



OPTYMALIZACJA OFERTY PRZEWOZOWEJ RZESZOWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Spis treści

Wstęp	3
1. Podaż usług przewozowych rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie prowadzenia badań	6
2. Zakres i metodologia pomiarów potoków pasażerskich oraz redukcja i analiza uzyskanych danych.....	36
3. Popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w świetle pomiarów z marca 2025 r.	38
4. Postulowane zmiany w ofercie przewozowej w świetle analiz wyników pomiarów i innych dokumentów	64
4.1. Najważniejsze problemy obecnej sieci komunikacyjnej i rozkładów jazdy	64
4.2. Podstawy teoretyczne i ogólne ramy optymalizacji oferty przewozowej.....	67
4.3. Koncepcja bieżących zmian optymalizacyjnych w sieci komunikacyjnej	80
Załączniki	117

Wstęp

Rzeszów, wg danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2024 r., liczący 198 317 mieszkańców, od czasu transformacji ustrojowej początku lat 90. jest bez wątpienia najbardziej rozwijającym się miastem wojewódzkim nieposiadającym miejskiego transportu szynowego. Dynamiczny rozwój miasta dotyczy zarówno liczby ludności, jak i jego powierzchni, która w latach 2006-2021, wskutek sukcesywnego przyłączania do miasta okolicznych sołectw, w stosunku do stanu z końca 2005 r. zwiększyła się aż o 140% – z 53,7 do 129,01 km². Pod względem liczby ludności Rzeszów wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r. zajmował w kraju 14. miejsce.

Ceną płaconą za wysokie tempo wzrostu są różnego rodzaju bariery w sprawnym funkcjonowaniu transportu miejskiego. Dopiero w 2012 r. miasto odciążone zostało z ruchu tranzytowego w kierunku wschód-zachód, dzięki wybudowaniu odcinka autostrady A4 pomiędzy węzłami Rzeszów Północ i Rzeszów Wschód, przedłużonej następnie w 2016 r. w kierunku granicy z Ukrainą. Analogiczne przeniesienie ruchu tranzytowego w kierunku północ-południe na nową drogę ekspresową następowało etapami w 2013 r. i w 2017 r., przy czym odcinek Rzeszów Południe – Babica jest nadal w budowie.

Od przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, kiedy to następował najintensywniejszy rozwój przestrzenny Rzeszowa, stale inwestowano w rozwój infrastruktury drogowej miasta: budowę nowych ulic oraz mostów, inteligentny system transportowy (ITS) do zarządzania ruchem i buspasy dla pojazdów transportu zbiorowego. Nie zdecydowano się jednak, wzorem Olsztyna, na budowę sieci tramwajowej. Uzupełnieniem komunikacji autobusowej miały być trasy nadziemnej kolei jednoszynowej Monorail, których budowę aż do 2025 r. uniemożliwiał jednak brak odpowiednich przepisów dla tego rodzaju tras i środków transportu.

Inwestycjom infrastrukturalnym towarzyszyły w Rzeszowie zakupy taboru autobusowego – wraz z dywersyfikacją napędów – i systematyczny rozwój sieci połączeń. Z powodu przyłączania nowych terenów zmiany w przebiegu tras poszczególnych linii polegały przede wszystkim na ich wydłużaniu o kolejne odcinki i miały charakter ewolucyjny – nie zdecydowano się nigdy na gruntowniejszą reorganizację układu sieci komunikacyjnej.

Proces stałego uatrakcyjniania oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej zatrzymał się wraz z początkiem pandemii Covid-19 i wdrażanych w tym czasie różnych ograniczeń, skutkujących zmniejszeniem mobilności mieszkańców. Późniejszy wzrost kosztów przewozów, spowodowany lawinowym wzrostem cen paliw, w tym w szczególności CNG używanego na szeroką skalę w Rzeszowie – w związku z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, a następnie zubożenie dochodów samorządów wskutek reform podatkowych wprowadzonych

w ramach tzw. Polskiego Ładu, spowodowały konieczność poszukiwania oszczędności w bieżących wydatkach budżetowych. Związane z tym redukcje dotknęły również puli środków na zakup usług przewozowych u operatora przewozów rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

W Rzeszowie w 2009 r. oddzielono działalność organizatorską od przewozowej, powołując do planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym wyspecjalizowaną jednostkę budżetową pn. Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie (ZTM). Wśród statutowych zadań ZTM już na pierwszych dwóch miejscach wymieniono badanie i analizowanie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym – planowanie sieci komunikacyjnej oraz planowanie rozkładów jazdy wraz z dokonywaniem ich aktualizacji.

W ramach realizacji powyższych zadań, w kwietniu 2023 r. zlecono opracowanie „Koncepcji optymalizacji oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej”, spójnej z obowiązującym planem transportowym i prowadzącej do optymalizacji kosztów obsługi komunikacyjnej Rzeszowa i obszaru podmiejskiego – w zakresie objętym porozumieniami dotyczącymi organizacji transportu publicznego.

Niemniej, z uwagi na trwające od listopada 2021 do kwietnia 2025 roku prace nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), który zawiera strategiczne cele działań poprawiających dostępność transportową mieszkańców Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (ROF), wdrożenie pierwotnej koncepcji opracowanej przez PTC Marcin Gromadzki zostało odłożone w czasie. Ponadto, od momentu otrzymania opracowania koncepcji do planu jego wdrożenia, który przewidziany jest na pierwszy kwartał 2026 roku, zarówno sieć drogowa miasta, rozwój mieszkalnictwa wielorodzinnego jak i zmieniające się potrzeby mieszkańców w zakresie mobilności, wyznaczyły konieczność aktualizacji dokumentu w ramach własnego sumptu ZTM.

Efektywne planowanie oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego wymaga znajomości popytu na jego usługi. Najlepszym sposobem monitorowania popytu i zachodzących w nim zmian, jest przeprowadzanie cyklicznych i kompleksowych badań popytu – z wykorzystaniem ankietów lub automatycznych urządzeń zliczających pasażerów. Metodologia badań marketingowych opisana w podręcznikach ekonomiki transportu miejskiego zakłada badanie wielkości popytu we wszystkich kursach ujętych w rozkładach jazdy dla każdego z rodzajów dni tygodnia. Dokładnie w taki sposób przeprowadzono badania marketingowe w rzeszowskiej komunikacji miejskiej – wymóg kompleksowości badania i kompletności pozyskanych danych został więc spełniony.

Aktualizacja niniejszej koncepcji została przeprowadzona na podstawie danych z marca 2025 r., czyli w miesiącu uznanym za reprezentatywny do przeprowadzania pomiarów popytu efektywnego służących wnioskowaniu dotyczącemu optymalizacji oferty przewozowej. Zakres

zebranych i przekazanych danych umożliwił opracowanie różnych analiz, prezentujących dane w przekrojach jak z tradycyjnych badań marketingowych przy wykorzystaniu ankietów.

Wyniki rzeszowskich pomiarów mają dodatkowy walor: podejście, w którym przyjęto do analiz wartości średnie z powtarzanych pomiarów pozwoliło na dodatkowe zwiększenie reprezentatywności danych dotyczących poszczególnych kursów, w tym na zmniejszenie ewentualnego wpływu odchyleń popytu wynikających ze specyfiki danego dnia (np. deszczowa pogoda skutkująca innym niż zwykle popytem, zwiększony lub zmniejszony popyt wynikający z przejazdów związanych z jakimś incydentalnym wydarzeniem itp.) lub błędów pomiaru wynikających z pracy samych bramek liczących (np. chwilowe zakłócenia w pracy systemu w pojeździe).

Opracowanie składa się z czterech rozdziałów. W jego pierwszym rozdziale zaprezentowano i oceniono, przez pryzmat podaży świadczonych usług, ofertę przewozową rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Rozdział drugi poświęcono zakresowi i metodologii badań marketingowych. W rozdziale trzecim określono popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych. W ostatnim, czwartym rozdziale, nakreślono propozycję zmian w bieżącej ofercie przewozowej.

