

# **ZAŁĄCZNIK NR 59**

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

## **UWARUNKOWANIA** wynikające z dotychczasowego **PRZEZNACZENIA TERENU** w zakresie **KOMUNIKACJI**

**Opracowanie:**  
Główny projektant studium -  
mgr inż. arch. Anna RAIŃCZUK

RZESZÓW, 2009 R.

## UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOTYCHCZASOWEGO PRZEZNACZENIA TERENU W ZAKRESIE KOMUNIKACJI

Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego miasta Rzeszowa, uchwalony przez Radę Miasta Rzeszowa uchwałą Nr XXXV/33/92 z dnia 23 czerwca 1992r. i ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Rzeszowskiego Nr 9, poz. 109 z dnia 13 października 1992r zdecydował o kształcie podstawowego układu komunikacyjnego miasta, zapewniającego powiązania Rzeszowa z drogowym układem zewnętrznym oraz połączenia główne w skali miasta.

W układzie obsługującym zostały zasygnalizowane (wskazane na rysunku planu, bez ustaleń tekstowych) główne połączenia lokalne.

### Ustalenia: Uwarunkowania ogólne.

Zakładana przebudowa i rozbudowa układu komunikacyjnego miała na celu:

- zwiększenie przepustowości tras,
- ułatwienie mieszkańcom i użytkownikom miasta korzystanie z komunikacji zbiorowej,
- tworzenie warunków dla zwiększenia udziału ruchu pieszego i rowerowego w przemieszczeniach mieszkańców,
- usprawnienie obsługi motoryzacyjnej w zakresie zaopatrzenia w paliwa i napraw samochodowych,
- zmniejszenie uciążliwości komunikacyjnej.

Dla urzeczywistnienia zakładanych celów należało między innymi:

1. Wybudować most „średnicowy” łączący lewo i prawobrzeżne tereny centrum ogólnomiejskiego.
2. Kontynuować budowę trasy „średnicowej” usprawniającej powiązania zachodnich i wschodnich osiedli mieszkaniowych z centrum, odciążającej ul. J Piłsudskiego w obsłudze śródmieścia.
3. Wybudować most przy Zakładach Mięsnych wraz z odcinkiem trasy północnej, od rzeki do stacji CPN w Krasnem oraz zwiększyć przekrój AI. Wyzwolenia dla usprawnienia połączeń na kierunku wschód – zachód, umożliwiającego prowadzenie tranzytu trasą znacznie krótszą niż obecna obwodnica miejska.
4. Zrealizować odcinek ulicy ogólnomiejskiej stanowiący przedłużenie ul. T. Rejtana do trasy północnej (p. 3) wymagający budowy nowego mostu w odległości 270m od istniejącego na ul. Lwowskiej oraz przebudowy wiaduktu kolejowego na ul. Żółkiewskiego. Odcinek ten odciąża śródmieście z części ruchu związanego z obsługą dworców PKP i PKS.
5. Wybudować trasę N – S wzdłuż torów kolejowych celem „wyciszenia” ulic: Dąbrowskiego i Lisa Kuli i usprawnienia ruchu międz dzielnicowego na kierunku północ – południe.
6. Zrealizować ulicę ogólnomiejską przebiegającą przez Staromieście – Północ, umożliwiającą włączenie dzielnicy mieszkaniowej w układ ogólnomiejski; łączącą miasto z węzłem wschodnim autostrady i lotniskiem krajowym (przewidywanym jako port międzynarodowy) w Jasionce, wymagającą budowy kolejnego mostu.
7. Wybudować odcinek ulicy ogólnomiejskiej na przedłużeniu ul. Okulickiego w kierunku północnym dla odciążenia ul. Warszawskiej.

