10 minut. Przeciętny czas podróży komunikacją publiczną w Rzeszowie to 21,7 minut, a w gminach ościennych – 26,7 minut.

Na rysunku 20 przedstawiono rozkład celów podróży dla mieszkańców Rzeszowa, a na rysunku 21 – dla mieszkańców okolicznych gmin.

Wśród deklarowanych celów podróży, w Rzeszowie dominowały: praca (30%), wyjazdy na zakupy (21%), uczelnia/szkoła (17%) i odwiedziny u znajomych (12%). Cele te stanowiły łącznie 80% wszystkich deklarowanych celów podróży. Na obszarze okolicznych gmin dominowały natomiast: szkoła/uczelnia (35%), praca (26%) i wyjazdy na zakupy (23%) – łącznie stanowiły one 84% deklarowanych wszystkich celów podróży.



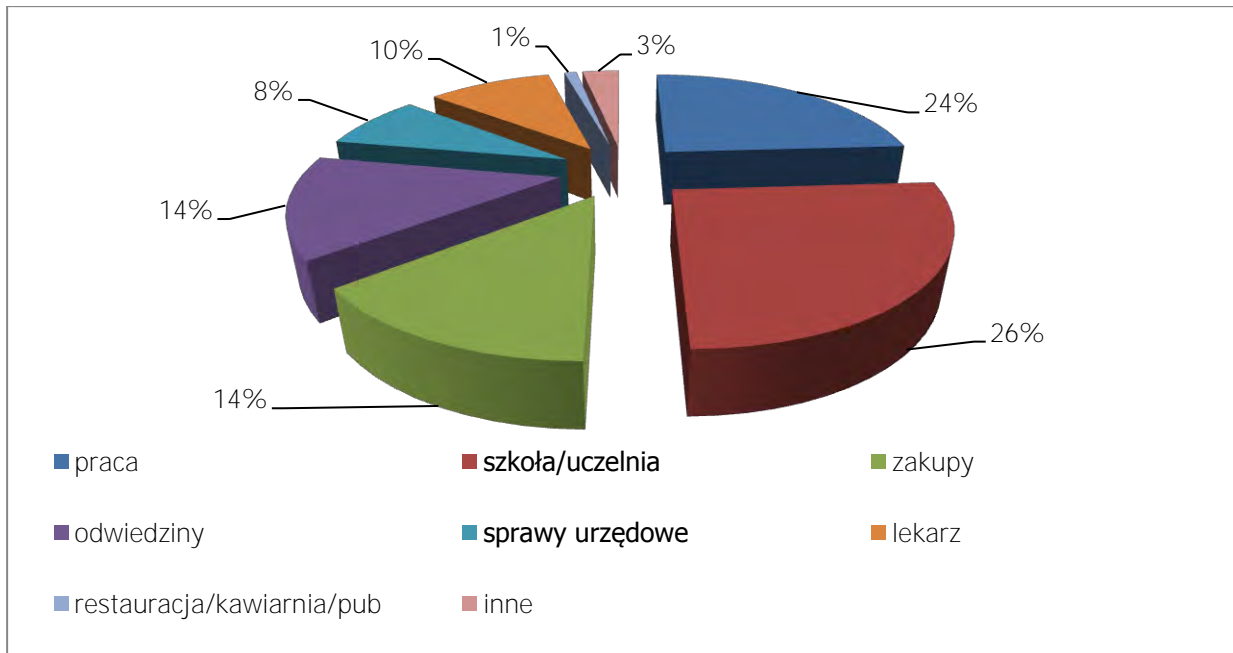
Rys. 20. Cele podróży środkami komunikacji miejskiej mieszkańców Rzeszowa – listopad-grudzień 2009 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ustalenie sytuacji wyjściowej w odniesieniu do Działania III.1 PO RPW – systemy miejskiego transportu zbiorowego.*

TNS OBOP, ECORYS 2009 r., s. 56

W wynikach badań przeprowadzonych wśród kierowców, zwraca uwagę ocena napełnienia pojazdów komunikacji publicznej w szczycie i poza nim. Wg oceny kierowców samochodów, powyżej 75% pojemności nominalnej napełnionych było aż 33% autobusów, w tym poza szczytem – 16%. Postrzegane tak wysokie napełnienie pojazdów było czynnikiem zniechęcającym potencjalnych nowych klientów komunikacji publicznej do wyboru autobusu jako środka podróży i rezygnacji z realizacji podróży samochodem osobowym. W świetle odczuć respondentów, napełnienia pojazdów komunikacji miejskiej nie powinny przekraczać 75% ich pojemności nominalnej, ewentualnie takie przekroczenia powinny zdarzać się sporadycznie i na możliwie krótkich odcinkach.

Jesienią 2013 r., na zlecenie miasta Rzeszowa, po raz pierwszy w historii rzeszowskiej komunikacji miejskiej, przeprowadzono kompleksowe, wewnątrzpojazdowe badania marketingowe wielkości popytu na jej usługi. Badaniu poddano także dodatkowo segment linii komunikacji regionalnej w powiecie rzeszowskim. Umożliwiło to określenie napełnień każdego z badanych kursów, poszczególnych linii oraz całej sieci połączeń.



Rys. 21. Cele podróży środkami komunikacji miejskiej mieszkańców gmin ościennych Rzeszowa – listopad-grudzień 2009 r.

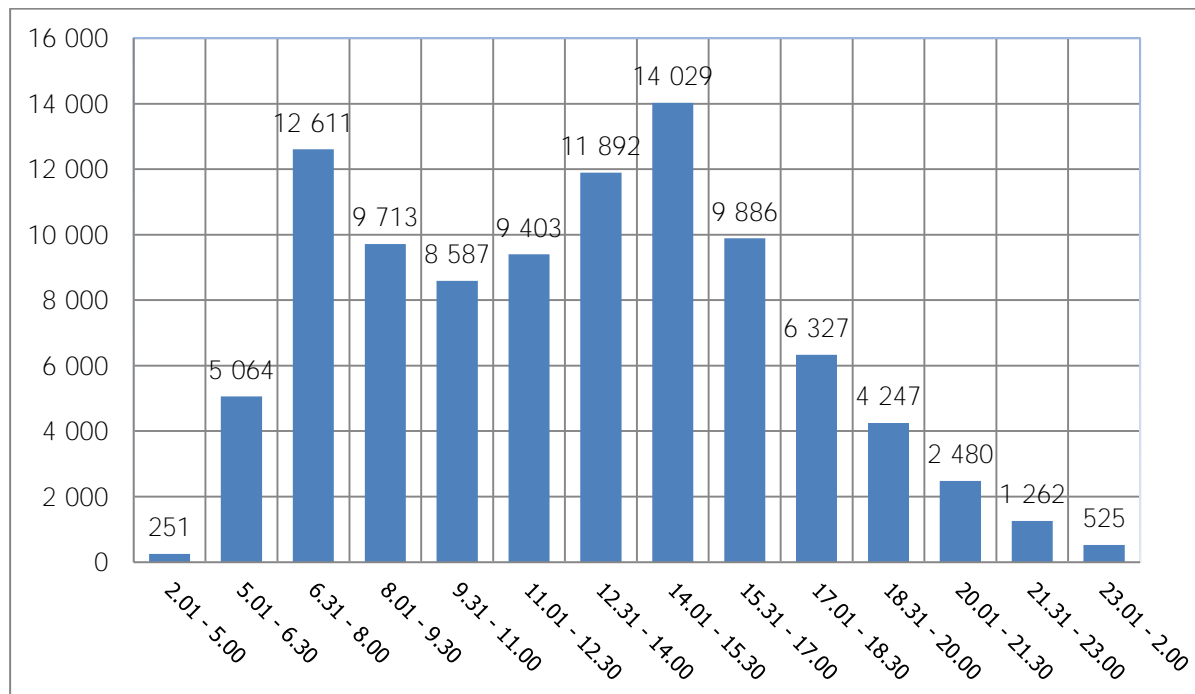
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ustalenie sytuacji wyjściowej w odniesieniu do Działania III.1 PO RPW – systemy miejskiego transportu zbiorowego.*

TNS OBOP, ECORYS 2009 r., s. 56

Na rysunku 22 zaprezentowano rozkład czasowy popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, ustalony na podstawie analizy wyników badań marketingowych z jesieni 2013 r. W dniu powszednim na wszystkich liniach (dziennych i nocnych) przewieziono 96,3 tys. pasażerów. Kulminacja przewozów w tym rodzaju dnia tygodnia przypadła na godziny 6.30-8.00 i 14.00-15.30, a więc na godziny szczytów – porannego, w którym przewieziono 12,6 tys. pasażerów i popołudniowego, w którym przewieziono 14,0 tys. pasażerów. Zwraca uwagę fakt, że w poszczególnych przedziałach półtoragodzinnych w dniu powszednim liczba przewożonych pasażerów systematycznie rosła do pierwszego szczytu przewozowego, a następnie malała do poziomu 64% średniej liczby pasażerów w szczytach przewozowych, po czym rosła do drugiego szczytu, po którym systematycznie malała do godzin wieczornych.

W Rzeszowie w dniu powszednim wystąpiły więc dwa wyraźnie zarysowane szczyty przewozowe. Liczba pasażerów w poszczególnych porach półtoragodzinnych po godzinie 17. była już niższa od średniej w dniu powszednim.

W pewnej mierze jest to efektem oferty przewozowej, która poza okresami szczytowymi jest wyraźnie mniejsza. Jest to jednak sytuacja dość nietypowa w stosunku do występującej przeciętnie w polskich miastach o podobnej do Rzeszowa wielkości.



Rys. 22. Rozkład czasowy popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – jesień 2013 r.

Źródło: Wyniki badań wielkości popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej – jesień 2013 r.

Biorąc pod uwagę przedziały półtoragodzinne w dniu powszednim, rozpatrywane w skali całej sieci rzeszowskiej komunikacji miejskiej, na podstawie wyników badań marketingowych przeprowadzonych jesienią 2013 r., można stwierdzić, że w dniu powszednim:

- największe przewozy – na poziomie 14,6% ogółu pasażerów dniu powszednim – odnotowano w porze godzinowej 14.01-15.30, odpowiadającej tradycyjnemu popołudniowemu szczytowi przewozowemu;
- drugą pod względem intensywności przewozów porą okazała się pora godzinowa 6.31-8.00, odpowiadająca tradycyjnemu porannemu szczytowi przewozowemu, w której zrealizowano 13,1% dobowego popytu w dniu powszednim i jednocześnie 89,9% wielkości popytu w porze o jego maksymalnym natężeniu;
- względnie intensywne przewozy – na poziomie przeciętnie 10,3% pasażerów w każdym przedziale półtoragodzinnym – wystąpiły w porze międzyszczytowej oraz w godzinach 15.31-17.00;

- po godzinie 17. nastąpiło załamanie popytu: w porze godzinowej 18.31-20.00 przewieziono już tylko 4,4% wszystkich pasażerów w dniu powszednim, a więc aż trzykrotnie mniej niż w porze szczytu popołudniowego;
- równie nieznaczna wielkość popytu, na poziomie odpowiednio 2,6 i 1,3% wszystkich pasażerów, miała miejsce w kursach w porach późnowieczornych, tj. 20.01-21.30 i 21.30-23.00;
- zupełnie marginalne znaczenie miały przewozy w połączonych nocnych porach godzinowych, od 23.01 do 5.00, w których łącznie przewieziono tylko 0,8% łącznej liczby pasażerów.

Obliczona dla rzeszowskiej komunikacji miejskiej struktura czasowa popytu w przedziałach półtoragodzinnych, okazała się odmienna od występującej w innych miastach o podobnej wielkości w kraju. W większości miast średnich i dużych przewozy w porze porannego szczytu przewozowego są – w przeciwieństwie do Rzeszowa – znacznie niższe niż w porach międzyszczytowych, w których popyt jest ustabilizowany i bliski poziomowi ze szczytu popołudniowego. Sytuacja ta wynika z przemysłowego charakteru miasta oraz wyraźnie bogatszej oferty przewozowej w okresach szczytowych. Jednocześnie należy zauważyć, że oferta przewozowa w okresach międzyszczytowych jest znacząco ograniczona, co może wpływać na wybór w tym czasie samochodu osobowego jako podstawowego środka realizacji podróży miejskich.

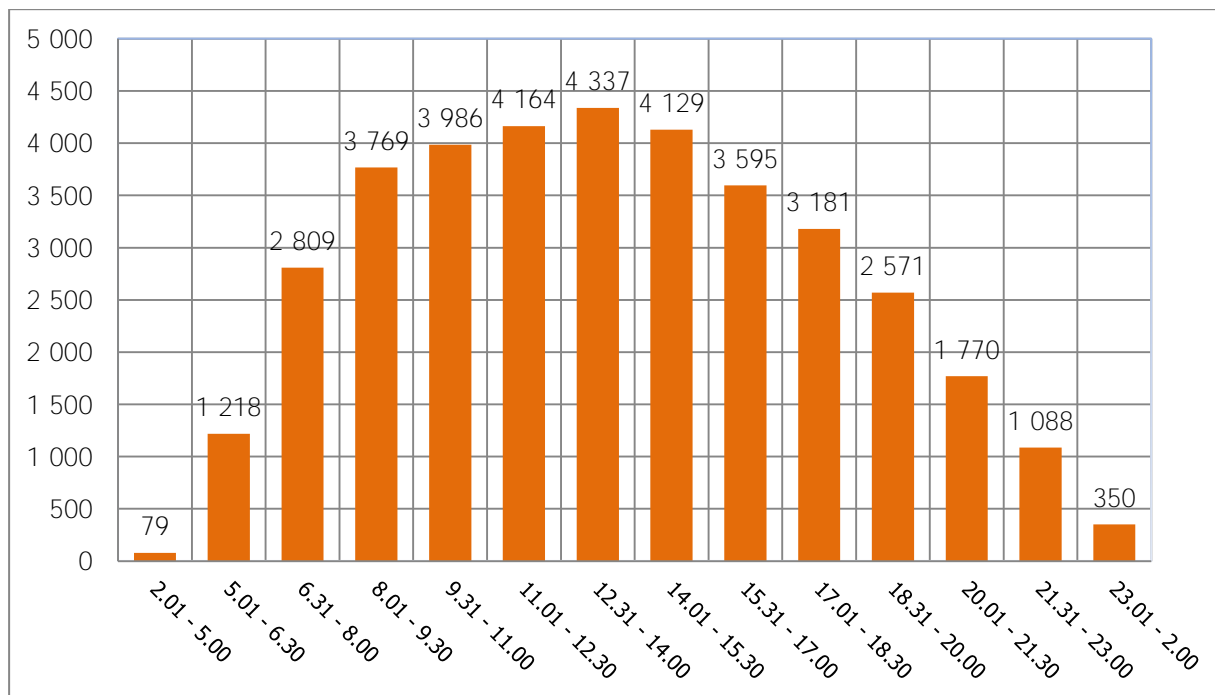
Inaczej wyglądał rozkład czasowy popytu w ciągu dnia powszedniego w trzygodzinnych przedziałach czasowych, rozpatrywanych w skali całej sieci komunikacyjnej. Zdecydowanie najwięcej pasażerów podróżowało w porze szczytu popołudniowego (14.01-17.00) – 24,8% dobowej wielkości popytu. W przedziałach od szczytu porannego (5.01-8.00) do popołudniowego szczytu przewozowego przewozy były na zbliżonym poziomie – od 18,4 do 22,1% całkowitej liczby pasażerów w dniu powszednim. W pozostałych porach dnia, po godzinie 17., popyt był zdecydowanie niższy.

W dniu powszednim w granicach administracyjnych miasta z komunikacji miejskiej skorzystało 95,3% ogółu pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej, a poza Rzeszów lub poza Rzeszowem podróżowało tylko 4,7% pasażerów.

W sobotę wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w Rzeszowie ukształtowała się na poziomie 38% jej wielkości w dniu powszednim. W sobotę największe przewozy wystąpiły w godzinach 12.31-14.00, w których z usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystało 11,7% jej sobotnich pasażerów. Na względnie wysokim poziomie – odpowiednio 10,2 i 11,2% łącznej liczby pasażerów w sobotę – ukształtowały się także przewozy w porach godzinowych 8.01-12.30 i 14.01-15.30. Umiarkowane przewozy – odpowiednio 8,6 i 7,6%

ogółu pasażerów w sobotę – odnotowano w porach godzinowych 17.01-18.30 i 6.31-8.00. W kursach w godzinach 18.31-20.00 i 20.01-21.30 przewieziono odpowiednio 7,0 i 6,1% wszystkich pasażerów w sobotę, a w godzinach 21.31-23.00 i w połączonych porach nocnych od 23 do 5, już tylko odpowiednio 2,9 i 0,9% łącznej liczby pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia.

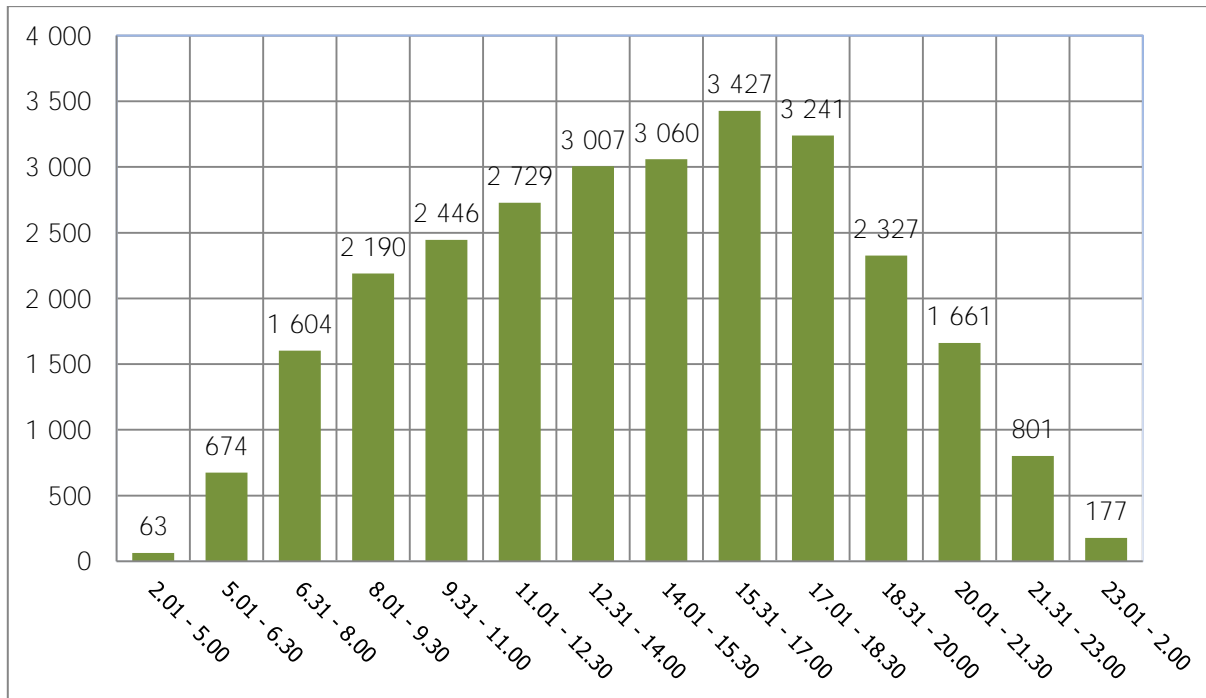
W sobotę w granicach miasta Rzeszowa z komunikacji miejskiej korzystało 96,0% ogółu jej pasażerów, a przejazdy podmiejskie wykonało 4,0% wszystkich pasażerów w sobotę.



Rys. 23. Rozkład czasowy popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w sobotę – jesień 2013 r.

Źródło: Wyniki badań wielkości popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej – jesień 2013 r.

W niedzielę wielkość popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej ukształtowała się na poziomie tylko 28,5% jej wielkości w dniu powszednim. W niedzielę najczęściej pasażerów rzeszowska komunikacja miejska przewiozła w godzinach popołudniowych 15.30-17.00 i 17.01-18.30, w których z jej usług skorzystało odpowiednio 12,5 i 11,8% ogółu niedzielnych pasażerów. Względnie wysokie udziały – odpowiednio 10,0, 11,0 i 11,2% – miały także przewozy w porach godzinowych 11.01-12.30, 12.31-14.00 i 14.01-15.30. Znacznie mniej pasażerów odnotowano natomiast w niedzielę w pozostałych porach godzinowych.



Rys. 24. Rozkład czasowy popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w niedzielę – jesień 2013 r.

Źródło: Wyniki badań wielkości popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej – jesień 2013 r.

W niedzielę tylko w granicach administracyjnych Rzeszowa z komunikacji miejskiej skorzystało 95,4% wszystkich pasażerów, a poza Rzeszów lub poza Rzeszowem podróżowało 4,6% łącznej ich liczby.

Jak wynika z przeprowadzonych badań, wielkość popytu w skali przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego ukształtowała się na poziomie 2,31 mln pasażerów, z czego 44,5% przypadało na linie I kategorii, 36,9% – na linie II kategorii, 18,4% – na pozostałe linie dzienne i tylko 0,02% – na linie nocne.

W grupie linii I kategorii przewożono średnio na każdej z linii 171,2 tys. osób (najwięcej na liniach 19 i 18 – odpowiednio 272,4 i 238,9 tys. pasażerów).

Na każdej z linii II kategorii przewożono średnio 53,1 tys. miesięcznie (najwięcej na linii 13 – 125,6 tys. oraz na liniach 11 i 34 – odpowiednio 94,4 i 86,3 tys. pasażerów).

Na liniach III kategorii przewieziono średniomiesięcznie po 21,2 tys. pasażerów, a na nocnych – po 1,9 tys. pasażerów na każdej.

Warunki podróżowania określono w wyniku badań marketingowych jako dość dobre, tylko sporadycznie odnotowywano w pojazdach ścisk. Największe napełnienia występowały na liniach I kategorii (i na niektórych liniach II kategorii), przy czym część z nich występowała poza godzinami szczytów przewozowych.

Badania wykazały natomiast dość słabe wykorzystanie pojazdów komunikacji miejskiej. Średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów na liniach dziennych wyniosło 3,9 pasażera w przeliczeniu na kilometr (z uwzględnieniem wszystkich pasażerów, a więc także i osób niewnoszących opłat za przejazdy), a na najlepiej wykorzystywanych liniach 0B i 19 – odpowiednio 8,2 i 8,0 pasażera na kilometr. Najgorsza sytuacja występowała na liniach szczytowych, a zwłaszcza na linii 20, na której średnie wykorzystanie pojazdów wyniosło tylko 0,8 pasażera na kilometr.

Najlepsze wykorzystanie pojazdów występowało na wszystkich liniach I kategorii, przyjmując wartość 6,7 pasażera na kilometra oraz na liniach 2 i 13 – odpowiednio 5,1 i 4,1 pasażera na kilometr.

Poza opisywanymi badaniami, Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie przeprowadził w wybranych miesiącach w 2013 r. własne sprawdzające badania nappełnień na wybranych liniach (L, 3, 15, 29, 35 i 44), które miały na celu dostosowanie oferty przewozowej na tych liniach do występującego popytu.

Na podstawie wyników przeprowadzonych badań w najbliższym czasie opracowana zostanie koncepcja optymalizacji oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej, zakładająca wprowadzenie rozkładów jazdy opartych na częstotliwości modułowej, co przy zachowaniu niezmienionej pracy przewozowej i liczby zaangażowanego taboru, umożliwiłoby znaczącą poprawę odczuwalnej częstotliwości kursowania pojazdów na najważniejszych ciągach komunikacyjnych miasta.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców Rzeszowa i gmin ościennych, objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i struktury cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- wielkości oferty przewozowej, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie.

Procedura budowania modelu prognostycznego liczby pasażerów zakłada standardowo wykorzystanie 10 zmiennych objaśniających, a mianowicie:

- liczby mieszkańców;
- liczby samochodów osobowych;
- przeciętnego wynagrodzenia;
- liczby wozokilometrów;
- wskaźnika ceny biletu jednorazowego w odniesieniu do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w odniesieniu do ceny 100 litrów paliwa;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- liczby mieszkań;
- liczby bezrobotnych;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w stosunku do jednorazowego (jednoprzejazdowego).

Na podstawie dostępnych danych, do budowy modelu popytu przyjęto 6 zmiennych.

Były one następujące:

- liczba mieszkańców;
- liczba samochodów osobowych;
- przeciętne wynagrodzenie;
- liczba wozokilometrów;
- liczba mieszkań;
- liczba bezrobotnych.

Obliczenia dotyczące prognozowanej liczby pasażerów oparto na modelu analizy regresji krokowej, polegającej na przyjęciu zespołu zmiennych niezależnych (liczba mieszkańców, wskaźnik bezrobocia, przeciętne wynagrodzenie, wskaźnik motoryzacji i innych), które w ramach kolejnych sekwencji działań obliczeniowych uznawane są za statystycznie istotne lub nieistotne. Sekwencja działań analitycznych polega na przeprowadzeniu procedur obliczeniowych składających się m.in. z badania zjawiska współliniowości zmiennych, estymacji przedziałowej, badania hipotez o łącznej istotności parametrów strukturalnych, liniowości modelu, normalności rozkładu czynnika losowego, autokorelacji składnika losowego i innych. W rezultacie, otrzymuje się model opisujący wartość szacowanego parametru po podstawieniu określonej wartości zmiennych niezależnych.

Prognoza popytu dla Rzeszowa, z uwagi na występującą wyraźną tendencję spadkową począwszy od 2003 r. do końca 2011 r. i zahamowanie jej dopiero w 2013 r., wykazuje brak tendencji wzrostowych. Jej zmiana może zostać spowodowana tylko znaczącą korektą oferty przewozowej (lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do występujących potrzeb) oraz poprawą jakościową, spowodowaną realizowanymi aktualnie inwestycjami w tabor i infrastrukturę.

Na rysunku 25 przedstawiono prognozę liczby pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej do 2020 r. w segmencie osób wnoszących opłatę (do 2012 r. zobrazowano wykonanie, a na lata 2013-2020 – prognozę).



Rys. 25. Prognoza popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej do 2020 r. w segmencie pasażerów wnoszących opłatę [mln]

Źródło: opracowanie własne.

W 2013 r. rzeszowską komunikacją miejską przewieziono około 37,3 mln pasażerów²⁰, w tym 31,7 mln płaćących za przejazd. Przedstawioną prognozę, zakładającą w stosunku do 2012 r. spadek popytu o 1,7% (29,3 mln pasażerów płaćących za przejazd) w 2015 r. i o 8,4% (27,3 mln pasażerów płaćących za przejazd) w 2020 r., należy uznać za prawdopodobną w warunkach braku poprawy jakości usług komunikacji miejskiej w Rzeszowie. Zrealizowanie kolejnych zadań inwestycyjnych, tj. dokończenia wymiany taboru, wprowadzenia dynamicznej informacji pasażerskiej, wdrożenia priorytetów w ruchu ulicznym dla pojazdów komunikacji miejskiej i dalszej integracji różnych rodzajów transportu i przeprowadzenie optymalizacji eksploatacyjnej oferty przewozowej (rytmiczne takty częstotliwości, koordynacja

²⁰ Wg danych ZTM w Rzeszowie z systemu sprzedaży biletów, rzeszowska komunikacja miejska przewiozła w 2012 r. 31,2 mln pasażerów. Wobec braku odpowiednich badań, w uproszczeniu przyjęto udział pasażerów podróżujących nieodpłatnie na podstawie stosownych uprawnień w wysokości 10%, a udział gapowiczów – 5%.

kursów różnych linii na wspólnie obsługiwanych ciągach) – nawet bez istotnego wzrostu wielkości oferty przewozowej – powinno jednak spowodować co najmniej utrzymanie obecnego poziomu wielkości popytu.

Prognozę tę należy traktować jako punkt wyjścia dla takich działań w zakresie kształtowania oferty przewozowej, które będą przeciwdziałać naturalnemu (a więc wynikającemu z wpływu uwzględnionych zmiennych niezależnych) spadkowi wielkości popytu. Działania te powinny w sposób marketingowy i kompleksowy oddziaływać na popyt efektywny, prowadząc do wzrostu mobilności mieszkańców już korzystających z komunikacji miejskiej oraz na popyt potencjalny – poprzez tworzenie zachęt do korzystania z usług komunikacji miejskiej w Rzeszowie także dla mieszkańców niekorzystających obecnie z transportu zbiorowego – podróżujących głównie samochodami osobowymi.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji miejskiej zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji miejskiej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę Rzeszowa – miasta o bardzo wysokim wskaźniku motoryzacji – cel ten można osiągnąć tylko poprzez jednoczesne oddziały-

wanie na **jakość i ilość** usług transportu publicznego oraz na swobodę użytkowania (w tym parkowania) samochodów osobowych.

Pewne **znaczenie** w kształtowaniu popytu w transporcie zbiorowym będzie miała decyzja o dalszych inwestycjach w system informacji pasażerskiej, system zarządzania komunikacją miejską oraz system sterowania ruchem – z preferencjami dla autobusów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji miejskiej w Rzeszowie, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – względną stabilizację, w stosunku do 2012 r., liczby mieszkańców Rzeszowa (wzrost o około 0,5% do 2020 r.). Jednocześnie, prognozy GUS przewidują wzrost liczby mieszkańców w gminach objętych rzeszowską komunikacją miejską o 3,7% do 2020 r.

W rezultacie tych zmian, **ludność** Rzeszowa i gmin ościennych, objętych rzeszowską komunikacją miejską, w 2020 r. nieznacznie **wzrośnie** – o około 1% w stosunku do 2012 r. Zakładając poprawność tych szacunków GUS, można przyjąć, że liczba mieszkańców na obszarze miasta i gmin obsługiwanych rzeszowską komunikacją miejską, **zmeni się** tylko w niewielkim stopniu.

Niekorzystnie kształtują się natomiast prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców Rzeszowa i gmin ościennych, w stosunku do 2012 r. **zmniejszy się** w 2020 r. o 11%. Zmniejszy się także w 2020 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-65 lat – o 1,8% w stosunku do 2012 r. **Wzrośnie** natomiast (o ponad 20%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną i posiadających uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

W tabeli 27 przedstawiono prognozę liczby mieszkańców na obszarze objętym planem na 2015 r. i 2020 r.

Tab. 27. Prognoza liczby mieszkańców na obszarze objętym planem do 2020 r.

Rok	Prognozowana liczba mieszkańców		
	Miasto Rzeszów	Gminy ościenne	Razem miasto i gminy
2012	182 028	37 962	219 990
2015	182 405	38 572	220 977
2020	182 882	39 367	222 249

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 11 we wcześniejszej części planu).

Na podstawie zależności statystycznych pomiędzy możliwymi do skwantyfikowania opisanymi wyżej czynnikami zewnętrznymi, w tabeli 28 przedstawiono prognozę popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej do 2020 r. w wariantcie minimalnym, tj. bez zwiększania oferty przewozowej i bez realizacji kolejnych inwestycji związanych z poprawą jakości usług.

Tab. 28. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie minimalnym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	Przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	Bilety ulgowe	Bilety normalne	Ogółem
2012	5 260	17 884	11 922	35 066
2015	5 694	16 732	11 939	34 365
2020	6 349	15 702	11 594	33 646

Źródło: opracowanie własne.

Przy niezmiennych parametrach oferty przewozowej, do 2020 r. przewidywany jest spadek wielkości popytu, który spowoduje, że pod koniec okresu objętego prognozą wielkość popytu przyjmie wartości o 4% niższe niż w 2012 r.

W segmencie nabywców biletów pełnopłatnych przewiduje się zmniejszenie wielkości popytu o 8,4%, a wśród pasażerów posiadających prawa do ulg – o 12,2%. Jednocześnie zakłada się znaczący (o 20,7%) wzrost popytu w segmencie pasażerów podróżujących nieodpłatnie na mocy stosownych uprawnień. Założone zmiany w strukturze popytu są m.in. rezultatem prognozowanej zmiany struktury wiekowej społeczności Rzeszowa i okolicznych gmin.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego, zauważonej w ostatnim roku. Oznacza to potrzebę podjęcia działań prowadzących do zwiększenia do 2020 r. liczby pasażerów o dalsze 5-15%. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba wozokilometrów), jak i jakościowym (rekonstrukcja tras linii i standardów częstotliwości).