Opracowanie uzupełnia trzy załączniki. Załącznik nr 1 stanowią szczegółowe wyniki badań wielkości popytu (pomiarów potoków pasażerskich) na usługi poszczególnych linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej – w przekroju wszystkich kursów i przystanków. Na Załącznik nr 2 składają się tabele z liczbą pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr – w przekroju poszczególnych kursów oraz zestawionych par kursów „tam” i „z powrotem”. Załącznik nr 3 to z kolei mapy tras poszczególnych linii projektowanej sieci komunikacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Załączniki nr 1, 2 i 3, w postaci wyodrębnionych zbiorów tabel oraz mapy przebiegu tras linii, dołączono do dokumentu w formie suplementu, stanowiąc załącznik do dokumentu.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „miasto Rzeszów”, „gmina Boguchwała” czy „powiat rzeszowski”, zgodnie z ogólnymi zasadami gramatyki, czyli małą literą, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy tych nazw użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy. W stosunku do nazwy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Rzeszów spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zastosowano natomiast pisownię skrótową – MPK.

1. Podaż usług przewozowych rzeszowskiej komunikacji miejskiej w okresie prowadzenia badań

Rzeszów jest stolicą województwa podkarpackiego. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2024 r. miasto liczyło 198 317 mieszkańców i zajmowało pod tym względem 14. miejsce w kraju, dynamicznie pnąc się do góry w tym rankingu w ostatnich latach. Pod względem powierzchni, licząc 129,01 km², miasto zajmowało także dość wysokie, 20. miejsce. Gęstość zaludnienia wynosiła 1 537,2 osób/km², co zapewniało Rzeszowowi 28. miejsce w Polsce wśród miast na prawach powiatu i jednocześnie pierwsze miejsce w województwie podkarpackim. Duża liczba ludności, jej wysoka koncentracja oraz wzrost w ostatnich latach, stanowią istotne determinanty planowania obsługi miasta komunikacją miejską.

Miasto położone jest w Kotlinie Sandomierskiej i na Pogórzu Środkowobeskidzkim, nad rzeką Wisłok. Rzeszów znajduje się w odległości ok. 90 km na północ od granicy ze Słowacją i tyle samo na zachód od granicy z Ukrainą.

Przez miasto prowadzą cztery drogi krajowe:

- droga ekspresowa S19 – wciąż budowana droga ekspresowa we wschodniej części kraju, wytyczona pomiędzy przejściem granicznym z Białorusią w Kuźnicy i granicą ze Słowacją w Barwinku, poprowadzona przez miasto Rzeszów w jego zachodniej części, z węzłami drogowymi Świlcza i Rzeszów Południe, zlokalizowanymi jednak już poza miastem;
- nr 19, prowadząca od granicy z Białorusią w Kuźnicy, do granicy ze Słowacją w Barwinku, odcinkowo przebudowana na drogę ekspresową S19, w Rzeszowie poprowadzona od węzła drogowego Świlcza ul. Krakowską, al. Witosa, al. Batalionów Chłopskich i ul. Podkarpacką w kierunku południowym;
- nr 94, ze Zgorzelca do Korczowej, okalająca śródmieście miasta od południa;
- nr 97, łącząca autostradę A4 i drogę ekspresową S19 (węzeł Rzeszów Wschód) z drogą krajową nr 94.

Przez Rzeszów przebiegają trasy trzech dróg wojewódzkich: nr 878 (ze Strzeszkowic Dużych w powiecie lubelskim do Dylągówki w powiecie rzeszowskim), nr 882 (w całości na terenie Rzeszowa, od skrzyżowania z ul. Warszawską do ronda z drogą krajową nr 97) i nr 883 (w kierunku Rudnej Małej).

Na północ od miasta równoleżnikowo poprowadzona została autostrada A4, łącząca Jędrzychowice (granica z Niemcami) i Korczową (granica z Ukrainą). Połączenie autostrady A4

z Rzeszowem umożliwiały drogi przebiegające przez węzły: Rzeszów Zachód (droga ekspresowa S19), Rzeszów Północ (droga gminna – ul. Warszawska) oraz Rzeszów Wschód (droga krajowa nr 97).

Miasto jest ważnym węzłem kolejowym. Na stacji Rzeszów Główny spotykają się linie kolejowe: nr 71 (Ocice – Rzeszów Główny), nr 91 (Kraków Główny – Medyka – granica państwa) oraz nr 106 (Rzeszów Główny – Jasło). Linia kolejowa nr 71 to linia pierwszorzędna, jednotorowa i w większości zelektryfikowana, z kolei linia kolejowa nr 91 jest zelektryfikowaną, dwutorową linią magistralną. Linia kolejowa nr 106 jest natomiast jednotorową i w większości nieelektryfikowaną linią pierwszorzędą. Ponadto pomiędzy linią kolejową nr 91 a linią kolejową nr 106 poprowadzono krótką, niespełna jednokilometrową, zelektryfikowaną, jednotorową łącznicę – linią kolejową nr 611, wykorzystywaną w ruchu towarowym.

Oprócz stacji węzłowej Rzeszów Główny w granicach miasta zlokalizowane są następujące stacje i przystanki osobowe:

- Rzeszów Miłocin – 62,43 km linii kolejowej nr 71;
- Rzeszów Staromieście – 63,90 km linii kolejowej nr 71;
- Rzeszów Zachodni – 65,28 km linii kolejowej nr 71 i 156,12 km linii kolejowej nr 91;
- Rzeszów Dworzysko – 152,27 km linii kolejowej nr 91;
- Rzeszów Baranówka – 154,44 km linii kolejowej nr 91;
- Rzeszów Pobitno – 159,77 km linii kolejowej nr 91;
- Rzeszów Załęże – 162,55 km linii kolejowej nr 91;
- Rzeszów Centrum – 0,64 km linii kolejowej nr 106;
- Rzeszów Staroniwa – 1,54 km linii kolejowej nr 106;
- Rzeszów Politechnika – 2,92 km linii kolejowej nr 106;
- Rzeszów Osiedle – 3,56 km linii kolejowej nr 106;
- Rzeszów Zwiężczyca – 5,92 km linii kolejowej nr 106.

Główny rzeszowski dworzec kolejowy położony jest w północnej części śródmieścia miasta. Lokalizacja dworca w okolicy gęstej zabudowy śródmiejskiej determinuje kształt sieci komunikacji miejskiej.

Funkcjonowanie w granicach miasta aż 13 przystanków i stacji kolejowych wykorzystywanych w ruchu pasażerskim stanowi okoliczność sprzyjającą potencjalnie zwiększeniu udziału roli kolei w obsłudze miasta. Budowa 6 nowych przystanków miała miejsce w ramach inwestycji Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej: Rzeszów Baranówka, Rzeszów Centrum, Rzeszów Dworzysko, Rzeszów Pobitno, Rzeszów Politechnika i Rzeszów Staromieście. Przystanki te bardzo mocno poprawiły dostępność kolei dla mieszkańców Rzeszowa i celów podróży dla przyjezdnych, jednak ich wybudowaniu na już funkcjonujących liniach, w gęstej tkance miejskiej, nie

towarzyszyła kompleksowa przebudowa okolicznego układu drogowego – z pętlami i przystankami dla pojazdów komunikacji miejskiej w bezpośrednim sąsiedztwie, dlatego nowe przystanki kolejowe nie stały się węzłami integracyjnymi z komunikacją miejską o znaczeniu tak dużym, aby miało ono wpływ na konieczność modyfikacji tras wybranych linii autobusowych.