8. Kontynuować obwodnicę miejską po stronie wschodniej przedłużając ul. Konfederatów Barskich (obecnie: Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego) do węzła na granicy miasta z Załężem.
9. Dążyć do wyeliminowania ruchu towarowego PKP i w miejsce lokomotywowni zrealizować nowy dworzec główny PKS połączony podziemnymi tunelami pieszymi z dworcem PKP i śródmieściem.
10. Wybudować dwa dworce podmiejskie PKS w połączeniu z przystankami PKP, istniejącym na południu (p. Osiedle) i projektowanym na północy (p. Staromieście).
11. Sieć komunikacji zbiorowej prowadzić głównie w układzie podstawowym, rezerwując teren pod pętle autobusowe na przystankach końcowych. Przystanki MPK lokalizować w powiązaniu z generatorami i odbiornikami ruchu łącząc je z systemem ciągów pieszych.
12. Przecięcia głównych ciągów pieszych (o znacznym nasileniu ruchu pieszego) z systemem ulic głównych realizować w różnych poziomach.
13. Wybudować kładki pieszce przez Wisłok udostępniające tereny rekreacyjno – wypoczynkowe dla dzielnicy Nowe Miasto – Drabinianka.
14. Wyznaczyć ciągi rowerowe w terenach wypoczynkowych służące rekreacji oraz realizować wydzielone ścieżki rowerowe na kierunkach ciężarów do pracy i usług.
15. Dążyć do zrealizowania miejsc postojowych na terenach mieszkaniowych zapewniając nasycenie 1 miejsca postojowego na 1 mieszkanie w obszarach zamieszkałych i 1, 6 m. p. na 1 mieszkanie na terenach nowoprojektowanych. W obszarze śródmieścia i intensywnej zabudowy wielorodzinnej budować parkingi wielopoziomowe, wykorzystując do tego celu również powierzchnie istniejących parkingów placowych.
16. Chronić mieszkańców przed uciążliwościami komunikacyjnymi przez eliminację ruchu tranzytowego i ciężarowego poza pierścień okalający śródmieście tj. obwodnicę ogólnomiejską (docelowo ruch tranzytowy dalekobieżny będzie przenoszony przez autostradę i drogę ekspresową przebiegającą odpowiednio po północnej i zachodniej stronie miasta) oraz wprowadzić strefy ochronne wzdłuż ciągów komunikacyjnych.
17. W obszarze śródmieścia ograniczyć ruch kołowy na rzecz ruchu pieszego, uregulować zaopatrzenie przez dowóz towarów w godzinach popołudniowych i nocnych,
18. Stacje paliw rozmieszczać stosownie do zapotrzebowania mieszkańców i zainteresowanych, w miejscach nie powodujących kolizji z pozostałym zagospodarowaniem,
19. W układzie kolejowym przewidywano dobudowę drugiego toru i elektryfikację trakcji na liniach Ocice – Rzeszów i Rzeszów – Jasło.

[Tereny przyłączone do miasta po 2005 r.:

1. Ustalenia miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Świlcza, obowiązującego do 2002 r. nie będą kontynuowane z uwagi na konieczność powiązań obszarów dawnego sołectwa Przybyszówki z układem komunikacyjnym miasta celem zapewnienia prawidłowej obsługi i rozwiązań dla terenów przyłączonych do miasta:
  - Osiedle Przybyszówka w części XVIII<sub>A</sub> -Dworzysko, włączone do miasta Rzeszowa z dniem 1 stycznia 2007 roku, wymagające przekształceń z uwagi na konieczność integracji funkcjonalno - przestrzennej z miastem.]<sup>18</sup>

W odniesieniu do zakładanych celów, należy stwierdzić ich aktualność również w stanie obecnym.

Ale, równocześnie, wraz z gwałtownym rozwojem motoryzacji w kraju i z wyprzedzającym jej wzrostem w stosunku do porównywalnych ośrodków, w mieście Rzeszowie, nasuwa się konieczność preferowania zrównoważonego rozwoju systemów transportowych miasta: komunikacji zbiorowej i indywidualnej.

Niezbędne jest zatem prowadzenie odpowiedniej polityki komunikacyjnej, zapewniającej drożność i sprawność systemu komunikacyjnego przy równoczesnej ochronie obszarów szczególnie narażonych na nadmierny ruch samochodowy, jak śródmieście, tereny mieszkaniowe, rekreacyjne, szpitale itp.

Z wymienionych powyżej generalnych przedsięwzięć, służących realizacji celów, kilka zostało zrealizowanych. Są to następujące inwestycje i działania administracyjne:

- jedna nitka mostu przy zakładach mięsnych w ciągu ul. gen. Maczka oraz ulica Ciepłownicza,
- dobudowa drugiej jezdni ulicy Krakowskiej, od ul. Dębickiej do zachodniej granicy miasta,
- kładka pieszka przez Wisłok udostępniająca tereny rekreacyjno – wypoczynkowe na lewym brzegu Wisłoka dla dzielnicy Nowe Miasto,
- fragment ścieżki rowerowej wzdłuż al. Niepodległości, od ul. Armii Krajowej do ul. Rejtana.
- ruch tranzytowy i ciężarowy odbywa się południową obwodnicą ogólnomiejską, poza śródmieściem,
- w obszarze śródmieścia został ograniczony ruch samochodowy na rzecz ruchu pieszego przez wydzielenie:
  - strefy ruchu pieszego – strefa A
  - strefy ograniczonego ruchu – strefa B
  - strefy ograniczonego postoju – strefa C,
- uregulowane zostało zaopatrzenie obiektów handlowych poprzez wyznaczenie godzin dowozu towarów,
- wprowadzono usprawnienie ruchu przez budowę bądź modernizację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic i przejściach pieszych,
- wprowadzono udogodnienia dla osób niepełnosprawnych obniżając krawężniki na wszystkich przejściach przez jezdnie i stosując sygnał dźwiękowy na niektórych przejściach z sygnalizacją świetlną,
- zaawansowano prace projektowe dla fragmentów układu komunikacyjnego miasta:
  - połączenia ul. Gen. Maczka z rondem na Pobitnem tzw. „domknięcie” małej obwodnicy północnej miasta, wraz z przedłużeniem ulicy Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego poza tory kolejowe w Załężu i połączeniem z ul. Ciepłowniczą (koncepcja programowo – przestrzenna),
  - przedłużenia ul. Okulickiego w kierunku północnym i połączenia jej z ul. Warszawską (koncepcja programowo – przestrzenna)
  - przedłużenia ul. Przemysłowej w kierunku południowym i połączenia jej z ul. Podkarpacką (koncepcja programowo – przestrzenna)
  - dla części układu ogólnomiejskiego na Staromieściu towarzyszącej realizacji osiedla zabudowy wielorodzinnej (opracowany projekt

realizacyjny ulicy głównej tranzytowej Gt i ulicy zbiorczej obszarowej Zo)

- zrealizowano stacje paliw zapewniając wystarczającą obsługę parku samochodowego w mieście i regionie.