W celu osiągnięcia założonego efektu niezbędne będą również określone działania z zakresu oddziaływania na użytkowników samochodów osobowych, w tym przede wszystkim wprowadzenie płatnego parkowania w centrum miasta.

Miasto Rzeszów, nie posiadając systemu płatnego parkowania w centrum, jest wyjątkowo zatłoczone motoryzacyjnie. Powszechne są przypadki parkowania samochodów w miejscach niedozwolonych, powodujące blokowanie ruchu pieszego i rowerowego. Problem ten wymaga uporządkowania, zalecane jest pilne opracowanie studium ruchu dla obszaru centralnego miasta, obejmującego co najmniej problemy: parkowania, obszarów ruchu uspokojonego, obszarów wolnych od ruchu drogowego, ciągów pieszych i rowerowych – w celu poprawy wizerunku centrum miasta i poprawy dostępu do obiektów w centrum dla wszystkich mieszkańców, a nie tylko tych, którzy korzystają z samochodów osobowych.

Przy modernizacjach ulic objętych komunikacją miejską należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego, takim jak np. krótkie odcinki buspasów w dojeździe do skrzyżowań, śluzы ułatwiające wyjazd z przystanku na osygnalizowane skrzyżowania, czy z zapewnieniem pojazdom transportu publicznego dodatkowych relacji przejazdu z określonego pasa, niedostępnych dla pozostałych użytkowników ruchu.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności dowodzą, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10%, może spowodować wzrost popytu o 5%²¹. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Prognozę popytu przedstawiono także w wariantcie rozwojowym, zakładającym realizację szeregu działań poprawiających komfort podróży i dostępność komunikacji miejskiej oraz restrykcji dla samochodów osobowych, wskutek czego do 2020 r. nastąpi wzrost liczby pasażerów o 11%. W wariantcie tym przedstawiona prognoza zakłada wzrost liczby wozokilometrów o około 9% w stosunku do 2012 r. Można założyć elastyczność popytu względem pracy eksploatacyjnej na poziomie 0,5-0,8. Zwiększenie wielkości pracy eksploatacyjnej – wraz z poprawą standardów funkcjonowania komunikacji miejskiej – przyczyni się zatem do zwiększenia się liczby pasażerów. W tabeli 29 przedstawiono prognozę popytu dla wariantu rozwojowego.

²¹ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

Tab. 29. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie rozwojowym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	bilety ulgowe	bilety normalne	Ogółem
2012	5 260	17 884	11 922	34 975
2015	5 868	17 752	12 667	36 286
2020	6 684	17 379	12 833	36 896

Źródło: opracowanie własne.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców w mieście.

3.3. Prognoza podaży

W wariantcie minimalnym projektu planu transportowego przyjęto, że w wyniku optymalizacji oferty przewozowej uporządkowana zostanie sfera rozkładów jazdy, natomiast sama sieć połączeń komunikacji autobusowej nie będzie podlegać istotnym zmianom (utrzymany zostanie system wielu linii o wydłużonych, meandrujących trasach), a działania i inwestycje zmierzające do poprawy jakości usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej, będą realizowane w mocno ograniczonym zakresie. W tabeli 30 przedstawiono prognozowaną wielkość podaży usług przewozowych w wariantcie minimalnym.

Tab. 30. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie minimalnym

Rok	Liczba wozokilometrów		
	Rzeszów	Gminy ościenne	Razem
2012	7 457 177	137 823	7 595 000
2015	7 478 593	354 862	7 833 455
2020	7 498 173	362 174	7 860 347

Źródło: opracowanie własne.

W wariantcie minimalnym prognozuje się utrzymanie wielkości pracy eksploatacyjnej na obszarze Rzeszowa na niemal obecnym jej poziomie – zakłada się do 2020 r. wzrost wielkości podaży w na obszarze miasta o 0,5%, a w gminach ościennych o 163%, co spowoduje w rezultacie wzrost całkowitej wielkości pracy eksploatacyjnej na obszarze objętym planem o 3,5%. Wzrost liczby wozokilometrów w gminach ościennych w stosunku do 2012 r. wynika z włączenia w 2013 r. do obsługi komunikacją miejską miejscowości w gminie Krasne oraz ze zmian demograficznych. Przedstawiona prognoza nie będzie jednak adekwatna do rzeczywistości, jeżeli poszczególne gminy ościenne podejmą decyzje o rezygnacji z usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej, np. na rzecz obsługi swojego obszaru w ramach połączeń komunikacji regionalnej. Biorąc jednak pod uwagę obowiązywanie obecnych zasad finansowania usług komunikacji regionalnej – poprzez refundację z budżetu państwa poprzez urzędy marszałkowskie udzielanych ulg ustawowych – jedynie do końca 2016 r. i brak jakichkolwiek uregulowań szczegółowych w tym zakresie na kolejne lata, należy stwierdzić, że zastępowanie usług komunikacji miejskiej komunikacją regionalną wydają się w dłuższym okresie nieuzasadnione ekonomicznie – może być więc zdeterminowane przede wszystkim względami politycznymi. Wychodząc z założenia, że nadrzędną wartością jest zaspokojenie potrzeb mobilności mieszkańców, można zatem przyjąć, że zakres obsługi komunikacyjnej gmin ościennych z 2013 r. w kolejnych latach co najmniej zostanie zachowany.

W wariantcie rozwojowym przyjęto, że zrealizowanych zostanie szereg działań, organizacyjnych i inwestycyjnych, zmierzających do uatrakcyjnienia rzeszowskiej komunikacji miejskiej dla pasażerów. W ramach tych działań przeprowadzona zostanie daleko idąca reorganizacja oferty przewozowej, uruchomiony zostanie system zarządzania ruchem i system informacji pasażerskiej oraz dokończona zostanie wymiana taboru. Założono również, że docelowe standardy jakościowe rzeszowskiej komunikacji miejskiej będą osiągnięte już w 2015 r. Jednocześnie wprowadzone zostaną określone restrykcje w swobodzie ruchu i parkowania samochodów osobowych. W tabeli 31 przedstawiono prognozowaną wielkość podaży w wariantcie rozwojowym.

W wariantcie rozwojowym – przy realizacji wielu działań zmierzających do uatrakcyjnienia rzeszowskiej komunikacji miejskiej – prognozuje się do 2020 r. wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej o 8,7%. W Rzeszowie przyjmuje się jej wzrost o 5,4%, a w gminach ościennych – o 186%. Podobnie, jak w wariantcie minimalnym, wyższy prognozowany wzrost podaży w gminach ościennych wynika po części z włączenia obsługi gminy Krasne oraz z czynników demograficznych, skutkujących rosnącym popytem na usługi przewozowe.

Systematyczne uatrakcyjnianie i unowocześnianie systemu komunikacji miejskiej w Rzeszowie skutkować będzie w 2020 r. – w stosunku do 2012 r. – wzrostem:

- liczby wozokilometrów o 8,7% (o 663 tys. wozokilometrów rocznie);
- liczby pasażerów o 10,9%.

Przywołane założenia determinują sposób kształtowania oferty przewozowej, której wielkość powinna wykazywać się wyższą dynamiką wzrostu niż przewidywane do 2020 r. zwiększanie się popytu.

Tab. 31. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie rozwojowym

Rok	Liczba wozokilometrów		
	Rzeszów	Gminy ościenne	Razem
2012	7 457 177	137 823	7 595 000
2015	7 660 998	354 862	8 015 860
2020	7 863 937	393 667	8 257 605

Źródło: opracowanie własne.

W wyniku realizacji założeń wariantu rozwojowego planu transportowego, oferta przewozowa rzeszowskiej komunikacji miejskiej **będzie** utrzymywana na atrakcyjnym dla pasażerów poziomie, zapewniając wymaganą liczbę międzydzielnicowych połączeń bezpośrednich, przy relatywnie wysokiej częstotliwości ich funkcjonowania. Zakłada się utrzymanie obecnej wartości szczytowej częstotliwości kursowania autobusów na liniach priorytetowych (nie rzadziej niż co 15 min), przy jednoczesnym objęciu nią godzin międzyszczytowych i zwiększeniu liczby linii o tym charakterze.

Działanie takie, łącznie z wprowadzoną zasadą rozliczania udostępnionego operatorowi taboru, **skutkować będzie** obniżeniem wskaźnika odpłatności usług rzeszowskiej komunikacji. W celu jego utrzymania do 2020 r. w przedziale 40-45%, konieczne **będą** poprzedzone kompleksowymi badaniami wielkości popytu okresowe optymalizacje układu sieci komunikacyjnej (nie rzadziej niż raz na 5 lat) i modyfikacje systemu taryfowego – w celu zapewnienia stabilizacji przychodów ze sprzedaży biletów w długim okresie czasu.

Wariant rozwojowy planu transportowego preferowany jest również ze względu na przeprowadzane w ostatnich latach rozszerzanie granic administracyjnych Rzeszowa. Wraz z przyłączeniem do miasta okolicznych miejscowości nie wprowadzono w nowych dzielnicach charakterystycznych dla obszarów miasta standardów obsługi komunikacyjnej – zarówno w zakresie oczekiwanego przez mieszkańców poziomu bezpośredniości połączeń (liczby linii), jak i standardów częstotliwości. Zaległości te należy więc nadrobić w kolejnych latach.

4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Sieć transportu publicznego, stanowiąca przedmiot planowania, obejmuje wszystkie linie funkcjonujące w ramach rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym jej organizatorem jest Prezydent Miasta Rzeszowa, którego zadania wykonuje Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., rzeszowska komunikacja miejska obsługiwała powiat grodzki oraz trzy jednostki administracyjne, należące do powiatu rzeszowskiego ziemskiego:

- miasto **Rzeszów** (miasto na prawach powiatu);
- miejsko-wiejską gminę Tyczyn;
- dwie gminy wiejskie: **Krasne** i **Świlcza**.

Jednostki administracyjne obsługiwane rzeszowską komunikacją miejską przedstawiono na rysunku 26.

Wszystkie trzy obsługiwane gminy: Krasne, Świlcza i Tyczyn przylegają do granic miasta Rzeszowa. Nie są natomiast podpisane porozumienia z pięcioma pozostałymi gminami graniczącymi bezpośrednio z miastem: Boguchwałą, Chmielnikiem, Lubenią, Głogowem Małopolskim i Trzebownikiem.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., sieć całorocznych linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej tworzyło 46 linii autobusowych:

- 42 linie **dzienne zwykłe**;
- 1 linia **dzienna specjalna (L) dowożąca pasażerów** do i z lotniska – o rozkładzie jazdy dostosowanym do godzin **przylotów i odlotów samolotów**;
- 3 linie **nocne**.

W powyższym zestawieniu nie ujęto specjalnych linii uruchamianych w Wigilię Bożego Narodzenia. Trasy 14 linii przekraczały granice Rzeszowa.

Oferta przewozowa rzeszowskiej komunikacji miejskiej jest silnie zróżnicowana. Niektóre linie charakteryzuje dość wysoka częstotliwość kursowania pojazdów, najczęściej jednak nierytmiczna, inne pełnią natomiast funkcję uzupełniającą lub są dedykowane obsłudze konkretnych grup pasażerów. Tę grupę linii charakteryzuje również nierytmiczna, ale i niska częstotliwość. Co do zasady, funkcjonowanie tych linii powinno być dostosowywane do lokalnych potrzeb.

Zwraca uwagę także niska częstotliwość kursowania linii nocnych – co około 2 godziny. Rzeszów jest miastem akademickim, w związku z czym – wzorem innych krajowych miast o znaczącej liczbie studentów – zasadne byłoby utrzymywanie sieci połączeń nocnych funkcjonujących z rytmiczną, 60-minutową częstotliwością.



Rys. 26. Gminy obsługiwane rzeszowską komunikacją miejską – stan na 10 stycznia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

W tabeli 32 porównano podstawowe parametry sieci rzeszowskiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach”, dotyczące 2012 r., wybierając sieci komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Rzeszowa.

Tab. 32. Porównanie parametrów rzeszowskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o średniej wielkości w kraju w 2012 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Długość		Ve w kom. autobus. [km/h]	Liczba obsługiwanych gmin
		wozokm. [tys.]	wozów w ruchu	tras [km]	linii [km]		
Gdynia	247,0	19 476	270	419,2	1 219,7	15,9/16,5	5
Częstochowa	235,2	12 592	134	297,7	604,0	15,8	5
Radom	214,0	9 012	142	177,2	331,0	15,7	b.d.
Toruń	204,9	10 377	115	151,1	426,8	15,8	3
Kielce	196,0	12 432	165	360,6	958,5	19,3	15
Rzeszów	180,0	8 442	155	183,0	517,0	16,4	7
Olsztyn	175,5	7 562	124	153,0	366,0	14,5	3
Bielsko-Biała	174,3	7 632	94	174,6	497,1	16,6	4
Gorzów Wlkp.	124,5	5 006	63,3	184,9	473,9	15,3	6
Elbląg	124,3	3 350	66,0	91,0	214,0	b.d.	4
Płock	123,6	6 304	89,0	288,0	641,0	19,9	9
Opole	122,4	4 758	67,0	126,0	255,0	16,2	4

Źródło: *Komunikacja Miejska w Liczbach*, 2013 nr 2/12. IGKM Warszawa, s. 20-57.

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 32, polityka poszczególnych miast odnośnie sposobu realizacji zadań przewozowych jest odmienna. Niektóre z poddanych analizie miast, tak jak Rzeszów, charakteryzuje znaczna długość linii (Gdynia, Kielce, Płock i Częstochowa), w kilku miastach utrzymuje się rozbudowaną ofertę przewozową, zapewniającą wiele połączeń bezpośrednich lub o trasach obejmujących sąsiedztwo wszystkich istotniejszych celów ruchu, ale o niskich częstotliwościach, w innych zaś – przy podobnej liczbie wozokilometrów – wymaga się od pasażerów akceptacji konieczności przesiadania się i mniejszej dostępności przestrzennej sieci komunikacyjnej, przy większej częstotliwości kursów na poszczególnych liniach.

Wielkość podaży usług przewozowych komunikacji miejskiej w Rzeszowie, na tle innych miast o podobnej liczbie mieszkańców, determinuje przeciętna gęstość zaludnienia. Jak wynika z publikacji GUS pn. „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2013 r.”, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., w rankingu miast Rzeszów zajmował w kraju 19. miejsce pod względem liczby ludności i zarazem 20. miejsce pod względem powierzchni.

W tabeli 33 przedstawiono częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach – wg stanu na 10 stycznia 2014 r. Nie uwzględniono linii sezonowych oraz dodatkowych kursów dojazdowo-zjazdowych na liniach dziennych. Przedstawiony wykaz ma charakter przybliżony – z uwagi na bardzo dużą zmienność częstotliwości kursowania pojazdów na poszczególnych liniach nie tylko w okresach pozaszczytowych i w dni wolne od pracy, ale nawet w szczytach przewozowych dnia powszedniego.

Tab. 33. Częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie roku szkolnego – stan na 10 stycznia 2014 r.

Nr linii	Dzień powszedni		Sobota	Niedziela
	W szczycie	Poza szczytem		
Linie autobusowe dzienne:				
0A	10	20	20	20
0B	10	20	20	20
1	30	60	13 par kursów	11 par kursów
2	30/45	60	60	8 par kursów
3	30	60	9 par kursów	6 par kursów
4	15 par kursów		7 par kursów	7 par kursów
5	30/45	60/90	13 par kursów	11 par kursów
6	20/30	60	60/120	60/120
8	30	40/60	30/45	50/60
9	30/40	40/60	45/60	11 par kursów
10	30	60	11 par kursów	11 par kursów
11	20/30	30/40	60	60
12	20/30	40/60	12 par kursów	13 par kursów
13	20/30	45	40	45/60
14	30/60	60/90	10 par kursów	8 par kursów
15	14 par kursów		11 par kursów	10 par kursów
16	20/30	60	60	13 par kursów
17	12/20	20/30	20/30	20/30
18	10/15	30	30/40	30/45
19	10/15	15/20	20/30	20/30
20	5 par kursów	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	

Nr linii	Dzień powszedni		Sobota	Niedziela
	W szczycie	Poza szczytem		
21	3 pary kursów	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	
22	60	60	11 par kursów	10 par kursów
23	6 par kursów	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	
24	30	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	
25	30/60	60	11 par kursów	11 par kursów
26	60	60	15 par kursów	10 par kursów
28	15/30	40/60	14 par kursów	7 par kursów
29	4 pary kursów		nie funkcjonuje	
30	15	30	30	30
31	40	60/90	12 par kursów	12 par kursów
32	30/60	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	
33	30/60	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	
34	30	60	60	60
35	10/30	40/90	13 par kursów	13 par kursów
36	30	40/90	12 par kursów	nie funkcjonuje
37	40	60/80	9 par kursów	9 par kursów
38	20/30	60/120	7 par kursów	5 par kursów
39	5 par kursów		nie funkcjonuje	
40	9 par kursów		nie funkcjonuje	
42	8 par kursów		nie funkcjonuje	
44	30	90	12 par kursów	9 par kursów
L	zmienna liczba kursów		3 pary kursów	4 pary kursów
Linie autobusowe nocne:				
N1	3 pary kursów		3 pary kursów	3 pary kursów
N2	5 par kursów		5 par kursów	5 par kursów
N3	4 pary kursów		4 pary kursów	4 pary kursów

Źródło: www.ztm.erzeszow.pl, dostęp: 10.01.2014 r.

Wśród linii autobusowych rzeszowskiej komunikacji miejskiej można wyróżnić:

- linie priorytetowe (I kategorii) – o częstotliwości w szczytach co 10-15 min – sześć linii: 0A, 0B, 17, 18, 19 i 30;

- linie podstawowe (II kategorii) – o **częstotliwości** w szczytach co 20-30 minut – siedemnaście linii: 1, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 28, 32, 34, 35, 36, 38 i 44, w tym **pięć** podmiejskich;
- linie **uzupełniające** i indywidualne o charakterze dedykowanym (III kategorii), z rozkładami jazdy dostosowanymi do lokalnych potrzeb – 20 linii, w tym **pozostałe** podmiejskie, jedna specjalna dowożąca na lotnisko oraz linie nocne.

Linia L posiada zmienną liczbę kursów w poszczególne dni tygodnia, dostosowaną do godzin **przylotów i odlotów samolotów**. Linia ta funkcjonuje na innych zasadach – nie obowiązują w niej ulgi gminne, natomiast dopuszczalny jest **przewóz bez opłaty bagażu** nawet dość znacznych rozmiarów. Autobusy tej linii nie zatrzymują się na terenie gminy Trzebownisko, choć przez nią przejeżdżają, z wyjątkiem portu lotniczego, który jest jedynym jej przystankiem poza Rzeszowem. Rozkład jazdy jest dostosowywany do rozkładu lotów i wraz z nim okresowo zmieniany. Jej pasażerami są przede wszystkim uczestnicy lotów oraz osoby odprowadzające i odbierające pasażerów samolotów.

Poza wymienionymi liniami, w Rzeszowie funkcjonują jeszcze linie W1 i W2, uruchamiane w Wigilię Bożego Narodzenia.

W rozkładach jazdy linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej brak jest rytmicznych odstępów pomiędzy kursami. Czasy pomiędzy odjazdami następujących po sobie środków transportu są zróżnicowane, a rozkłady jazdy linii o znacząco pokrywających się trasach nie są ze sobą koordynowane. W praktyce oznacza to pokrywanie się kursów różnych linii obsługujących wspólnie poszczególne kierunki i długie przerwy, obniżające jakość oferty przewozowej, po kilku skumulowanych w czasie kursach.

Cechą charakterystyczną oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej jest znaczny wzrost podaży w okresie szczytu porannego i popołudniowego oraz znaczny spadek w okresie międzyszczytowym i pozaszczytowym. Redukcja wielkości podaży w porach międzyszczytowych jest istotnym generatorem ruchu samochodów osobowych na obszarze objętym planem.

Kolejną ważną cechą oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej jest obsługa najważniejszych osiedli wieloma liniami, nie tylko o średnicowych względem centrum miasta trasach, zapewniających połączenia bezpośrednio z najważniejszymi źródłami i celami ruchu, ale i o trasach międzydzielnicowych, omijających ściśle centrum miasta. Dwie z linii mają charakter linii okólnych.

Analizując poszczególne linie pod kątem częstotliwości kursowania pojazdów, należy zauważyć, że w rzeszowskiej komunikacji miejskiej dominują połączenia o znaczących odstępach pomiędzy poszczególnymi kursami (20-30 minut i więcej). Duża liczba linii, charaktery-

zujących się niskimi częstotliwościami kursowania pojazdów, pogarsza czytelność układu komunikacyjnego oraz – poprzez trudną do przeprowadzenia w takich uwarunkowaniach koordynację rozkładów jazdy – jakość oferty przewozowej. Znacznie korzystniejsze dla pasażerów byłoby oparcie oferty przewozowej o szkielet linii podstawowych, częstotliwości kursowania pojazdów przez większą część dnia powszedniego nie niższej od 15 minut. Przy ograniczonych możliwościach kontraktowania pracy eksploatacyjnej, oznacza to konieczność likwidacji lub uproszczenia tras niektórych, najslabiej wykorzystanych linii.

W celu rozwiązania problemu dublowania się kursów powinna zostać zastosowana stała i wspólna częstotliwość modułowa kursowania pojazdów obsługujących poszczególne linie podstawowe i uzupełniające. Umożliwiłoby to synchronizację rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej, co warunkuje atrakcyjność komunikacji miejskiej dla pasażerów – w myśl zasady, że odczuwana przez pasażera wspólna częstotliwość kursowania kilku linii będzie wysoka tylko wówczas, gdy zapewniona zostanie rytmiczna obsługa ciągu komunikacyjnego. Polega ona na równomiernych odstępach czasu pomiędzy kolejnymi pojazdami udającymi się w tym samym kierunku.

Ze względu na brak możliwości zawracania autobusów w rejonach peryferyjnych w granicach administracyjnych Rzeszowa i z uwagi na konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej tych rejonów miasta (np. ul. Błękitne Wzgórze), trasy linii: 3, 28, 34 i 35 obejmują teren gminy Boguchwała. Wjazd na teren gminy Boguchwała ma charakter techniczny – do miejsca najbliższej możliwości nawrotu autobusu – i będzie utrzymywany do czasu planowanego wybudowania pętli autobusowych na terenie miasta Rzeszowa w rejonie ulic Beskidzkiej, Zwiężczyckiej i Staroniwskiej. Gmina Boguchwała nie ma podpisanego porozumienia z miastem Rzeszowem w sprawie powierzenia organizacji miejskiego transportu publicznego i nie deklaruje w najbliższym czasie zamiaru podpisania takiego porozumienia.

W tabeli 34 przedstawiono liczbę kursów realizowanych do poszczególnych miejscowości w gminach ościennych obsługiwanych liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej – w rozróżnieniu na poszczególne rodzaje dni tygodnia.

Linie podmiejskie zapewniały połączenia z Rzeszowem dla 11 miejscowości – aktualną sieć połączeń pozamiejskich miasto można zatem uznać za umiarkowaną. W okresie poza wakacjami na liniach podmiejskich zaplanowano następujące liczby kursów:

- w dniu powszednim – 208 par kursów;
- w sobotę – 95 par kursów;
- w niedzielę – 83 pary kursów.

Tab. 34. Miejscowości w gminach ościennych obsługiwane liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich – stan na 10 stycznia 2014 r.

Gmina	Miejscowość	Linia	Dzienna liczba par kursów do/z danej miejscowości		
			w dni powszednie	w soboty	w niedziele
Boguchwała	Boguchwała	3	18	9	6
Krasne	Krasne	4	14	7	7
	Malawa				
Tyczyn	Matysówka	5	18	13	11
Krasne	Malawa	6	31	15	13
Krasne	Krasne	14	21	10	8
Świlcza	Rudna Wielka	20	5	nie funkcjonuje	
Świlcza	Świlcza	22	3	nie funkcjonuje	
Świlcza	Bzianka	25	17	6	4
Boguchwała	Raławówka	28	32	13	12
Boguchwała	Kielanówka	34	26	18	18
Boguchwała	Kielanówka	35	22	13	13
Tyczyn	Tyczyn	37	19	9	9
	Hermanowa				
Tyczyn	Tyczyn	44	8	nie funkcjonuje	

Źródło: www.ztm.erzeszow.pl, dostęp: 10.01.2014 r.

Obszar okolicznych gmin obsługiwany jest liniami, których trasy obejmują także miasto Rzeszów (w sieci komunikacyjnej nie ma połączeń wyłącznie pozamiejskich – wewnątrzgminnych). Są to zarówno linie o rytmicznej częstotliwości kursowania (3, 5, 6, 28, 35 i 37 – III kategorii w podstawowych wariantach swoich tras), jak i linie dedykowane.

Linie o niskiej częstotliwości kursowania pojazdów nie są postrzegane przez mieszkańców Rzeszowa jako atrakcyjne, dlatego mając wybór, we wspólnie obsługiwanej relacji, przeważnie decydują się na skorzystanie z linii o wyższej częstotliwości – o lepiej znanej trasie i przystankach. Skutkuje to ograniczonym wykorzystaniem pojazdów na liniach o niewielkiej liczbie kursów.

Linie o charakterze dedykowanym (w tym podmiejskie) i o mniejszych napełnieniach, mają na obszarze miasta z reguły niższą przychodowość. Z tej przyczyny, decydujące zna-

czenie w utrzymaniu obecnych i pozyskaniu nowych pasażerów, mają linie o największej intensywności funkcjonowania – I i II kategorii.

Wg stanu na dzień 31 października 2013 r., w ramach publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Rzeszów, wykonywano 2 076 kursów w dni powszednie (poza wakacjami), 1 182 kursy w soboty i 1 007 kursów w niedziele. W soboty i niedziele wykonywano odpowiednio 56,9 i 48,5% liczby kursów oferowanych w dniu powszednim poza wakacjami. Dla dnia powszedniego poza wakacjami zaplanowano 24 367 wozokilometrów, dla soboty – 13 922 wozokilometrów, a dla niedzieli – 11 851 wozokilometrów (57,1 i 48,6% pracy eksploatacyjnej dla dnia powszedniego). Dane te przedstawiono w tabeli 35.

Tab. 35. Liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej w różnych rodzajach dni tygodnia – stan na 10 stycznia 2014 r.

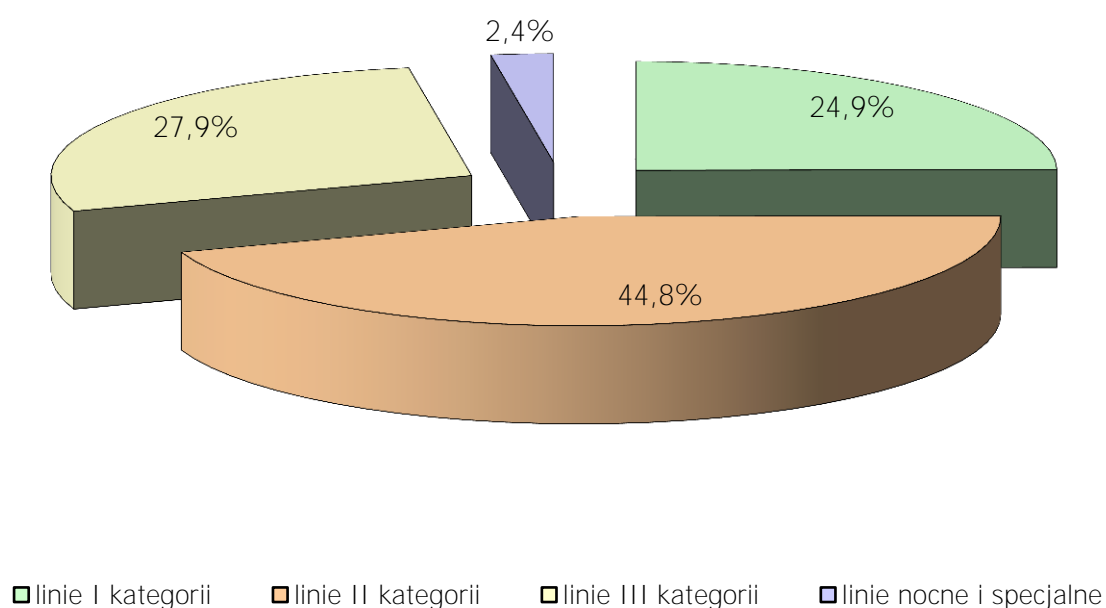
Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta
Linie priorytetowe – I kategorii						
0A	643,7	446,0	399,6	69	48	43
0B	595,8	487,5	424,3	66	54	47
17	1 102,9	1 041,3	869,7	103	96	81
18	1 574,4	867,9	718,6	138	76	65
19	1 341,3	812,6	811,2	137	83	82
30	817,3	571,5	522,6	102	71	65
Linie podstawowe – II kategorii						
1	591,1	307,7	250,6	49	26	22
3	330,3	165,2	110,1	36	18	12
6	1 046,9	494,3	431,9	67	30	26
8	852,2	728,3	608,7	56	48	40
9	643,3	546,4	266,5	57	47	23
10	626,9	324,1	315,8	45	22	21
11	1 042,7	611,4	611,4	70	40	40
12	992,6	368,2	400,2	62	23	25
13	995,6	698,1	580,0	90	63	53
16	450,2	248,4	201,8	58	32	26

Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta
28	774,6	390,5	344,2	64	26	24
34	896,6	583,6	575,4	56	36	36
35	450,2	251,0	251,0	47	26	26
36	564,6	299,4	-	44	24	-
38	287,8	79,7	56,9	34	14	10
44	365,4	243,6	182,7	36	24	18
Linie dzienne uzupełniające i dedykowane – III kategorii						
2	389,6	262,3	127,3	48	32	16
4	397,6	190,1	190,1	30	14	14
5	512,2	326,3	276,1	40	26	22
14	747,2	349,4	245,3	42	20	16
15	280,0	209,1	181,4	31	22	20
20	185,5	-	-	10	-	-
21	74,0	-	-	6	-	-
22	473,8	274,6	244,9	36	22	20
23	98,2	-	-	12	-	-
24	162,7	-	-	23	-	-
25	546,6	310,3	301,8	45	24	24
26	566,6	402,6	275,0	43	30	20
29	75,1	-	-	8	-	-
31	429,5	286,3	286,3	36	24	24
32	195,4	-	-	21	-	-
33	267,3	-	-	24	-	-
37	1 047,1	418,6	400,7	48	19	19
39	57,6	-	-	10	-	-
40	204,5	-	-	18	-	-
42	80,4	-	-	16	-	-
Linia specjalna						
L	338,5	75,2	137,9	27	6	11

Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta
Razem dzienne	24 115,8	13 671,5	11 600,0	2 060	1 166	991
Linie nocne						
N1	86,6	86,6	86,6	6	6	6
N2	87,8	87,8	87,8	6	6	6
N3	76,3	76,3	76,3	4	4	4
Razem nocne	250,7	250,7	250,7	16	16	16
Razem sieć	24 366,5	13 922,2	11 850,7	2 076	1 182	1 007

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie

Strukturę planowanej pracy eksploatacyjnej w 2013 r., z podziałem na kategorie linii, przedstawiono na rysunku 27.



Rys. 27. Roczna praca eksploatacyjna rzeszowskiej komunikacji miejskiej z podziałem na kategorie linii – w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

W 2013 r. dominujący udział w pracy eksploatacyjnej w rzeszowskiej komunikacji miejskiej przypadł na miasto Rzeszów (95,4%), natomiast w gminach ościennych wykonano łącznie 4,6% całkowitej pracy eksploatacyjnej.

Relacje tras najważniejszych linii i wielkość pracy eksploatacyjnej, zaplanowanej do wykonania na każdej z tych linii w 2013 r., przedstawiono w tabeli 36.