W Rzeszowie znajdują się także dworce autobusowe. Pierwszy z nich, zlokalizowany jest w niewielkiej odległości od dworca kolejowego Rzeszów Główny, przy ul. Grottgera. Drugi dworzec autobusowy położony w odległości 1 km od Dworca Głównego funkcjonuje pod nazwą Dworca Lokalnego i położony jest przy ul. Towarnickiego, częściowo pod Wiaduktem Śląskim.

W odległości ok 14 km od centrum miasta funkcjonuje Port lotniczy „Rzeszów-Jasionka” obsługujący ruch krajowy i międzynarodowy. Dojazd do lotniska możliwy jest transportem drogowym (w tym autobusami rzeszowskiej komunikacji miejskiej), a od 1 października 2023 r. także koleją, nowo uruchomioną zelektryfikowaną jednotorową linią kolejową nr 620, prowadzącą z miejscowości Zaczernie w gminie Trzebownisko do portu lotniczego w Jasionce. W rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym od 9 marca 2025 r. na trasie z Rzeszowa Głównego do stacji Jasionka Lotnisko kursowało 13 par pociągów całotygodniowych, a czas jazdy w pełnej relacji wynosił tylko 18 min, był więc znacznie krótszy od czasu przejazdu autobusem. Operatorem przewozów w ramach Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej zostało Polregio SA.

Rzeszów charakteryzuje się mocno zwartą zabudową w centralnej części miasta. Ulokowana jest tam historyczna zabudowa z Rynkiem oraz z okalającym go układem ulic. Kolejne obszary zabudowy stanowią strefy mieszkaniowo-usługowe, a następnie przemysłowe, intensywnie rozbudowane w kierunku południowym. Z kolei po zachodniej stronie miasta zlokalizowane są osiedla z zabudową jednorodzinną. Według danych statystycznych Urzędu Miasta Rzeszowa na dzień 31 grudnia 2024 r. największym osiedlem mieszkaniowym jest Drabinianka licząca około 15 tys. mieszkańców – położone jest w południowej części miasta, na zachód od al. Armii Krajowej, stanowiącej ważną arterię Rzeszowa.

Organizatorem transportu publicznego w ramach rzeszowskiej komunikacji miejskiej jest Prezydent Miasta Rzeszowa, w imieniu którego organizacją komunikacji miejskiej zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie – wyspecjalizowana jednostka budżetowa miasta.

Jedynym operatorem rzeszowskiej komunikacji miejskiej jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów sp. z o.o. (MPK), podmiot wewnętrzny gminy Miasto Rzeszów. Umowa z operatorem zawarta została w trybie bezpośredniego powierzenia wykonywania przewozów podmiotowi wewnętrznemu w dniu 29 listopada 2019 r., z mocą obowiązywania od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2029 r.

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do aneksu nr 14 z dnia 2 stycznia 2025 r. do umowy na 2025 r. zakontraktowano wykonanie 10 891 398 wozokilometrów, po stawce wynoszącej 11,31

zł netto za przejazd 1 wzkm. W przedmiotowej umowie nie zróżnicowano stawek przewozowych w zależności od pojemności pasażerskiej pojazdu, za kursy wykonane autobusem typu midi, maxi i mega, MPK otrzymywało zapłatę w tej samej wysokości.

Zgodnie z umową wykonawczą, MPK uzyskuje zapłatę w ustalonej wysokości za każdy zrealizowany wozokilometr użyteczności publicznej, natomiast przychody z biletów zasilają budżet miasta (nie obniżają wysokości należnej rekompensaty).

Według stanu na dzień 31 marca 2025 r. – datę stanowiącą zakończenie miesięcznego okresu zbierania danych o popycie na potrzeby koncepcji zawartej w niniejszym opracowaniu – **na sieć połączeń rzeszowskiej komunikacji miejskiej składało się 58 linii autobusowych oznaczonych handlowo numerami: 0A, 0B, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 52, 54, 57, 58, 59, 60, 61, N1, N2 i N3.**

W marcu 2025 r. poszczególne linie rzeszowskiej komunikacji miejskiej funkcjonowały całotygodniowo lub w bardziej ograniczonym zakresie.

Ze względu na zakres funkcjonowania możliwe było wyróżnienie grup linii obejmujących odpowiednio:

- 39 linii dziennych całotygodniowych: 0A, 0B, 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 37, 43, 44, 47, 51, 52, 54, 57, 58 i 59;
- 2 linie dzienne funkcjonujące w dni powszednie od poniedziałku do piątku oraz w soboty: 20 i 36;
- 12 linii funkcjonujących tylko w dni powszednie od poniedziałku do piątku: 5, 23, 24, 29, 32, 39, 40, 41, 42, 45, 46, 49;
- 2 linie z kursami tylko w dni nauki szkolnej – 60, 61;
- 3 linie nocne całotygodniowe – N1, N2 i N3.

Sieć komunikacyjna rzeszowskiej komunikacji miejskiej składała się wyłącznie z linii autobusowych. W okresie badań wielkości popytu, przeprowadzonych w marcu 2025 r. autobusy rzeszowskiej komunikacji miejskiej, obsługiwały oprócz miasta Rzeszowa, połączenia na terenie 8 innych gmin:

- 3 miejsko-wiejskich: Boguchwała, Głogów Małopolski i Tyczyn – w powiecie rzeszowskim;
- 5 wiejskich: Krasne, Lubenia, Świlcza i Trzebownisko – w powiecie rzeszowskim oraz Łańcut – w powiecie łańcuckim.

Kryterium liczby obsługiwanych jednostek administracyjnych pozwoliło na wyodrębnienie wśród linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej dwóch grup linii, które obejmowały odpowiednio:

- 39 linii wewnątrzgminnych – dedykowanych obsłudze komunikacyjnej miasta Rzeszowa (0A, 0B, 1, 2, 5, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 49, 57, 59, 60, 61, N1, N2 i N3);
- 19 linii międzygminnych (3, 4, 6, 7, 8, 12, 20, 22, 28, 34, 35, 37, 44, 45, 46, 51, 52, 54 i 58) – łączących Rzeszów z sąsiadującymi gminami.

Trasa każdej z ww. linii obejmowała swoim zasięgiem miasto Rzeszów.

Specyficzną cechą rzeszowskiej komunikacji miejskiej było funkcjonowanie linii 46 w relacji z Rzeszowa do Kraczkowej w gminie Łańcut z przejazdem przez miejscowość Malawę w gminie Krasne – bez obsługi przystanków w tej miejscowości.

Gmina Boguchwała przylega do południowo-zachodnich granic miasta Rzeszowa. W jej skład wchodzi jedynie 10 miejscowości, jednak większość z nich składa się z wielu rozproszonych obszarowo części. Łącznie w systemie TERYT¹ w gminie Boguchwała figurują aż 54 nazwy miejscowości i ich części, które stanowią odrębne osadniczo rejony. Gmina zajmuje obszar 89 km², z którego ponad 80% stanowią użytki rolne, a nieco ponad 11% użytki leśne. Wg Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Boguchwała zamieszkiwało 22 042 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 247,66 osób/km². Rzeszowska komunikacja miejska obsługiwała w gminie Boguchwała miejscowości: Boguchwała, Kielanówka, Lutoryż, Mogielnica i Raclawówka.

Gmina Głogów Małopolski zlokalizowana jest na północ od Rzeszowa, przebiega przez nią autostrada A4. W skład gminy wchodzi 10 miejscowości, dość mocno rozbudowanych terytorialnie, pozwalających na wyznaczenie aż 46 ich części, dających się wyodrębnić administracyjnie. Gmina zajmuje obszar 141 km², z którego najwięcej, bo aż ponad 56%, zajmują grunty orne. Następne w strukturze użytkowania są grunty leśne, stanowiące prawie 34% powierzchni gminy. Wg Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Głogów Małopolski zamieszkiwało 19 720 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 139,86 osób/km². Autobusy ZTM w Rzeszowie obsługiwały w gminie Głogów Małopolski miejscowości: Głogów Małopolski i Rudna Mała.