Pozostałe, generalne zamierzenia zachowują nadal swoją aktualność i winny być podtrzymane, ewentualnie uzupełnione o kolejne przedsięwzięcia wynikające z istniejących uwarunkowań, w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa.

### **Uwarunkowania szczegółowe**

Kryteria oceny układu komunikacyjnego przyjętego w obowiązujących planach

1. przeznaczenie w planie,
2. stopień realizacji,
3. kolizje z istniejącym zagospodarowaniem,
4. możliwości zmiany funkcji w aspekcie dotychczasowego przeznaczenia.

**K – 1.** ciąg uliczny (Przybyszówka) granica miasta – śródmieście – granica miasta (Krasne)

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

MPSZP Nowe Miasto

MPSZP Pobitno Północ

MPSZP Wilkowyja Południe

MPSZP Wilkowyja Północ

#### **1. Przeznaczenie w planie.**

Ciąg istniejących ulic: Krakowskiej, J. Piłsudskiego i Lwowskiej przeznaczonych do pełnienia w układzie komunikacyjnym miasta funkcji ulic głównych tranzytowych oraz głównych obszarowych, z tendencją obniżania klasy ulicy w obszarze centralnym miasta. Posiada przekrój dwu i jednojezdniowy o czterech pasmach ruchu.

#### **2. Stopień realizacji ustaleń.**

Ciąg ulic jest w całości zrealizowany. W 1998 roku dobudowano drugą nitkę ulicy Krakowskiej zgodnie z ustaleniami planu.

#### **3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.**

Ulica na odcinku zachodnim i wschodnim przenosi znaczny ruch tranzytowy, a wewnątrz obwodnicy przekraczający (zwłaszcza w centrum miasta) w znacznym stopniu nomatyczną przepustowość, ruch ogólnomiejski i tranzytowy samochodów osobowych. Występuje kolizja funkcjonalna ulicy w obszarze centrum. Wysoka jej klasa ogranicza swobodę ruchu pieszego pomiędzy dworcem głównym PKP i PKS oraz licznymi w ich sąsiedztwie usługami a centrum, w którym skupiają się między innymi urzędy administracji wojewódzkiej, powiatowej i miejskiej.

#### **4. Możliwość zmiany funkcji ulicy.**

Zmiana funkcji ciągu ulicznego na poszczególnych odcinkach będzie możliwa po zrealizowaniu odpowiednich fragmentów planowanego układu komunikacyjnego miasta mogących przejąć część ruchu z obecnego ciągu.

Zmiana funkcji ciągu w obszarze śródmieścia z ulicy głównej na ulicę zbiorczą będzie możliwa po zrealizowaniu dodatkowego powiązania na kierunek wschód – zachód poza śródmieściem, stanowi je tzw. „domknięcie” małej obwodnicy północnej tj. połączenie ul. gen. Maczka z rondem na Pobitnem.

**K – 2** ciąg uliczny (Zaczerwie) granica miasta – śródmieście – granica miasta (Zwięzyca).

o. Obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa  
MPOZO Staromieście

1. Przeznaczenie w planie

Ciąg istniejących i projektowanych ulic, obejmujących ulice: Warszawską, Marszałkowską, Ł. Ciepłińskiego, Mochneckiego, projektowaną, Jagiellońską, prof. L. Chmaja, projektowaną, Podkarpacką.

Zapewnia przemieszczanie na kierunku północ – południe.

Odcinek północny do skrzyżowania z al. Wyzwolenia i południowy – ul. Podkarpacka pełnią rolę ulic tranzytowych głównych; pozostała część – funkcję ulicy głównej obszarowej.

Na całym ciągu przewidziano przekrój dwujezdniowy.