Tab. 36. Relacje tras i praca eksploatacyjna na najważniejszych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej – stan 10 stycznia 2014 r.

Linia	Przebieg trasy	Roczna liczba wozokilometrów [tys.]
Linie priorytetowe (I kategorii)		
0A	Grottgera – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – al. Piłsudskiego – Głowackiego – Grottgera	209,5
0B	Plac Kilińskiego – Plac Wolności – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – Dąbrowskiego – Lisa-Kuli – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Grottgera	201,2
17	Przemysłowa – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Plac Wolności – al. Rejtana – Paderewskiego – Krzyżanowskiego – Niepodległości – Mieszka I – Lwowska-szpital	384,9
18	Miłocińska – Obrońców Poczty Gdańskiej – Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Łukasiewicza	484,8
19	Miłocińska – Obrońców Poczty Gdańskiej – Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Piłsudskiego – Plac Wolności – al. Rejtana – al. Sikorskiego – Łukasiewicza	429,2
30	Mikołajczyka – Ofiar Katynia – Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Matuszczaka WSK	267,3
Linie podstawowe (II kategorii)		
1	Krakowska – al. Piłsudskiego – Plac Wolności – Lwowska – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Konfederatów Barskich – Załęska – Spichlerzowa / Rzecha – Ciepłownicza EC	179,9
3	Bardowskiego – Grottgera – al. Ciepłińskiego – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Boguchwała Grunwald	98,3
6	Ustrzycka – Kotuli – Wiktora – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Plac Wolności – Targowa – Szopena – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – Paderewskiego – Krzyżanowskiego – al. Armii Krajowej – Paderewskiego – Słocińska – Malawa	315,2

Linia	Przebieg trasy	Roczna liczba wozokilometrów [tys.]
8	Warszawska – Staromiejska – Lubelska – Marszałkowska – al. Cieplickiego – Lisa-Kuli – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Strażacka – Miła – Kardynała Wojtyły – Sikorskiego, MPGK	289,5
9	Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – al. Okulickiego – al. Wyzwolenia – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Bardowskiego – Lwowska – Olbrachta	206,4
10	Bł. Karoliny – Strzyżowska – Strzelnicza – Krajobrazowa – Panoramiczna – al. Witosa – Wyspiańskiego – Wita Stwosza – Langiewicza – Mochnackiego – al. Cieplickiego – al. Piłsudskiego – Plac Wolności – Targowa – Szopena – Podwisłocze – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Robotnicza – Łukasiewicza	193,8
11	Niepodległości – al. Kopisto – Podwisłocze – al. Powstańców Warszawy – Dąbrowskiego – Lisa-Kuli – al. Cieplickiego – al. Piłsudskiego – Plac Wolności – Lwowska – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Konfederatów Barskich – Załęska – Solidarności – Księżycowa – Strączka – Potockiego	331,4
12	Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Bardowskiego – Targowa – Szopena – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – Kwiatkowskiego – Jana Pawła II – Budziwojska	293,1
13	Mikołajczyka – Ofiar Katynia – Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Piłsudskiego – Plac Wolności – Targowa – Szopena – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – al. Niepodległości – al. Armii Krajowej – Lwowska-szpital	322,2
16	Pl. Kilińskiego – Plac Wolności – Lwowska – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Rocha	138,4
28	Trembeckiego – Lubelska – Marszałkowska – al. Cieplickiego – Lisa-Kuli – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Beskidzka – Raclawówka – Zabierzów	236,1
34	Leśne Wzgórze – Słoneczny Stok – Kielanówka – Staroniwa – Staroniwska – Langiewicza – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Cieplickiego – Lisa-Kuli – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – al. Niepodległości – Mieszka I – Lwowska-szpital	291,1
35	Bardowskiego – Plac Wolności – al. Cieplickiego – Mochnackiego – Langiewicza – Chmaja – Boya-Żeleńskiego – Langiewicza – Staroniwska – Staroniwa – Kielanówka – Słoneczny Stok – Leśne Wzgórze – Kielanówka	141,6
36	Dworzec Komunikacji Lokalnej – al. Cieplickiego – Lisa-Kuli – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Armii Krajowej – X Sudeckiej Dywizji – Paderewskiego – Rocha-lasek	157,3

Linia	Przebieg trasy	Roczna liczba wozokilometrów [tys.]
38	Bardowskiego – Pl. Wolności – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – Dąbrowskiego – Batalionów Chłopskich – Przemysłowa	79,9
44	Plac Kilińskiego – Plac Wolności – al. Rejtana – al. Sikorskiego – Ty-czyn Rynek	115,7
Razem linie I i II kategorii:		5 366,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

W tabeli 37 zestawiono najważniejsze węzły przesiadkowe w Rzeszowie. Przystanki w węzłach przesiadkowych stanowią miejsca zmiany linii przez pasażerów komunikacji miejskiej. Węzły te stanowią także punkty integracji ruchu pasażerskiego dla podróżnych korzystających z różnych środków komunikacji publicznej. W węzłach przesiadkowych, z których korzysta codziennie największa liczba pasażerów, informacja pasażerska powinna być szczególnie rozbudowana. Wskazane jest zainstalowanie w nich, poza standardową informacją przystankową, informacji dynamicznej, map i planów sieci, schematów węzłów przesiadkowych, a w punktach integracji komunikacji miejskiej z inną formą komunikacji publicznej – także rozkładów jazdy wszystkich środków transportu. Przystanki w węzłach przesiadkowych powinny być wyposażone w wiaty o podwyższonym standardzie, pozwalające na oczekiwanie w dogodnych warunkach możliwie największej liczbie pasażerów.

Tab. 37. Najważniejsze węzły przesiadkowe w rzeszowskiej komunikacji miejskiej oraz planowane ich wyposażenie

Lp.	Nazwa przystanku	Nr przystanku	Liczba stanowisk	Stacjonarny automat biletowy	Dynamiczna informacja pasażerska
1	Plac Wolności	1C, 2C	2	tak	tak
2	Bardowskiego	1A, 1aB	4	tak	tak
3	Al. Ciepłińskiego	5B	1	-	tak
4	Al. Ciepłińskiego	6B	1	tak	tak
5	Pułkownika Lisa-Kuli	7B	1	tak	tak
6	Pułkownika Lisa-Kuli	8B	1	-	tak
7	Al. Piłsudskiego Hotel	1S	1	tak	tak
8	Al. Piłsudskiego Urząd Wojewódzki	4C	1	tak	tak

Lp.	Nazwa przystanku	Nr przystanku	Liczba stanowisk	Stacjonarny automat biletowy	Dynamiczna informacja pasażerska
9	Marszałkowska osiedle	1W, 4W	2	-	tak
10	Krakowska osiedle	2S	1	tak	tak
11	Krakowska osiedle	3S	1	-	tak
12	Wyzwolenia pawilony	14E	1	tak	tak
13	Al. Powstańców Warszawy DS	59A	1	-	-
14	Al. Powstańców Warszawy WSK	23A	1	tak	tak
15	Dąbrowskiego Dom Kultury	14B	1	tak	tak
16	Al. Rejtana Predom	85A	1	-	tak
17	Łukasiewicza Pętla	68A, 71A, 98A	2-3	-	-
18	Dworzec PKP (Grottgera)	2B, 3B	2	tak	tak
19	Dworzec Komunikacji Lokalnej	1D1	6	-	-
20	Plac Kilińskiego	4B	1	-	-
21	Al. Rejtana E. Leclerc	83A	1	-	tak
22	Lubelska Kościół	3L	1	-	tak
23	Lubelska Kościół	4L	1	-	tak
24	Lubelska szpital	1L	1	-	-
25	Lubelska szpital	2L	1	-	tak
26	Marszałkowska	1W	1	tak	tak
27	Marszałkowska	4W	1	-	tak
28	Lwowska Jednostka Wojskowa	1D	1	-	tak
29	Al. Piłsudskiego ZDZ	2D	1	-	tak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., do realizacji przewozów w komunikacji miejskiej, MPK – Rzeszów Sp. z o.o. wykorzystywało łącznie 181 pojazdów, z których 82% dostosowanych było do przewozu osób niepełnosprawnych. Średni wiek taboru wyniósł 8,4 lat.

Strukturę wiekową taboru autobusowego eksploatowanego na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej należy uznać za dość korzystną.

W procesie odnowy taboru zakłada się, że – analogicznie jak już ma to miejsce obecnie – każdy nowowprowadzany pojazd będzie niskopodłogowy, będzie wyposażony w tablice elektroniczne z zewnątrz i wewnątrz pojazdu, zapowiedzi głosowe przystanków oraz w wewnętrzny i zewnętrzny monitoring. Nowy fabrycznie tabor spełniał będzie obowiązujące normy EURO (obecnie EURO 6).

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacyjna publicznego miejskiego transportu zbiorowego w ramach planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rzeszowa i gmin, z którymi miasto Rzeszów zawarło porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, obejmuje obszar:

- miasta Rzeszowa;
- gmin ościennych – Krasne, Świlcza i Tyczyn.

Zgodnie z §5 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 r., wydanego na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., z uwagi na to, że przewozy objęte niniejszym planem mają charakter przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, odstępuje się od sporządzenia części graficznej planu transportowego. Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania funkcjonowała będzie sieć komunikacji miejskiej w Rzeszowie i gminach, które z miastem Rzeszowem podpisały porozumienia.

Granice obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej w ramach rzeszowskiej komunikacji miejskiej, stanowią zatem granice miasta Rzeszowa i wszystkich gmin, które z miastem Rzeszowem podpisały porozumienie zlecające miastu organizowanie publicznego transportu zbiorowego.

Na podstawie wyników badań marketingowych wielkości popytu można stwierdzić, że – w ujęciu sumarycznym – obecna wielkość podaży usług przewozowych jest w miarę dobrze dostosowana do występującego popytu efektywnego. Sporadycznie w pozaszczytowych okresach doby występują przekroczenia zdolności przewozowej, których przyczyną mogą być nieadekwatne do popytu ułożenie rozkładów jazdy dla poszczególnych linii. Występujące

pojedyncze przypadki przekroczenia zdolności przewozowej, mają charakter zjawisk dość rzadkich, **związanych** z naturalnymi dziennymi wahaniami popytu i brakiem synchronizacji rozkładów różnych linii obsługujących wspólnie poszczególne kierunki ruchu (pojazd podjeżdżający na przystanek po najdłuższej przerwie jest z reguły najlepiej wykorzystany).

Można założyć, że globalna wielkość podaży usług przewozowych oferowana na rynku w warunkach 2012 r. (scharakteryzowana przez takie parametry, jak liczba wozokilometrów i częstotliwość kursowania pojazdów na głównych trasach) odpowiada występującemu popytowi efektywnemu. Także w przekroju gmin można stwierdzić, że oferowana zdolność przewozowa nie jest zbyt ograniczona w stosunku do wielkości popytu występującego na rynku.

W tej sytuacji, obecne parametry podaży usług można przyjąć jako wyjściowe do założeń wariantowego ich rozwoju w 2015 r. i 2020 r.

Na kształt i jakość usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej istotnie wpłynie realizacja przez miasto Rzeszów projektów inwestycyjnych, przewidujących zakup, instalację i wdrożenie:

- **Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Rzeszowie** (systemu inteligentnego sterowania ruchem ITS) – wraz z centralą zarządzania ruchem i wprowadzeniem określonych preferencji dla transportu zbiorowego;
- systemu biletu elektronicznego E-BILET;
- systemu informacji pasażerskiej E-INFO oraz zewnętrznych wyświetlaczy w węzłach przesiadkowych i na najważniejszych przystankach;
- **rozbudowy systemu sprzedaży biletów** (biletomaty stacjonarne i mobilne, bilety elektroniczne).

System zarządzania ruchem znacznie ułatwi poruszanie się pojazdów komunikacji miejskiej głównymi arteriami w centrum Rzeszowa, dzięki czemu wzrośnie prędkość eksploatacyjna i skróci się czas podróży. Możliwe będzie również zapewnienie właściwej realizacji rozkładu jazdy (poprzez wyeliminowanie opóźnień) i – po skoordynowaniu rozkładów jazdy w skali sieci komunikacyjnej – uzyskanie rzeczywistej rytmiczności obsługi poszczególnych ciągów. Wdrożenie systemu zarządzania ruchem powinno zbiec się w czasie z oddaniem do użytku całego podkarpackiego odcinka autostrady A4, wskutek czego zmniejszy się intensywność ruchu tranzytowego realizowanego przez Rzeszów.

Po wdrożeniu systemu informacji pasażerskiej, dodatkową korzyścią dla pasażerów będzie nowoczesna, dokładna, intuicyjna, kompleksowa i szybka informacja o usługach, która zachęci do korzystania z pojazdów komunikacji miejskiej w odbywaniu podróży po mieście, co również wpłynie na rezygnację części mieszkańców z korzystania z samochodów osobo-

wych i na zmniejszenie kongestii drogowej. System ten **będzie uzupełniony** o elementy zewnętrznej informacji przystankowej.

Miasto Rzeszów zrealizowało w ostatnich latach program odnowy taboru autobusowego, zdecydowanie poprawiając warunki podróży komunikacją miejską.

Dokończenie odnowy taboru w ciągu kilku następnych lat spowoduje sytuację, w której bieżące nakłady na odnowę taboru dla utrzymania średniego wieku nie będą już tak wysokie, jak w ostatnim okresie.

Planowane inwestycje oraz przewidywane zmiany demograficzne w Rzeszowie i w gminach ościennych, wpłyną na potrzebę zwiększenia wielkości pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w kolejnych latach w poszczególnych gminach. W granicach miasta Rzeszowa w wariantcie minimalnym planuje się utrzymanie obecnego zakresu oferty przewozowej, mierzonej roczną liczbą wozokilometrów, a w wariantcie rozwojowym – jego zwiększenie – wraz ze wzrostem liczby przewożonych pasażerów.

Rozszerzenia docelowej oferty przewozowej wymagają także rejonu rozbudowujących się lub planowanych do rozbudowy osiedli, w szczególności w osiedlu Przybyszówka. W sytuacji wyboru do realizacji wariantu rozwojowego, w ramach wymiany taboru zaleca się po części zakup niskopodłogowych midibusów (autobusów o mniejszej pojemności pasażerskiej – do 60 osób – i długości około 9 m), które mogłyby penetrować obszary osiedli bez konieczności znacznego poszerzania ulic (likwidacji parkingów) i bez potrzeby budowy terenochłonnych przystanków lub pętli.

Zwiększeniu powinien również ulec udział pojazdów wielkopojemnych (przegubowych) w strukturze eksploatowanego taboru. W porach największego popytu powinny one obsługiwać zarówno linie o największej liczbie pasażerów (z I kategorii), jak i linie łączące wybrane obszary peryferyjne (przyłączone do miasta po 2006 r.), o dość długim czasie dojazdu do centrum (w autobusach przegubowych zapewniana jest większa liczba miejsc – zarówno ogółem, jak i siedzących).

Komunikacja miejska w granicach Rzeszowa wymaga ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu, ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż dwa razy w roku.

Komunikacja miejska w ramach obszarów gminnych będzie rozwijana w ścisłym porozumieniu z władzami gmin i społecznościami lokalnymi. Oferta przewozowa i układ linii będą określane w porozumieniu z władzami gmin i po zbadaniu potrzeb lokalnych społeczności. Przebieg i charakter linii może ulegać zmianie w miarę zmieniających się potrzeb pasażerów i w miarę możliwości finansowych gmin.

Z uwagi na inny charakter przewozów na rozległych terenach gmin, dopuszcza się objęcie tych elementów sieci komunikacyjnej postępowaniem przetargowym przeprowadzonym przez organizatora – miasto Rzeszów – z wyłonieniem wykonawcy niebędącego podmiotem wewnętrznym. Dopuszczalne jest także ustalenie odmiennych standardów dotyczących taboru, z zastrzeżeniem, że będzie to tabor dostosowany do obsługi osób o ograniczonej mobilności ruchowej.

W wypadku realizacji wariantu rozwojowego, w którym zaplanowano zwiększenie oferty przewozowej, dopuszcza się możliwość zlecenia nowych zadań podmiotom zewnętrznym – po przeprowadzeniu odpowiedniej procedury przetargowej.

W każdym przypadku zakłada się jednak, że taryfa biletowa pozostanie jako zintegrowana – umożliwiającą pasażerowi swobodny wybór środka transportu bez konieczności stosowania odrębnych zasad taryfowych i biletów.

5. Finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie oraz w gminach ościennych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu miasta i gmin. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury;
- sprzątanie przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, budowę systemu informacji pasażerskiej, itd.

Sposobem finansowania komunikacji miejskiej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Miasto Rzeszów udostępnia operatorowi nabyte środki transportu wraz z wyposażeniem za odpłatnością, a wpływy z tego tytułu stanowią dodatkowe źródło finansowania komunikacji publicznej.

Wydatki bieżące pokrywane są przychodami ze sprzedaży biletów i z opłat dodatkowych wnoszonych przez pasażerów, dopłatami gmin ościennych do przewozów realizowanych na ich terenie, wpływami z opłat i kar, wpływami z opłat za korzystanie z przystanków oraz wpływami za dzierżawę taboru z wyposażeniem. Wpływy te nie pokrywają w całości ponoszonych wydatków – konieczne stają się więc dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których terenie realizowane są przewozy. Dopłaty te są elementem polityki społecznej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają efektywności ekonomicznej;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

Środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego, to także:

- partycypacje gmin ościennych zainteresowanych funkcjonowaniem transportu publicznego na ich terenie – w oparciu o porozumienia pomiędzy tymi jednostkami;
- środki celowe na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych;
- wkład własny w projektach unijnych.

Miasto Rzeszów, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie oraz w gminach ościennych jest finansowane z czterech źródeł. Pierwsze z tych źródeł stanowią przychody ze sprzedaży biletów oraz z opłat dodatkowych, drugie – dopłaty z budżetu miasta Rzeszów oraz gmin ościennych. Trzecim źródłem są dodatkowe wpływy z opłat za korzystanie z przystanków i innych opłat od przewoźników. Kolejne źródło stanowią wpływy z dzierżawy gminnego majątku, w tym z dzierżawy autobusów z wyposażeniem. Wpływy ze sprzedaży biletów stanowią w Rzeszowie przychód organizatora. Wielkość kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w ostatnich dwóch latach, przychodów ze sprzedaży biletów i pozostałych oraz sumy dopłat budżetowych, przedstawiono w tabeli 38.

Tab. 38. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie – wykonanie w 2012 r. i w 2013 r. [tys. zł]

Rok	Koszty publicznego transportu zbiorowego	Przychody			Dopłaty		Wskaźnik odpłatności [%]
		ze sprzedaży biletów	z dzierżawy majątku	pozostałe	z budżetu miasta	z budżetów gmin	
2012	54 563	28 410	0	938	24 399	434	52,1
2013	60 909	29 125	2 811	1 451	25 190	1 742	47,8

Źródło: dane Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Osiągnięcie wskaźnika odpłatności usług w wysokości 47,8% obrazuje stopień pokrycia kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży bile-

tów. Na wyszczególnione w tabeli 38 pozostałe przychody składają się: opłaty za korzystanie z przystanków i dworców, opłaty za utrzymanie i aktualizację rozkładów jazdy, opłaty dodatkowe i inne wpływy. Koszty transportu zbiorowego stanowią sumę kosztów realizacji zadań transportowych, kosztów obsługi oraz kosztów funkcjonowania Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Operator rzeszowskiej komunikacji miejskiej, MPK – Rzeszów Sp. z o.o., prowadzi ponadto szeroką działalność dodatkową (sprzedaż paliw, usługi diagnostyczne, warsztatowe, reklamowe, myjnię, wynajem pojazdów i nieruchomości oraz sprzedaż biletów przez kierowców), z której zyski są także przeznaczone na finansowanie komunikacji miejskiej.

Wysokość dopłat z poszczególnych gmin w latach 2012-2013 przedstawiono w tabeli 39.

Tab. 39. Wysokość dopłat do usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej z poszczególnych gmin ościennych – wykonanie w 2012 r. i w 2013 r.

Gmina	Wysokość dopłaty w 2012 r. [tys. zł]	Wysokość dopłaty na mieszkańca w 2012 r. [zł rocznie]	Wysokość dopłaty w 2013 r. [tys. zł]	Wysokość dopłaty na mieszkańca w 2013 r. [zł rocznie]
Krasne	0,0	0,00	743,6	70,53
Tyczyn	38,5	2,39	105,1	6,51
Świlcza	395,5	35,05	458,9	40,67
Razem:	434,0	11,43	1 307,6	34,45

Źródło: dane Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Na tle innych miast o porównywalnej liczbie mieszkańców, Rzeszów wyróżniał się w 2012 r. stosunkowo wysokim wskaźnikiem odpłatności, natomiast wartość liczby wozokilometrów, przypadającej na jednego mieszkańca, należała do jednych z niższych. Porównanie finansowania komunikacji miejskiej w Rzeszowie do jej finansowania w innych, wybranych miastach o porównywalnej wielkości w kraju, przedstawiono w tabeli 40.

Wysoki wskaźnik odpłatności jest korzystny z punktu widzenia budżetu miasta i gmin ościennych, gdyż pozwala ograniczyć udział dopłat do komunikacji miejskiej w wydatkach bieżących i tym samym bezpieczniej zachować niezbędną równowagę finansową budżetu. Świadczy też o racjonalnym prowadzeniu gospodarki przez operatorów, w szczególności przez podmiot wewnętrzny.

W 2012 r. wskaźnik odpłatności usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 52,1%, a w 2013 r. – na poziomie 47,8% pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów.

W związku z unowocześnianiem taboru, poprawą jego wyposażenia i wprowadzeniem systemu informacji pasażerskiej, w wariantcie minimalnym zakłada się, że w okresie planowania wskaźnik odpłatności usług będzie spadać. Organizator miejskiego publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie musi podjąć więc zdecydowane działania, aby udział przychodów ze sprzedaży biletów w kosztach świadczenia usług, ukształtował się w przedziale 45-50%.

Tab. 40. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Rzeszowie oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2012 r.

Miasto	Ludność miasta [tys.]	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Wydatki bieżące z budżetu na komunikację [zł]	Liczba wozokm [tys.]	Wskaźnik odpłatności z biletów [%]	Liczba wozokm na mieszkańca
Gdynia	247,0	71 064	162 251	19 476	43,8	78,9
Częstochowa	235,2	38 908	87 076	12 592	44,7	53,5
Radom	214,0	29 002	51 048	9 012	56,8	42,1
Toruń	204,9	b.d.	56 506	10 377	b.d.	50,6
Kielce	196,0	36 649	74 315	12 432	49,3	63,4
Rzeszów	182,0	30 683	49 031	7 595	52,1	41,7
Olsztyn	175,5	34 479	58 394	7 562	59,0	43,1
Bielsko-Biała	174,3	26 698	51 437	7 632	51,9	43,8
Gorzów Wlkp.	124,5	18 522	16 379	5 006	48,7	40,2
Elbląg	124,3	12 255	33 514	3 350	36,6	27,0
Płock	123,6	16 362	21 515	6 304	42,1	51,0
Opole	122,4	17 158	12 910	4 758	52,4	38,9

Źródło: „Komunikacja Miejska w Liczbach” 2013 nr 2/12. IGKM, Warszawa s. 20-57.

W okresie planowania zakłada się utrzymanie zasady pokrywania kosztów organizowania i świadczenia usług przewozowych przychodami z biletów i dopłatami z budżetów samorządów, a finansowania inwestycji – ze środków własnych operatora, wspomaganych zaku-

pami i modernizacją taboru przez miasto Rzeszów, przy wykorzystaniu środków pomocowych z Unii Europejskiej. W inwestycjach taborowych preferowany będzie tabor niskoemisyjny.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w rzeszowskiej komunikacji miejskiej polega na pobieraniu przez organizatora opłat w związku z realizacją przewozów w ramach tej komunikacji i na przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych przez niego kosztów – w związku ze świadczeniem usług. Sposób obliczania rekompensaty określa umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarta z operatorem. Podstawą do obliczenia rekompensaty są wysokości stawek umownych za 1 wozokilometr za wykonane usługi przewozowe. W okresie planistycznym zakłada się utrzymanie tej formy finansowania operatora do końca ważności obecnej umowy.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, stąd wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów.

Przyszła struktura taryfy biletowej powinna zapewniać możliwie największą liczbę pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej i – jednocześnie – możliwie wysoką przychodowość. Jednym z ważnych aspektów w polityce taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (duża sieć punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji miejskiej. Cena sieciowego biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie 25-30 biletów jednorazowych. Obecnie w Rzeszowie jego cena jest wysoka, czyli nieatrakcyjna dla pasażerów, stanowi bowiem równowartość 35 biletów jednorazowych. W planowanej polityce taryfowej powinna być stosowana zasada stosowania wskaźnika 25 do 30 przejazdów na podstawie biletu jednorazowego jako równowartość ceny sieciowego (miejskiego) biletu miesięcznego lub 30-dniowego.

Prognozowane kwoty przychodów ze sprzedaży biletów, kosztów, rekompensaty oraz wskaźnika odpłatności w okresie planistycznym, przedstawiono w tabeli 41 – dla wariantu minimalnego i w tabeli 42 – dla wariantu rozwojowego. Wzrost wielkości dopłat wynika ze wzrostu liczby mieszkańców gmin ościennych i ich potrzeb przewozowych, wskutek czego liczba wozokilometrów zamawiana przez te gminy powinna także rosnąć. Powodem wzrostu

dopłat jest także zmiana struktury mieszkańców wynikająca ze zmian demograficznych, a skutkiem tych zmian jest spadek w okresie planistycznym liczby pasażerów wnoszących opłaty. W wariantcie rozwojowym rekompensata jest niższa, co jest efektem podjęcia szerokiego zestawu działań w celu uatrakcyjniania komunikacji miejskiej i zmniejszania kongestii w ruchu drogowym, których rezultatem będzie wzrost liczby pasażerów i wpływów z biletów.

Występujący w obydwu wariantach spadek wskaźnika odpłatności wynika z przyjętej przez miasto Rzeszów strategii wymiany taboru – jego zakup realizowany jest przez miasto, a następnie tabor wdzierżawiany jest odpłatnie operatorowi. Koszt dzierżawy odpowiada wysokości amortyzacji, ale całkowita wysokość amortyzacji i dzierżawy nowego taboru jest dla operatora znacznie wyższa niż amortyzacja starego taboru (tabor, który jest wycofywany z użytkowania miał stawkę amortyzacji równą 0 zł). Powoduje to wzrost obrotu i spadek wysokości wskaźnika odpłatności.

Tab. 41. Finansowanie rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2020 r. w wariantcie minimalnym

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Inne dochody	Koszty publicznego transportu zbiorowego [tys. zł]	Rekompensata [tys. zł]		Wskaźnik odpłatności [%]
				ogółem	w tym dopłaty gmin	
2012	28 411	1 319	54 563	24 833	434	52,1
2015	27 547	8 785	63 319	26 987	1 313	43,5
2020	26 331	8 985	63 494	28 178	1 340	41,5

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 42. Finansowanie rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariantcie rozwojowym

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Inne dochody	Koszty publicznego transportu zbiorowego [tys. zł]	Rekompensata [tys. zł]		Wskaźnik odpłatności [%]
				ogółem	w tym dopłaty gmin	
2012	28 411	1 319	54 563	24 833	434	52,1
2020	29 226	8 785	64 506	26 496	1 313	45,3
2025	29 144	8 985	66 081	27 952	1 457	44,1

Źródło: opracowanie własne.

5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji

W 2010 r. miasto Rzeszów rozpoczęło realizację projektu pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic” o wartości 415 069 189 zł, dofinansowanego kwotą 311 117 157 zł z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Jednostki organizacyjne realizujące projekt to: Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie, Urząd Miasta Rzeszowa oraz Biuro Gospodarki Mieniem Miasta Rzeszowa. Strategicznym celem projektu jest realizacja I etapu poprawy funkcjonalności transportu miejskiego – poprzez poprawę dostępu do centralnych obszarów miasta oraz zapewnienie efektywnego transportu wewnątrz Rzeszowa, co przyczyni się do zwiększenia potencjału rozwojowego i atrakcyjności aglomeracji rzeszowskiej oraz wzrostu mobilności mieszkańców.

W zakres rzeczowy projektu wchodzi:

- projekt i wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym (ZSZRiTTP) wraz z dedykowaną mu platformą teleinformatyczną (PTITS);
- zakup nowoczesnego taboru autobusowego;
- przebudowa i rozbudowa lokalnego układu komunikacyjnego oraz modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu publicznego.

Ponadto, w ramach realizacji projektu zaplanowane zostało prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych oraz zarządzanie projektem. W ramach przygotowania projektu opracowano Studium Wykonalności projektu oraz szereg innych dokumentów niezbędnych do złożenia wniosku o dofinansowanie.

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym będzie jednym spójnym systemem, integrującym działanie systemów:

- obszarowego sterowania ruchem drogowym, składającego się z systemu sterowania sygnalizacją świetlną, systemu priorytetowania pojazdów komunikacji zbiorowej oraz systemu informacji dla kierowców za pomocą znaków zmiennej treści;
- systemu zarządzania transportem publicznym, umożliwiającego lokalizację pojazdów, zliczanie liczby pasażerów i kontrolę standardów jakościowych – pozwalające na bieżące dostosowywanie funkcjonowania komunikacji miejskiej do zmieniających się potrzeb pasażerów;
- systemu informacji pasażerskiej z tablicami dynamicznej informacji pasażerskiej;
- systemu elektronicznego poboru opłat wprowadzającego bilet elektroniczny.

Głównym założeniem wdrożenia systemu jest usprawnienie transportu publicznego – poprzez przyspieszenie komunikacji autobusowej – traktowane jako priorytet działań. W obszarze projektu zidentyfikowano trzy kluczowe korytarze autobusowe, obejmujące newral-

giczne skrzyżowania – z punktu widzenia przyspieszenia realnego do wprowadzenia w rozkładzie jazdy:

- ciąg ul. Lubelskiej – od skrzyżowania z ul. Trembeckiego do ronda Jana Pawła II oraz ciąg ul. Marszałkowskiej i al. Ciepłińskiego – od ronda Jana Pawła II do skrzyżowania z al. Piłsudskiego;
- ciąg al. Piłsudskiego – od skrzyżowania z al. Ciepłińskiego do skrzyżowania z al. Rejtana (w tym przerwanie ciągłości przejazdu niedotyczące autobusów);
- ciąg: al. Ciepłińskiego – ul. Lisa-Kuli – ul. Dąbrowskiego włącznie;
- ciąg al. Powstańców Warszawy – od skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego do skrzyżowania z al. Sikorskiego.

W obrębie tych korytarzy zakłada się wprowadzenie priorytetu w ruchu dla autobusów – poprzez wykonanie buspasów i/lub śluz dla autobusów.

W ramach dostawy systemu zarządzania transportem publicznym oraz systemów E-INFO i E-BILET, planuje się dostarczenie sprzętu, oprogramowania i metod do realizacji następujących celów:

- poprawy punktualności i regularności kursowania komunikacji miejskiej;
- ułatwienia pracy służbom technicznym;
- wdrożenia dynamicznej informacji dla pasażerów na przystankach;
- zapewnienia informacji dla pasażerów poprzez Internet i urządzenia mobilne;
- wdrożenia priorytetów dla transportu publicznego;
- wdrożenia systemu biletu elektronicznego.

Główne zadania systemu będą następujące:

- wspomaganie planowania tras komunikacji miejskiej;
- kontrola punktualności pojazdów;
- wspomaganie działań dyspozytorskich;
- zarządzania taborem i personelem;
- planowanie on-line podróży przez pasażerów;
- przystankowa informacja pasażerska;
- informacja pasażerska wewnątrz pojazdów komunikacji miejskiej;
- personalizacja i sprzedaż biletów w punktach personalizacyjnych;
- sprzedaż biletów w biletomatach stacjonarnych i mobilnych;
- kontrola i windykacja ważności biletu;
- informacja pasażerska w biletomatach stacjonarnych.