Gmina Tyczyn zlokalizowana jest na południowy wschód od Rzeszowa i bezpośrednio graniczy z miastem. Składa się tylko z 4 miejscowości (wraz z siedzibą gminy – miastem Tyczynem), w systemie TERYT wyszczególniono jednakże aż 21 części miejscowości, połączone ze sobą funkcjonalnie i administracyjnie. Gmina zajmuje obszar 54 km², z czego 63% stanowią

¹ Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju.

grunty orne, a 26% obszary leśne. Wg Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Tyczyn zamieszkiwało 11 106 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 205,67 osób/km². Rzeszowska komunikacja miejska obsługiwała w gminie Tyczyn miejscowości: Hermanowa, Kielnarowa i Tyczyn.

Gmina Krasne przylega do miasta Rzeszowa od wschodu. W skład gminy wchodzi 21 urzędowych części miejscowości, dających się wyodrębnić z miejscowości podstawowych. Gmina zajmuje obszar 39 km², struktura użytkowania zdominowana jest przez grunty rolne, które stanowią aż 89% powierzchni gminy. Wg Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Tyczyn zamieszkiwało 13 007 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 333, 51 osoby/km². Rzeszowska komunikacja miejska obsługiwała w gminie Krasne jedynie miejscowość Malawa i w ograniczonym zasięgu miejscowość Krasne (wyłącznie teren Centrum Handlowego AUCHAN).

Gmina Lubenia przylega do południowych granic Rzeszowa, klinem wciśnięta pomiędzy gminy Boguchwała i Tyczyn. W skład gminy wchodzi tylko 4 miejscowości, ale w rejestrze urzędowym podziału terytorialnego Polski – TERYT, wyznaczono dodatkowo 46 części miejscowości z nadanymi nazwami urzędowymi odrębnymi osadniczo. Powierzchnia gminy wynosi 55 km², grunty rolne zajmują 67% powierzchni, a użytki leśne – 24%. Wg Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Lubenia zamieszkiwało 6 556 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 119,2 osób/km². Rzeszowska komunikacja miejska docierała w gminie tylko do miejscowości Siedliska.

Gmina Świlcza sąsiaduje z miastem Rzeszowem od północnego zachodu. Przebiega przez nią autostrada A4 oraz droga ekspresowa S19. Gmina składa się z 13 miejscowości (8 wsi i 5 przysiółków), a na jej obszarze funkcjonuje dodatkowo 47 części miejscowości, określonych w systemie TERYT. Na obszarze o powierzchni 108 km², użytki rolne stanowią 73% obszaru gminy, a 18% stanowią lasy. Wg Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Świlcza zamieszkiwało 16 729 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 154,89 osoby/km². Autobusy ZTM w Rzeszowie docierały w gminie do miejscowości: Bratkowice, Mrowla, Rudna Wielka, Świlcza i Trzciana.

Gmina Trzebownisko położona jest na północny wschód od Rzeszowa. Przez jej obszar przebiega równoleżnikowo autostrada A4 i w kierunku północnym droga ekspresowa S19. Na terenie gminy zlokalizowany jest Port lotniczy Rzeszów-Jasionka. W skład gminy wchodzi 13 miejscowości (10 wsi i 3 przysiółki), ponadto możliwe jest wskazanie 49 części miejscowości, stanowiących odrębne osadniczo obszary gminy. Powierzchnia gminy Trzebownisko wynosi 90 km². W strukturze użytkowania gruntów przeważają użytki rolne, które stanowią 65% po-

wierzchni gminy. Z kolei 13% w strukturze powierzchni gminy przypada na użytki leśne. Według Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Trzebownisko zamieszkiwało 24 253 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 269,48 osób/km². Rzeszowska komunikacja miejska docierała w gminie do miejscowości: Jasionka, Nowa Wieś, Tajęcina, Trzebownisko i Zaczernie.

Gmina Łańcut jako jedyna obsługiwana rzeszowską komunikacją miejską położona była poza powiatem rzeszowskim – w powiecie łańcuckim, na wschód od Rzeszowa. Na obszarze gminy wyznaczono 12 miejscowości (9 wsi i 3 przysiółki) i dodatkowo 58 części, dające się wyodrębnić przestrzennie z podstawowych wsi. Gmina Łańcut obejmuje obszar 107 km², z czego 83% użytkowane jest rolniczo, a użytki leśne stanowią jedynie 5% powierzchni gminy. Wg Banku Danych Lokalnych GUS, na dzień 30 czerwca 2023 r. gminę Łańcut zamieszkiwały 21 770 osoby, a gęstość zaludnienia wynosiła 203,46 osoby/km². W gminie Łańcut rzeszowska komunikacja miejska docierała do dwóch miejscowości: Albigowa i Kraczkowa.

Liczbę mieszkańców poszczególnych miejscowości obsługiwanych liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej oraz dzienną liczbę kursów w każdym z rodzajów dni tygodnia – według stanu na dzień 31 marca 2025 r. – zaprezentowano w tabeli 1.

Jak wynika ze specyfikacji zawartej w tabeli 1, sieć linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej obsługiwała obszar zamieszkały przez 268 922 osoby. Poza miastem Rzeszowem – liczącym według informacji z Urzędu Miasta w analizowanej dacie 197 658 mieszkańców – autobusy obsługiwały również 24 miejscowości ościenne, zamieszkałe łącznie przez 71 264 osoby. Poza Rzeszowem zamieszkiwało więc aż 26,5% mieszkańców całego obszaru obsługiwanego liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Potencjał demograficzny obsługiwanego obszaru pozamiejskiego był więc w przypadku rzeszowskiej komunikacji miejskiej wyjątkowo duży.

Największą spośród miejscowości w gminach sąsiadujących obsługiwanych liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej było miasto Głogów Małopolski – liczące 6 502 mieszkańców – aczkolwiek w tej miejscowości obsługiwany był wyłącznie obszar specjalnej strefy ekonomicznej, bez wjazdu autobusów do centrum.

Kolejne dwie duże miejscowości obsługiwane liniami ZTM to: miasto Boguchwała – zamieszkałe przez 6 059 osób i wieś Krasne – licząca 5 460 mieszkańców. W przypadku miejscowości Krasne autobusy nie docierały do centrum miejscowości, tylko kończyły bieg na jej skraju, przy centrum handlowym Auchan.

Niemal we wszystkich pozostałych analizowanych miejscowościach liczba mieszkańców przekraczała 1,0 tys. osób – były więc one relatywnie duże. Wyjątek stanowiła jedynie Tajęcina w gminie Trzebownisko, w której – wg danych ewidencyjnych – było 776 mieszkańców.

Specyfiką obszaru podmiejskiego Rzeszowa jest znaczna liczba mieszkańców miejscowości otaczających miasto. Wśród obsługiwanych rzeszowską komunikacją miejską miejscowości, tylko trzy mają status miast, są to: Boguchwała, Głogów Małopolski i Tyczyn.