2. Stopień realizacji ustaleń.

Od uchwalenia MPOZP nie podjęto żadnych prac związanych z realizacją brakujących fragmentów ciągu.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Przeprowadzenie ulicy o zaplanowanym przebiegu i przekroju dwujezdniowym wiąże się z:

- przebudową ulicy Mochneckiego do przekroju dwujezdniowego, co wymaga zajęcia terenu po zachodniej stronie, użytkowanego jako parking oraz wycięcia okazałych drzew na terenie wojskowym,
- wejściem na teren jednostki wojskowej oraz wyburzeniami budynków użytkowanych przez wojsko, a także likwidacją stadionu,
- przebudową ulicy Langiewicza do przekroju dwujezdniowego,
- realizacją fragmentu ciągu od ul. prof. Chmaja do ul. Podkarpackiej wzdłuż torów kolejowych i zwartej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Realizacja ulicy wymaga likwidacji zespołu tymczasowych garaży i budowy wiaduktu nad drogą krajową Nr 4. Należy również liczyć się z potrzebą zabezpieczenia mieszkańców i obiektów szkolnych przed uciążliwością komunikacyjną ulicy.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Ze względu na przedstawione w punkcie 3 kolizje obecnie nie jest możliwa realizacja odcinka ulicy przebiegającego przez teren jednostki wojskowej. Prowadzenie wysokiej klasy ulicy w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej o charakterze zabytkowym nie znajduje również uzasadnienia. Dlatego proponuje się zmiany funkcji z ulicy głównej na ulicę zbiorczą i przekrój jednojezdniowy ulic oraz rezygnację z rozbudowanego węzła na włączeniu do ul. Podkarpackiej.

**K – 3** ciąg uliczny (Trzebownisko) – granica miasta – Staromieście.

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa  
MPSZP Staromieście.

1. Przeznaczenie w planie.

Ulica Lubelska o funkcji ulicy głównej tranzytowej i głównej obszarowej; na całej długości przewidywana jako dwujezdniowa.

2. Stopień realizacji ustaleń.

W stanie istniejącym ulica posiada przekrój dwujezdniowy do ulicy Wioślarskiej, dalej w kierunku północnej granicy jest jednojezdniowa. Ulica do tej pory nie została zmodernizowana zgodnie z ustaleniami planu.

3. Kolizja z istniejącym zagospodarowaniem.

Nie występują

4. Możliwość zmiany funkcji.

Zmiana funkcji (obniżenie klasy ulicy) poszczególnych fragmentów ulicy wiąże się z realizacją ulic na kierunku W – Z projektowanych w północnej części miasta, powyżej al. Wyzwolenia lub z realizacją, projektowanego po wschodniej stronie Wisłoka, przełożenia drogi krajowej Nr 19 na odcinku Stobierna – Rzeszów.

**K – 4** ciąg ulicy (Przybyszówka ) granica miasta – Baranówka – Staromieście – granica miasta (Załęże).

- o. obowiązujące plany : MPOZP m. Rzeszowa  
MPSZP Baranówka IV  
MPSZP Staromieście

1. Przeznaczenie w planie.

Projektowana ulica o funkcji głównej tranzytowej łącząca miasto z wschodnim węzłem autostrady i międzynarodowym lotniskiem Rzeszów – Jasionka, przenosząca ruch tranzytowy z północnego wschodu w kierunku zachodnim (połączenie z drogą E40), odciążająca ul. Lubelską (K – 3) i al. Wyzwolenia (K - 7). W układzie miejskim umożliwia włączenie projektowanej dzielnicy mieszkaniowej Staromieście w ogólnomiejski system komunikacyjny. Ulica przewidziana jest jako trasa dwujezdniowa o 4 pasmach ruchu.

2. Stopień realizacji.

Poza niewielkim fragmentem istniejącej jednojezdniowej ulicy Ciepłowniczej, ulica wciąż stanowi rezerwę terenową. Została natomiast opracowana koncepcja programowo – przestrzenna odcinka wschodniego od ul. Ciepłowniczej do projektowanej trasy K – 5 oraz fragmentu ciągu w części zachodniej, pomiędzy trasą K – 5 a ulicą Warszawską a także projekt realizacyjny części ciągu na Staromieściu długości ~ 700m pomiędzy ul. Lubelską i projektowaną ul. zbiorczą, wiążący się z planowaną realizacją zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Na trasie ulicy znajdują się budynki mieszkalne i gospodarcze oraz został wybudowany zbiornik betonowy dla gromadzenia wody przemysłowej na potrzeby Elektrociepłowni Rzeszów. Realizacja trasy wiąże się z budową 2 wiaduktów kolejowych i mostu na Wisłoku.

4. Możliwość zmiany funkcji.

W związku z projektowaną północną obwodnicą miasta Rzeszowa, przebiegającą na granicy gmin sąsiednich i miasta, możliwa jest zmiana funkcji projektowanej ulicy głównej tranzytowej na ulicę główną w części od ciągu K – 5 na Baranówce do wschodniej granicy miasta i skrzyżowania w ciągu K – 5 w Załężu.

**K – 5** ciąg uliczny Staromieście – Baranówka – Staroniwa – Nowe Miasto – Pobitno – Granica miasta (Załęże)

- o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

MPSZP Baranówka IV  
MPSZP Nowe Miasto  
MPSZP Pobitno Północ.

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice projektowane: Al. Gen. L. Okulickiego, Al. W. Witosa, Al. Batalionów Chłopskich, Al. Powstańców Warszawy, Al. Armii Krajowej, ul. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego i projektowane stanowią obwodnicę ogólnomiejską, która do czasu budowy autostrady i drogi szybkiego ruchu będzie pełnić rolę ulicy głównej tranzytowej. Odcinek pomiędzy ul. Warszawską i Lubelską posiada funkcję ulicy głównej. Na całej długości ulica ma przekrój dwujezdniowy o 4 pasmach ruchu.