System zostanie zintegrowany z platformą teleinformatyczną a poprzez nią – z Systemem Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym i Systemem Elektronicznego Poboru

Opłat E-BILET. Tablice informacyjne LED (73 szt.), dwukierunkowe, mają wyświetlać dynamiczną informację pasażerską właściwą dla danego przystanku. Korzystając z danych Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na tablicach, w czasie rzeczywistym wyświetlane będą przewidywane czasy przyjazdu autobusów. Dzięki temu pasażerowie będą informowani o najbliższych połączeniach i możliwościach przesiadek. Na dolnym pasku możliwe będzie wyświetlanie elektronicznej informacji o mieście, komunikatów o utrudnieniach w ruchu, atrakcjach miejskich, imprezach i bieżących wydarzeniach.

Stacjonarne biletomaty (20 szt.), z panelem dotykowym zapewniającym łatwą obsługę, zostaną zintegrowane z systemem elektronicznego poboru opłat oraz Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Będą one zapewniać automatyczną sprzedaż biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych oraz doładowań kart elektronicznych na nośnikach bezstykowych, a ponadto – całodobową informację dla pasażerów o możliwych połączeniach komunikacyjnych, w tym o rozkładzie jazdy i cenach biletów przewoźników miejskich i regionalnych, prywatnych i samorządowych, autobusowych, kolejowych, a także o usługach taksówek. Będą one mogły także realizować funkcje elektronicznej informacji o mieście, atrakcjach, historii i o wszelkich bieżących wydarzeniach.

Planowane inwestycje spowodują wzrost jakości usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej i przyczynią się do skrócenia czasu przejazdu jej pojazdów, przez co wpłyną na zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego i usprawnią poruszanie się po mieście, zwiększając przy tym bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W celu zintegrowania planowanych do realizacji systemów, wchodzących w skład Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym, zaprojektowana i wdrożona zostanie Platforma Teleinformatyczna dla systemu ITS, która stanowiła będzie teleinformatyczny radiowy kanał transmisyjno-informacyjny.

W ramach zadania zakupu taboru autobusowego zakupiono 80 autobusów, w tym 30 pojazdów 12-metrowych oraz 20 pojazdów 10-metrowych z napędem na olej napędowy, spełniających normę czystości spalin EEV, a także 30 pojazdów 12-metrowych z napędem na sprężony gaz ziemny (CNG). Nowy tabor autobusowy wyposażony będzie w urządzenia współpracujące z systemami sterowania ruchem drogowym, zarządzania transportem publicznym, informacji pasażerskiej oraz systemem biletu elektronicznego.

Przebudowa i rozbudowa lokalnego układu komunikacyjnego oraz poprawa funkcjonalności przystanków komunikacji miejskiej polega na usprawnieniu lokalnego układu komunikacyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także na przebudowie zatok i pętli autobusowych. W ramach tego zadania wykonane będą:

- rozbudowa ul. Podkarpackiej i ul. Dąbrowskiego;

- rozbudowa ul. Lubelskiej;
- rozbudowa al. Rejtana;
- rozbudowa węzła drogowego al. Wyzwolenia – ul. Warszawska;
- rozbudowa i przebudowa skrzyżowań na drogach powiatowych – z wykonaniem słuz dla autobusów;
- rozbudowa i przebudowa skrzyżowań w ciągu drogi krajowej nr 4 – z wykonaniem słuz dla autobusów;
- zmiana organizacji ruchu – wydzielenie pasów autobusowych na ulicach Rzeszowa.

Wartość zadań cząstkowych w ramach tego projektu, dotyczących komunikacji miejskiej, wynosi:

- dla zadania pn. „Wdrożenie systemu ITS dla komunikacji miejskiej w Rzeszowie” – kwota 35,3 mln zł – na lata realizacji 2013-2014;
- dla zadania pn. „Platforma informatyczna dla systemu ITS” – w części dedykowanej dla transportu publicznego – kwota 1,45 mln zł;
- dla zadania pn. „Wykonanie buspasów na ulicach Rzeszowa” – kwota 1,94 mln zł;
- dla zadania pn. „Poprawa funkcjonalności przystanków na terenie Rzeszowa” – kwota 2,02 mln zł.

W ramach projektu, do końca 2013 r. zrealizowano dostawy 30 autobusów klasy maxi oraz 20 autobusów klasy midi zasilanych olejem napędowym i 12 autobusów zasilanych CNG.

Projekt pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic”, ma zostać zakończony do końca 2014 r.

Miasto Rzeszów realizuje także projekt pn. „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, który jest kontynuacją projektu pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic”. Wartość tego zadania wynosi 16 004 669 zł, w tym dofinansowanie ze środków pomocowych – 11 737 106 zł.

Projekt ten stanowi kolejny etap usprawnienia systemu miejskiej komunikacji i zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w rejonie Rzeszowa. Celem realizacji projektu jest usprawnienie zarządzania ruchem i transportem publicznym w Rzeszowie – poprzez rozbudowę systemu inteligentnego systemu transportu drogowego. Nowe elementy inteligentnego zarządzania ruchem będą m.in. informować o najbliższych autobusach zbliżających się do przystanku oraz o możliwych połączeniach komunikacyjnych. Umożliwią również ochronę nawierzchni dróg – poprzez wykrywanie pojazdów przekraczających dopuszczalny nacisk na oś.

W ramach realizacji projektu zaplanowano montaż następujących urządzeń na terenie Rzeszowa:

- 60 kompletów tablic informacji pasażerskiej;
- 50 e-kiosków Publicznej Informacji Pasażerskiej;
- 5 punktów Systemu Dynamicznego Ważenia Pojazdów typu „Weight In Motion” na głównych drogach wjazdowych do miasta – ulicach: Lwowskiej, Podkarpackiej, Krakowskiej, Warszawskiej i Lubelskiej.

Tablice świetlne wyświetlać będą informację o najbliższych autobusach zbliżających się do danego przystanku. Kioski informacji pasażerskiej będą pełniły rolę całodobowej informacji o możliwych połączeniach komunikacyjnych. Dodatkowo, mogą pełnić funkcje elektronicznej informacji o mieście, jego atrakcjach, historii i najważniejszych bieżących wydarzeniach. Uzupełnieniem ich funkcjonalności będzie możliwość kupienia papierowych biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych oraz doładowania kart elektronicznych na nośnikach bezstykowych.

Wdrożenie systemu automatycznego ważenia pojazdów spowoduje, iż przez miasto nie będą mogły się przemieszczać pojazdy przekraczające dopuszczalny nacisk na oś lub ciężar całkowity, co w rezultacie uchroni drogi przed zniszczeniem. Przewidywany termin zakończenia projektu to koniec 2014 r.

Operator komunalny rzeszowskiej komunikacji miejskiej, MPK – Rzeszów Sp. z o.o., realizował inwestycje związane głównie z odtwarzaniem taboru oraz z modernizacją budynków.

Systematyczna wymiana taboru autobusowego pozwala na wyraźną poprawę standardu obsługi pasażerów, zwiększa dostępność komunikacji miejskiej dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i stanowi dobrą bazę do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Odnowa taboru w okresie prognostycznym będzie nadal kontynuowana. Zakłada się, że wymiana taboru następowała będzie ze środków MPK – Rzeszów Sp. z o.o. Nie wyklucza się jednak zakupu taboru przez miasto Rzeszów, w szczególności z wykorzystaniem środków pomocowych, a następnie przekazanie ich do eksploatacji w komunikacji miejskiej dla MPK – Rzeszów Sp. z o.o., na podstawie odrębnej umowy.

W okresie planistycznym 2014-2020 planowane są do realizacji kolejne przedsięwzięcia inwestycyjne z udziałem pomocowych środków unijnych. Głównym planowanym zadaniem jest przygotowywany projekt pn. „Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego poprzez utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego i Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej”.

Najważniejszym celem tego projektu jest zwiększenie dostępności do różnych środków komunikacji dla mieszkańców miasta i osób przyjezdnych, skutkujące wzrostem gospodarczo-społecznym aglomeracji rzeszowskiej i regionu.

Główne zadania inwestycyjne w ramach tego projektu są następujące:

- utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (centrum przesiadkowego) – poprzez przebudowę placu dworcowego – a w efekcie integrację dworców regionalnej i ponadregionalnej komunikacji kolejowej i autobusowej oraz przystanków autobusowej komunikacji miejskiej;
- wybudowanie Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej – jako uzupełnienie naziemnego systemu komunikacji miejskiej – umożliwiające bezkolizyjne poruszanie się nad głównymi arteriami komunikacyjnymi miasta.

Koncepcja projektu zmierza do utworzenia intermodalnego węzła komunikacyjnego w centrum Rzeszowa, co ułatwi podróżowanie różnymi środkami transportu krajowego, regionalnego i lokalnego oraz poprawi dostępność komunikacyjną, jak również zapewni odpowiednią jakość obsługi pasażerów.

W zakresie projektu znajduje się:

- parking podziemny;
- przebudowa obecnego kompleksu dworcowo-parkingowego na miejscu obecnego dworca komunikacji autobusowej oraz integracja komunikacji autobusowej miejskiej, podmiejskiej i regionalnej z komunikacją kolejową i Rzeszowską Kolejką Miejską;
- przebudowa peronów i budynku dworca;
- budowa infrastruktury pieszej.

Projekt zaowocuje lepszym zagospodarowaniem przestrzeni miejskiej w centrum Rzeszowa i zapewni odpowiednią (oczekiwaną przez mieszkańców), wysoką jakość obsługi pasażerów wszystkich rodzajów komunikacji.

Zadaniem Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej jest uzupełnienie systemu drogowej komunikacji miejskiej, przy założeniu bezkolizyjnego poruszania się nad głównymi arteriami komunikacyjnymi miasta. Lokalizacja przystanków/stacji Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej planowana jest w pobliżu najważniejszych punktów przesiadkowych. Zaprojektowane i wykonane zostaną intermodalne przystanki komunikacji miejskiej, wykorzystujące połączenia z pozostałymi środkami transportu publicznego.

Rzeszowska Kolejka Miejska – typu monorail – będzie poruszała się po pojedynczym stalowym torze, umieszczonym ponad powierzchnią terenu na wysokości około 6 m, na słupach w rozstawie 9-12 m, posadowionych na gruncie, z wagonami połączonymi w zestawy. Na odcinkach toru przebiegających nad głównymi ciągami komunikacyjnymi, wysokość toru

będzie uwzględniać obowiązujące przepisy o transporcie kołowym. Przewidywana trasa kolejki, o długości ok. 10,5 km, rozpocznie się na placu przed dworcem kolejowym, prowadząc następnie do wiaduktu kolejowego nad ul. Batorego, po czym skręci na południe i przebiegać będzie wzdłuż prawego brzegu rzeki Wisłok – do skrzyżowania ulic Lwowskiej i Rejtana. Po przekroczeniu tego skrzyżowania, przewidywana trasa kolejki będzie biegła wzdłuż ulicy Rejtana, znajdującym się na jej środku pasem zieleni, aż do skrzyżowania z al. Armii Krajowej, a następnie – skręcając na zachód – będzie biegła w al. Powstańców Warszawy do skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego i dalej wzdłuż linii kolejowej w kierunku stacji Rzeszów Staroniwa, przy której ponownie skierowana będzie w kierunku dworca Rzeszów Główny, zamykając w ten sposób pętlę.

Wstępnie planowane jest utworzenie przy głównej trasie kolejki 15 przystanków/stacji, w następujących lokalizacjach:

1. Dworzec PKP.
2. Nowy Plac Targowy.
3. Most Lwowska.
4. Przychodnia/Sanepid.
5. Uniwersytet Rzeszowski.
6. Osiedle Nowe Miasto **Wschód**.
7. Centrum handlowe/Park Papieski.
8. Osiedle Nowe Miasto **Południe**.
9. **Podwisłocze/Zapora**.
10. Stadion Stali/WSK.
11. Politechnika.
12. Przystanek **Intermodalny Rzeszów Osiedle**.
13. ul. Langiewicza.
14. Stacja Staroniwa.
15. **CH Galeria Rzeszów**.

Przystanki i stacje kolejki będą wyposażone w windy lub schody ruchome, umożliwiające korzystanie z niej wszystkim pasażerom. Zaproponowane rozwiązania mają za zadanie zapewnienie bezkolizyjnego funkcjonowania projektowanej kolejki, niezależnie od warunków drogowych, utrudnień komunikacyjnych oraz powiązanie projektowanej kolejki z innymi środkami komunikacji miejskiej.

Trasa kolejki typu monorail połączy więc dworce obsługi pasażerów z obiektami masowo odwiedzanymi, w tym z centrami handlowo-usługowymi i ośrodkami akademickimi. Wprowadzenie kolejki typu monorail do obsługi komunikacyjnej miasta pozwoli stworzyć al-

ternatywny – zamienny i uzupełniający – środek transportu, który będzie wykorzystywany w systemie przesiadkowym. Nowa infrastruktura będzie miała za zadanie ułatwienie szybkiego i łatwego przemieszczania się mieszkańcom miasta oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Planowane produkty w ramach przedsięwzięcia, to:

- szynobusy kolejki monorail (wstępnie 12 szt.);
- ok. 10,5 km torów linii kolejki;
- inteligentne systemy zarządzania transportem;
- intermodalne węzły przesiadkowe (wstępnie 3 węzły).

Dokładny zakres przedsięwzięcia zostanie określony na etapie opracowania jego studium wykonalności.

Drugim planowanym zadaniem jest projekt: „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie (i rzeszowskim obszarze funkcjonalnym)”. Zakres tego przedsięwzięcia obejmuje:

- rozbudowę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Rzeszowie (o systemy telematyczne);
- zakup nowoczesnego ekologicznego i przystosowanego dla osób niepełnosprawnych taboru autobusowego – przewiduje się zakup ok. 60 pojazdów dla obsługi miasta Rzeszowa oraz 40 pojazdów dla obsługi okolicznych gmin;
- budowę lub przebudowę infrastruktury poprawiającej efektywność transportu publicznego, w tym: parkingów Park&Ride i Park&Go, infrastruktury przystankowej i dworcowej, infrastruktury drogowej (np. węzły komunikacyjne, skrzyżowania, buspasy, ulice).

Głównym celem tego przedsięwzięcia jest poprawa funkcjonalności transportu publicznego aglomeracji rzeszowskiej – poprzez zapewnienie efektywnego transportu publicznego. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia potencjału rozwojowego i atrakcyjności aglomeracji rzeszowskiej oraz wzrostu mobilności mieszkańców.

Zadanie obejmujące budowę lub przebudowę infrastruktury obejmuje także rozbudowę i modernizację Dworca Komunikacji Lokalnej przy ul. Kasprowicza w Rzeszowie. Celem tej inwestycji jest utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego, integrującego autobusową komunikację podmiejską różnych przewoźników oraz kolejowe przewozy pasażerskie, w szczególności szybką kolej aglomeracyjną, z Rzeszowską Kolejką Miejską oraz autobusową komunikacją miejską. Ważnym etapem tego zadania będzie przeprowadzenie konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej dla terenów wzdłuż linii kolejowych w centrum Rzeszowa, dla uzyskania optymalnego, a jednocześnie atrakcyjnego urbanistycznie, zagospodarowania tego terenu.

Istotnym elementem rozwoju systemów transportu w Rzeszowie będą także działania zmierzające do dalszego rozwoju systemu tras rowerowych oraz wypożyczalni rowerów. Przewiduje się w okresie planistycznym dalszą rozbudowę systemu ścieżek rowerowych – poprzez tworzenie nowych tras rowerowych i rozbudowę tras istniejących. Zakłada się m.in. utworzenie na obszarze Dworca Komunikacji Lokalnej centralnej stacji rowerów miejskich, a także stacji rowerowej dla przesiadających się tutaj podróżnych. Przewiduje się ponadto rozbudowę sieci zadaszonych stacji rowerów miejskich – dla zwiększenia atrakcyjności dla mieszkańców i przyjezdnych tego środka transportu w mieście.

W okresie planowania kontynuowana będzie systematyczna modernizacja przystanków i zatok, w tym wymiana wiat przystankowych – dla utrzymania obecnego ich udziału w liczbie przystanków i ciągłego podwyższania standardu obsługi pasażerów.

W przypadku decyzji o przeznaczaniu części rynku przewozów w komunikacji miejskiej dla operatorów prywatnych, właściwym rozwiązaniem jest przyjęcie realizacji inwestycji taborowych **we własnym zakresie** przez tych operatorów – do uzyskania wymaganych w przetargu standardów obsługi.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze Rzeszowa i gmin ościennych wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich.

Dla miast dużych i średnich – do których można zaliczyć Rzeszów – oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%²². W gminach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%.

Zrealizowane do tej pory dla Rzeszowa i okolicznych gmin opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze podmiejskim powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja miejska obsługuje zwyczajowo rejony przyległe do granic miasta. Lokalna komunikacja komercyjna, eksploatująca innego rodzaju tabor, obejmuje swoim zasięgiem zazwyczaj obszar sięgający do 50 km od granic miasta. Rolą komunikacji miejskiej jest obsługa tych obszarów, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z usług innych przewoźników – z powodu przepełnienia pojazdów przyjeżdżających z dalszych odległości oraz w których przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Wprowadzenie integracji taryfowej na odcinkach wymienionych połączeń komercyjnych, pokrywających się z siecią linii autobusowych rzeszowskiej komunikacji miejskiej, umożliwiłoby poprawę obsługi komunikacyjnej gmin ościennych. Wzajemna koordynacja rozkładów jazdy na pokrywających się odcinkach, umożliwiłaby poprawę rytmiczności obsługi komunikacyjnej gmin ościennych. Wszystkie te działania powinny być prowadzone z zachowaniem zasad konkurencyjności.

²² Por. *Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W tym zakresie, analizie poddano obecny stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyniłoby się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców. Uzyskana w ten sposób poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego podniesie jego atrakcyjność w stosunku do motoryzacji indywidualnej.

W badaniach przeprowadzonych w 2009 r. przez konsorcjum TNS OBOP oraz ECORYS Polska, na zlecenie Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, mieszkańcy Rzeszowa i okolicznych gmin określili komunikację miejską jako „przydatną” lub „zdecydowanie przydatną”, a tylko 3% respondentów uznało ją za „nieprzydatną”.

Znacznie gorzej wypadła ocena zadowolenia z częstotliwości kursowania, szczególnie po godzinach szczytu. Zadowolonych z częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu było 57% respondentów, a częstotliwości poza godzinami szczytów – 46%. Niezadowolone z tego tytułu zadeklarowało natomiast odpowiednio 19 i 21% respondentów.

W okolicznych gminach z częstotliwości kursowania w godzinach szczytu zadowolonych było 63% respondentów, a poza tymi godzinami – 48%, niezadowolone zadeklarowało zaś odpowiednio 10 i 17% osób ankietowanych. Wynik ten – szczególnie w odniesieniu do godzin poza szczytami – uplasował obszary podmiejskie Rzeszowa na ostatnim miejscu wśród objętych tym badaniem miast.

Ze zgodności kursowania pojazdów rzeszowskiej komunikacji miejskiej z rozkładem jazdy zadowolonych było 58% respondentów, a z dostępności przystanków przesiadkowych – 74%, przy niezadowolonych z tego tytułu odpowiednio 19 i 5% respondentów.

Jakość informacji pasażerowie ocenili bardzo wysoko – uzyskała 82% deklaracji zadowolenia i tylko 4% niezadowolenia. W tym aspekcie rzeszowska komunikacja miejska została oceniona najwyżej wśród objętych badaniami miast.

Zdecydowanie najniższe oceny spośród badanych miast otrzymała natomiast rzeszowska komunikacja miejska za czas oczekiwania na przystanku – tylko 39% respondentów było z niego zadowolonych.

Stosunkowo nieźle zostało ocenione bezpieczeństwo na przystankach i w pojazdach, z którego niezadowolone zadeklarowało tylko 11 i 12% osób ankietowanych.

Umiarkowanie oceniona została możliwość integracji różnych środków podróżowania (systemy P&R, P&G oraz B&R) – odsetek zadowolonych wyniósł 40%.

W 2009 r. wykonano na zlecenie Urzędu Miasta Rzeszowa badania w gospodarstwach domowych w Rzeszowie w ramach projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic”²³. Zrealizowała je pracownia PBS DGA Sp. z o.o. z Sopotu.

W badaniu tym 47% respondentów w Rzeszowie wskazało, że nie korzysta z rzeszowskiej komunikacji miejskiej (62% w okolicznych gminach), a korzystanie sporadyczne – od 1 do 3 dni w tygodniu – deklarowało 27% ankietowanych. Z rzeszowskiej komunikacji miejskiej regularnie korzystało 26% badanych. **Najczęściej korzystający z komunikacji miejskiej to ludzie młodzi (61% korzystających zawiera się w przedziale wiekowym 16-18 lat), natomiast korzystający najrzadziej – to grupa wiekowa 25-39 lat (wśród nich tylko 15% respondentów deklarowało korzystanie sporadyczne lub regularne). Wśród pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, 61% podróżowało regularnie – trzy razy w tygodniu lub częściej na tym samym odcinku.**

Jako motywację podróży komunikacją miejską respondenci wskazywali przejazdy dom-inne, inne-dom – 35% ankietowanych, dom-nauka, nauka-dom – 30% ankietowanych oraz dom-praca i praca-dom – 26% ankietowanych.

Spośród wszystkich podróży w Rzeszowie, 43% respondenci odbywali samochodem osobowym, 30% – komunikacją miejską i aż 23% – pieszo.

Jako powód korzystania z komunikacji miejskiej wskazywano w badaniu bezpośredniość oraz brak alternatywnego połączenia (po ok. 40% wskazań). Jako powód rezygnacji z samochodu osobowego wskazywano najczęściej brak miejsc parkingowych oraz wysokie koszty eksploatacji, ale znaczna część ankietowanych wskazała także wygodę podróżowania.

Ogólna ocena komunikacji miejskiej przez respondentów w badaniach była dość dobra – ponad 60% ankietowanych wskazało oceny dobre i bardzo dobre, a tylko 7,3% gorsze niż dostateczne.

Równocześnie z opracowaniem projektu planu transportowego, w marcu 2014 r. przeprowadzono badania głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Badanie przeprowadzono na przystankach oraz w pojazdach komunikacji miejskiej na reprezentatywnej próbie pasażerów w wieku 16-75 lat [n=1 018], o szacunkowo dobranej strukturze płci i wieku, odpowiadającej całej populacji pasażerów. Rejony, w których przeprowadzano wywiady, zostały równomiernie rozłożone na obszarze sieci rzeszowskiej komunikacji miejskiej, jednak wyłącznie w granicach administracyjnych Rzeszowa.

²³ Badanie ankietowe gospodarstw domowych. Raport z badania oraz Badania ankietowe pasażerów komunikacji zbiorowej. Raport. Konsorcjum Apia XXI I.A.K. Sp. z o.o., Apia XXI S.A. Hiszpania, Worx Consulting Sp. z o.o., Biuro projektowo Inżynierskie „Redan”, podwykonawca: PBS DGA Sp. z o.o. Sopot, grudzień 2009 r.

Dane zebrane zostały metodą bezpośredniego wywiadu kwestionariuszowego (PAPI). Kwestionariusz badań liczył dwanaście pytań: jedenaście zamkniętych i jedno otwarte, w którym możliwe było przekazanie osobom prowadzącym wywiady ewentualnych uwag pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Do głównych celów badania należało poznanie oceny funkcjonowania rzeszowskiej komunikacji miejskiej oraz zbadanie głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej, a w tym:

- ustalenie hierarchii postulatów przewozowych;
- wyznaczenie głównych obszarów rzeszowskiej komunikacji miejskiej wymagających poprawy;
- sprawdzenie, czy w podróżach międzydzielnicowych osoby podróżujące po Rzeszowie preferują połączenia bezpośrednie o niskiej częstotliwości, czy też połączenia z przesiadkami o wysokiej częstotliwości;
- poznanie oczekiwanego standardu wygody w podróżach komunikacją miejską;
- poznanie innych opinii, postulatów i uwag pasażerów.

Ponadto, pasażerów komunikacji miejskiej w Rzeszowie zapytano:

- o dotychczasowy wpływ na jakość usług powołania w lipcu 2009 r. Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie – jako jednostki zarządzającej komunikacją miejską;
- czy ich zdaniem, wpływ na sprawne funkcjonowanie transportu publicznego w Rzeszowie ma samochodowy transport indywidualny i czy w związku z tym wskazanym by było wprowadzenie rozwiązań uprzywilejowujących transport publiczny w tym mieście.

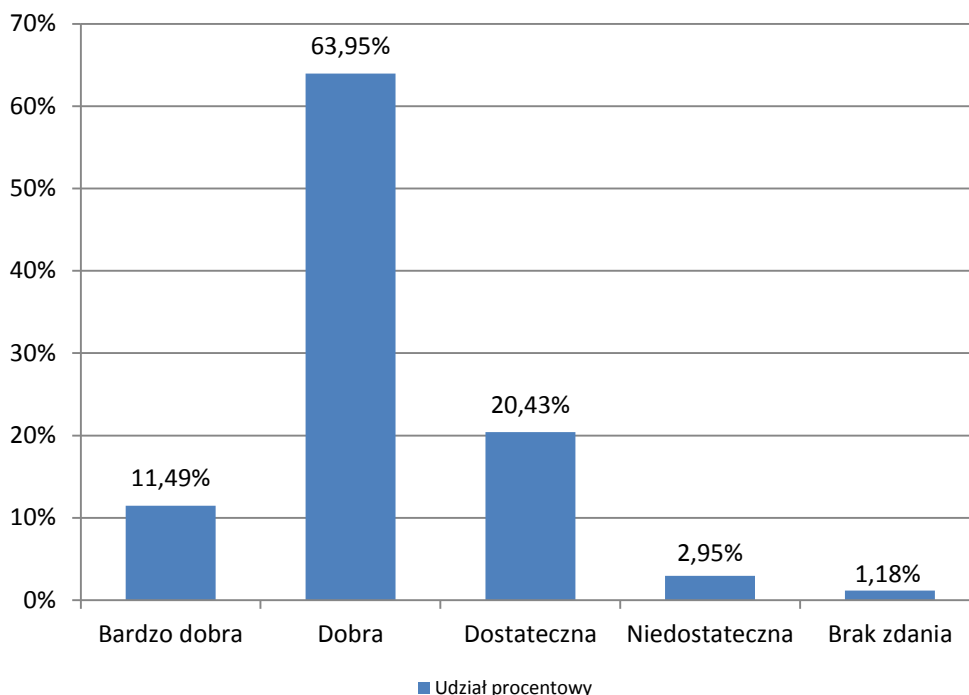
Ocena funkcjonowania rzeszowskiej komunikacji miejskiej

Na rysunku 28 przedstawiono ogólną ocenę rzeszowskiej komunikacji miejskiej, dokonaną przez respondentów w systemie tradycyjnych ocen szkolnych od 2 do 5.

W odpowiedzi na pytanie o ocenę rzeszowskiej komunikacji miejskiej, tylko 1% respondentów zadeklarował brak zdania w tej kwestii. Ocenę bardzo dobrą wystawiło rzeszowskiej komunikacji miejskiej 11% respondentów, a dobrą – 64%. Oznacza to, że aż 75% osób ankietowanych oceniło komunikację miejską jako przynajmniej dobrą. Ocenę dostateczną przyznało 20% respondentów, a niedostateczną – zaledwie 3%. Średnia ocena rzeszowskiej komunikacji miejskiej wyniosła 3,85.

Osoby, które oceniły niedostatecznie rzeszowską komunikację miejską, poproszono o umotywowanie swojej oceny. Podawane przez tę niewielką liczebnie grupę respondentów powtarzające się przyczyny złej oceny rzeszowskiej komunikacji miejskiej, najczęściej dotyczyły:

- punktualności – opóźnień w stosunku do rozkładu jazdy – 33% przyczyn wystawienia oceny niedostatecznej;
- zbyt niskiej częstotliwości kursowania autobusów – 30% przyczyn wystawienia oceny niedostatecznej;
- braku dogodnych, bezpośrednich połączeń – 10% przyczyn wystawienia oceny niedostatecznej.



Rys. 28. Ocena ogólna rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

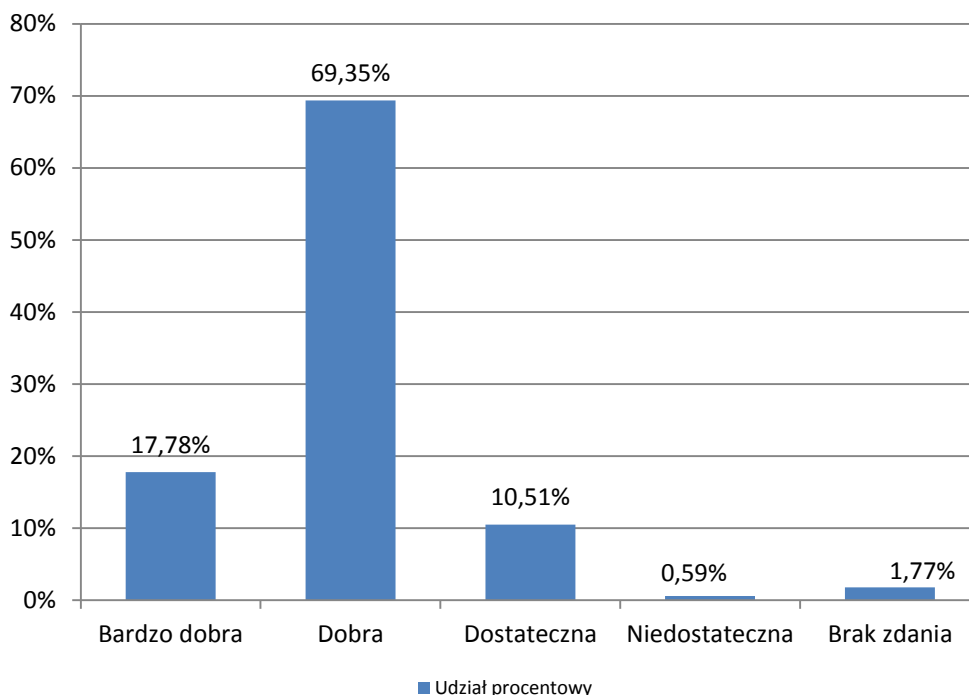
W odpowiedzi na pytanie o bezpieczeństwo osobiste pasażerów autobusów rzeszowskiej komunikacji miejskiej, 2% respondentów nie miało zdania w tej kwestii.

Ocenę bardzo dobrą przyznało poziomowi bezpieczeństwa osobistego w autobusach rzeszowskiej komunikacji miejskiej 18% respondentów. Wśród osób, które wystawiły ocenę bardzo dobrą z tego tytułu, aż 91% wystawiło również co najmniej dobrą ocenę ogólną rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Za dobry, poziom bezpieczeństwa osobistego w pojazdach rzeszowskiej komunikacji miejskiej uznało 69% osób ankietowanych. Wśród nich 76% przyznało ogólną ocenę komunikacji miejskiej dobrą lub bardzo dobrą.

Ocenę dostateczną bezpieczeństwu w środkach rzeszowskiej komunikacji miejskiej wystawiło 11% respondentów, a niedostateczną – niecały 1% (odpowiednio 53% i 33% bardzo dobrych lub dobrych ocen ogólnych komunikacji miejskiej).

Na rysunku 29 zilustrowano ocenę poziomu bezpieczeństwa osobistego w autobusach rzeszowskiej komunikacji miejskiej, podobnie jak przy ocenie ogólnej, dokonaną przez respondentów w systemie tradycyjnych ocen szkolnych od 2 do 5.