Tabela 1

**Miejscowości obsługiwane liniami rzeszowskiej komunikacji miejskiej
– stan na 31 marca 2025 r.**

Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców	Linie	Dzienna liczba par kursów do i z danej miejscowości		
				dni powszednie	soboty	niedziele
Rzeszów	Miasto Rzeszów	198 317	wszystkie	nie dot.	nie dot.	nie dot.
Boguchwała	Boguchwała	6 096	3, 45	46	19	10
Kielanówka		1 857	34, 35	57	30	25
Lutoryż		1 754	3	13	-	-
Mogielnica		1 478	45	16	-	-
Raławówka		1 693	28	21	11	9
Głogów Małopolski	Głogów	10 423	54	11	6	6
Rudna Mała	Małopolski	1 438	54	11	6	6
Hermanowa	Tyczyn	2 811	37, 58	52	26	20
Kielnarowa		2 155	44	10	2	3
Tyczyn		4 288	37, 44, 58	65	39	31
Krasne	Krasne	5 542	4, 7	46	28	18
	Malawa	3 606	6	10	-	-
Siedliska	Lubenia	1 718	12	8	4	4
Bratkowice	Świlcza	4 478	20	10	2	-
Mrowla		1 446	3, 20, 22	17	5	3
Rudna Wielka		1 746	8, 20	34	11	8
Świlcza		3 522	3, 22	25	14	13
Trzciana		2 598	22	10	5	4
Jasionka		2 946	51	25	20	20
Nowa Wieś	Trzebownisko	1 404	51	25	20	20
Tajęcina		818	51	16	7	7
Trzebownisko		3 763	51	25	20	20
Zaczernie		4 329	52, 54	27	10	7
Albigowa		3 045	46	7	-	-
Kraczkowa	Łańcut	3 810	46	7	-	-
-	Razem	277 081	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i danych demograficznych uzyskanych w urzędach gmin oraz rozkładów jazdy.

W okresie prowadzenia pomiarów zapelnienia pojazdów w dni powszednie z największą intensywnością – mierzoną liczbą kursów – obsługiwana była miejscowość Tyczyn w gminie Tyczyn, bezpośrednio sąsiadująca z Rzeszowem (łącznie 65 par kursów na liniach 37, 44 i 58).

Następną w kolejności miejscowością była Kielanówka w gminie Boguchwała (łączenie 57 par kursów na liniach 34 i 35). W obu relacjach zapewniano również najwyższą liczbę kursów w soboty i niedziele.

Porównywalna oferta – łącznie 52 pary kursów na liniach 37 i 58 – charakteryzowało Hermanową w gminie Tyczyn.

Miejscowości gminne: Boguchwała oraz Krasne, kolejne pod względem intensywności obsługi, łączyły z Rzeszowem odpowiednio linie 3 i 45 oraz 4 i 7, na których w dniu powszednim wykonywano łącznie po 46 par kursów. W sobotę Boguchwałę obsługiwało 19 par kursów, a w niedzielę – 10. Centrum Handlowe Auchan w miejscowości Krasne w sobotnich rozkładach jazdy obsługiwało 28 par kursów, a w niedzielę – 18.

Następną pod względem liczby kursów była miejscowość Rudna Wielka w gminie Świlcza, obsługiwana liniami 8 i 20 – z ofertą przewozową na poziomie 34 par kursów w dniu powszednim, 11 par w sobotę i 8 par w niedzielę.

Stosunkowo dużą intensywnością obsługi, mierzoną liczbą kursów, charakteryzowało się położona w gminie Trzebownisko, obsługiwana liniami 52 i 54 miejscowość Zaczernie – z 27 parami kursów w dniu powszednim, 10 parami w sobotę i 7 parami w niedzielę.

Zbliżoną liczbą kursów kształtowały się miejscowości Jasionka, Nowa Wieś i Trzebownisko w Gminie Trzebownisko obsługiwanej linią 51 – w ilości 25 par kursów w dni powszednie oraz po 20 par w soboty i niedziele. Natomiast do Tajęciny w tej samej Gminie realizowano 16 par kursów w dni powszednie i po 7 par w soboty i niedziele.

Części wsi Doły i Zabierzów w miejscowości Raclawówka w gminie Boguchwała obsługiwano w ramach 21 par kursów w dni powszednie, 11 w soboty i 6 w niedziele.

Podobną wielkością realizacji kursów charakteryzowała się Świlcza na poziomie 25 par w dni powszednie oraz 14 par w soboty i 13 w niedziele. Do miejscowości Trzciana w gminie Świlcza oferowano 10 par kursów w dni powszednie, 5 w soboty i 4 w niedziele. Na zbliżonym poziomie autobusy obsługiwały mieszkańców Mrowli w zakresie 17 par kursów w dni powszednie, 5 w soboty i 3 w niedziele.

Najmniej kursów z i do Rzeszowa – tylko 7 par i to wyłącznie w dniu powszednim – wykonywano natomiast do i z miejscowości Albigowa i Kraczkowa w gminie Łańcut, w ramach

linii 46. Niewiele więcej, bo tylko 8 par kursów w dniu powszednim, obsługiwało na linii 12 miejscowość Siedliska w gminie Lubenia (w obydwie dni weekendowe na linii 12 do i z tych miejscowości wykonywano po 4 pary kursów). Także 10 par kursów w dniu powszednim mieli do dyspozycji mieszkańcy Kielnarowej w gminie Tyczyn, obsługiwanej linią 44. W sobotę Kielnarową i Rzeszów łączyły 2 pary kursów, natomiast w niedzielę – 3 pary.

Niewielką liczbą kursów charakteryzowały się także Bratkowice w gminie Świlcza; było to 10 par kursów linii 20 w dniu powszednim i tylko 2 pary kursów w sobotę. Umiarkowana liczba kursów charakteryzowała również miejscowości Głogów Małopolski i Rudna Mała – 11 par kursów linii 54 w dniu powszednim oraz po 6 par w soboty i niedziele w celu obsługi dowozów do Specjalnej Strefy Ekonomicznej Europark Mielec, Podstrefa Głogów Małopolski.

W sobotę i niedzielę autobusy rzeszowskiej komunikacji miejskiej kursowały do zdecydowanej większości obsługiwanych miejscowości podmiejskich. Wyjątek stanowiły całkowicie pozbawione obsługi weekendowej dwie miejscowości w gminie Boguchwała – Lutoryż i Mogielnica, Maława w Gminie Krasne oraz obie miejscowości obsługiwane w gminie Łańcut (Albigowa i Krackowa). Do Bratkowic w gminie Świlcza nie zaplanowano natomiast połączeń w niedzielę.

Trasy wszystkich linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej, aktualne na dzień 31 marca 2025 r., przedstawiono w tabeli 2. Nie uwzględniają one rond, wiaduktów, mostów i kierunków powrotnych.

Tabela 2

Trasy linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej uwzględniające budowę Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego – stan na 31 marca 2025 r.

Linia	Przebieg trasy
0A	DWORZEC GŁÓWNY PKP – Grottgera – Asnyka – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – Lwowska – al. Piłsudskiego – Żeromskiego – Grottgera – DWORZEC GŁÓWNY PKP
0B	DWORZEC GŁÓWNY PKP – Grottgera – pl. Kilińskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – Dąbrowskiego – pl. Śreniawitów – Lisa-Kuli – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – DWORZEC GŁÓWNY PKP
1	KRAKOWSKA GRANICA – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Konfederatów Barskich – Załęska – Sieciecha – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Rzecha (wybrane kursy: Ciepłownicza – CIEPŁOWNICZA ELEKTROCIEPŁOWNIA – Ciepłownicza – Rzecha) – Załęska (wybrane kursy: ZALĘSKA ZAKŁAD KARNY) – Spichlerzowa – SPICHLERZOWA PĘTLA (wybrane kursy: Spichlerzowa – Załęska – Rzecha – Ciepłownicza – CIEPŁOWNICZA ELEKTROCIEPŁOWNIA)