2. Stopień realizacji ustaleń.

W przeważającej części ciąg stanowi istniejący tranzytowy układ komunikacyjny miasta.

Nie zrealizowana do tej pory pozostała część ciągu posiada opracowaną koncepcję programowo – przestrzenną dla fragmentu pomiędzy Al. Wyzwolenia i projektowanym ciągiem K – 4 w zachodniej części miasta, oraz pomiędzy ul. Lwowską a projektowanym ciągiem K – 4 we wschodnim rejonie Rzeszowa.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Znacząca kolizja występuje we wschodniej części ciągu, na terenie Pobitna, gdzie w pasie drogowym znajduje się 9 gospodarstw.

Realizacja brakujących fragmentów ciągu wymaga budowy 3 obiektów inżynierskich na przecięciu z torami kolejowymi.

W stanie istniejącym, na odcinku pomiędzy ul. Krakowską i ul. Sikorskiego trasa obciążona jest nadmiernym ruchem powodującym znaczne przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu.

4. Możliwości zmiany funkcji.

Zmiana funkcji – obniżenie klasy ulicy wiąże się z realizacją obwodnicy północnej miasta Rzeszowa oraz innych dróg na kierunku północ – południe przewidywanych poza granicami, po zachodniej stronie miasta.

**K – 6** Ciąg uliczny (Przybyszówka) granica miasta – śródmieście – granica miasta (Śłocina); „średnicowa”.

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa  
MPSZP Nowe Miasto  
MPSZP Śłocina

1. Przeznaczenie w planie.

Ciąg ogólnomiejski o funkcji ulicy głównej obszarowej i zbiorczej tranzytowej zapewniający powiązanie południowo – zachodnich i północno – wschodnich dzielnic miasta z ogólnomiejskim centrum.

Zadaniem ciągu jest zwiększenie elastyczności pracy układu komunikacyjnego miasta. Przekrój ulicy dwujezdniowy o 4 pasach ruchu, a w części wschodniej jednojezdniowej o 2 pasmach ruchu.

2. Stopień realizacji.

W znacznej części ulica przebiega po śladzie istniejących ulic: J. Wiktora, Wyspiańskiego, Hoffmanowej, Reformackiej, Dąbrowskiego, Szopena, Kopisto, prof. Krzyżanowskiego. Jednakże oprócz ul. Krzyżanowskiego i ul. Kopisto są to ulice jednojezdniowe i realizacja zgodnie z planem wiąże się z ich rozbudową.

W chwili obecnej nie istnieją opracowania projektowe pozwalające na uściślenie przebiegu trasy bądź realizację jej fragmentów.

Opracowane przed kilku laty koncepcje przebiegu trasy w obszarze śródmieścia pomiędzy projektowanym ciągiem K – 2 a ul. Podwisłocze straciły swoją aktualność.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Realizacja ciągu zgodnie z ustaleniami planu pociąga za sobą:

- wyburzenia budynków mieszkalnych jednorodzinnych w rejonie ul. Wyspiańskiego i torów PKP,
- zajęcia części terenu parkingu przy ul. Hoffmanowej,
- zajęcia części terenu jednostki wojskowej oraz wyburzeń części obiektów budowlanych wojskowych,
- zajęcia części terenów kościelnych i wyburzenie południowej pierzei ul. Refomackiej,
- ewentualnych wyburzeń pierzei przy ul. Szopena i Lenartowicza,
- wyburzeń budynków jednorodzinnych na Podpromiu oraz w rejonie ul. Powstańców Listopadowych.

Ponadto niezbędna jest budowa bezkolizyjnego przejścia przez tory kolejowe w rejonie Stacji Staroniwa oraz mostu na Wisłoku w rejonie Hali Widowiskowej, na przedłużeniu ul. Kopisty w kierunku zachodnim.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Z uwagi na przedstawione w pkt. 3 kolizje realizacja trasy zgodnie z ustaleniami jest bardzo trudna a nawet nie możliwa.

Prowadzenie ulicy o wysokich parametrach w obszarze centrum miasta jest nie uzasadnione.

Dlatego proponuje się zmianę funkcji ciągu, na odcinku od Al. Witosa do ul. T. Rejtana, z ulicy głównej na ulicę zbiorczą oraz rezygnację z rozbudowanego przekroju ulicy i dużego węzła w rejonie Zamku.

**K – 7** ciąg uliczny (Przybyszówka) granica miasta – Staszów – Staromieście – Wilkowyja Północ – granice miasta (Krasne).

- o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa
- MPSZP Baranówka IV
- MPSZP Pobitno Północ

1. Przeznaczenie w planie.

Aleja Wyzwolenia, ul. gen. Maczka i projektowane odcinki ciągu o funkcji ulic głównych tranzytowych i głównych obszarowych zapewniają powiązania na kierunku W – Z. Przejściowo (do czasu realizacji ciągu K – 4) ciąg K – 7 będzie pełnił rolę drogi tranzytowej.

