

ZAŁĄCZNIK NR 61

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

UWARUNKOWANIA

wynikające z dotychczasowego

UKŁADU KOMUNIKACJI

Opracowanie:

Główny projektant studium-
mgr inż. arch. Anna RAIŃCZUK

RZESZÓW, 2009 R.

UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOTYCHCZASOWEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO.

Dane ogólne:

1. Łączna powierzchnia obszarów 5.715 ha.
2. Liczba poszczególnych obszarów – 101.
3. Granice obszarów zostały określone według: ulic (prawa, lewa strona), linii kolejowych, rzeki, granic terenów zainwestowanych, granic miasta.
4. Kryteria określania obszarów;
 - dostępność do istniejących dróg publicznych,
 - parametry techniczne dróg w stosunku do potrzeb wynikających z funkcji poszczególnych dróg w systemie komunikacyjnym miasta.
5. Zasady kwalifikacji obszarów pod kątem „kierunków działań” zmierzających do poprawy dostępności oraz dostosowania parametrów dróg do ich zakładanej funkcji w systemie.

I. Obszary, które nie mają zapewnionej obsługi komunikacyjnej.

Są to tereny:

- położone peryferyjnie w stosunku do centrum miasta lub w pobliżu rzeki Wisłok,
- na ogół niezainwestowane,
- użytkowane rolniczo, stanowiące nieużytki lub zieleń nieurządzoną z drogami polnymi, o nieutwardzonej nawierzchni, stanowiące dojazdy do pól i siedlisk, typowe dla terenów wiejskich,

WNIOSEK:

Skomunikowanie tych obszarów będzie uzależnione od sposobu ich zagospodarowania od potrzeb wynikających z funkcji poszczególnych dróg w systemie komunikacyjnym miasta i powiązaniem tego systemu z układem dróg ponadlokalnych.

II. Obszary o obsłudze komunikacyjnej nie wymagającej istotnych zmian.

Są to tereny:

- zainwestowane,
- osiedli mieszkaniowych wielo i jednorodzinnych,
- przemysłowe,
- ogrodów działkowych,
- usług publicznych i komercyjnych,
- położone zasadniczo w bezpośrednim sąsiedztwie centrum historycznego miasta i głównych szlaków komunikacyjnych,
- z brakiem dostatecznej ilości miejsc do parkowania samochodów osobowych.

WNIOSEK:

Układ komunikacyjny tych obszarów wymaga uzupełnienia o miejsca parkingowe dla samochodów osobowych w ilości wynikającej z potrzeb obsługi tych terenów oraz funkcji w systemie transportowym miasta.

III. Obszary, na których niezbędne są działania wyrównujące oraz modernizacyjne.

Są to tereny:

- położone w większości peryferyjnie w stosunku do historycznego centrum miasta, a także w samym centrum miasta,
- zainwestowane, z wyjątkiem terenu położonego w centrum miasta, zabudową jednorodzinną, charakterystyczną dla terenów podmiejskich,
- układ dróg w obszarach peryferyjnych dostosowany dla potrzeb lokalnych, często ukształtowany historycznie,
- obsługa komunikacyjna terenu centrum miasta nie powiązana w dostateczny sposób z systemem komunikacyjnym miasta.
- [tereny przyłączone do miasta Rzeszowa po 2005 roku:
 - Osiedle Przybyszówka w części XVIII_A – Dworzysko.

WNIOSEK:

Układ komunikacyjny w obszarach peryferyjnych miasta wymaga dostosowania do potrzeb wynikających z rozwoju tych terenów oraz włączenia do systemu komunikacyjnego miasta. Natomiast układ komunikacyjny terenów centrum miasta wymaga uporządkowania poprzez określenie zasad organizacji ruchu dostosowanych do konieczności ochrony substancji zabytkowej miasta i włączenia do systemu komunikacyjnego miasta.

WNIOSKI DO KIERUNKÓW WYNIKAJĄCE Z DOTYCHCZASOWEGO UKŁADU KOMUNIKACJI

Określono 51 obszarów, które *nie mają zapewnionej obsługi komunikacyjnej*, obszary te zajmują **1.618,31 ha**, co stanowi **16,59%** ogólnej powierzchni miasta liczącej 9.756 ha.

Określono 14 obszarów o *obsłudze komunikacyjnej nie wymagającej istotnych zmian*. Zajmują one **2.397,05 ha**, co stanowi **24,57%** ogólnej powierzchni miasta liczącej 9.756 ha.

Określono 36 obszarów, na których *niezbędne są działania wyrównujące oraz modernizacyjne*. Zajmują one 1.563,41 ha, co stanowi 16,03% ogólnej powierzchni miasta liczącej 9.756 ha.

Biorąc pod uwagę;

- potrzeby wynikające z prognoz dotyczących rozwoju motoryzacji,
- konieczność poprawy jakości życia mieszkańców,
- możliwość realizacji zabudowy w terenach niezainwestowanych,
- konieczność ochrony wartości kulturowych i środowiska przyrodniczego miasta,
- konieczność zapewnienia ładu przestrzennego na terenie miasta oraz uwzględnienia zasady zrównoważonego rozwoju,

stwierdzić należy, że **niezbędne jest sprecyzowanie polityki transportowej miasta**.