Rys. 29. Ocena poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów w autobusach rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

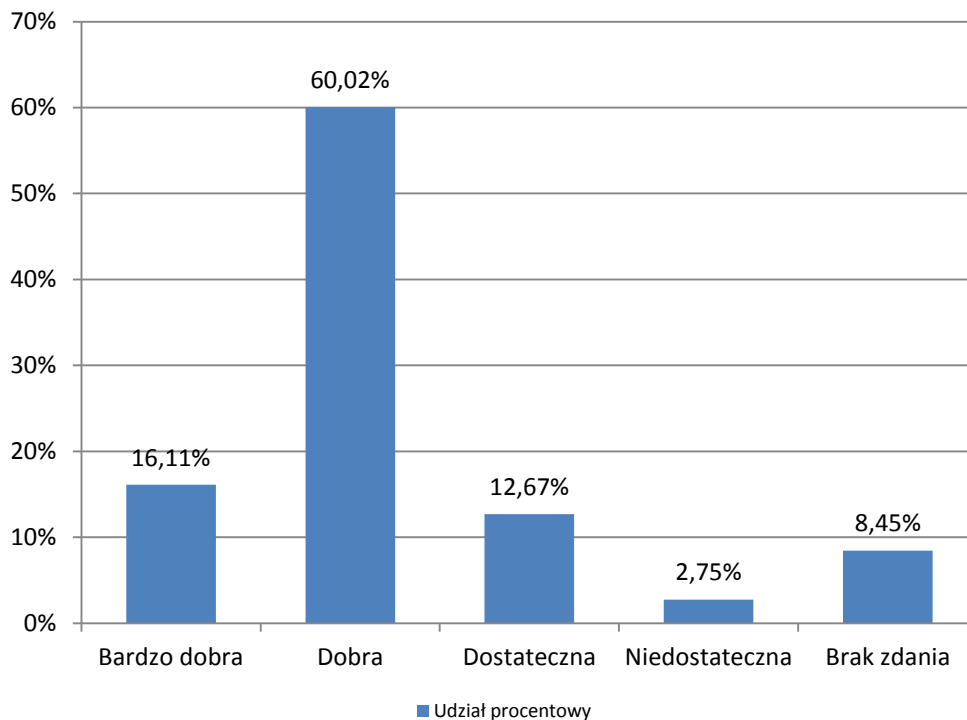
Zauważalna jest korelacja pomiędzy oceną bezpieczeństwa osobistego podczas podróży komunikacją miejską a jej oceną ogólną – im wyższa ocena bezpieczeństwa, tym wyższa ogólna ocena komunikacji miejskiej.

Średnia ocena poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów w autobusach rzeszowskiej komunikacji miejskiej ukształtowała się na poziomie 4,06 – była więc znacznie wyższa od oceny ogólnej. Jest to ocena bardzo wysoka.

Osoby, które oceniły niedostatecznie poziom bezpieczeństwa osobistego w autobusach rzeszowskiej komunikacji miejskiej poproszono o wskazanie przyczyn tej oceny. Podane przez tę zaledwie kilkusobową grupę powody przyznania oceny niedostatecznej, dotyczyły

zagrożenia kradzieżami podczas podróży autobusami, niskiego poziomu bezpieczeństwa w komunikacji nocnej oraz braku reakcji kierowców na akty chuligaństwa.

Na rysunku 30 zilustrowano ocenę pracy kontrolerów biletów – podobnie jak przy ocenie ogólnej oraz ocenie bezpieczeństwa osobistego, dokonaną przez respondentów w systemie tradycyjnych ocen szkolnych – od 2 do 5.



Rys. 30. Ocena pracy kontrolerów biletów – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Ocenę bardzo dobrą przyznało kontrolerom biletów 16% pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Wśród osób, które wystawiły kontrolerom ocenę bardzo dobrą, aż 88% respondentów wystawiło rzeszowskiej komunikacji miejskiej ogólną ocenę co najmniej dobrą. Największa liczba respondentów – 60% – wystawiła kontrolerom biletów ocenę dobrą. Wśród nich 77% wystawiło dobrą lub bardzo dobrą ogólną ocenę rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Ocenę dostateczną kontrolerom biletów wystawiło 13% respondentów (wśród nich – 57% ogólnych ocen komunikacji miejskiej dobrych i bardzo dobrych).

Ocenę niedostateczną wystawiło kontrolerom biletów zaledwie 3% ankietowanych (wśród nich – 50% ogólnych ocen komunikacji miejskiej dobrych i bardzo dobrych – prawie 40% mniej niż przy ocenie bardzo dobrej). Podobnie jak w przypadku oceny bezpieczeństwa

osobistego w środkach komunikacji miejskiej, zauważalna jest zatem korelacja między oceną kontrolerów biletów a ogólną oceną komunikacji miejskiej – im wyższa ocena kontrolerów biletów, tym wyższa ogólna ocena komunikacji miejskiej.

Średnia ocena pracy kontrolerów biletów ukształtowała się na poziomie 3,98 – była więc wyższa od ogólnej oceny komunikacji miejskiej. Jest to ocena bardzo wysoka.

Mając na uwadze fakt, iż bezpieczeństwo osobiste oraz kontrolerzy biletów zostali lepiej ocenieni niż komunikacja miejska ogólnie, a zarazem te dwie cechy ocenione zostały bardzo wysoko, można stwierdzić, iż jakość usług w dwóch wspomnianych kwestiach jest na zadowalającym poziomie. Zdaniem respondentów, należy natomiast wiele poprawić w innych obszarach funkcjonowania rzeszowskiej komunikacji miejskiej – zwłaszcza częstotliwości, punktualności oraz rytmiczności jej kursowania (co pozwalają stwierdzić dane z analizy pytań: „która z cech komunikacji miejskiej w Rzeszowie wymaga poprawy” oraz „inne uwagi i postulaty respondentów”).

Główne preferencje komunikacyjne pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej

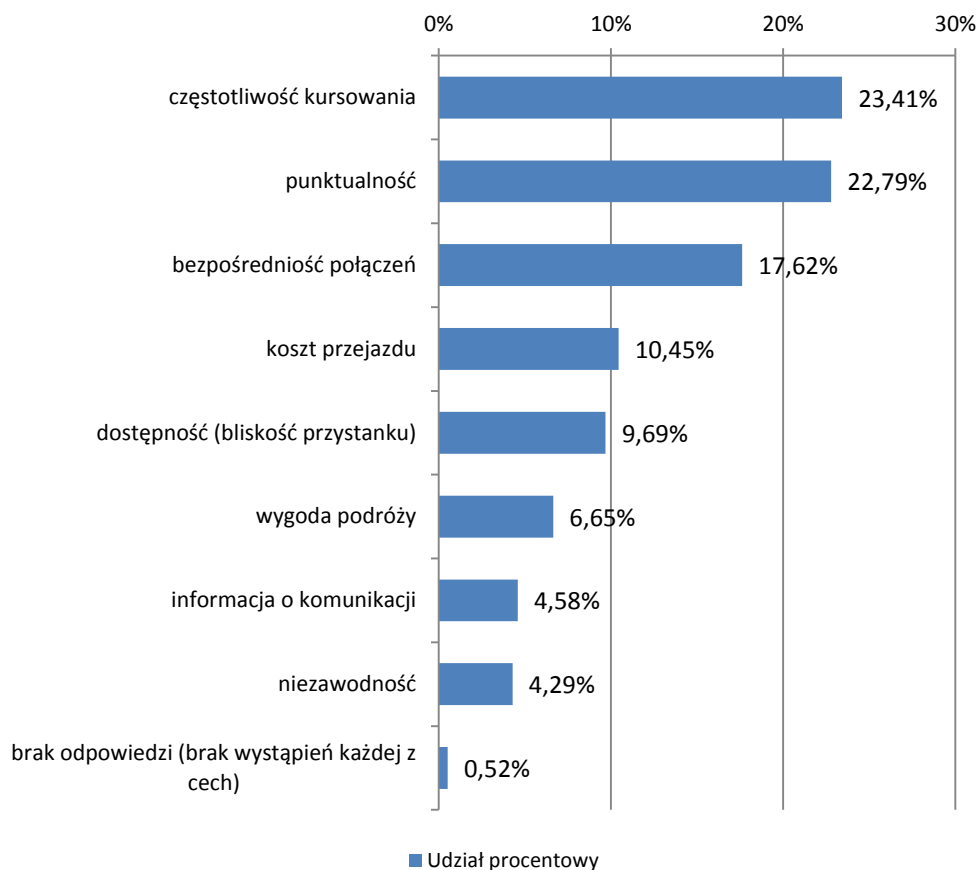
Na rysunkach 31 i 32 przedstawiono ranking ważności postulatów przewozowych pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Na rysunku 31 zaprezentowano dane razem dla trzech najważniejszych cech komunikacji miejskiej wybieranych przez respondentów (w pytaniu każdy ankietowany miał za zadanie wybrać dokładnie trzy postulaty przewozowe uznane przez siebie za najważniejsze i uszeregować je wg kryterium istotności), natomiast na rysunku 32 uwzględniono tylko jedną cechę, wskazaną jako najistotniejszą. W obydwu przypadkach wśród trzech najważniejszych postulatów znalazły się bezpośredniość, częstotliwość i punktualność.

W układzie podliczenia wszystkich trzech wybieranych cech, na pierwszym miejscu znalazła się częstotliwość – 23% wskazań, na drugim miejscu punktualność – 23% wskazań, a na trzecim bezpośredniość – 18% wskazań. Różnica pomiędzy liczbą wskazań postulatów na pierwszym i drugim miejscu wyniosła zatem zaledwie niecały 1%, natomiast pomiędzy postulatami wskazanymi na drugim i trzecim miejscu – 5%.

Przy uwzględnieniu jednej najistotniejszej cechy komunikacji miejskiej, na pierwszym miejscu ponownie znalazła się częstotliwość, która w tym układzie znacznie zyskała na znaczeniu i uzyskała 35% wskazań, zatem aż o 12% więcej niż w układzie podliczenia wszystkich cech.

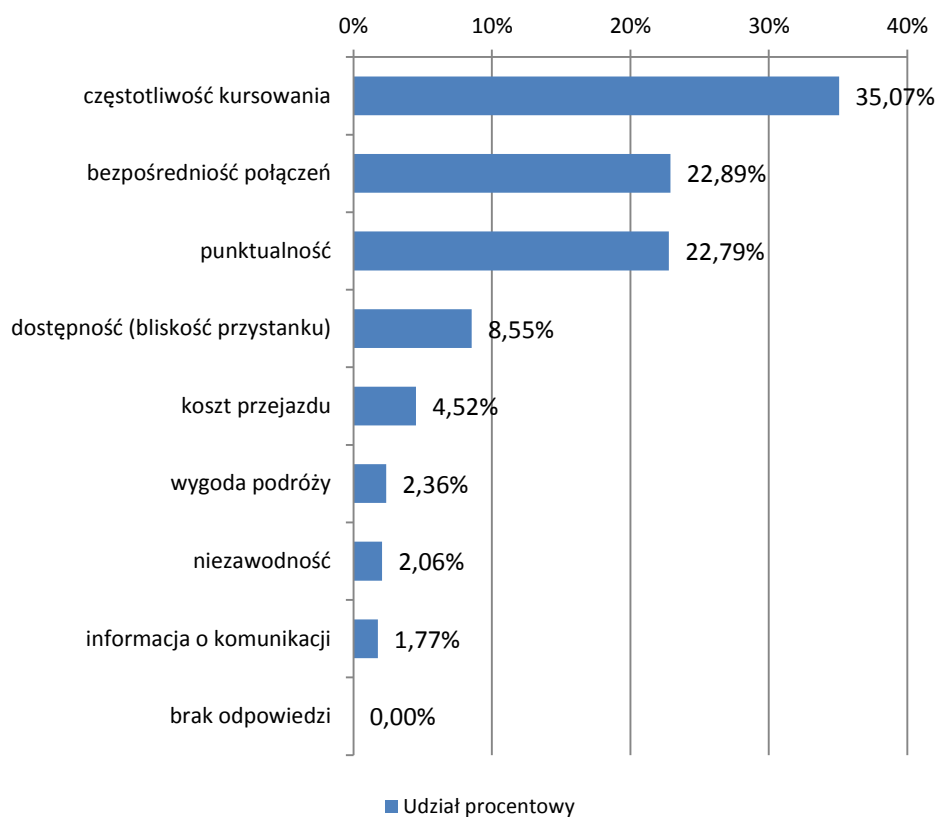
Postulaty na drugiej i trzeciej pozycji zamieniły się miejscami – bezpośredniość, która zyskała na znaczeniu – 5% więcej wskazań niż w układzie podliczenia wszystkich cech – sklasyfikowana została na drugim miejscu z 23% wskazań, natomiast punktualność, która

uzyskała zbliżoną liczbę wskazań jak w układzie podliczenia wszystkich cech, znalazła się na trzecim miejscu, także uzyskując 23% wskazań (jednak ułamkowo mniej).



Rys. 31. Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej, liczba wystąpień każdej z cech – marzec 2014 r.

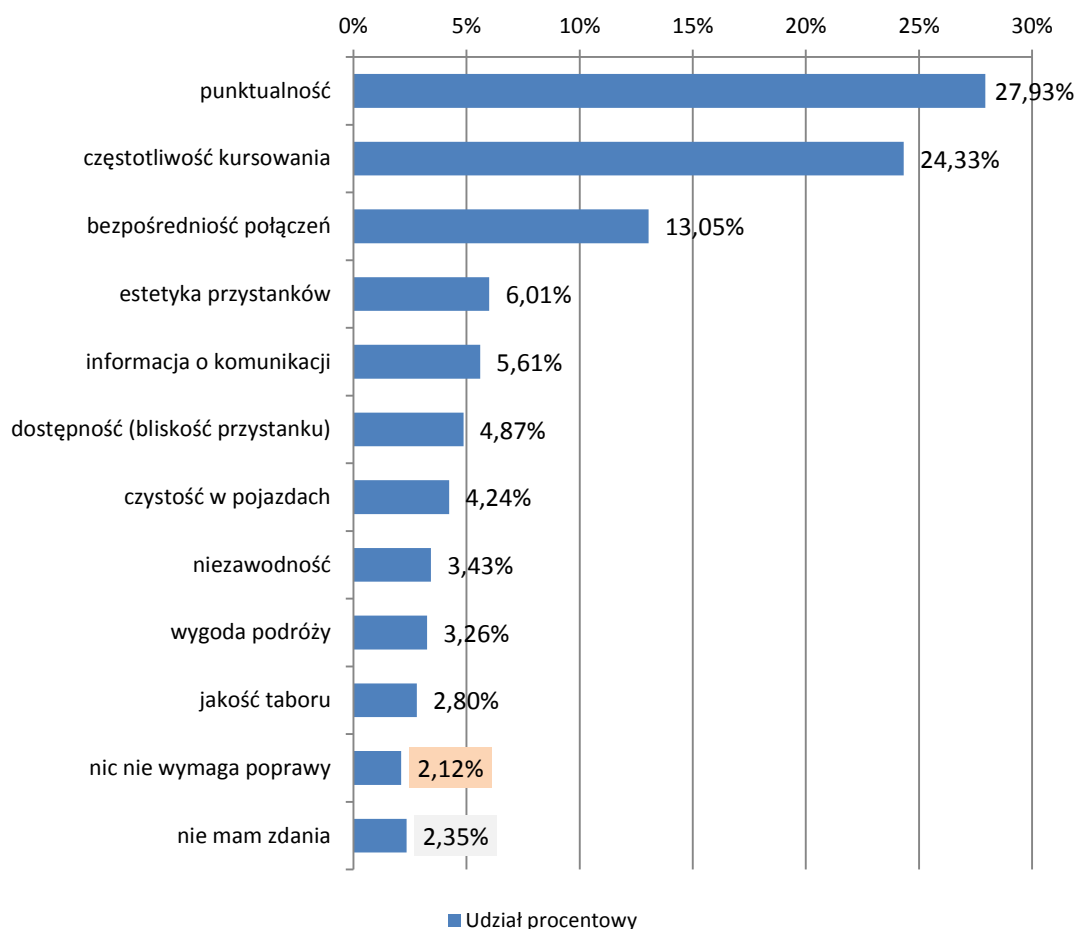
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.



Rys. 32. Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej, najistotniejsza cecha – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Za najważniejszą cechę wymagającą poprawy w rzeszowskiej komunikacji miejskiej respondenci uznali punktualność – 28% wskazań. Na drugim miejscu znalazła się częstotliwość – 24% wskazań a na trzecim bezpośredniość połączeń – 13% wskazań (czyli zarazem trzy najważniejsze dla nich postulaty). Odpowiedź „nic nie wymaga poprawy” uzyskała zaledwie 2% wskazań w łącznej liczbie odpowiedzi, a „brak zdania” – również 2%. Dane te przedstawiono na rysunku 33.



Rys. 33. Cechy rzeszowskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, liczba wystąpień każdej z cech – marzec 2014 r.

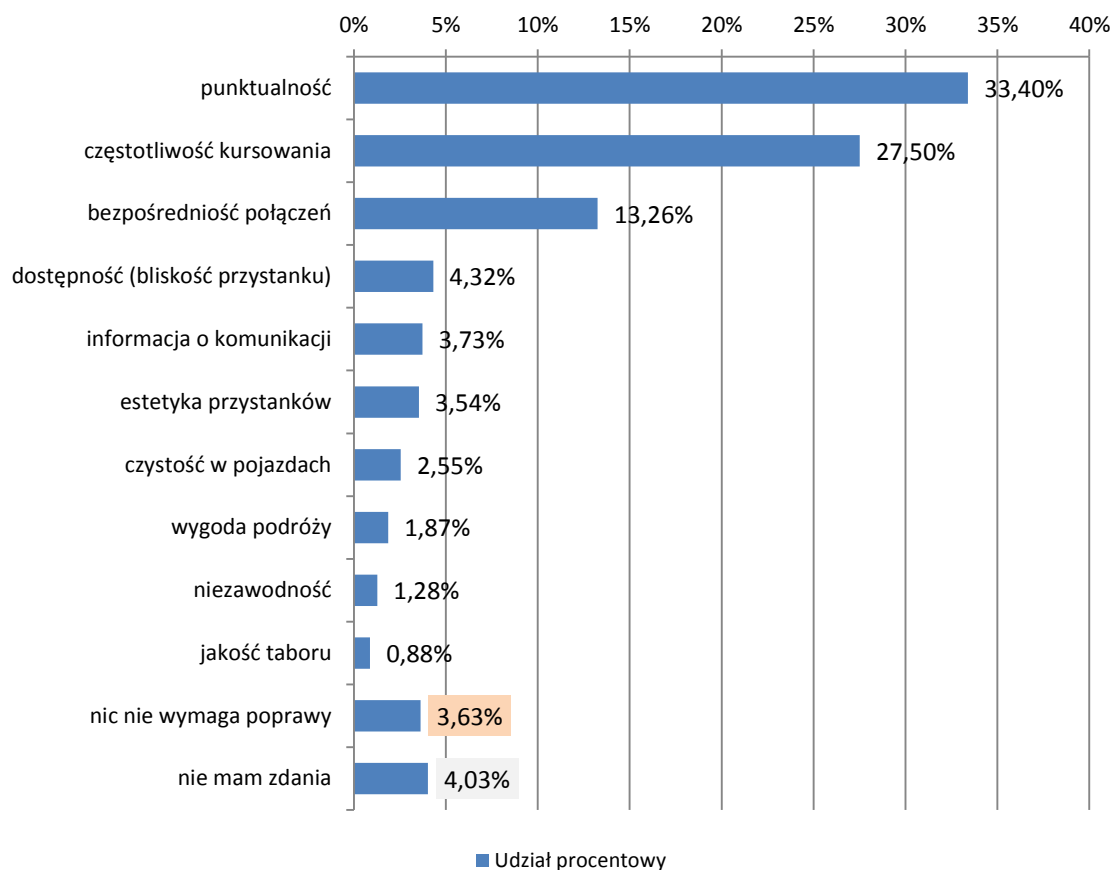
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

W segmencie osób, które wystawiły rzeszowskiej komunikacji miejskiej ocenę bardzo dobrą (przy uwzględnieniu liczby wystąpień każdej z cech), zaledwie 5% wskazań padło na odpowiedź, iż żadna cecha komunikacji miejskiej nie wymaga poprawy (jest to bardzo niski wskaźnik), a wśród grup respondentów wystawiających oceny niższe, współczynnik ten nie przekraczał 2%.

W grupie osób, które wystawiły rzeszowskiej komunikacji miejskiej ocenę niedostateczną, najczęściej była wskazywana – jako cecha wymagająca poprawy – częstotliwość, która uzyskała 41% wskazań (co stanowiło najwyższy udział procentowy wśród wszystkich grup respondentów scharakteryzowanych kryterium ogólnej oceny komunikacji miejskiej).

Wśród respondentów niedostatecznie oceniających rzeszowską komunikację miejską, nikt nie uznał, iż żadna cecha tej komunikacji nie wymaga poprawy.

W przekroju uwzględniającym tylko najistotniejszą cechę rzeszowskiej komunikacji miejskiej wymagającą poprawy, zaprezentowanym na rysunku 34, na pierwszych trzech miejscach znalazły się te same postulaty co w przypadku układu podliczenia wszystkich trzech cech, uszeregowane w identycznej kolejności.



Rys. 34. Cechy rzeszowskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, najistotniejsza cecha – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

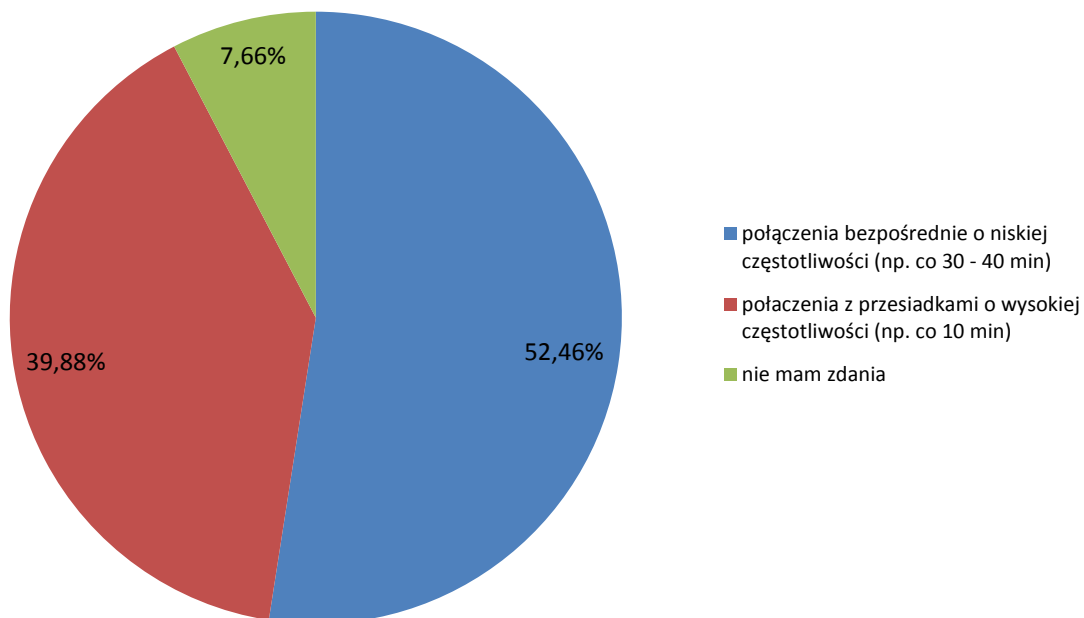
W tym układzie pierwsze dwie cechy zyskały na znaczeniu, natomiast cecha na trzecim miejscu pozostała na niezmiennym poziomie – odpowiednio punktualność uzyskała 33% wskazań (5% więcej niż w układzie podliczenia wszystkich cech), częstotliwość – 28% wskazań (4% więcej niż w układzie podliczenia wszystkich cech), a bezpośredniość ponownie – 13% wskazań.

Z uwagi na zmniejszenie liczby odpowiedzi o cechy wymieniane przez część respondentów na drugim miejscu, do 4% wrosła waga odpowiedzi „nic nie wymaga poprawy” i również

do 4% – waga odpowiedzi „nie mam zdania” (czyli 4% respondentów uznało, iż żadna cecha nie wymaga poprawy i 4% respondentów nie miało zdania w tej kwestii).

W odpowiedzi na pytanie dotyczące podróży międzydzielnicowych, większa liczba respondentów wskazała na bezpośredniość niż na częstotliwość – połączenia bezpośrednie o niskiej częstotliwości wybrała ponad połowa respondentów – 52%, wobec 40% wskazań dla połączeń z przesiadkami o wysokiej częstotliwości. Pozostałe 8% respondentów nie miało zdania w tej kwestii.

W pytaniu otwartym, dotyczącym innych uwag i postulatów respondenta, pojawiły się opinie, iż typ preferowanych połączeń międzydzielnicowych zależy przede wszystkim od rodzaju posiadanego biletu (jedno- czy wieloprzejazdowego). Wyniki odpowiedzi na pytanie dotyczące preferencji w podróżach międzydzielnicowych, zaprezentowano na rysunku 35.

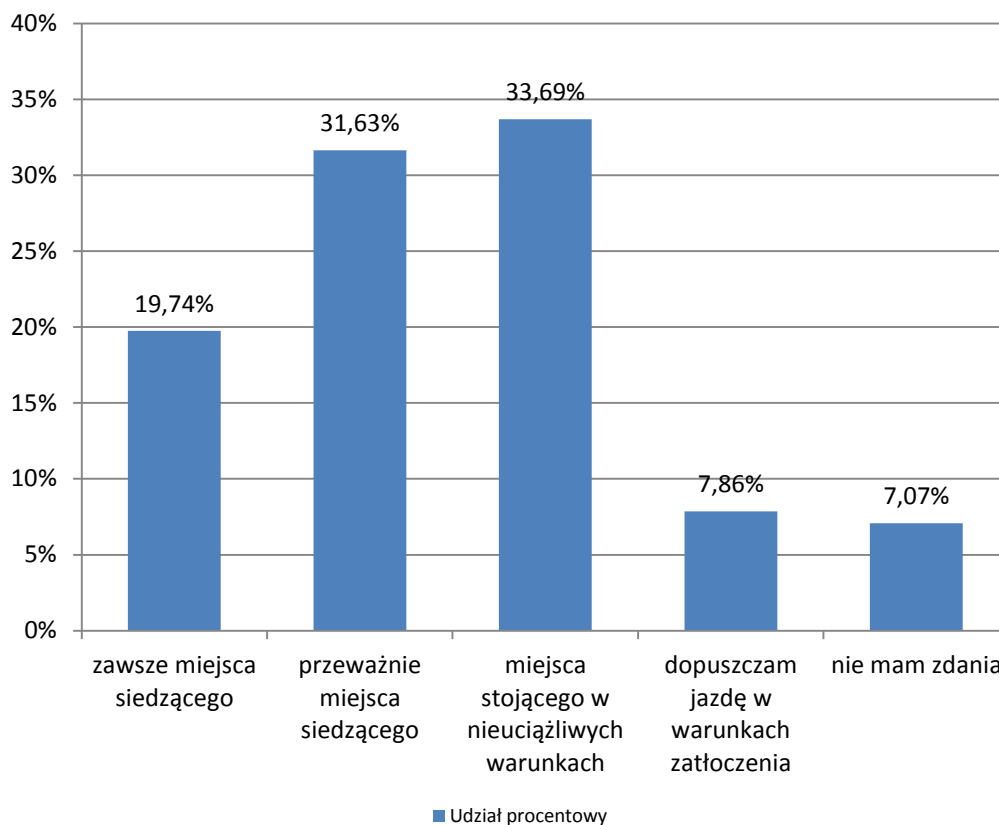


Rys. 35. Preferencje dotyczące połączeń międzydzielnicowych – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Respondentów zapytano o preferencje dotyczące oczekiwanego standardu wygody w pojazdach komunikacji miejskiej. Najwięcej spośród osób ankietowanych – 34% – uznało, iż wystarcza im miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach, natomiast 32% ankietowanych stwierdziło, iż oczekuje przeważnie miejsca siedzącego. Na trzecim miejscu pod względem liczby wskazań – 20% – znalazła się dość duża grupa osób, która jako standard wygody

uznaje zapewnienie zawsze miejsca siedzącego. Jazdę w warunkach zatłoczenia dopuszcza tylko 8% respondentów. Pozostałe 7% ankietowanych nie miało zdania w tej kwestii. Dane te ilustruje rysunek 36.



Rys. 36. Oczekiwany standard wygody w pojazdach rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.

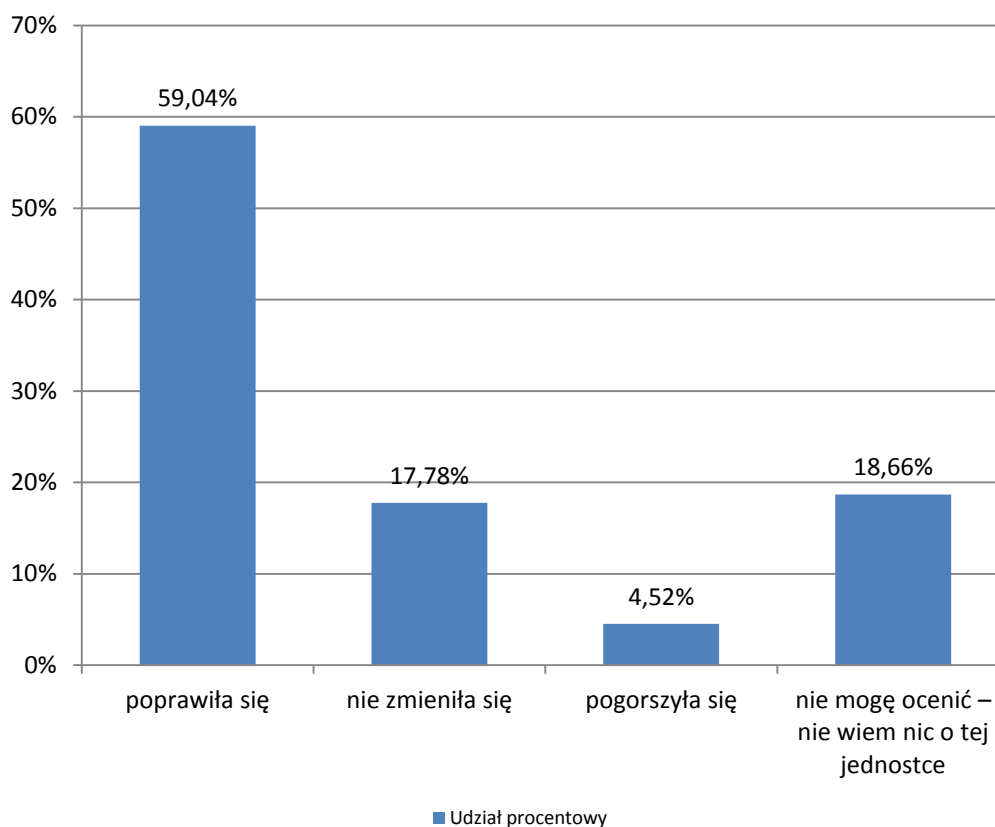
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

ZTM w Rzeszowie a jakość usług komunikacji miejskiej

Respondentów zapytano, o dotychczasowy wpływ na jakość usług komunikacji miejskiej powołania w lipcu 2009 r. Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie – jako jednostki zarządzającej komunikacją miejską. W odpowiedzi na to pytanie, zdecydowana większość ankietowanych – 60%, uznało, iż jakość ta się poprawiła.

Osoby twierdzące, iż w okresie od powołania ZTM w Rzeszowie nic się w tej kwestii nie zmieniło, stanowiły 18% ogółu respondentów, natomiast osoby twierdzące, iż jakość usług się pogorszyła – zaledwie 5%.

Znaczna grupa osób ankietowanych, bo aż 19% ogółu respondentów, nie miało zdania w tej kwestii. Wyniki odpowiedzi na to pytanie zilustrowano na rysunku 37.