W części zachodniej, na odcinku do ul. Krakowskiej ulica posiada przekrój jednojezdniowy o 2 pasmach ruchu, w dalszym przebiegu – dwujezdniowy, o 4 pasmach ruchu.

2. Stopień realizacji.

Istniejące odcinki są jednojezdniowe. Fragment ciągu od Siemieńskiego do skrzyżowania z ulicą K – 5 na Pobitnem posiada opracowaną koncepcję programowo – przestrzenną. Stanowi część tzw. „domknięcia” małej obwodnicy północnej, tj. połączenie al. Gen. Maczka z rondem na Pobitnem.

Realizacja tego domknięcia jest najpilniejszą inwestycją w zakresie komunikacji w mieście.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

W liniach rozgraniczających ulicy znajduje się potok Przyrwa, który winien być utrzymany jako odkryty. Realizacja zgodnie z planem wymaga przebudowy

wiaduktu kolejowego i drogowego, budowy drugiej nitki mostu przy Zakładach Mięsnych, budowy wiaduktu kolejowego na Pobitnem.

4. Możliwości zmiany funkcji.

Realizacja obwodnicy północnej miasta Rzeszowa pozwoli na obniżenie funkcji ulicy z głównej tranzytowej do funkcji ulicy głównej, a fragmentu zachodniego do funkcji ulicy zbiorczej.

**K – 8** ciąg uliczny Nowe Miasto – Wilkowyja Północ.

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

MPSZP Nowe Miasto

MPSZP Wilkowyja – część Południowa

MPSZP Wilkowyja – Północ

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice: Al. Niepodległości i ulica projektowana zapewniają powiązania we wschodniej części miasta, pełnią funkcję ulicy głównej.

2. Stopień realizacji.

Zgodnie z ustaleniami planu wykonano projekt techniczny odcinka ulicy od skrzyżowania al. Wyzwolenia z al. Armii Krajowej w kierunku wschodnim, do ul. Leszka Czarnego.

Realizację tego fragmentu ulicy wywołuje lokalizacja obiektów usługowych.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Na trasie ciągu znajdują się 3 budynki mieszkalne.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Proponuje się zmianę klasy ulicy z głównej na zbiorczą.

**K – 9** ciąg uliczny Staromieście – Nowe Miasto – Biała – granica miasta (Tyczyn)

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszów

MPSZP Pobitno Północ

MPSZP Nowe Miasto

MPSZP Drabinianka

MPSZP Zimowit

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice: S. Żółkiewskiego, S. Batorego planowana, Al. T. Rejtana i Al. Gen. Sikorskiego zapewniają powiązania południowo – wschodniej części miasta z projektowanym dworcem głównym (kolejowym i autobusowym) z ominięciem centrum, pełnią funkcję ulicy głównej. Ulica posiada przekrój jedno i dwujezdniowy o 4 pasmach ruchu.

2. Stopień realizacji.

W ~ 90% ciąg jest zrealizowany.

Brakujący fragment ciągu od skrzyżowania ul. T. Rejtana z ul. Lwowską do ul. S. Batorego wraz z mostem na Wisłoku winien być wykonany możliwie szybko ze względu na występujące trudności komunikacyjne w centrum miasta. Dla udrożnienia ciągu, niezbędna jest modernizacja ul. Żółkiewskiego oraz rozbudowa wiaduktu kolejowego.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Na trasie ciągu znajdują się budynki mieszkalne, baza transportowa.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Proponuje się zmianę funkcji ul. Rejtana wraz z przedłużeniem ul. Gen. Maczka z ulicy głównej na zbiorczą.

**K – 10** ciąg uliczny (Zwiężczyca) granica miasta – Wygnaniec – granica miasta (Budziwój)

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa.

1. Przeznaczenie w planie.

Projektowana ulica ogólnomiejska o funkcji głównej (przebiega na granicy miasta) zapewnia powiązania Rzeszowa z drogą ekspresową i prowadzi ruch tranzytowy w kierunku Dynowa i Przemyśla. Planowana jako ulica jednojezdniowa.

2. Stopień realizacji.

Obecnie opracowywana jest koncepcja programowo – przestrzenna odcinka ulicy pomiędzy ul. Podkarpacką i przedłużeniem ul. Przemysłowej.

3. Kolizja z istniejącym zagospodarowaniem.

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi znajduje się zabudowa jednorodzinna rozproszona.

Projektowana ulica przecina tory kolejowe Rzeszów – Jasło i wymaga budowy mostu na rzece Wisłok.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Na odcinku od drogi ekspresowej do ulicy Podkarpackiej niezbędny jest przekrój dwujezdniowy. Funkcja ulicy bez zmian - główna.