Linia	Przebieg trasy
2	BALIGRODZKA – Baligrodzka – Iwonicka – Odrzykońska – Bł. Karoliny – Kotuli – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Lenartowicza – Kilara – al. Kopisto – al. Rejtana – al. Sikorskiego – Strażacka – Miła – Wojtyły – KARD. K. WOJTYŁY PĘTLA
3	(wybrane kursy: MROWLA: MROWLA OTOKA – ŚWILCZA: Kamyszyn lub: ŚWILCZA 58) RZESZÓW: KRAKOWSKA GRANICA – Krakowska – al. Wyzwolenia – Ofiar Katynia – Kotuli – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Podkarpacka – BOGUCHWAŁA : Lubomirskiego – Suszyckich – BOGUCHWAŁA 97 (wybrane kursy: Suszyckich – LUTORYŻ: LUTORYŻ PĘTLA)
4	RZESZÓW: LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Krogulskiego – Welca – Borowa – Warszawska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – (wybrane kursy: CIENISTA CMENTARZ) – Lwowska – KRASNE: KRASNE AUCHAN
5	LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – Wieniawskiego – Kiepury – Matysowska – Pienińska – PIEŃSKA PĘTLA
6	RZESZÓW: (wybrane kursy: USTRZYCKA/MAGÓRSKA – Ustrzycka) USTRZYCKA PĘTLA – Ustrzycka – Sanocka – Bł. Karoliny – Wiktora – Pleśniarowicza – Solarza – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – Paderewskiego – Krzyżanowskiego – al. Armii Krajowej – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Słocińska – SŁOCIŃSKA PĘTLA (wybrane kursy: – MALAWA: MALAWA OSP)
7	RZESZÓW: DWORZEC LOKALNY – Towarnickiego – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – Podwisłocze – al. Kopisto – al. Rejtana – Lwowska – KRASNE: KRASNE AUCHAN
8	(wybrane kursy: RUDNA WIELKA: RUDNA WIELKA ZAKRĘT – RZESZÓW: Pogwizdowska – Myśliwska – Warszawska) WARSZAWSKA/BOROWA – Warszawska – Staromiejska – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Strażacka – Miła – Wojtyły – al. Sikorskiego – SIKORSKIEGO MPKG
9	STARONIWSKA PĘTLA – Staroniwska – Langiewicza – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – al. Okulickiego – al. Wyzwolenia – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Olbrachta – OLBRACHTA PĘTLA
10	BŁ. KAROLINY – Bł. Karoliny – German – Wyspiańskiego – Strzelnicza (wybrane kursy: Wywrockiego) – Plenerowa – Panoramiczna – al. Witosa – Wyspiańskiego – Wita Stwosza – Srebrna – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Chmaja – Langiewicza – Hoffmannowej – Mochnackiego – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – al. Kopisto – Podwisłocze – Kwiatkowskiego – Strażacka – Robotnicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA

Linia	Przebieg trasy
11	MATUSZCZAKA PĘTLA – Matuszczaka – Podkarpacka – Dąbrowskiego – pl. Śreniawitów – Lisa-Kuli – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Konfederatów Barskich – Załęska – Sieciecha – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Rzecha – Załęska – Księżycowa – Stączka – Potockiego – POTOCKIEGO PĘTLA
12	RZESZÓW: TREMBECKIEGO ZTM PĘTLA – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – Kwiatkowskiego – Jana Pawła II – BUDZIWOJSKA PĘTLA (wybrane kursy: Budziwojska – SIEDLI-SKA: SIEDLIKA SKRZYŻOWANIE)
13	LANGIEWICZA / WITA STWOSZA – Langiewicza – al. Witosa – Panoramiczna – Plenerowa – Strzelnicza – Wyspiańskiego – German – Kotuli – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – al. Niepodległości – al. Niepodległości – al. Armii Krajowej – Lwowska – Zenitowa – LWOWSKA SZPITAL
14	DWORZEC LOKALNY – Towarnickiego – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Kilara – al. Kopisto – al. Niepodległości – al. Krzyżanowskiego – al. Armii Krajowej – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Wieniawskiego – Łukasiewicza Pętla – Robotnicza – Strażacka – Miła – Wojtyły – KARD. K. WOJTYŁY PĘTLA
15	ZWIĘCZYCKA MPWiK – Zwięczycka – Podkarpacka – (wybrane kursy: Jarowa) – Podkarpacka – Dąbrowskiego – pl. Śreniawitów – Lisa-Kuli – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Bałtycka – Morgowa – Cienista – Olbrachta – OLBRACHTA PĘTLA
16	KALINOWA PĘTLA – Kalinowa – Dębicka – Krakowska – al. Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Św. Rocha – ŚW. ROCHA LASEK PĘTLA
17	PRZEMYSŁOWA URZĄD CELNY – Przemysłowa – al. Batalionów Chłopskich – Langiewicza (wybrane kursy: WITA STWOSZA / LANGIEWICZA – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – Paderewskiego – al. Krzyżanowskiego – al. Niepodległości – Mieszka I – Lwowska – Zenitowa – LWOWSKA SZPITAL
18	OBR. POCZTY GDAŃSKIEJ PĘTLA – Obrońców Poczty Gdańskiej – al. Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA (wybrane kursy: Wieniawskiego – Kiepur – Matysowska – Pienińska – PIEŃSKA PĘTLA)
19	(wybrane kursy: MIŁOCIŃSKA PĘTLA – Miłocińska – Obrońców Poczty Gdańskiej) OBR. POCZTY GDAŃSKIEJ PĘTLA – Obrońców Poczty Gdańskiej – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA
20	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – Batorego – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Marszałkowska – Warszawska – Myśliwska – Rudna Wielka – Mrowla – BRATKOWICE: BRATKOWICE LAS

Linia	Przebieg trasy
22	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – Batorego – al. Piłsudskiego – Krakowska – ŚWILCZA : (wybrane kursy: ŚWILCZA 58 lub: Kamyszyn – MROWLA: MROWLA OTOKA) – TRZCIANA: TRZCIANA PĘTLA
23	MATUSZCZAKA PĘTLA – Matuszczaka – Podkarpacka – al. Batalionów Chłopskich – Langiewicza – Hoffmanowej – Mochnackiego – al. Ciepłińskiego – Marszałkowska – Lubelska – LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK
24	MIŁOCIŃSKA PĘTLA – Miłocińska – Obrońców Poczty Gdańskiej – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – al. Witosa – al. Batalionów Chłopskich – Podkarpacka – Matuszczaka – MATUSZCZAKA PĘTLA
26	(wybrane kursy: BIZNESOWA – Biznesowa – Technologiczna – Inwestycyjna – Chmury - Krakowska) KRAKOWSKA GRANICA – Krakowska – al. Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – Podwisłocze – al. Kopisto – al. Niepodległości – al. Armii Krajowej – Lwowska – Cienista – CIENISTA CMENTARZ
27	BALIGRODZKA – Baligrodzka – Iwonicka – Odrzykońska – Bł. Karoliny – Kotuli – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Niepodległości – al. Armii Krajowej – Lwowska – Cienista – CIENISTA CMENTARZ
28	RZESZÓW: LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Trembeckiego – Trembeckiego ZTM pętla – Trembeckiego – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Beskidzka (wybrane kursy: Karkonoska – RACŁAWÓWKA: Doły pętla – RZESZÓW: Karkonoska – Beskidzka) – Beskidzka – BESKIDZKA GRANICA (wybrane kursy: RACŁAWÓWKA: RACŁAWÓWKA ZABIERZÓW)
29	TREMBECKIEGO ZTM PĘTLA – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – al. Piłsudskiego – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – al. Batalionów Chłopskich – Przemysłowa – PRZEMYSŁOWA URZĄD CELNY
30	MIKOŁAJCZYKA PĘTLA – Mikołajczyka – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Bieszczadzka – Rymanowska – Matuszczaka – MATUSZCZAKA PĘTLA
31	LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – al. Kopisto – Podwisłocze – Kwiatkowskiego – Strazacka – Miła – Wojtyły – al. Sikorskiego – SIKORSKIEGO MPK
32	OBR. POCHTY GDAŃSKIEJ PĘTLA – Obrońców Poczty Gdańskiej – Ofiar Katynia – Kotuli – German – Wyspiańskiego – Strzelnicza – Plenerowa – Panoramiczna – al. Witosa – al. Batalionów Chłopskich (wybrane kursy: Przemysłowa – Architektów – Zawiszy Czarnego – Żołnierzy 9. Dyw. Piechoty – Podkarpacka – Bieszczadzka – Rymanowska - Matuszczaka – Matuszczaka pętla – Matuszczaka – Podkarpacka) – al. Powstańców Warszawy – Podwisłocze – al. Kopisto – al. Niepodległości – NIEPODLEGŁOŚCI / REJTANA
33	LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Krakowska – Dębicka – Kalinowa – KALINOWA PĘTLA