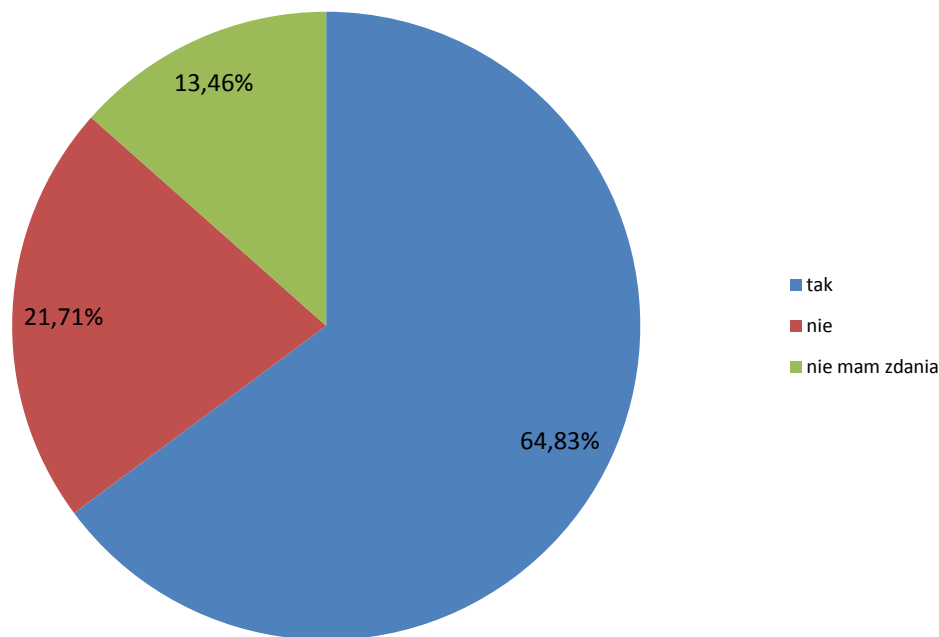
Rys. 37. ZTM w Rzeszowie, a jakość usług komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Wprowadzanie priorytetów dla transportu publicznego

Respondentów zapytano także, czy ich zdaniem wpływ na sprawne funkcjonowanie transportu publicznego w Rzeszowie ma samochodowy transport indywidualny i czy w związku z tym wskazanym by było wprowadzenie rozwiązań uprzywilejowujących transport publiczny w tym mieście. Twierdząco na to pytanie odpowiedziało aż 65% respondentów, wobec 22% ankietowanych mających zdanie przeciwne (3-krotnie mniejsza grupa respondentów).

Brak zdania w tej kwestii zadeklarowało pozostałe 13% respondentów. Wyniki odpowiedzi na to pytanie ilustruje rysunek 38.



Rys. 38. Wpływ transportu indywidualnego na funkcjonowanie transportu publicznego, skutkujący celowością wprowadzania priorytetów dla transportu publicznego – marzec 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Ostatnie pytanie kwestionariusza miało charakter otwarty – respondenci mogli w nim zgłaszać swoje uwagi pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Zdecydowało się na to 12% osób ankietowanych. Wśród nich, część osób zgłosiła dwie, trzy a nawet cztery uwagi, dotyczące różnych aspektów komunikacji miejskiej. Największa liczba uwag dotyczyła rozkładów jazdy i została podzielona na cztery grupy: częstotliwość, połączenia, rytmiczność oraz inne, które łącznie stanowiły 55% ogółu uwag zgłoszonych przez respondentów.

Najliczniejsza kategoria uwag dotyczyła rozkładów jazdy – częstotliwości (22% ogółu uwag, 3% respondentów), w których respondenci wskazali szereg linii, na których należy zwiększyć częstotliwość lub ulic, które – w ich opinii – obsługiwane są zbyt małą liczbą połączeń. Część respondentów zauważyła również potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów komunikacji miejskiej w weekendy oraz w nocy.

W ramach drugiej pod względem liczby uwag kategorii (19% ogółu uwag, 3% respondentów) dotyczącej rozkładów jazdy – rytmiczności, respondenci krytycznie wyrażali się na temat odjazdów pojazdów różnych linii o tej samej porze, w tym samym kierunku i z tego samego miejsca. Część ankietowanych uogólniała w/w postulat, natomiast inni wskazywali konkretne grupy linii, charakteryzujące się brakiem rytmiczności. Większość respondentów, w celu określenia swoich uwag na ten temat, użyła zwyczajowego zwrotu „autobusy jeżdżą stadami”.

Kolejną kategorią były opinie dotyczące taryfy/kosztów przejazdu (10% ogółu uwag, prawie 2% respondentów), z których niemal wszystkie dotyczyły zbyt wysokich cen biletów. Pojawiły się również głosy postulujące wprowadzenie wspólnego biletu umożliwiającego korzystanie z linii Międzygminnej Komunikacji Samochodowej oraz Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Opinie dotyczące pracy kierowców były kolejną pod względem liczebności kategorią (10% ogółu uwag, ponad 1% respondentów). Respondenci zarzucali kierowcom przede wszystkim nieodpowiednią technikę prowadzenia autobusów – impulsywną i porywczą jazdę, zatrzymywanie się daleko od przystanku lub w oddaleniu od krawężnika. Pojawiły się głosy, iż znacznie lepszymi pod względem techniki prowadzenia pojazdu są kierowcy kobiety.

Następna w kolejności grupa postulatów (8% ogółu uwag, 1% respondentów), dotyczyła informacji o komunikacji. W uwagach tych pojawiły się przede wszystkim postulaty dotyczące rozkładów jazdy na przystankach (podświetlenie rozkładów, ekspozycja dokładniejszych, szczegółowszych informacji) oraz zmodernizowania strony internetowej (w tym wprowadzenia interaktywnej mapy komunikacji miejskiej).

W kolejnej kategorii uwag dotyczącej rozkładów jazdy – połączeń (8% ogółu uwag, 1% respondentów), respondenci zgłosili postulaty uruchamiania nowych połączeń oraz przedstawiali swoje opinie, dotyczące obsługi komunikacyjnej poszczególnych ulic lub osiedli. Wśród powtarzających się głosów pojawiał się postulat zwiększenia liczby połączeń podmiejskich.

Przeprowadzone dotychczas badania wskazują na duży potencjał do wzrostu liczby pasażerów w rzeszowskiej komunikacji miejskiej, uwarunkowany poprawą standardów podróży i dostosowaniem kursowania komunikacji do występujących potrzeb. Wśród czynników zewnętrznych największe znaczenie, poza wyżej wymienionymi, ma dostępność miejsc parkingowych i konkurencyjność kosztowa podróży komunikacją miejską.

W tabeli 43 przedstawiono ocenę realizacji w rzeszowskiej komunikacji miejskiej poszczególnych postulatów przewozowych zgłaszanych pod jej adresem – wraz z zaleceniami

dotyczącymi ich poprawy. Przyjęto skalę tradycyjnych ocen szkolnych: bardzo dobra, dobra, dostateczna i niedostateczna.

Tab. 43. Ocena realizacji postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy

Postulat	Ocena	Zalecenia
Bezpośredniość	<p>Bardzo dobra – w odniesieniu do obszarów miasta przed włączeniem nowych terenów od 2006 r. – istniejąca siatka połączeń zapewnia powiązania pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródła i cele podróży</p> <p>Dostateczna – w odniesieniu do obszarów włączanych w granice miasta od 2006 r. – są one obsługiwane przeważnie pojedynczymi liniami, o trasach tylko do centrum (jak obszary podmiejskie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi przez komunikację autobusową poszczególnych osiedli i gmin ościennych ▪ zachowanie dużej liczby funkcjonujących obecnie połączeń bezpośrednich lub modyfikacja taryfy na przyjazną dla pasażerów przesiadających się ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu publicznego, poprawiająca warunki podróży w relacjach, w których nie są oferowane połączenia bezpośrednie ▪ budowa węzłów przesiadkowych, dogodnie zlokalizowanych i rozplanowanych pod kątem minimalizacji czasu traconego na przesiadanie się
Częstotliwość	<p>Dostateczna – w zakresie zasad kształtowania oferty przewozowej – brak częstotliwości modułowej, umożliwiającej koordynację rozkładów jazdy różnych linii</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie nowoczesnych zasad kształtowania oferty przewozowej i podniesienie standardów częstotliwości kursowania na głównych liniach ▪ wprowadzenie zasady kształtowania oferty przewozowej, umożliwiającej skoordynowanie rozkładów jazdy w skali sieci komunikacyjnej ▪ poprawa obecnych standardów częstotliwości kursowania na głównych liniach ▪ oparcie planowania podaży usług na analizie wyników badań marketingowych wielkości popytu

Postulat	Ocena	Zalecenia
Częstotliwość	Dostateczna – w zakresie standardów częstotliwości kursowania pojazdów poza godzinami szczytów przewozowych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego, umożliwiającego poprawę do 2015 r. standardów częstotliwości kursowania pojazdów bez angażowania proporcjonalnej liczby dodatkowych pojazdów – wskutek wzrostu prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej
Dostępność	<p>Dobra – w zakresie ogólnej dostępności do infrastruktury transportu publicznego</p> <p>Dobra – w zakresie informacji pasażerskiej</p> <p>Dobra – w zakresie dostępu do zakupu biletów jednorazowych</p> <p>Dostateczna – w zakresie dostępu do zakupu biletów okresowych</p> <p>Dobra – w zakresie dostosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych – 86% pojazdów jest niskopodłogowych</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematyczne weryfikowanie lokalizacji przystanków w zależności od lokalnych potrzeb pasażerów ▪ w rejonach o intensywnej zabudowie uruchamianie połączeń dowozowych do linii I i II kategorii, obsługiwanych taborem o mniejszej pojemności pasażerskiej ▪ systematyczna modernizacja zatok z zastosowaniem ułatwień dla pasażerów (krawężniki prowadzące), szczególnie dla osób z ograniczoną mobilnością (wysokość peronu) ▪ skierowanie na teren gmin autobusów dostosowanych wielkością do potrzeb ▪ kontynuacja procesu wymiany taboru na niskopodłogowy ▪ wdrożenie nowego systemu elektronicznego biletu rzeszowskiej komunikacji miejskiej obejmującego bilety okresowe, czasowe i na pojedyncze przejazdy (np. tzw. elektronicznej portmonetki) ▪ wprowadzenie systemu sprzedaży biletów przez całą dobę za pomocą automatów biletowych w szerokim asortymencie: od biletów jednorazowych, poprzez czasowe, do sieciowych – co najmniej w punktach węzłowych ▪ wprowadzenie sprzedaży biletów w Internecie

Postulat	Ocena	Zalecenia
<p>Informacja</p>	<p>Przeciętna – w zakresie organizacji informacji internetowej (dwa podmioty o różnej formie prezentacji),</p> <p>Niedostateczna/Dostateczna – w zakresie informacji bieżącej – brak informacji o czasie oczekiwania, lokalizacji pojazdów na mapie, tabliczek przystankowych w czasie rzeczywistym, rozkładów na telefon, mapy sieci, a na stronie MPK – także wyszukiwarki połączeń – ocena ulegnie poprawie po wdrożeniu w roku 2014 dynamicznej informacji pasażerskiej, w tym na wybranych przystankach</p> <p>Dostateczna – w zakresie informacji przystankowej – standardowa informacja drukowana, ale brak nazwy przystanku na wiacie/słupku</p> <p>Dostateczna – w zakresie informacji w pojazdach (tylko 82% pojazdów wyposażone w tablice elektroniczne, brak informacji o trasie linii)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konsekwentne kształtowanie wizerunku organizatora rzeszowskiej komunikacji miejskiej – wykreowanie jego silnej, pozytywnie kojarzonej marki oraz publikowanie rozkładów jazdy, map i schematów linii w serwisie internetowym organizatora oraz w wersji papierowej ▪ rozbudowa serwisu internetowego organizatora – utworzenie serwisów o komunikacji zbiorowej w każdej z gmin – z zamieszczeniem wszystkich tras i rozkładów różnych środków transportu ▪ wprowadzenie dynamicznej informacji na przystankach o odjazdach pojazdów komunikacji miejskiej, bezwzględnie w węzłach komunikacyjnych i na najbardziej obciążonych przystankach ▪ wprowadzenie informacji o czasach rzeczywistych odjazdów (wirtualnych monitorów) w serwisie internetowym organizatora ▪ poprawa sposobu przekazywania informacji o zmianach w komunikacji – z zaangażowaniem jak największej liczby środków przekazu ▪ systematyczna poprawa oznakowania wiat przystankowych, uzupełnianie map i schematów sieci na przystankach ▪ ograniczenie informacji publikowanych przez operatora do związanych z realizacją usług przewozowych

Postulat	Ocena	Zalecenia
Koszt	Dostateczna – wysoka cena biletu okresowego sieciowego w stosunku do ceny biletu jednorazowego – niezachęcająca do codziennego korzystania z komunikacji miejskiej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ modyfikacja taryfy, uatrakcyjnijająca korzystanie z sieciowych biletów okresowych, przy jednoczesnej likwidacji biletów trasowanych ▪ wprowadzenie preferencji dla pojazdów komunikacji miejskiej, pozwalające na zmniejszenie liczby pojazdów w ruchu lub na zwiększenie liczby kursów przy obecnej liczbie eksploatowanych pojazdów ▪ analiza doboru taboru dla linii o mniejszym obciążeniu, maksymalizacja wykorzystania midibusów, charakteryzujących się niższymi kosztami eksploatacji ▪ wzrost udziału taboru przegubowego w obsłudze komunikacyjnej – alokowanego na podstawie analiz wyników cyklicznie prowadzonych badań marketingowych ▪ dokończenie wymiany najstarszego taboru na nowszy – o mniejszych nakładach na remonty i naprawy bieżące ▪ wprowadzenie na części linii (np. podmiejskich) operatorów prywatnych – poprzez zorganizowanie przetargów
Prędkość	Dobra – rozkładowe V_e i V_k należą do najwyższych w kraju wśród miast o porównywalnej liczbie mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie preferencji i priorytetów dla komunikacji miejskiej, m.in. w ramach systemu ITS dla pojazdów komunikacji miejskiej ▪ dążenie do dalszego obniżenia udziału kursów niezrealizowanych (do poziomu 0,05-0,04%), możliwego, jak wskazują dobre praktyki krajowe, do uzyskania ▪ monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach, dostosowywanie rozkładów jazdy do rzeczywistych czasów przejazdu

Postulat	Ocena	Zalecenia
Punktualność	Dostateczna – brak systemu automatycznej kontroli operatora, brak synchronizacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej sieci, zbyt małe postoje wyrównawcze, niegwarantujące punktualnego rozpoczęcia kolejnego kursu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ciągłe dostosowywanie rozkładów jazdy do rzeczywistych czasów przejazdu i warunków ruchu w różnych porach dnia ▪ wprowadzenie priorytetu w ruchu ulicznym dla komunikacji miejskiej – buspasy, śluzy, preferencje w przejazdach przez skrzyżowania, zwłaszcza z sygnalizacją świetlną ▪ monitorowanie czasów przejazdów na głównych ciągach
Rytmiczność	Niedostateczna – nawet dla linii I i II kategorii rozkłady jazdy nie są skonstruowane w oparciu o moduły częstotliwości, odstęp między kursami są zmienne – w bardzo dużym zakresie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ niezwłocznie opracować schemat nowych rozkładów jazdy z zastosowaniem częstotliwości modułowej dla linii co najmniej I i II kategorii ▪ wdrożenie optymalizacji eksploatacyjnej oferty przewozowej ▪ stosowanie zasady pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej ▪ integracja rozkładów różnych przewoźników komunikacji zbiorowej, wprowadzenie wspólnej informacji dla pasażerów w węzłach przesiadkowych

Postulat	Ocena	Zalecenia
Wygoda	<p>Dobra – w zakresie standardu eksploatowanego taboru</p> <p>Dostateczna – w zakresie stopnia wykorzystania zdolności przewozowej pojazdów</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dokończenie wymiany taboru autobusowego: zakupy nowego taboru wyposażonego w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej i niskopodłogowego – bez stopni w żadnych drzwiach i bez progów poprzecznych wewnątrz ▪ wyeliminowanie wyklejania reklamami szyb pojazdów, zapewnienie pasażerom dobrej widoczności trasy ▪ systematyczne remonty zatok, budowa nowych z ułatwieniami dla pasażerów (krawężniki prowadzące, wysokość peronu, brak barier w dojściu do przystanków) ▪ wzrost oferowanej wielkości podaży usług w wybranych godzinach, na określonych trasach

Źródło: opracowanie własne.

Przedstawioną ocenę realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym na obszarze Rzeszowa i gmin ościennych warto zestawić z ogólną oceną komunikacji miejskiej jako jednej ze sfer gospodarki komunalnej Rzeszowa – wnioski są spójne.

Oferta przewozowa musi być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania zwykle podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności – zarówno w skali całej sieci komunikacyjnej, jak i w przekroju poszczególnych obsługiwanych obszarów (dzielnicy miasta i gmin ościennych).

Pozostałe postulaty przewozowe mają mniejsze znaczenie dla pasażerów. Jednak ich zmianę, zwłaszcza na niekorzyść pasażerów, należy analizować z punktu negatywnego oddziaływania także na cztery najważniejsze postulaty. Przykładowo, pogorszenie rytmiczności kursowania pojazdów komunikacji miejskiej będzie również negatywnie wpływać na ocenę częstotliwości, a w niektórych wypadkach – także i punktualności. Należy unikać powstawania sytuacji, w których wprowadzane korzystne lub konieczne zmiany w jednym segmencie podaży usług, będą jednocześnie źle odbieranymi przez pasażerów innego ich segmentu i wpłyną na pogorszenie oceny ogólnej funkcjonowania komunikacji miejskiej, prowadząc w rezultacie do zmniejszenia się popytu.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna, kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności organizatora lub cedowanie części zadań na operatora, skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji miejskiej, czy wybranych aspektach jej zarządzania, ale i wpływa na opinie o jakości życia w mieście.

Komunikacja miejska, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla osób odwiedzających i powinna być traktowana także jako element marketingu miasta.

Cechą charakterystyczną usług komunikacji miejskiej, wynikającą z badań marketingowych prowadzonych w różnych miastach, jest jej względnie niska elastyczność cenowa – działania polegające na obniżaniu ceny za usługi transportu miejskiego bez jednoczesnego spełnienia w oczekiwanym stopniu najważniejszych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności, stają się nieefektywne – nie prowadzą do wzrostu popytu, przyczyniają się jedynie do zmniejszenia przychodów z biletów i – w konsekwencji – do obniżenia wskaźników odpłatności. Wymienione prawidłowości zachodzące na rynku usług transportu miejskiego muszą być brane pod uwagę przy kształtowaniu oferty przewozowej do 2020 r.

Wszystkie planowane zmiany w ofercie przewozowej powinny być konfrontowane z wynikami badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców obsługiwanego obszaru, ponieważ ich akceptacja przez pasażerów jest warunkiem uzyskania oczekiwanych rezultatów. Zmiany w preferencjach i zachowaniach transportowych mieszkańców należy identyfikować poprzez systematyczność prowadzenia badań marketingowych. Należy także pamiętać, że utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatowi dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może także oznaczać, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.²⁴

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten dotyczy także obszaru obsługiwanego rzeszowską komunikacją miejską. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.7 planu, będzie systematycznie rósł.

²⁴ M. Wolański: *Alternatywne metody hierarchizacji postulatów przewozowych oraz wyniki ich zastosowania w polskich miastach*. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 12, s. 4.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz wraz ze sprawną funkcją przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego) posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym) i system informacji głosowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom niewidzącym i niedowidzącym); im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy powinny posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej, za obowiązkowe minimum należy uznać:

- niską podłogę na całej długości pojazdu, (bez stopni poprzecznych wewnątrz), odstępstwo może dotyczyć tylko midibusów i pojazdów obsługujących rozległe tereny gmin;
- elektroniczną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach oraz głosową informację zewnętrzną o podjeżdżającym do przystanku pojeździe;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;
- w pojazdach fabrycznie nowych – system przykłąku z prawej strony pojazdu oraz platformę uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- wyposażanie przycisków dla pasażerów w opisy w systemie Braille'a.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków),

- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadane i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

Pojazdy kupowane jako fabrycznie nowe będą ponadto posiadać system przyklęku z prawej strony pojazdu, platformę uruchamianą przez kierowcę umożliwiającą wjazd wózkami inwalidzkimi i głosowe zapowiedzi przystanków. Przy instalacji systemu informacji pasażerskiej, we wszystkich miejscach, w których zostanie zainstalowana dynamiczna informacja, będzie istniała możliwość uruchomienia przyciskiem zapowiedzi głosowej nadjeżdżających pojazdów.

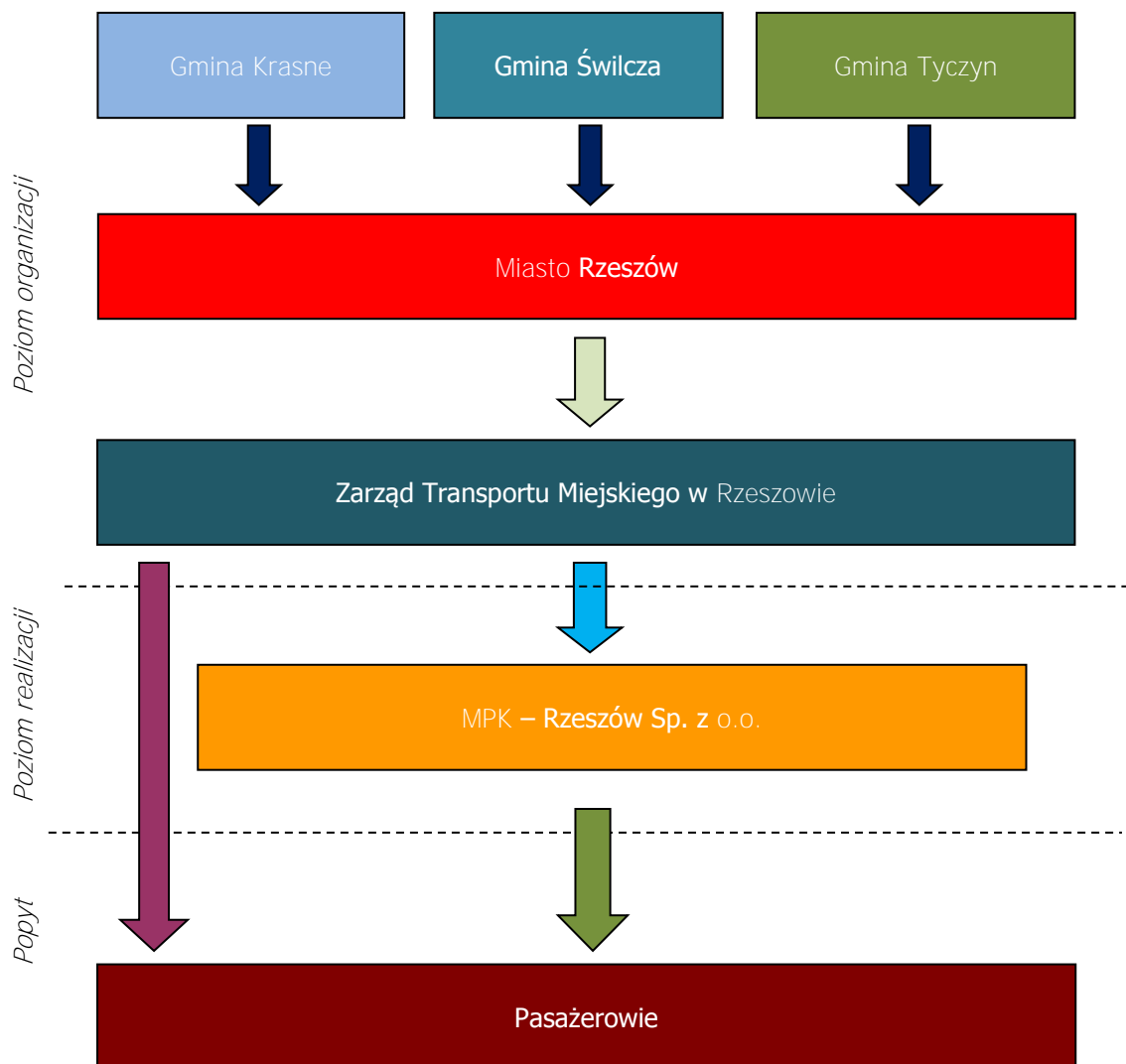
W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania. Takie rozwiązania będą zastosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego Rzeszowa.

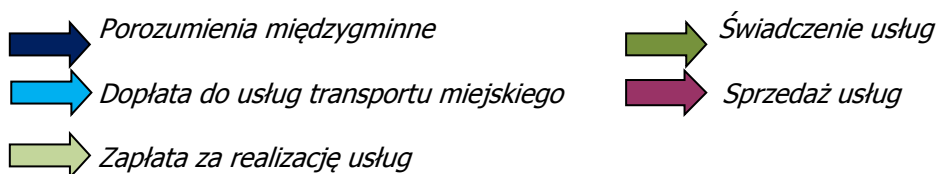
7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat organizacji rynku transportu publicznego w Rzeszowie i gminach ościennych obsługiwanych rzeszowską komunikacją miejską, przedstawiono na rysunku 39.



Legenda:



Rys. 39. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Rzeszowie w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne.

Organizatorem rzeszowskiej komunikacji miejskiej jest Prezydent Miasta Rzeszowa, którego zadania wykonuje Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie – jednostka budżetowa miasta Rzeszów, powołana uchwałą LVIII/954/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 7 lipca 2009 r. Zadaniem ZTM w Rzeszowie jest zaspokajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., rzeszowska komunikacja miejska obsługiwała trzy jednostki administracyjne, należące do dwóch powiatów:

- miasto **Rzeszów** (miasto na prawach powiatu);
- miejsko-wiejską gminę Tyczyn, położoną w powiecie rzeszowskim;
- gminy wiejskie: Krasne i **Świlcza**, położone w powiecie rzeszowskim.

Zadania organizatorskie Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie określono następująco:

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym – planowanie sieci komunikacyjnej.
2. Planowanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji.
3. Wybór przewoźników i kontraktowanie usług przewozowych.
4. Określanie zasad korzystania z przystanków – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz zawierania umów dotyczących obowiązku utrzymywania porządku i czystości na przystankach komunikacyjnych będących w zarządzie ZTM.
5. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej.
6. Emisja i sprzedaż biletów uprawniających do korzystania z usług publicznego transportu, ustalanie sposobu dystrybucji biletów – wprowadzenie automatyzacji dystrybucji.
7. Organizacja kontroli posiadania przez pasażerów dokumentów uprawniających do korzystania z przejazdów środkami transportu zbiorowego oraz pobieranie opłat dodatkowych.
8. Prowadzenie ewidencji dochodów (należności, wpływów, zaległości) oraz windykacja należności.
9. Opiniowanie wniosków o zamiarze wykonywania przewozu oraz analiza sytuacji rynkowej w zakresie potrzeb wykonywania przewozów w lokalnym transporcie zbiorowym, także co do zasadności wydawania decyzji odmawiającej potwierdzenia zgłoszenia przewozu.
10. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości.
11. Rozliczanie za świadczone przez przewoźników usługi przewozowe według zasad ustalonych w umowach.
12. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

13. Inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy, rozbudowy, modernizacji obiektów i urządzeń oraz zakupów inwestycyjnych związanych z publicznym transportem zbiorowym.
14. Podejmowanie czynności związanych z pozyskiwaniem środków na finansowanie projektów inwestycyjnych z obszaru zadań statutowych ZTM w Rzeszowie, w tym opracowywanie danych i materiałów do wniosków aplikacyjnych.
15. Kontrola sprawności technicznej infrastruktury przestankowej oraz pętli autobusowych będących we władaniu ZTM w Rzeszowie.
16. Informowanie o usługach przewozowych, prowadzenie działalności marketingowej, reklamowej, promocyjnej i innej dla uzyskania dochodów.
17. Rozpatrywanie skarg i wniosków oraz udzielanie informacji dotyczących komunikacji miejskiej.
18. Podejmowanie działań na rzecz zapewnienia standardów bezpieczeństwa przewozów pasażerskich.
19. Podejmowanie działań na rzecz ochrony środowiska naturalnego.
20. Prowadzenie spraw związanych z wydawaniem zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym osób na linii komunikacyjne przebiegające na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu, zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, potwierdzeń zgłoszenia przewozu.
21. Kontrola w zakresie stosowania się do warunków posiadanych uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego.
22. Prowadzenie innych spraw związanych z publicznym transportem zbiorowym.

Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie przejął częściowo zadania realizowane wcześniej przez MPK – Rzeszów Sp. z o.o., wraz z zespołem pracowników.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów realizujących te zadania w odniesieniu do przewozów organizowanych przez miasto Rzeszów, przedstawiono w tabeli 44.

Tab. 44. Podmioty realizujące zadania organizatorskie w transporcie publicznym w Rzeszowie – stan na 10 stycznia 2014 r.

Zadanie organizatorskie	Podmiot realizujący zadanie
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie

Zadanie organizatorskie	Podmiot realizujący zadanie
<ol style="list-style-type: none"> 1. Podejmowanie działań zmierzających do aktualizacji planu transportowego 2. Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego 	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie
<p>Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców 2) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców 3) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych 4) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego 	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie
Określanie sposobu oznakowania przystanków oraz sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie
Negocjacje stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Rada Miasta Rzeszowa
Zawieranie umów na korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego.	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Prezydent Miasta Rzeszowa
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Miasta Rzeszowa
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego 2. Dystrybucja biletów 	Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie

Źródło: opracowanie własne.

Skoncentrowanie większości zadań organizatorskich w Zarządzie Transportu Miejskiego, jest dla miasta wielkości Rzeszowa rozwiązaniem optymalnym, umożliwiającym efektywne kształtowanie oferty przewozowej i jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Zakres zadań realizowanych przez ZTM w Rzeszowie także należy uznać za odpowiadający rozwiązaniom standardowym.

Wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r., Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie wykorzystywał do realizacji usług przewozowych tylko jednego operatora, MPK – Rzeszów Sp. z o.o., którego wyłącznym udziałowcem jest miasto Rzeszów. Podmiot ten pełnił rolę podmiotu wewnętrznego – w rozumieniu prawodawstwa europejskiego i krajowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Umowę dotyczącą świadczenia przez MPK – Rzeszów Sp. z o.o. usług przewozowych, zawarto w dniu 2 grudnia 2009 r., tj. przed wejściem w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzenia (WE) 1370 nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. Okres wykonywania usług w publicznym transporcie zbiorowym określono w tej umowie na lata 2009-2019. Zdefiniowano w niej właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, zapewniającą funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze – jako Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie – natomiast MPK – Rzeszów Sp. z o.o. – jako operatora publicznego transportu zbiorowego. Spółka nie została ustanowiona wprawdzie podmiotem wewnętrznym odrębnym aktem prawnym, ale wynika to z postanowień wyżej wymienionej umowy.

Zadania wypełniane – wg stanu na dzień 10 stycznia 2014 r. – przez podmiot wewnętrzny, to świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Rzeszów oraz dystrybucji biletów przez kierowców. Poza zadaniami realizowanymi na mocy umowy z ZTM, MPK – Rzeszów Sp. z o.o. wykonuje zadania własne: usługi diagnostyki i warsztatowe, reklamowe, wynajmu autobusów, sprzedaży paliw oraz prowadzi myjnię samochodową i dzierżawi nieruchomości.

W okresie objętym planem dopuszcza się wprowadzenie innego operatora (operatorów) na część linii komunikacyjnych – po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Zakres integracji transportu publicznego w Rzeszowie i gminach, z którymi miasto Rzeszów podpisało porozumienia dotyczące wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego, zdefiniowany będzie postawą gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie. Integracja wewnętrzna miejskiego transportu publicznego będzie dotyczyć:

- pełnej koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji miejskiej;
- integracji informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów komunikacji publicznej, z uwzględnieniem także informacji o odjazdach autobusów i pociągów regionalnych na przystankach przesiadkowych oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu miejskiego i regionalnego;
- systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiających przesiadanie się na przystankach węzłowych (przyjazne przesiadkom cykle sygnalizacji świetlnej);
- uruchomienia Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego – centrum przesiadkowego – jako integratora dworców regionalnej i ponadregionalnej komunikacji kolejowej i autobusowej oraz przystanków autobusowej komunikacji miejskiej;
- uruchomienia Dworca Komunikacji Lokalnej – integrującego kolejowe przewozy pasażerskie, w szczególności szybką kolej aglomeracyjną, z Rzeszowską Kolejką Miejską oraz autobusową komunikacją miejską;
- uruchomienia intermodalnych przystanków komunikacji miejskiej, wykorzystujących połączenie z pozostałymi środkami transportu publicznego, w tym z Rzeszowską Kolejką Miejską, po jej wybudowaniu.