**K – 11** ciąg uliczny Baranówka – Staroniwa – granica miasta (Zwiężczyca).

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

MPSZP Baranówka IV

MPSZP Staroniwa i Nad Potokiem

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice: Obrońców Poczty Gdańskiej, Ofiar Katynia, Fr. Kotuli i projektowana o funkcji ulicy zbiorczej, o przekroju jednojezdniowym, zapewniają powiązania w zachodniej części miasta, na kierunku północ – południe, usprawniają przemieszczania pomiędzy miejscami zamieszkania i miejscami pracy skupionymi w dzielnicy przemysłowo – usługowej.

2. Stopień realizacji planu.

W istniejącej części ciągu niezbędna jest realizacja „przebicia” pod ulicą Krakowską tj. Połączenie ul. Mikołajczyka z ul. F. Kotuli. Dalszy odcinek nie posiada żadnej dokumentacji.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

W rejonie skrzyżowania z ul. Staroniwską niezbędne jest wyburzenie budynków zabudowy jednorodzinnej.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Należy utrzymać funkcję ulicy zgodnie z planem.

**K – 12** ciąg uliczny (Kielanówka) granica miasta – Staroniwa – Śródmieście.

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

MPSZP Staroniwa i Nad Potokiem

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice: Staroniwska, Langiewicza i Jagiellońska o funkcji zbiorczej i o przekroju jednojezdniowym zapewniają powiązanie strefy podmiejskiej, osiedli Staroniwa i Kmity ze śródmieściem.

2. Stopień realizacji.

Ciąg ulic jest w całości zrealizowany, wymaga modernizacji.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Ulica przenosi znaczny ruch, stanowiący uciążliwość ze względu na bliskość usytuowania zabudowy mieszkaniowej.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Należy utrzymać funkcję ulicy zgodnie z planem.

**K – 13** ciąg uliczny Nowe Miasto – granice miasta (Budziwój)

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice: Podwisłocze i Kwiatkowskiego o funkcji zbiorczej, jednojezdniowe zapewniają powiązania strefy podmiejskiej, oś. Drabinianka ze śródmieściem.

2. Stopień realizacji.

Ciąg jest w całości zrealizowany. Niezbędne są korekty przebiegu ul. Kwiatkowskiego zgodnie z planem.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

W bezpośrednim sąsiedztwie ulicy znajduje się zabudowa mieszkaniowa.

W liniach rozgraniczających planowanych przełożeń fragmentów ulicy występuje pojedyncza zabudowa mieszkaniowa.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Nie ma uzasadnienia do zmiany funkcji ulicy.

**K – 14** ciąg uliczny: Biała – Zalesie – granice miasta (Słocina)

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

MPSZP Drabinianka

MPSZP Zimowit

MPSZP Zimowit II

MPSZP Zalesie - Kiepury

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice: Strażacka, Robotnicza i Wieniawskiego o funkcji zbiorczej i przekroju jednojezdniowym zapewniają powiązania w południowej części Rzeszowa.

2. Stopień realizacji.

Ciąg istniejący, przewidywana modernizacja wraz z korektami przebiegu trasy.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

W liniach rozgraniczających ulicy znajdują się nieliczne budynki mieszkalne (Zalesie).

4. Możliwość zmiany funkcji.

Należy zachować funkcje jak w planie.

**K – 15** ciąg uliczny: Wilkowyja – Południe – granice miasta (Słocina)

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.

Ulica projektowana o funkcji zbiorczej i przekroju jednojezdniowym.

2. Stopień realizacji.

Nie zrealizowana.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Realizacja ulicy wiąże się z budową mostu na potoku Młynówka.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Należy podtrzymać funkcję ulicy jak w MPOZP.

**K-16** ciąg uliczny: Zalesie – granice miasta (Matysówka)

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa  
MPSZP Zalesie - Kiepury

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice: Jana Pawła II i projektowana i J. Kiepury o funkcji zbiorczej, przekroju jednojezdniowym zapewniają powiązania strefy podmiejskiej i osiedla mieszkaniowego w Zalesiu z ogólnomiejskim układem komunikacyjnym.

2. Stopień realizacji.

Poza niewielkim odcinkiem ul. Jana Pawła II ciąg nie jest zrealizowany, nie posiada również żadnej dokumentacji projektowej.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Na terenie Zalesia przebieg ulicy w MPOZP nie pokrywa się z trasą ulicy zaproponowanej w MPSZP Zalesie – Kiepury.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Funkcja ulicy pozostaje jak w MPOZP.

**K-17, K - 18** istniejące ulice J. Dąbrowskiego i Hetmańska

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.

Obie ulice pełnią funkcje ulic zbiorczych.

2. Stopień realizacji – ulice istniejące.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Ulice przenoszą znaczny ruch powodujący uciążliwość dla otoczenia.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Należy zachować funkcje ulic jak w MPOZP.

**K-19** ciąg uliczny: F. Szopena – J. Styki

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.

Ulice o funkcji zbiorczej i przekroju jednojezdniowym zapewniają powiązanie na terenie śródmieścia.