Linia	Przebieg trasy
34	(wybrane kursy: KIELANÓWKA: KIELANÓWKA PĘTLA – RZESZÓW: Błękitne Wzgórze) BŁĘKITNE WZGÓRZE / LEŚNE WZGÓRZE – RZESZÓW: Błękitne Wzgórze – KIELANÓWKA – RZESZÓW: Staroniwska – Langiewicza – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – Paderewskiego – al. Krzyżanowskiego – al. Niepodległości – Mieszka I – Lwowska – Zenitowa – LWOWSKA SZPITAL
35	KIELANÓWKA: KIELANÓWKA PĘTLA – RZESZÓW: Błękitne Wzgórze – KIELANÓWKA – RZESZÓW: Staroniwska – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Chmaja – Langiewicza – Hoffmanowej – Mochnackiego – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – BARDOWSKIEGO
36	BŁ. KAROLINY – Bł. Karoliny – Kotuli – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – al. Armii Krajowej – Niemierskiego – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Św. Rocha – ŚW. ROCHA LASEK PĘTLA
37	RZESZÓW: TREMBECKIEGO ZTM PĘTLA – Trembeckiego – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – TYCZYN: Grunwaldzka – Orkana – RZESZÓW: Budziwojska – Poselska – Podleśna – HERMANOWA: HERMANOWA PRZYLASEK PĘTLA
39	DWORZEC LOKALNY – Towarnickiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – Lenartowicza – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Batalionów Chłopskich – Przemysłowa – PRZEMYSŁOWA URZĄD CELNY
40	BŁ. KAROLINY – Bł. Karoliny – Wiktora – Wyspiańskiego – Wita Stwosza – Srebrna – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Pola – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – Kwiatkowskiego – Strażacka – Robotnicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA
41	BARDOWSKIEGO – Batorego – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Marszałkowska – Lubelska – Rzecha – Załęska – Księżycowa – Stączka – Potockiego – POTOCKIEGO PĘTLA
42	BŁ. KAROLINY – Bł. Karoliny – German – Wyspiańskiego – Strzelnicza – Plenerowa – Panoramiczna – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – Lenartowicza – pl. Śreniawitów – Lisa-Kuli – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – Krakowska – al. Witosa – Panoramiczna – Plenerowa – Strzelnicza – Wyspiańskiego – German – Bł. Karoliny – BŁ. KAROLINY
43	(wybrane kursy: DWORAKA TARG – Dworaka – al. Rejtana) NIEPODLEGŁOŚCI / REJTANA – al. Niepodległości – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – Podkarpacka – Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty – Zawiszy Czarnego – Architektów – Przemysłowa – Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty – ŻOŁNIERZY 9 DYWIZJI PIECHOTY BLOKI
44	RZESZÓW: DWORAKA TARG – Dworaka – al. Rejtana – al. Sikorskiego – TYCZYN: Grunwaldzka – Rynek – Mickiewicza – Kopernika – TYCZYN KOPERNIKA (wybrane kursy: Mickiewicza – Lasek – KIELNAROWA: KRÓLKA PĘTLA)
45	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Podkarpacka – BOGUCHWAŁA: Lubomirskiego – Suszyckich – Polna – MOGIELNICA: MOGIELNICA PĘTLA

Linia	Przebieg trasy
46	RZESZÓW: DWORZEC LOKALNY – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – al. Kopisto – al. Niepodległości – Niemierskiego – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Słocińska – SŁOCIŃSKA PĘTLA (wybrane kursy: Słocińska – MALAWA – KRACZKOWA – ALBIGOWA: ALBIGOWA SKRZYŻ. MŁYN)
47	BALIGRODZKA – Baligrodzka – Iwonicka – Odrzykońska – Bł. Karoliny – Sanocka – Ustrzycka – Kotuli – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – Dworaka – DWORAKA TARG
49	PRZEMYSŁOWA URZĄD CELNY – Przemysłowa – al. Batalionów Chłopskich – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – al. Armii Krajowej – Niemierskiego – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Św. Rocha – ŚW. ROCHA LASEK PĘTLA
51	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – al. Piłsudskiego (wybrane kursy: Towarnickiego – Czarneckiego – Dworzec Lokalny – Towarnickiego – Piłsudskiego) – al. Ciepłińskiego – Marszałkowska – Lubelska – TRZEBOWNISKO – NOWA WIEŚ – JASIONKA – JASIONKA PORT LOTNICZY (wybrane kursy: TAJĘCINA – JASIONKA: JASIONKA EME AERO)
52	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Marszałkowska – Warszawska – ZACZERNIE: ZACZERNIE ML SYSTEM / FIBRAIN
54	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Marszałkowska – Warszawska – ZACZERNIE – RUDNA MAŁA – GŁOGÓW MAŁOPOLSKI: Rzeszowska – Kolbego – Transportowa – Strefowa – Innowacyjna – GŁOGÓW MAŁOPOLSKI LENIAR I
57	DWORAKA TARG – Dworaka – Lwowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Marszałkowska – Warszawska – Myśliwska – Pogwizdowska – Myśliwska – Warszawska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Dworaka – DWORAKA TARG
58	DWORZEC LOKALNY – Towarnickiego – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – TYCZYN: Grunwaldzka – Rynek – Mickiewicza – Chopina – HERMANOWA: Hermanowa pętla – HERMANOWA CZERWONKI PĘTLA
59	TREMBECKIEGO ZTM PĘTLA – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty – Zawiszy Czarnego – Architektów – Przemysłowa – PRZEMYSŁOWA URZĄD CELNY
60	OLBRACHTA – Olbrachta – Zygmunta I Starego – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Św. Rocha – ŚW. ROCHA KAPLICZKA
61	ŁUKASIEWICZA PĘTLA – Wieniawskiego – Kiepury – Matysowska – Nowe Wzgórze – Wierchowa – Smosarskiej – Kiepury – Wieniawskiego – ŁUKASIEWICZA PĘTLA
N1	(wybrane kursy: MIŁOCIŃSKA PĘTLA – Miłocińska – Obrońców Poczty Gdańskiej) OBR. POCHTY GDAŃSKIEJ PĘTLA – Obrońców Poczty Gdańskiej – Ofiar Katynia – Mikołajczyka – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Grottgera – Dworzec Główny PKP – Asnyka – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA

Linia	Przebieg trasy
N2	BŁ. KAROLINY – Bł. Karoliny – German – Wyspiańskiego – Strzelnicza – Plenerowa – Panoramiczna – al. Witosa – Langiewicza – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – Dworzec Główny PKP – Grottgera – Pl. Kilińskiego – Kolejowa – Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – al. Kopisto – Podwłocze – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – Lwowska – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Słocińska – SŁOCIŃSKA PĘTLA
N3	LUBELSKA ZAJEZDZIA MPK – Lubelska – Marszałkowska – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – Dworzec Główny PKP – Grottgera – Pl. Kilińskiego – Kolejowa – Piłsudskiego – Lwowska – Mieszka I – al. Niepodległości – al. Krzyżanowskiego – Paderewskiego – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – Hetmańska – pl. Śreniawitów – Lenartowicza – Kilara – Szopena – Targowa – al. Piłsudskiego – Żeromskiego – Grottgera – Dworzec Główny PKP – Grottgera – Asnyka – al. Piłsudskiego – Marszałkowska – Lubelska – LUBELSKA ZAJEZDZIA MPK

Źródło: opracowanie własne.