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych integracji taryfowej poza dużymi aglomeracjami, w okresie planowania, tj. do 2020 r., **nie przewiduje się** zaawansowanej integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i regionalnego. Nie oznacza to jednak, że nie należy rozpocząć prac zmierzających do wprowadzenia w życie rozwiązań integracyjnych, w szczególności wykorzystujących funkcjonalności, które zapewni nowa karta biletu elektronicznego. Prace takie należy podjąć w zakresie integracji rozkładów jazdy i integracji taryfowej z lokalną (gminną) oraz regionalną (powiatową i wojewódzką) komunikacją autobusową, a także z organizatorami publicznego transportu zbiorowego kolejowego.

Szczególnie istotne znaczenie dla aglomeracji rzeszowskiej miałoby porozumienie integrujące system biletowy pomiędzy komunikacją miejską i komunikacją podmiejską realizowaną pod szyldem MKS.

Miejski transport zbiorowy oraz regionalny autobusowy i kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych

autobusowych i kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu miejskiego (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu czy kolejki miejskiej (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Integracja transportu miejskiego i regionalnego wymaga podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym.

Podstawowymi zadaniami inwestycyjnymi w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będą:

- urządzenie intermodalnego zintegrowanego dworca Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego – jako centrum przesiadkowego, w pobliżu dworca kolejowego;
- wykonanie intermodalnych przystanków komunikacji miejskiej.

Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne będzie skupiało wszystkich przewoźników regionalnych i międzyregionalnych, będzie też istotnym punktem startowym dla komunikacji lokalnej oraz miejscem dogodnych przesiadek dla pasażerów do i z komunikacji miejskiej. Lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego oraz ich skomunikowanie z komunikacją miejską, zapewnią będzie przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie i w dogodnych warunkach oraz szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego. Dworzec intermodalny, wyposażony w pełną informację pasażerską, dotyczącą wszystkich rodzajów transportu publicznego, stanowić będzie znaczne ułatwienie w podróżach do i z miasta.

Uzupełnieniem działań inwestycyjnych, prowadzących do integracji podsystemów transportowych, będzie budowa parkingów w systemie Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride, przyległych do przystanków końcowych linii autobusowych I i II kategorii oraz wybranych przystanków przesiadkowych. Zasadne jest lokalizowanie takich parkingów poza obszarem śródmieścia, przy drogach wlotowych o dużym ruchu wjeżdżających do miasta samochodów osobowych.

Dla uzyskania pozytywnego efektu integracji różnych rodzajów transportu: kolejowego, miejskiego i autobusowego komercyjnego lokalnego, regionalnego i dalekobieżnego, niezbędne jest wspólne dążenie do osiągnięcia przez wszystkich uczestników efektu synergii – z korzyścią dla pasażerów. Większość miast mających aspiracje aglomeracyjne dąży do stworzenia ułatwień dla pasażera – poprzez uruchamianie wspólnych biletów aglomeracyjnych dla wielu przewoźników, w tym kolejowych (Trójmiasto) lub znaczne rozszerzanie zakresu funk-

cjonowania komunikacji miejskiej w aglomeracji (Warszawa, Lublin oraz w 2013 r. Rzeszów – w gminie Krasne).

Proponowane w Rzeszowie rozwiązania są zgodne z zasadami kształtowania polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Zestawienie działań integracyjnych, których realizacja jest proponowana do 2020 r., przedstawiono w tabeli 45.

Tab. 45. Działania mające na celu integrację transportu zbiorowego

Zakres integracji	Sposób realizacji	Termin
Integracja informacji o usługach	<ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizacja stron internetowych z ułatwieniem nawigacji, rozkładami przystankowymi dla różnych rodzajów komunikacji publicznej, wskazanie miejsc przesiadek ▪ uruchomienie informacji internetowej o usługach transportu miejskiego i regionalnego wraz z profesjonalną wyszukiwarką połączeń obejmującą obydwa rodzaje transportu, po doprowadzeniu do skoordynowania rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych ▪ utworzenie mapy sieci wszystkich przystanków transportu miejskiego i regionalnego na obszarze gmin, w których funkcjonuje komunikacja miejska 	2016
Węzły i przystanki przesiadkowe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przygotowanie wykazu przystanków węzłowych i uznanych za priorytetowe ▪ wprowadzenie dynamicznej informacji na przystankach węzłowych o rzeczywistych odjazdach pojazdów ▪ doprowadzenie do integracji rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych w ramach komunikacji miejskiej oraz komunikacji miejskiej i regionalnej ▪ uruchomienie systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiającym przesiadanie się na przystankach węzłowych ▪ budowa parkingów integrujących transport zbiorowy i indywidualny w rejonie przystanków węzłowych 	2014 2015 2016 2015 2018
Zintegrowany dworzec kolejowo-autobusowy w ramach Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integracja informacji pasażerskiej dworca kolejowego, autobusowego i komunikacji miejskiej ▪ realizacja przebudowy rejonu dworca mającej na celu integrację wszystkich środków transportu – także kolei – i stworzenie centrum dogodnych przesiadek 	2014 -2016 2015 -2019

Zakres integracji	Sposób realizacji	Termin
Intermodalne przystanki komunikacji miejskiej	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="517 264 1260 338">▪ integracja informacji pasażerskiej komunikacji regionalnej i komunikacji miejskiej<li data-bbox="517 353 1260 427">▪ integracja wszystkich środków transportu, także kolejki miejskiej i stworzenie centrum dogodnych przesiadek	2014 2015 -2019

Źródło: opracowanie własne.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2020 r. przedstawiono w tabeli 46.

Tab. 46. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2025 r.
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów komunikacji miejskiej ▪ docelowe objęcie komunikacją miejską przyległych miejscowości i wybranych miejscowości w obszarze do 10 km od granic miasta – w jak największym zakresie
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie pełnej koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacyjnej ▪ dalsza poprawa standardów częstotliwości, w szczególności na obszarach peryferyjnych oraz w porach poza szczytami przewozowymi ▪ utworzenie linii midibusowych o akceptowalnej częstotliwości ▪ praktyka zapewniania pełnej rytmiczności odjazdów pojazdów różnych linii, obsługujących wspólnie ciągi komunikacyjne, pełna koordynacja różnych przewoźników ▪ stworzenie miejsc szybkich przesiadek w ważnych węzłach ▪ wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej w miejscach dużego natężenia ruchu
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ realizacja Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego wraz z Rzeszowską Kolejką Miejską oraz Dworca Komunikacji Lokalnej ▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² ▪ uzyskanie do 2020 r. wyłącznie niskiej podłogi w komunikacji miejskiej ▪ co najmniej utrzymanie obecnego udziału przystanków wyposażonych w wiaty w mieście oraz zwiększenie udziału w terenie podmiejskim ▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2025 r.
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie dynamicznej informacji przystankowej informującej o rzeczywistych odjazdach pojazdów na dworcach i przystankach węzłowych ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych), w Rzeszowskim Centrum Komunikacyjnym oraz na przystankach intermodalnych i węzłowych ▪ doposażenie pojazdów w system dynamicznej informacji pasażerskiej (tablice elektroniczne: boczna, wewnętrzna z przebiegiem trasy i wewnętrzna podsufitowa) i zapowiedzi głosowe ▪ kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego w węzłach intermodalnych i przesiadkowych
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 ▪ wdrożenie systemu karty elektronicznej obejmującego docelowo cały asortyment biletów ▪ uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów w systemie automatycznym ▪ wprowadzenie możliwości zakupu biletów jednorazowych, czasowych i okresowych przez Internet ▪ przeprowadzenie przetargów na wybrane linie lub segmenty sieci – z dopuszczeniem firm małych i średnich
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji miejskiej ▪ uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów – powyżej 99,9% ▪ sukcesywna wymiana taboru autobusowego, utrzymanie średniego wieku taboru poniżej 8 lat
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego w ruchu ulicznym ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy, różnicowanie czasów jazdy w poszczególnych godzinach i dniach tygodnia – w zależności od możliwości technicznych taboru oraz ruchu ulicznego
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min do 10% ▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min do 1% ▪ stałe wykorzystywanie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby)

Postulat przewozowy	Pożądaný przejaw realizacji do 2025 r.
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego do 8 lat ▪ wzrost udziału pojazdów przegubowych w strukturze eksploatowanego taboru ▪ nieprzekraczanie maksymalnego zapełnienia 70 osób w pojazdach standardowych i 100 osób – w przegubowych ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów niskopodłogowych ▪ uruchomienie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego i intermodalnych przystanków przesiadkowych oraz Dworca Komunikacji Lokalnej ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb komunikacji miejskiej (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Do 2020 r. pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego powinny spełniać następujące wymogi jakościowe (część z tych wymogów jest już obecnie spełniana – należy je utrzymać):

- jednolite barwy miejskie;
- niska podłoga (bez progów poprzecznych wewnątrz) i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- kasowniki wielofunkcyjne (dostosowane do biletów elektronicznych);
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach przystankowej informacji dynamicznej,
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek i trasę jazdy z miejscami dogodnych przesiadek wewnętrzne i zewnętrzne;
- głosowe zapowiedzi przystanków;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- automaty biletowe.

Zapewnienie rzeczywistej rytmiczności funkcjonowania transportu miejskiego w Rzeszowie wymaga powiązania sfery zarządzania ruchem ulicznym z realizacją rozkładów jazdy

przez autobusy. Poza priorytetem przyznawanym na trasie przejazdu co do zasady wszystkim pojazdom miejskiego transportu zbiorowego (pasy wyłącznego ruchu, śluzy, itp.), pojazdy opóźnione powinny uzyskiwać większy priorytet w przejeździe przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną niż pojazdy punktualne. Analogicznie, sygnalizacja świetlna może opóźnić przejazd pojazdom przyspieszonym w stosunku do rozkładu jazdy.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizatorowi przewozów zapewniona zostanie możliwość egzaminowania kontrolerów biletów – i w uzasadnionych przypadkach kierowców operatorów – w zakresie znajomości taryfy i zasad obsługi pasażerów. Egzaminy te będą poprzedzone szkoleniami kierowców w objętym nimi zakresie, ze szczególnym naciskiem na zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych i obsługę pasażerów niepełnosprawnych.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 marca 2013 r. gminy zobowiązane są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób realizowanych na obszarach gmin, a nie tylko przewozów organizowanych przez nie we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza wszędzie dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu, którego gmina jest właścicielem lub zarządzającym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, gmina ma prawo pobierać opłaty.

Opisane zobowiązanie stanowi przesłankę formalną zorganizowania przez gminy systemu informacji dla pasażerów – internetowego i dworcowo-przystankowego – w sposób zintegrowany, obejmujący całą ofertę transportu publicznego na ich obszarze, tj. przewozów organizowanych przez gminy i we własnym zakresie przez przewoźników.

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków – z informacją o przebiegu trasy i kolejnymi godzinami odjazdu;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewoźników organizowanych przez gminę, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - w intermodalnych węzłach przesiadkowych i przystankach węzłowych – rozbudowaną o mapy lub schematy sieci komunikacyjnej – z lokalizacją przystanków i innych dogodnych miejsc do przesiadania się;
- informację w pojazdach: wyświetlacze lub monitory wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o odstępstwach, zmianach trasy i miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- dynamiczną informację pasażerską, obejmującą wyświetlacze z rzeczywistym czasem do odjazdu najbliższych pojazdów w Rzeszowskim Centrum Komunikacyjnym, na Dworcu Komunikacji Lokalnej, w intermodalnych przystankach przesiadkowych i innych przystankach węzłowych o największym natężeniu ruchu;
- lokalizację pojazdów na mapie miasta lub mapie sieci komunikacyjnej – czytelną dla przeciętnego pasażera – z informacją o odstępstwach od rozkładu jazdy, zmianach trasy itp., możliwością wyświetlania komunikatów i możliwością wyświetlania tabliczek przystankowych nawet tam, gdzie nie ma i nie będzie wyświetlaczy zewnętrznych, a docelowo, w ramach integracji systemów informacyjnych – z lokalizacją pojazdów komunikacji pasażerskiej innych niż komunikacja miejska;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą wyszukiwarkę połączeń, godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, możliwość wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronach internetowych wszystkich gmin – z pełną informacją o opłatach, ulgach, regulaminie przewoźników i stosowanych procedurach.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanym z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicz-

nego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie **baz danych i udostępniali je** w Rzeszowskim Centrum Komunikacyjnym, na Dworcu komunikacji Lokalnej, w intermodalnych przystankach przesiadkowych oraz w innych **węzłach przesiadkowych**.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w mieście wielkości Rzeszowa, w godzinach szczytu napełnienie w autobusie wynosi 50 osób oraz że w jednym samochodzie osobowym podróżuje średnio 1,2 osoby, można założyć, że na jeden autobus przypadają aż 42 samochody osobowe. Komunikacja miejska istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, czy też do centrum miasta, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska w mieście.

Najważniejszym działaniem władz samorządowych będzie wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, aby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z komunikacji miejskiej. Zrównoważony rozwój – to kształtowanie transportu miejskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport – poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Rzeszowie i gminach ościennych są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki komunikacyjnej.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Rzeszowie i gminach, które podpisały z miastem porozumienia oraz innych, z którymi ewentualnie porozumienia zostaną podpisane w przyszłości, są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury (p. 2.7.-2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin – przywołane w p. 2.5. planu transportowego;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta i gmin, zwłaszcza opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;

- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego (p. 2.10. planu transportowego);
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej (p. 2.11. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5.1. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez wprowadzenie przywilejów w ruchu dla komunikacji zbiorowej (miejskiej) oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.

W Rzeszowie i okolicznych gminach będzie popularyzowana komunikacja miejska oraz komunikacja rowerowa, jako alternatywa dla komunikacji zbiorowej i samochodowej komunikacji indywidualnej. Komunikacja piesza i rowerowa, to najmniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania, ponadto stanowią one uzupełnienie komunikacji miejskiej.

Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmiastowym, wymaga budowy i stworzenia systemu tras rowerowych, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po mieście, umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu. Działania te są realizowane w Rzeszowie i okolicznych gminach i wprowadzają taki system do codziennej praktyki funkcjonowania różnych rodzajów transportu w obszarze. Działanie, które będzie zrealizowane w okresie planistycznym, to budowa parkingów rowerowych (Bike&Ride).

Niezbędne są dodatkowe działania w zakresie promocji komunikacji rowerowej – takie jak:

- opracowanie kompleksowej polityki rowerowej dla miasta Rzeszowa;
- stworzenie kompletnego systemu ścieżek dróg rowerowych obejmujących całe miasto, ze szczególnym uwzględnieniem centrum;
- utworzenie centralnej stacji rowerów miejskich oraz zwiększenie liczby zadaszonych stacji rowerowych;
- likwidacja barier dla ruchu rowerowego w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- zintegrowanie tras rowerowych z innymi podsystemami komunikacji w mieście;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów rowerowych;

- umożliwienie dostępu ruchu rowerowego do najważniejszych obiektów w mieście, w tym do dworców i ważniejszych przystanków przesiadkowych komunikacji miejskiej wraz z parkingami rowerowymi.

Planowane działania w zakresie promocji ruchu pieszego to:

- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;
- lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej;
- tworzenie ciągów pieszo-jezdnych, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu.

Istotnym kierunkiem rozwoju rzeszowskiej komunikacji miejskiej będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również kolejkę miejską, przewozy kolejowe i inne niż komunikacja miejska przewozy drogowe) na obszarze miasta i okolicznych gmin. Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez realizację Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego oraz koncentrację przystanków w ramach funkcjonalnych węzłów, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Miasto Rzeszów, wspólnie z gminami, które podpisały porozumienia o wspólnej organizacji transportu publicznego, powinno dążyć do maksymalizacji zakresu koordynacji różnych rodzajów transportu na wszystkich wymienionych poziomach.

Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie – i możliwe krótkie – przejścia piesze pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (oczywiście najlepiej w systemie door-to-door) oraz brak barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych. Takie funkcje będą spełniały: Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne, intermodalne przystanki przesiadkowe i inne węzły przesiadkowe.

Dla uzyskania założonych w niniejszym planie korzystnych rezultatów, wynikających z zasad zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, właściwe jest utrzymanie zinte-

growanej oferty taryfowo-biletowej w komunikacji miejskiej **w możliwie najszerszym zakresie i jej rozwój** – w kierunku objęcia nią możliwie dużej liczby przewoźników – a nie tworzenie przez różnych organizatorów systemów odrębnych, utrudniających zorientowanie się w dostępnej ofercie przewozowej w transporcie publicznym przez jego potencjalnych pasażerów.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej miasta, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do kongestii układu drogowego miasta wskutek niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Znaczne zmniejszanie poziomu usług przewozowych w transporcie publicznym poza okresami szczytów przewozów prowadzi zwykle do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych (kosztów wozokilometra).

W okresie planowania (do 2020 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Przeprowadzona zostanie optymalizacja eksploatacyjna oferty przewozowej, obejmująca modyfikacje tras linii rozkładów jazdy – w oparciu o analizy wyników badań marketingowych.
2. Wdrożone zostaną priorytety w ruchu drogowym dla komunikacji publicznej.
3. Wprowadzone **będą** inne formy uprzywilejowania dla komunikacji miejskiej: buspasy, **śluzy**, itd.
4. Trasy linii komunikacji autobusowej mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
5. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.
6. Drugim ważnym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
7. Polityka taryfowa realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania utrzymanie odpłatności na poziomie 40-45%, ze zwiększeniem preferencji dla pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej – nabywających bilety okresowe.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowym ustaleniem linii I i II kategorii, nie rzadziej niż co 5 lat przeprowadzane **będą** kompleksowe badania wielkości popytu

na usługi przewozowe całej rzeszowskiej komunikacji miejskiej z określeniem przychodowości i szczegółową więźbą połączeń. Badania wielkości popytu planuje się prowadzić w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 7 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji. Na potrzeby badań marketingowych możliwe jest wykorzystywanie zapisów z kamer monitoringu wewnątrzpojazdowego, zainstalowanego w wybranych (docelowo we wszystkich) pojazdach, a po wdrożeniu systemu zliczania pasażerów dane z tego systemu.

9. Rytmicznie prowadzone będą badania marketingowe:

- struktury popytu z przychodowością na liniach podmiejskich, umożliwiającą obliczenie rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta – systematycznie w miarę potrzeb, nie rzadziej niż co 3 lata;
- preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców – co 7-10 lat.

Badania struktury popytu na liniach podmiejskich planuje się prowadzić w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.

10. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności pasażerskiej, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych. Ewentualna przebudowa układu tras linii, prowadząca do zwiększenia liczby podróży z przesiadkami, podporządkowana zostanie zasadzie nie pogarszania oceny jakości świadczonych usług.

11. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko. Preferowane będą zakupy taboru spełniającego najwyższe normy czystości spalin, hybrydowego lub elektrycznego.

Planowanie oferty przewozowej w zakresie rozkładów jazdy zostanie podporządkowane zasadzie kategoryzacji poszczególnych linii względem częstotliwości modułowej, obowiązującej w określonych porach doby (i rodzajach dni tygodnia). Utrzymane zostaną zasady kategoryzacji linii. Docelowo wprowadzone będą cztery kategorie linii:

- linie priorytetowe (I kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością podwojoną w stosunku do ustalonej w danej porze dla sieci komunikacyjnej częstotliwości modułowej;
- linie podstawowe (II kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością równą częstotliwości modułowej;
- linie uzupełniające (III kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością będącą całkowitą wielokrotnością częstotliwości modułowej;

- linie indywidualne – o charakterze dedykowanym (IV kategorii) – funkcjonujące w pewnym sensie autonomicznie, ze zindywidualizowanymi częstotliwościami i liczbą kursów, w zależności od specyfiki popytu na ich usługi.

Rzeszowska Kolejka Miejska powinna pełnić rolę analogiczną, jak linie autobusowe priorytetowe (I kategorii).

Wartości częstotliwości modułowych ustalone zostaną w trwających aktualnie analizach wyników badań wielkości popytu, przeprowadzonych w rzeszowskiej komunikacji miejskiej w 2013 r. Na podstawie analizy wyników tych badań również zostaną wytypowane węzły przesiadkowe, integrujące komunikację miejską oraz komunikację miejską i regionalną.

Możliwe do zastosowania częstotliwości modułowe dla poszczególnych pór dnia powszedniego (poza wakacjami i w okresie wakacji), soboty i niedzieli, będą wypadkową analiz wyników kompleksowych badań wielkości popytu i możliwości finansowych budżetów miasta i gmin ościennych, determinujących wielkość kontraktowanej pracy eksploatacyjnej.

Trasy linii I i II kategorii wyznaczą ciągi, które powinny uzyskać status korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacji miejskiej. Trasy tych korytarzy powinny być w pełni zgodne z największymi potokami pasażerskimi, które uwidoczniają przeprowadzone kompleksowe badania popytu. Należy jednak uwzględnić fakt, że nie całe trasy linii o największej liczbie pasażerów mogą kwalifikować się do uznania za korytarze wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej, ponieważ należy z nich wyłączyć ewentualne odcinki słabo wykorzystane, kierując się szczegółową analizą wyników badań wielkości popytu dla poszczególnych linii.

Sprawne funkcjonowanie linii I i II kategorii wymaga wyznaczenia korytarzy transportowych, w których obowiązywać będzie uprzywilejowanie autobusów w ruchu drogowym. Obecnie zalicza się do nich obecnie następujące ciągi ulic:

- al. Ciepłińskiego – ul. Lisa-Kuli – ul. Dąbrowskiego;
- ul. Krakowska – plac Wolności – al. Piłsudskiego;
- al. Powstańców Warszawy;
- al. Rejtana;
- ul. Targowa – ul. Szopena – ul. Hetmańska;
- ul. Lubelska – ul. Marszałkowska

oraz – w mniejszym zakresie: al. Okulickiego – ul. Warszawska – al. Wyzwolenia.

W ciągach ulic:

- Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – Dąbrowskiego;
- al. Piłsudskiego – od al. Ciepłińskiego do al. Rejtana;
- al. Powstańców Warszawy – od ul. Dąbrowskiego do al. Sikorskiego,

przewiduje się wprowadzenie priorytetów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej.

Niektóre z tych ciągów komunikacyjnych wykorzystywanych przez linie I i II kategorii poprowadzone są niemal równolegle – w dość bliskiej odległości od siebie (200-300 m). Prowadzenie równoległych korytarzy z wyraźnym uprzywilejowaniem dla komunikacji miejskiej w tak bliskiej od siebie odległości, budzi określone wątpliwości. Przed podjęciem ostatecznych decyzji odnośnie przebiegu tras z preferencjami dla komunikacji publicznej, przeprowadzona zostanie analiza i symulacja ruchu, uwzględniająca jego zmniejszenie po wybudowaniu autostrady A4 oraz zachodniego odcinka drogi ekspresowej S-19.

Charakterystyczną cechą podaży usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej jest mała liczba linii I kategorii – istotnych w obsłudze potrzeb przewozowych – i jednocześnie względnie wysoka liczba linii II kategorii. Są to połączenia zapewniające oczekiwany przez mieszkańców poziom spełnienia szeroko rozumianego postulatu dostępności komunikacji miejskiej, charakteryzujące się jednak dość niskimi częstotliwościami kursowania pojazdów. W 2014 r. zakłada się przeprowadzenie optymalizacji eksploatacyjnej oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej, także pod kątem zwiększenia liczby połączeń priorytetowych – kierowanych wybranymi korytarzami transportowymi.

Nowe połączenia autobusowe będą uruchamiane, o ile taką potrzebę uzasadnią wyniki prowadzonych cyklicznie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców (zgłaszane postulaty uruchomienia nowego połączenia komunikacją miejską okażą się w danej dzielnicy statystycznie istotne), a możliwości finansowe miasta i gmin ościennych na to pozwolą.

Trasy nowych linii dedykowanych, obsługiwanych przez midibusy, poprowadzone zostaną znacznie bliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu niż trasy linii obsługiwanych taborem o standardowej i podwyższonej pojemności. W przypadku konieczności objęcia trasami lokalnych linii midibusowych ulic lub rejonów w kilku sąsiadujących ze sobą dzielnicach, ich trasy będą wytyczane także międzydzielnicowo albo nawet do ścisłego centrum miasta, ale przy przyjęciu zasady maksymalnego wydłużania ich drogi przejazdu, aby nie stanowiły one konkurencji dla połączeń o podstawowym znaczeniu w obsłudze miasta, których trasy ulegną z kolei uproszczeniu.

12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Rzeszowie i okolicznych gminach

Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładów jazdy

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Rzeszowie i gminach, w których miasto Rzeszów realizować będzie funkcję organizatora wskazują na konieczność radykalnej przebudowy sieci tego transportu – w oparciu o wyniki badań marketingowych z jesieni 2013 r. Istotna modyfikacja dotyczyć będzie zmian w trasach linii i rozkładach jazdy – związanych z wprowadzeniem pełnej koordynacji ruchu pojazdów w całej sieci komunikacyjnej.

Ewentualna dodatkowa modyfikacja oferty przewozowej dotyczyć będzie uwzględnienia w przyszłości występujących zmian w popycie wskutek poprawy warunków ruchu autobusów oraz możliwego rozwoju segmentu połączeń liniami midibusowymi. Dla zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, podczas tworzenia nowych rozkładów liczba kursów w poszczególnych relacjach będzie wyznaczana w taki sposób, aby w żadnym wypadku rzeczywiste zapełnienia pojazdów nie przekraczały 75% ich pojemności nominalnej. Wymagać to będzie precyzyjnej alokacji poszczególnych typów pojazdów na zadaniach przewozowych – będącej w gestii organizatora usług przewozowych. Oznacza to, że ZTM w Rzeszowie przejmie całość zadań związanych z planowaniem oferty przewozowej, w tym konstrukcją zadań przewozowych dla pojazdów, a rolą operatora (lub operatorów), będzie jedynie obsadzanie służb pracownikami (konstrukcja grafików kierowców).

W celu poprawy stopnia spełnienia postulatu dostępności przestrzennej usług transportu miejskiego, w miarę możliwości finansowych budżetu miasta Rzeszowa i budżetów okolicznych gmin, przewiduje się uruchamianie linii midibusowych o lokalnym (lub wewnątrzmiastowym) znaczeniu. Trasy tych linii poprowadzone zostaną znacznie bliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu niż trasy linii obsługiwanych taborem o przynajmniej standardowej wielkości. Ze względu na preferencje potencjalnych użytkowników lokalnych linii midibusowych, należy założyć ich obsługę taborem niskopodłogowym. W przypadku konieczności objęcia trasami lokalnych linii midibusowych ulic lub rejonów w kilku sąsiadujących ze sobą osiedlach, można wytyczać ich trasy także międzyosiedlowo albo nawet do ścisłego centrum miasta, ale kierować się przy tym należy zasadą maksymalnego wydłużania ich drogi przejazdu, aby linie te nie stanowiły konkurencji dla połączeń o podstawowym znaczeniu w obsłudze miasta.

Biorąc pod uwagę celowość elastycznego wprowadzania zmian w trasach linii, w reakcji na sygnały z rynku, nieuzasadnione jest zamieszczenie w planie transportowym dokładnych

tras poszczególnych linii składających się na planowaną sieć komunikacyjną. Należy bowiem zwrócić uwagę, że szczegółowe określenie tras linii, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powoduje, że każdorazowa zmiana przebiegu trasy linii komunikacyjnej musiałaby zostać wcześniej zaplanowana. Jeżeli potrzeba zmiany trasy linii powstanie w okresie objętym planem, to taką zmianę trzeba byłoby do planu wprowadzić, zachowując długotrwałą procedurę obowiązującą w tym zakresie.

Opisywany mankament szczegółowego definiowania planowanej sieci komunikacyjnej dostrzegł również ustawodawca, łagodząc zakres koniecznego określania planowanej sieci komunikacyjnej w rozporządzeniu wykonawczym: w komunikacji miejskiej wystarczy określenie obszaru, na którym planowane jest realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, nie jest w niej także wymagane sporządzenie części graficznej planu transportowego.

Planowane parametry rozkładów jazdy utrzymają system kategoryzacji linii, o którym mowa w p. 11. planu oraz wprowadzą zasadę pełnej koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich kategorii linii autobusowych. Odstępstwa od zasady rytmiczności kursowania linii będą stosowane jedynie dla segmentu linii dedykowanych, których najważniejszą rolą jest obsługa specyficznych, lokalnych potrzeb pasażerów.

Planowana taryfa

Obowiązująca taryfa, zmodyfikowana w październiku 2013 r., jest stosunkowo prosta i stanowi wypadkową akceptowalnego przez mieszkańców obsługiwanego poziomu cen i zasad taryfowych oraz możliwości budżetowych miasta i obsługiwanego okolicznych gmin.

W dłuższym okresie, w celu uniknięcia dalszego spadku liczby pasażerów, struktura cen biletów wymaga jednak dalszych modyfikacji. Podstawowym biletem okresowym powinien być bilet sieciowy miesięczny o atrakcyjnej relacji cenowej w stosunku do ceny biletu jednorazowego. Należy dążyć do zwiększenia udziału biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży – poprzez likwidację biletów trasowanych – na rzecz atrakcyjniejszych cenowo biletów sieciowych i wprowadzenie nowych sposobów ich dystrybucji.

W przypadku biletów jednorazowych taryfa zostanie przebudowana wraz z wprowadzeniem systemu biletu elektronicznego. Planowane jest utworzenie elektronicznej portmonetki. Obecna taryfa w rzeszowskiej komunikacji miejskiej ma charakter taryfy strefowej, wprowadzenie systemu elektronicznej portmonetki pozwala na jej modyfikacje i rozbudowę o taryfy przystankowe, odcinkowe, czasowe. Należy jednak dążyć do uzyskania taryfy prostej, o czytelnym dla pasażera charakterze, zachęcającej do korzystania z komunikacji publicznej, niepowodującej znacznego wzrostu kosztu przejazdu dla pasażera i znacznego

spadku przychodów dla organizatora. Należy przeprowadzić także analizę celowości wprowadzenia biletów czasowych, które pozwoliłyby na korzystanie z przesiadek w codziennych podróżach, bez konieczności ponoszenia zwiększonego lub nawet podwójnego kosztu. Efektem takiej modyfikacji taryfy mogłoby być uproszczenie układu linii komunikacyjnych.

Wszelkie zmiany taryfowe będą wprowadzane rozważnie, na podstawie pogłębionych analiz, aby poprzez nietrafione decyzje nie zniechęcić pasażerów do korzystania z komunikacji miejskiej. Nadrzędnym celem modyfikacji oferty przewozowej jest bowiem zrównoważony rozwój transportu miejskiego, bez dominacji samochodów osobowych w przewozach pasażerskich.

W zakresie komunikacji podmiejskiej taryfa biletowa powinna uwzględniać warunki rynkowe – ceny oferowane przez konkurencję oraz poziom społecznej akceptacji ceny przejazdu. Należy rozważnie stosować system stref różnicujący koszt dla pasażera głównie od liczby przejechanych kilometrów i od stopnia dedykowania połączenia (połączenia o bardzo dużym napełnieniu mogą należeć do korzystniejszej dla pasażera strefy), tak aby spełnić postulaty przewozowe, a jednocześnie nie spowodować odpływu pasażerów zbyt wysoką ceną. Nie można również ustalać zbyt niskich cen, kosztem nadmiernie wysokich dopłat z gmin ościennych.

Komunikacja miejska na terenie gmin ościennych powinna wypełniać także funkcje społeczne, w tym zapewniać uczniom dojazdy do szkół. Dobrym i w praktyce stosowanym rozwiązaniem, jest system subsydiowania przez gminy biletów miesięcznych dla uczniów, zamiast nadmiernego obniżania opłaty za przejazd.