2. Stopień realizacji.

Poza istniejącymi ulicami: Szopena, Targową, Głowackiego, Fredry i Styki, pozostałe fragmenty nie zostały zrealizowane.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Realizacja fragmentu K – 19. 3. Tj. połączenie ul. Fredry z ul. Styki koliduje z istniejącymi obiektami w rejonie skrzyżowania z ul. Orzeszkowej i Styki.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Funkcja ulicy zbiorczej pozostaje bez zmian. Analizy wymaga sposób podłączenia ulicy Szopena do ul. „Średnicowej”. Proponuje się skrzyżowanie jednopoziomowe.

**K-20** ulica: Płk. Lisa – Kuli

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.

Ulica jednojezdniowa będzie pełnić funkcję ulicy zbiorczej.

2. Stopień realizacji.

Obecnie ulica pełni funkcję ulicy głównej, zapewnia podstawowe powiązania w mieście. Zmiana funkcji zgodnie z planem będzie możliwa po zrealizowaniu połączenia ul. Mochnickiego z ul. Langiewicza.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.  
Ulica przenosi znaczny ruch, przekraczający normatywną przepustowość trasy.
4. Możliwość zmiany funkcji.  
Funkcja ulicy zbiorczej winna być utrzymana w „Studium”.

**K-21** ciąg uliczny: H. Bolerowskiego – Jabłońskiego, Grottgera – A. Fredry.

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.  
W planie ciąg pełni funkcję ulic: zbiorczej tranzytowej i zbiorczej obszarowej. Posiada odpowiednio przekrój dwu i jednojezdniowy.  
Zapewnia obsługę zespolonego dworca centralnego PKP i PKS.
2. Stopień realizacji.  
Funkcjonują istniejące odcinki ciągu: ul. Jabłońskiego, Grottgera i Fredry, pozostałe nie są realizowane.
3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.  
W liniach rozgraniczających ulicy znajduje się zabudowa przy ul. Kordeckiego Czarnieckiego, północna pierzeja ul. Jabłońskiego, Dworzec PKS oraz zabudowa istniejąca na trasie odcinka K – 21. 4 Zo łączącego Plac Kilińskiego z ulicą K – 19. Zo na wysokości ul. Orzeszkowej.
4. Możliwość zmiany funkcji.  
W studium, ulica winna pełnić funkcję ulicy zbiorczej.  
Przebieg ulicy może być uściślony w opracowaniu szczegółowym obszaru przylegającego do dworca PKP.

**K-22** ulica Asnyka

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.  
Ulica o funkcji zbiorczej i przekroju dwujezdniowym.
2. Stopień realizacji.  
Ulica zrealizowana.
3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.  
Ulica prowadzi znaczny ruch, w tym ruch autobusowy związany z dworcem PKS i przystankami MPK.
4. Możliwość zmiany funkcji.  
Ulica winna pełnić funkcje ulicy zbiorczej.

**K-23** ulica J. Kochanowskiego

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.  
Ulica o funkcji zbiorczej tranzytowej zapewniająca powiązania projektowanego głównego dworca autobusowego z układem ogólnomiejskim o przekroju jednojezdniowym i 4 pasmach ruchu.
2. Stopień realizacji.  
Ulica Kochanowskiego posiada przekrój jednojezdniowy o 2 pasmach ruchu. Do chwili obecnej ulicy nie rozbudowano.
3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

W bezpośrednim sąsiedztwie ulicy znajduje się zabudowa mieszkaniowa wielo i jednorodzinna oraz usługi.

Poszerzenie ulicy wpłynie niekorzystnie na warunki zamieszkania.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Utrzymanie dworca PKS zgodnie z planem to jest w miejscu obecnej parowozowni PKP skłania do utrzymania funkcji ulicy zbiorczej.

**K-24** ciąg uliczny (Przybyszówka) granica miasta.

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

MPZP przy ul. Dębickiej (do uchwalenia)

1. Przeznaczenie w planie.

Ulica o funkcji zbiorczej.

2. Stopień realizacji.

Ulica funkcjonuje jak w stanie istniejącym. Projektowana korekta przebiegu trasy nie została wykonana.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Skorygowany odcinek przebiega przez parking w rejonie kościoła przy ul. Dębickiej.

4. Możliwość zmiany funkcji.

Należy utrzymać funkcję ulicy ze względu na powiązania zewnętrzne

**K-25** ciąg uliczny (Miłocin) granica miasta – Staromieście.

o. obowiązujące plany: MPOZP m. Rzeszowa

1. Przeznaczenie w planie.

Ulica o funkcji obszarowej.

2. Stopień realizacji.

Od skrzyżowania z ul. Warszawską (na terenie gminy Głogów) do granic miasta ulica jest wyasfaltowana i obsługuje istniejącą tam zabudowę, dalej w kierunku wschodnim do ul. Lubelskiej jest drogą gruntową.

3. Kolizje z istniejącym zagospodarowaniem.

Na terenie miasta nie występują.

4. Możliwość zmiany funkcji.

W związku z projektowaną na granicy miasta obwodnicą północną Rzeszowa wskazana jest zmiana funkcji części wschodniej ulicy na ulicę lokalną.