Wszelkie zmiany w taryfie powinny mieć na celu przede wszystkim pobudzenie dodatkowego popytu – poprzez jego wygenerowanie w segmencie osób korzystających w realizacji potrzeb przewozowych przede wszystkim z samochodów osobowych i rezygnujących z usług transportu publicznego ze względu na nieatrakcyjne ceny, zwłaszcza w podróżach pomiędzy gminami a miastem Rzeszów. Zmiany taryfy będą poprzedzone analizami ich wpływu na zmiany popytu oraz badaniami marketingowymi.

Ze względu na konieczność zapewnienia określonej przychodowości systemu miejskiego transportu zbiorowego w Rzeszowie i okolicznych gminach, należy przyjąć założenie niezwiększania w okresie planowania (lub nawet zmniejszenia) zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe

Zakres planowanych nowych inwestycji zależy od sytuacji finansowej Rzeszowa i okolicznych gmin. Dodatkowym źródłem sfinansowania inwestycji mogą być także kredyty i pożyczki, zwłaszcza preferencyjne oraz wszelkie środki pomocowe. Inwestycje w komunikację miejską i w rozwój dróg, należą do najbardziej kapitałochłonnych we wszystkich gminach miejskich w Polsce. Obecna sytuacja – de facto zakończenia aplikacji po środki pomocowe z horyzontu finansowego UE 2007-2013 i prace nad wdrożeniem horyzontu finansowego UE na lata 2014-2020, sprzyja pracom koncepcyjnym nad polityką inwestycyjną w zakresie komunikacji zbiorowej na okres do 2022 r. (2020 r. plus 2 lata na zakończenie realizacji rozpoczętych projektów).

W ramach planowanych inwestycji infrastrukturalnych na kolejne lata do 2020 r. przewiduje się:

- dokończenie realizacji projektu pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic”, opisanego w p. 5.1 niniejszego planu;
- utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (centrum przesiadkowego) – poprzez przebudowę placu dworcowego;
- wybudowanie Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej – wraz z zakupem taboru;
- rozbudowę i modernizację Dworca Komunikacji Lokalnej;
- budowę nowych i modernizację istniejących pętli autobusowych;
- wymianę zużytych wiat na nowe oraz ewentualną instalację wiat w nowych lokalizacjach – jeśli potrzeby obsługi pasażerów będą tego wymagały;
- przebudowę wytypowanych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach – bez konieczności wysuwania rampy z pojazdu;
- budowę nowych lub remontowanych peronów i zatok w sposób umożliwiający podjechanie pojazdu komunikacji miejskiej bezpośrednio do krawężnika i o wysokości zapewniającej wejście i wjazd wózkami do pojazdu niskopodłogowego bez pokonywania różnicy poziomów.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu niskopodłogowego, niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

MPK – Rzeszów Sp. z o.o. we własnym zakresie realizować będzie inwestycje odtworzeniowe w tabor autobusowy i inne środki trwałe. W okresie planowania przewiduje się wyłącznie zakup pojazdów fabrycznie nowych lub podemonstracyjnych (nie starszych niż dwuletnie). Nie wyklucza się również odpowiedniej partycypacji gmin w realizacji zadań inwestycyjnych (finansowej i rzeczowej).

Nowo nabywany tabor powinien spełniać co najmniej następujące wymogi:

- jednolite barwy miejskie;
- niska podłoga (bez progów poprzecznych wewnątrz – nie dotyczy midibusów) i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- miejsce na wózek inwalidzki i platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- kasowniki wielofunkcyjne (dostosowane do biletów elektronicznych);
- głosowe zapowiedzi przystanków;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach przystankowej informacji dynamicznej;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek i trasę jazdy wewnętrzne i zewnętrzne;
- klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- system otwierania drzwi przez pasażerów – za pomocą przycisków, uaktywniany przez kierowcę, obejmujący wszystkie – poza I – drzwi dla pasażerów, niewykluczający możliwości otwierania i zamykania drzwi przez kierowcę;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów (np. stopnie), umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz pojazdu oraz kodu kasownika na skasowanym bilecie;
- poręcze poziome i pionowe oraz uchwyty w obrębie drzwi i miejsc dla osób stojących – w kolorze żółtym;
- przyciski „stop”, umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby zatrzymania się na przystanku „na żądanie”, równomiernie rozmieszczone na całej długości przedziału pasażerskiego, w tym przy każdych drzwiach;

- automaty biletowe.

Realizacja wymienionych zamierzeń ma służyć integracji transportu zbiorowego oraz poprawie jakości i funkcjonalności układu tras linii autobusowych. Zamierzenia te są zgodne ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

Zapewnienie rzeczywistej rytmiczności funkcjonowania transportu miejskiego w Rzeszowie wymaga powiązania sfery zarządzania ruchem ulicznym z realizacją rozkładów jazdy przez autobusy komunikacji miejskiej. Poza priorytetem przyznawanym na trasie przejazdu co do zasady wszystkim pojazdom miejskiego transportu zbiorowego (pasy wyłącznego ruchu, śluzy, itp.), pojazdy opóźnione powinny uzyskiwać większy priorytet w przejeździe przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną niż pojazdy punktualne. Analogicznie, sygnalizacja świetlna może opóźnić przejazd pojazdom przyspieszonym w stosunku do rozkładu jazdy.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizatorowi przewozów zapewniona zostanie możliwość egzaminowania kontrolerów biletów – i w uzasadnionych przypadkach kierowców operatorów – w zakresie znajomości taryfy i zasad obsługi pasażerów. Egzaminy te będą poprzedzone szkoleniami kierowców w objętym nimi zakresie, ze szczególnym naciskiem na zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych i obsługę pasażerów niepełnosprawnych.

Planowana efektywność ekonomiczno-finansowa

Planowane zmiany dotyczące kształtu sieci komunikacyjnej oraz jej parametrów, wynikających z rozkładów jazdy oraz taryfy i inwestycji, a także założone zmiany w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Za optymalne należy uznać utrzymanie do 2020 r. wskaźnika odpłatności na poziomie nie niższym niż 40%. Osiągnięciu tego efektu służyć powinny z jednej strony narzędzia związane z taryfą i z efektywnym kształtowaniem oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy, kategoryzacja linii, częstotliwości modułowe) i z drugiej strony – z intensywną kontrolą świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów, także na bieżąco kontrolowanym przez organizatora. Wszelkie zmiany taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

Przy założonym poziomie wskaźnika odpłatności, w wysokości: 43,5% w 2015 r. i 41,5% w 2020 r. w wariantcie minimalnym oraz w wysokości 45,3% w 2015 r. i 44,1% w 2020 r. w wariantcie rozwojowym, roczną wysokość dopłat budżetowych do rzeszowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 48. Przyjęto, że zwiększenie częstotliwości kursowania, wsparte inwestycjami taborowymi oraz infrastrukturalnymi, pozwoli utrzymać wyniki ekonomiczne publicznego transportu zbiorowego na założonym poziomie.

Planowane wydatki inwestycyjne, związane z realizacją projektów opisanych powyżej, nie zostały jeszcze dokładnie oszacowane. Przewiduje się, że ich koszt dla miasta Rzeszowa wyniesie ok. 570 mln zł w okresie planistycznym, zaś roczne inwestycje odtworzeniowe MPK – Rzeszów Sp. z o.o. nie będą mniejsze niż średni poziom amortyzacji z okresu ostatnich 5 lat.

Zestawiając prognozowane koszty i przychody ze sprzedaży biletów (w cenach z 2012 r.), w tabeli 47 określono prognozowaną dla 2015 r. i dla 2020 r. efektywność ekonomiczno-finansową funkcjonowania rzeszowskiej komunikacji miejskiej. W tabeli nie uwzględniono dodatkowych nakładów na inwestycje infrastrukturalne i taborowe w komunikacji autobusowej.

Tab. 47. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa rzeszowskiej komunikacji miejskiej w 2015 r. i w 2020 r. (w cenach z 2012 r.)

Parametr	Jednostka	Wariant minimalny		Wariant rozwojowy	
		2015	2020	2015	2020
Praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	7 833	7 860	8 016	8 258
Liczba pasażerów	[tys. pasażerów]	34 365	33 646	36 286	36 896
w tym płaćących za przejazd	[tys. pasażerów]	28 671	27 296	30 419	30 212
Koszty świadczenia usług	[tys. zł]	63 319	63 494	64 506	66 081
Przychody z biletów	[tys. zł]	27 547	26 331	29 226	29 144
Wskaźnik odpłatności	[%]	43,5	41,5	45,3	44,1

Źródło: opracowanie własne.

Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Rzeszowa i okolicznych gmin

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację miejską;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- awarii systemów teleinformatycznych;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć też aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

W tabeli 48 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Rzeszowie, umożliwiając bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tab. 48. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla Rzeszowa i okolicznych gmin

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora (operatorów) ▪ udział pojazdów wyposażonych w zapowiedzi głosowe przystanków ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego i elektrycznych w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
Efektywność ekonomiczna transportu osób	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wskaźnik odpłatności usług [%] ▪ amortyzacja taboru/koszty ogółem [%]
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba przystanków węzłowych integrujących transport miejski oraz transport regionalny ▪ udział kursów komunikacji miejskiej do okolicznych gmin w ogólnej liczbie kursów komunikacji autobusowej do i z tych gmin
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wielkość popytu ▪ struktura popytu ▪ wskaźniki odpłatności usług – w przekroju linii i obszarów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

Spis tabel

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015” – stan realizacji na dzień 10 stycznia 2014 r.....	19
Tab. 2. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	23
Tab. 3. Liczba ludności rzeszowskich osiedli – stan na 6 czerwca 2013 r.....	33
Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Rzeszowie i gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2012 r.....	40
Tab. 5. Wykaz miejscowości docelowych kursów przewoźników autobusowych obsługujących linie regionalne na terenie gmin objętych porozumieniami z miastem Rzeszowem w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego	44
Tab. 6. Zmiana liczby mieszkańców Rzeszowa oraz gmin obsługiwanych rzeszowską komunikacją miejską w latach 2008-2012 – dane GUS.....	47
Tab. 7. Struktura ludności Rzeszowa i gmin objętych planem w latach 2008-2012.....	49
Tab. 8. Prognozowana liczba ludności Rzeszowa i gmin objętych planem w latach 2015-2020 – wg danych GUS.....	50
Tab. 9. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30 września 2012 r.....	54
Tab. 10. Uczelnie wyższe w Rzeszowie i ich studenci w roku akademickim 2011/2012.....	55
Tab. 11. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 listopada 2013 r.	55
Tab. 12. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Rzeszowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2012 r.	60
Tab. 13. Struktura podmiotów gospodarczych w Rzeszowie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2012 r.....	61
Tab. 14. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w Rzeszowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2012 r.	61
Tab. 15. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze miasta Rzeszowa i gmin ościennych objętych planem – stan na 10 stycznia 2014 r.	62
Tab. 16. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A [dB]	67
Tab. 17. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych	69

Tab. 18. Lokalizacja w Rzeszowie i w okolicznych gminach placówek oświatowych liczących powyżej 300 uczniów – stan na 30 września 2012 r.	76
Tab. 19. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w Rzeszowie	79
Tab. 20. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w Rzeszowie i okolicznych gminach – stan na 10 stycznia 2014 r.	80
Tab. 21. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w Rzeszowie – stan na 10 stycznia 2014 r.	81
Tab. 22. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2013 – tylko płacący za przejazd	90
Tab. 23. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2013 – tylko płacący za przejazd	90
Tab. 24. Wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w latach 2012-2013 i plan na 2014 r.	91
Tab. 25. Wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w latach 2012-2013 i plan na 2014 r.	92
Tab. 26. Wielkość pracy eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w latach 2012-2013 i plan na 2014 r.	92
Tab. 27. Prognoza liczby mieszkańców na obszarze objętym planem do 2020 r.	105
Tab. 28. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie minimalnym	106
Tab. 29. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie rozwojowym	108
Tab. 30. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie minimalnym	108
Tab. 31. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2015 r. i w 2020 r. – w wariantcie rozwojowym	110
Tab. 32. Porównanie parametrów rzeszowskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o średniej wielkości w kraju w 2012 r.	113
Tab. 33. Częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie roku szkolnego – stan na 10 stycznia 2014 r.	114

Tab. 34. Miejscowości w gminach ościennych obsługiwane liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich – stan na 10 stycznia 2014 r.	118
Tab. 35. Liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej w różnych rodzajach dni tygodnia – stan na 10 stycznia 2014 r.	119
Tab. 36. Relacje tras i praca eksploatacyjna na najważniejszych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej – stan 10 stycznia 2014 r.	122
Tab. 37. Najważniejsze węzły przesiadkowe w rzeszowskiej komunikacji miejskiej oraz planowane ich wyposażenie.....	124
Tab. 38. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie – wykonanie w 2012 r. i w 2013 r. [tys. zł].....	131
Tab. 39. Wysokość dopłat do usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej z poszczególnych gmin ościennych – wykonanie w 2012 r. i w 2013 r.	132
Tab. 40. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Rzeszowie oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2012 r.	133
Tab. 41. Finansowanie rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2020 r. w wariantcie minimalnym	135
Tab. 42. Finansowanie rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariantcie rozwojowym.....	135
Tab. 43. Ocena realizacji postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy	162
Tab. 44. Podmioty realizujące zadania organizatorskie w transporcie publicznym w Rzeszowie – stan na 10 stycznia 2014 r.....	173
Tab. 45. Działania mające na celu integrację transportu zbiorowego.....	178
Tab. 46. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.	180
Tab. 47. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa rzeszowskiej komunikacji miejskiej w 2015 r. i w 2020 r. (w cenach z 2012 r.).....	201
Tab. 48. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla Rzeszowa i okolicznych gmin.....	203

Spis rysunków

Rys. 1. Obszar strategicznej interwencji w ramach priorytetu 3.3.....	18
Rys. 2. Podział administracyjny województwa podkarpackiego	25
Rys. 3. Podział Rzeszowa na osiedla.....	34
Rys. 4. Rozwój terytorialny Rzeszowa od 2006 r.....	35
Rys. 5. Granice stref ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa	36
Rys. 6. Obszary Rzeszowa przeznaczone pod rozbudowę	37
Rys. 7. Gminy, które podpisały z miastem Rzeszowem porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego – stan na 10 stycznia 2014 r.....	41
Rys. 8. Schemat komunikacji miejskiej na obszarze miasta Rzeszowa – stan na 10 stycznia 2014 r.....	42
Rys. 9. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.....	46
Rys. 10. Struktura wiekowa mieszkańców Rzeszowa [tys. osób] – stan na 31 grudnia 2012 r.	51
Rys. 11. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Rzeszowie i jej prognoza do 2020 r.	53
Rys. 12. Struktura przejazdów w rzeszowskiej komunikacji miejskiej – na podstawie sprzedaży biletów w 2013 r.	57
Rys. 13. Struktura przychodów ze sprzedaży biletów w rzeszowskiej komunikacji miejskiej w podziale na rodzaje biletów w 2013 r.	57
Rys. 14. Mapa obszarów chronionych w rejonie Rzeszowa	63
Rys. 15. Mapa hałasu komunikacyjnego dla Rzeszowa	68
Rys. 16. Struktura wiekowa taboru autobusowego MPK – Rzeszów Sp. z o.o. – stan na 10 stycznia 2014 r.....	70
Rys. 17. Struktura taboru autobusowego MPK – Rzeszów Sp. z o.o. ze względu na normy czystości spalin – stan na 10.01.2014 r.	71
Rys. 18. Sieć ścieżek rowerowych w Rzeszowie.....	74
Rys. 19. Schemat sieci połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną w wariantcie III.....	87
Rys. 20. Cele podróży środkami komunikacji miejskiej mieszkańców Rzeszowa – listopad-grudzień 2009 r.....	95

Rys. 21. Cele podróży środkami komunikacji miejskiej mieszkańców gmin ościennych Rzeszowa – listopad-grudzień 2009 r.....	96
Rys. 22. Rozkład czasowy popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – jesień 2013 r.....	97
Rys. 23. Rozkład czasowy popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w sobotę – jesień 2013 r.....	99
Rys. 24. Rozkład czasowy popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w niedzielę – jesień 2013 r.....	100
Rys. 25. Prognoza popytu na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej do 2020 r. w segmencie pasażerów wnoszących opłaty [mln].....	103
Rys. 26. Gminy obsługiwane rzeszowską komunikacją miejską – stan na 10 stycznia 2014 r.....	112
Rys. 27. Roczna praca eksploatacyjna rzeszowskiej komunikacji miejskiej z podziałem na kategorie linii – w 2013 r.....	121
Rys. 28. Ocena ogólna rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.....	149
Rys. 29. Ocena poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów w autobusach rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.....	150
Rys. 30. Ocena pracy kontrolerów biletów – marzec 2014 r.....	151
Rys. 31. Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej, liczba wystąpień każdej z cech – marzec 2014 r.....	153
Rys. 32. Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem rzeszowskiej komunikacji miejskiej, najistotniejsza cecha – marzec 2014 r.....	154
Rys. 33. Cechy rzeszowskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, liczba wystąpień każdej z cech – marzec 2014 r.....	155
Rys. 34. Cechy rzeszowskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, najistotniejsza cecha – marzec 2014 r.....	156
Rys. 35. Preferencje dotyczące połączeń międzydzielnicowych – marzec 2014 r.....	157
Rys. 36. Oczekiwany standard wygody w pojazdach rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.....	158
Rys. 37. ZTM w Rzeszowie, a jakość usług komunikacji miejskiej – marzec 2014 r.....	159
Rys. 38. Wpływ transportu indywidualnego na funkcjonowanie transportu publicznego, skutkujący celowością wprowadzania priorytetów dla transportu publicznego – marzec 2014 r.....	160

Rys. 39. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego

w Rzeszowie w 2014 r. 171

Załącznik nr 1

Raport z konsultacji społecznych

W trakcie konsultacji społecznych wpłynęły formularze uwag od 22 osób lub instytucji – w niektórych formularzach poruszono po kilka kwestii. Większość zgłoszonych postulatów dotyczyła określonych aspektów planowania organizacji przewozów (tras poszczególnych linii lub nawet godzin odjazdów w poszczególnych kursach), wykraczających – ze względu na swoją szczegółowość – poza przedmiot planu.

Część uwag miała charakter aktualizujący i porządkujący dokument – zostały one w całości uwzględnione, poprzez odpowiednią korektę treści. Poniżej szerzej odniesiono się do każdej ze zgłoszonych uwag.

W **uwagach nr 1, 2, 4 i 14** zakwestionowano zapis dotyczący utrzymania obecnej oferty przewozowej w wariantcie minimalnym, podkreślając konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów na niektórych lub nawet wszystkich liniach autobusowych i potrzebę zmiany trasy niektórych z nich. W uzasadnieniach uwag przedstawiano propozycje konkretnych zmian tras linii – w skali całej sieci komunikacyjnej bądź jej segmentów – lub proponowano objęcie komunikacją miejską nowych ulic miasta (np. ciągu ul. Ciepłownicza – ul. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego).

Zakwestionowany zapis skorygowano, precyzując, że w wariantcie minimalnym planuje się utrzymanie obecnego zakresu oferty przewozowej, mierzonej liczbą wozokilometrów (a nie utrzymanie obowiązujących w 2013 r. tras linii i ich rozkładów jazdy). Postulowane przez wnioskodawców zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów obsługujących wszystkie linie autobusowe, oznacza wprost zwiększenie liczby wozokilometrów, czyli realizację wariantu rozwojowego. W wariantcie rozwojowym jest dopuszczalne i wskazane zwiększanie częstotliwości kursowania, ale tylko w odniesieniu do tych linii, na których badania popytu wykażą taką potrzebę lub nastąpi to w wyniku optymalizacji układu tras linii komunikacji autobusowej i wprowadzenia kategoryzacji tych linii względem ustalonej częstotliwości modułowej. Zostało to dość szeroko ujęte w planie.

Uwaga nr 3 nie dotyczyła konsultowanego projektu planu transportowego, tylko odniesienia do planu transportowego wyższego szczebla, który został już opublikowany i w którym nie ma sugerowanych zapisów.

Uwaga nr 5 zawierała projekt nowych tras komunikacyjnych, opracowany dla sieci 49 linii, z których większość zaplanowano z rejonów dotąd nieobsługiwanych ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury (jak np. brak pętli autobusowych) lub na obszarach gmin, z którymi miasto Rzeszów nie ma podpisanych żadnych porozumień.

Przedstawiona propozycja w obecnych uwarunkowaniach eksploatacyjno-technicznych (infrastruktura), formalno-prawnych (porozumienia komunalne) i **ekonomicznych (określone środki budżetowe na transport miejski)**, nie mogła być wzięta pod uwagę.

Ponadto, co podkreślono w dokumencie, ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, w planach transportowych dla komunikacji miejskiej odstępuje się od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Określa się jedynie obszar (jednostki administracyjne), na którym w okresie planowania funkcjonowała będzie sieć komunikacyjna.

Wpisanie do planu transportowego tras linii komunikacji miejskiej (wraz z obligatoryjnym wówczas rysunkiem tych tras), oznaczałoby, że jakkolwiek zmiana trasy przynajmniej jednej z tych linii, wymagałaby opracowania aneksu do planu i jego uchwalenia przez Radę Miasta Rzeszowa, po wcześniejszych konsultacjach społecznych tej zmiany i uzgodnieniach z objętymi planem gminami ościennymi. Czas od powzięcia zamiaru do wdrożenia zmiany trwałby kilka, albo nawet kilkanaście miesięcy, co narażałoby miasto Rzeszów na zbędne procedury i wydatki.

Wpisanie tras linii w tekst planu oznaczałoby ponadto niezwykle „usztynwienie” oferty przewozowej komunikacji miejskiej w Rzeszowie, niespotykane w innych miastach i skutkujące brakiem możliwości szybkiej reakcji na zmieniające się potrzeby pasażerów, rozbudowę układu drogowego czy zmiany w układzie urbanizacyjnym miasta.

W pierwszej połowie 2014 r. w ramach projektu Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportowego opracowana zostanie koncepcja optymalizacji eksploatacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej, oparta na analizie wyników kompleksowych badań wielkości popytu, przeprowadzonych jesienią 2013 r. Koncepcja ta zostanie następnie poddana konsultacjom społecznym i dopiero wówczas ustalone zostaną ostateczne propozycje tras każdej z linii, których wdrożenie – wraz z odpowiednią techniką opracowania rozkładów jazdy – zapewni oczekiwany przez rzeszowian efekt rytmicznej obsługi kilkoma liniami najważniejszych ciągów komunikacyjnych miasta. Przedstawione w uwadze nr 5 propozycje linii traktować należy zatem jako głos pasażera, świadczący o potrzebie wdrożenia opisanej wyżej optymalizacji, z zastrzeżeniem, że wprowadzenie jakiegokolwiek już funkcjonującej lub nowej linii na teren nieobsługiwanej gminy wymaga wcześniejszego podpisania z nią porozumienia.

Własną koncepcję układu tras linii przedstawił również autor **uwagi nr 14**, który poza trasami linii, ustalił również częstotliwości kursów na każdej z nich. Wnioskodawca podkreślał

znaczenie rytmiczności obsługi sieci komunikacyjnej (stałe takty częstotliwości), ale w swojej propozycji zróżnicował wartości częstotliwości modułowych dla poszczególnych linii, umożliwiając tym samym synchronizację ich rozkładów jazdy.

Uwaga nr 6 to propozycja rozszerzenia zapisu dotyczącego biletomatów stacjonarnych o analogiczne biletomaty w autobusach i określenia ich funkcjonalności (wnioskodawca zaproponował ich wyposażenie w panel dotykowy, zapewniający łatwą obsługę i możliwość dokonywania płatności zarówno w formie gotówkowej, jak i kartą płatniczą). Fragment planu transportowego, którego dotyczy uwaga, jest opisem realizowanego już, konkretnego projektu, w którym nie ma biletomatów w pojazdach. Automaty biletowe w pojazdach są docelowo przewidziane, ale w ramach innego przedsięwzięcia inwestycyjnego, opisanego w planie w innym miejscu.

Ponadto, wprowadzenie postulowanego zapisu o konkretnych rozwiązaniach w zakresie automatów biletowych mogłoby być dla pasażerów niekorzystne, gdyż postęp techniczny w tej branży jest tak szybki, że lepiej pozostawić możliwość wyboru rodzaju i funkcjonalności urządzenia w momencie realizacji projektu, dając w ten sposób szansę zastosowania rozwiązań lepszych, nowocześniejszych i korzystniejszych dla pasażerów od możliwych już dziś do szczegółowego zdefiniowania.

Uwaga nr 7 dotyczyła opisu projektu pn. „Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego poprzez utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego i Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej”. Wnioskodawca zaproponował rozszerzenie zapisów o wybudowanie dwupoziomowych stanowisk dla odjazdów autobusów, za wzór do naśladowania podając Dworzec MDA w Krakowie. Uwaga ta wykracza poza zakres merytoryczny planu transportowego – dotyczy bowiem przytaczanego w planie projektu inwestycyjnego, a nie samego planu. Projekt rozwiązań szczegółowych dworca nie jest przedmiotem planu.

W **uwadze nr 8** wnioskodawca zaproponował wprowadzenie biletu na jeden przystanek, w cenie około 1,00 zł. Podobnie jak optymalizacja układu tras linii, ewentualna rekonstrukcja taryfy opłat, także jest poddawana obecnie analizie w ramach projektu RIST. Niezależnie od wyniku tej analizy należy podkreślić, że w planie transportowym ujęty jest opis zasad konstruowania taryfy i określone są cele, które mają zostać zrealizowane poprzez system taryfowy. Bardzo podobna jest **uwaga nr 13**, której autor proponuje wprowadzenie dodatkowych biletów: 15-minutowego i 30-minutowego lub zamiast 15-minutowego – 10- i 20-minutowego, czyli de facto taryfy odcinkowej czasowej.

Autor tej uwagi postulował także zrównanie poziomu ulg ustawowych i samorządowych oraz podkreślił, że bilety przesiadkowe zyskują na funkcjonalności tylko w przypadku rytmicznego rozkładu jazdy (stałych taktów częstotliwości kursów na poszczególnych liniach).

Wskazywanie rozwiązań tak szczegółowych w planie nie jest uzasadnione. Rozwiązania te powinny być analizowane – pod kątem przedstawionych zasad konstruowania taryfy – i ewentualnie wdrażane w ramach działań bieżących. Technicznie, realizacja pomysłu pasażera wymaga wdrożenia systemu biletu elektronicznego i funkcjonalności portmonetki elektronicznej, co jest planowane. Niezależnie od wpływu na popyt, należy podkreślić, że taryfa odcinkowa odległościowa (przystankowa) wymaga znacznych nakładów finansowych na infrastrukturę systemu – czytniki w pojazdach i czytniki kontrolerskie.

Politykę taryfową w stosunku do rzeszowskiej komunikacji miejskiej realizuje Rada Miasta, podejmując odpowiednie uchwały. Plan transportowy nie może narzucać Radzie Miasta obowiązku podjęcia konkretnych uchwał – jest to jej wyłączna kompetencja. Każda zmiana taryfy przez Radę Miasta powoduje także skutki finansowe dla budżetu miasta i wymaga jednocześnie zmiany lub dostosowania uchwały budżetowej.

Z cenami biletów związana jest również **uwaga nr 10**, której autor sugeruje obniżenie cen biletów jednorazowych do 1,50 zł (nie odnosząc się do pozostałych rodzajów biletów). Podobnie jak w przypadku uwagi nr 8, treść tej propozycji, ze względu na swoją szczegółowość, wykracza poza zakres merytoryczny planu. Należy jednak dodać, że postulowane tak znaczące zmniejszenie ceny biletu jednorazowego z pewnością spowoduje zmniejszenie przychodów bieżących budżetu miasta. Zgodnie z zasadami składania propozycji zmian do budżetu, zgłaszając taką propozycję powinno się wskazać pozycję do zmniejszenia wydatków budżetu miasta, czego autor uwagi nie zrobił.

Uwaga nr 9 to postulat ujęcia w planie dodatkowych działań w zakresie promocji komunikacji rowerowej – poprzez dopisanie treści: „odgrodenie ścieżek rowerowych od ulic – poprzez zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych i pochłaniających spaliny – do wysokości 3 metrów”.

Przywołana uwaga dotyczy rozwiązań projektowych w zakresie budowy dróg – nie dotyczy więc planu transportowego (rower to nie jest publiczny transport zbiorowy). Poza tym, zaprezentowana propozycja budzi pewne wątpliwości, a jej ewentualna realizacja generowałaby znaczące koszty. W planie transportowym zwrócono natomiast uwagę na konieczność opracowania polityki rowerowej dla Rzeszowa – i właśnie w tym dokumencie określone powinny zostać pewne rozwiązania infrastrukturalne, których realizacja poprawi warunki korzystania z roweru w podróżach miejskich.

W **uwadze nr 11** zaproponowano zmianę dotyczącą dokumentów, które wymagane są przy kontroli osób niepełnosprawnych korzystających z ulgowych bądź darmowych przejazdów – rezygnację z konieczności posiadania oryginału dokumentów. Zaproponowano wprowadzenie obowiązku posiadania legitymacji, w której będzie wskazany stopień i/lub

symbol niepełnosprawności. Opisywana uwaga także, ze względu na swoją szczegółowość, wykracza poza zakres merytoryczny planu transportowego, ale w dokumencie zwrócono uwagę, że w Rzeszowie, co jest korzystnym dla pasażerów wyjątkiem w skali kraju, obowiązuje ułatwienie dla tej grupy pasażerów – ZTM wydaje legitymację, która zastępuje oryginalne dokumenty podczas kontroli biletów.

Uwaga nr 15 dotyczyła budowy nowej pętli w okolicach ul. Lubelskiej, na nowym osiedlu Staromieście Ogrody, a **uwaga nr 17** – bieżącego reagowania siatką tras linii na nowe inwestycje drogowe i osiedla mieszkaniowe (na ul. Świętokrzyska na os. Zwięzycyca). W **uwadze nr 22** zaproponowano z kolei objęcie komunikacją miejską ul. Wieniawskiego, która łączy bezpośrednio os. Zalesie z os. Słocina. Wszystkie te uwagi dotyczyły bieżącego planowania infrastruktury komunikacyjnej i siatki tras linii, wykraczając swoją szczegółowością poza zakres merytoryczny planu.

Autor **uwagi nr 16** zwrócił uwagę, że MPK Rzeszów Sp. z o.o. ma monopol na przewozy zlecane przez ZTM w Rzeszowie i postulował przetargi na obsługę poszczególnych linii. Plan dopuszcza taką możliwość – opisano ją w p. 4.2.

W **uwagach nr 18 i 19** podkreślono, że przywołane wyniki badań marketingowych z jesieni 2013 r. i wyznaczone na podstawie ich analizy godziny szczytów przewozowych, mogły zostać zakłócone niewłaściwą realizacją rozkładów jazdy – znaczącymi opóźnieniami autobusów. Sugestie te zostaną wzięte pod uwagę przy opracowywaniu koncepcji zmian w rozkładach jazdy.

W **uwadze nr 20** zasugerowano korektę treści opisującej zakres rzeczowy realizowanego projektu przebudowy i rozbudowy lokalnego układu komunikacyjnego oraz modernizacji infrastruktury na potrzeby transportu publicznego, sugerując dopisanie inwestycji polegającej na wybudowaniu zatoki i pętli autobusowej w ciągu ul. Słocińskiej. Treść zaproponowana do zmiany jest opisem już realizowanego projektu. Zgłoszona propozycja może być ewentualnie ujęta w kolejnych planach inwestycji drogowych.

Uwaga nr 21 to postulat wprowadzenia taktów rytmicznej częstotliwości kursów oraz rozwiązań szczegółowych w zakresie intensywności obsługi oraz godzin odjazdów autobusów linii: 6, 16 i 36. W tej części, uwaga ta również wykraczała swoją szczegółowością poza zakres merytoryczny planu.