Miasto Rzeszów posiada plan transportowy. W wersji obowiązującej na dzień 15 stycznia 2024 r. przyjęto go uchwałą nr XLIII/901/2021 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 23 lutego 2021 r.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego” sporządzono zgodnie z regułami dla planów dla komunikacji miejskiej, czyli formułując jedynie bardzo ogólnie planowaną sieć połączeń, bez wskazywania propozycji określonych zmian w siatce połączeń ani też zaleceń objęcia ofertą rzeszowskiej komunikacji miejskiej nowych obszarów miasta. Elastyczne zapisy planu transportowego nie ograniczają więc swobody działań projektantów w zakresie zmian w przebiegu tras linii i intensywności ich obsługi.

Kluczowym elementem, który modeluje koncepcję optymalizacji, jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego przyjęty uchwałą nr XXV/417/2025 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 29 kwietnia 2025 r. Ten strategiczno-operacyjny dokument porusza kwestie związane z transportem i mobilnością, bazując na odpowiednich wytycznych wypracowanych przez Komisję Europejską. Kluczowymi przedsięwzięciami, mającymi zasadniczy wpływ na ulepszanie procesów optymalizacyjnych, są między innymi: przebudowa oraz usprawnienie układu połączeń autobusowych, implementacja spójnego systemu numeracji linii autobusowych, unowocześnienie funkcjonowania i rozbudowa systemu buspasów oraz wszelkie inicjatywy prowadzące do poprawy infrastruktury przystankowej i dworcowej.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej, mierzoną liczbą zaplanowanych kursów – wg stanu na dzień 31 marca 2025 r., stanowiących

datę zakończenia pomiarów potoków pasażerskich na potrzeby koncepcji optymalizacji – zaprezentowano w tabeli 3. W tabeli tej ujęto wszystkie kursy zaplanowane i zrealizowane jako udostępniane pasażerom. Linie 0A i 0B ze względu na ich jednokierunkowe i przeciwbieżne trasy, zaprezentowano wspólnie.

Tabela 3

**Liczba kursów na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej
– stan na 31 marca 2025 r.**

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia					
	dzień powszedni (nauki szkolnej)		sobota		niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
0A, 0B	64	65	37	39	37	39
1	29	27	18	17	12	13
2	25	26	20	19	20	17
3	32	34	20	20	10	12
4	36	36	17	17	9	9
5	9	8	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
6	36	35	18	18	13	13
7	10	10	10	10	9	9
8	37	41	18	19	19	20
9	28	29	17	20	9	10
10	24	25	8	8	8	8
11	37	37	19	18	19	19
12	55	55	20	20	19	19
13	40	38	37	38	37	36
14	24	24	9	9	7	7
15	35	34	18	18	16	17
16	41	42	21	20	18	18
17	38	37	38	39	37	33
18	71	68	39	40	38	38
19	69	71	38	38	38	41
20	10	10	2	2	nie funkcjonowała	
22	18	18	11	11	10	10
23	12	12	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
24	11	11	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
26	25	23	19	18	10	8
27	22	26	20	17	18	16
28	38	38	19	19	16	16
29	4	4	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	

30	36	36	35	35	27	27
31	29	29	17	17	9	9
32	13	12	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
33	22	24	9	9	8	8
34	41	39	17	20	18	18
35	20	20	12	12	8	8
36	25	28	12	13	nie funkcjonowała	
37	33	33	19	19	11	11
39	4	4	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
40	18	17	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
41	10	11	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
42	41	-	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
43	9	9	6	6	6	6
44	13	13	13	13	11	11
45	16	16	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
46	7	7	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
47	18	22	30	30	18	18
49	3	2	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
51	26	26	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
52	16	16	5	5	1	1
54	11	11	6	6	6	6
57	17	-	9	-	9	-
58	19	19	7	7	9	9
59	28	28	10	10	7	7
60	11	11	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
61	12	-	nie funkcjonowała		nie funkcjonowała	
N1	3	3	3	3	3	3
N2	3	3	3	3	3	3
N3	4	-	4	-	4	-
Razem	1 388	1 323	710	702	587	573

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Kolorowym zacieniowaniem zaznaczono w tabeli 4 pola dotyczące linii o największej i najmniejszej liczbie kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia. Kolorem zielonym zacieniowano pola dotyczące linii o liczbie kursów w danym kierunku osiagającej w dniu powszednim przynajmniej 50, w sobotę – przynajmniej 35, a w niedzielę – przynajmniej 25.

Były to linie:

- prezentowane łącznie 0A i 0B oraz 18 i 19 – w każdym z rodzajów dni tygodnia, dla obu kierunków;
- 12 – w dni powszednie także dla obu kierunków;

- 13, 17 i 30 – w obydwie dni weekendowe, także dla obu kierunków.

Kolorem czerwonym zaznaczono natomiast pola dotyczące linii o liczbie kursów w analizowanym kierunku nie większej niż 10 w każdym z prezentowanych rodzajów dni tygodnia.

Zacieniowanie kolorem czerwonym dotyczyło pól z liczbą kursów dla wszystkich linii nocnych (N1, N2 i N3) w każdym z rodzajów dni tygodnia oraz następujących linii dziennych:

- we wszystkie dni tygodnia: 7 i 43;
- w dniu powszednim – 5, 29, 39, 41 (tylko w kierunku A), 46 i 49, przy czym wszystkie wymienione linie nie funkcjonowały w oba dni weekendowe;
- w dniu powszednim i w sobotę – 20;
- w sobotę i w niedzielę – 10, 14, 33, 52, 54, 57 (tylko w jednym kierunku), 58 i 59;
- w niedzielę – 3 (tylko w jednym kierunku), 4, 9, 22, 26, 31 i 35.

Przy tak sformułowanych kryteriach wyraźnie widać podział na linie funkcjonujące z relatywnie większą częstotliwością i jednocześnie z kursami we wszystkie dni tygodnia oraz na linie, na których oferowana podaż usług przewozowych charakteryzowała się bardzo niewielką intensywnością – dominujące w sieci komunikacyjnej (zacieniowania w kolorze czerwonym zdominowały tabelę – są w niej nawet codzienne linie zwykłe z zaledwie pojedynczymi kursami).

W dniu powszednim najwięcej kursów wykonywano na linii 19 – 140 kursów. Niemal tyle samo – 139 kursów w tym rodzaju dnia tygodnia – zaplanowano na prezentowanych wspólnie w wynikach liniach 0A i 0B oraz na linii 18. Kolejnymi wyróżniającymi się pod względem liczby kursów były linie: 12, 16, i 34, na których założono wykonywanie odpowiednio: 110, 83, 80 kursów.

W sobotę najintensywniej obsługiwały linie 18, 17 i 19 – na których zaplanowano wykonanie odpowiednio: 79, 77 i 76. Znaczącą podażą usług mierzoną liczbą kursów charakteryzowały się także analizowane łącznie linie 13 (75 kursów) oraz 0A, 0B i 30 (73 kursy).

W niedzielę, podobnie jak w sobotę, również najintensywniej obsługiwały linie 19 i 18, na których realizowano odpowiednio 79 i 76 kursów oraz linie 0A i 0B, na których w ujęciu łącznym oferowano 76 kursów. Na linii 13 w niedzielnej rozkładzie jazdy zaplanowano 73 kursy, zaś na linii 17 – 70.

W dniu powszednim połączeniami z najmniejszą podażą usług były linie nocne: N1, N2 i N3 – na których zaplanowano tylko po 3-4 kursy w każdym kierunku oraz linia 49 (5 kursów) i linie 29, 39 – z 8 kursami. Dość niewielka podaż usług mierzona liczbą kursów dotyczyła także linii: 61 (12 kursów) i 46 (14 kursów).

W sobotę najmniejszą liczbą wykonywanych kursów (oprócz linii nocnych), charakteryzowały się: linia 20 (z zaprojektowanymi od 2 parami kursów) oraz linia 57 – z 9 kursami okrężnymi.

W niedzielę najmniej kursów charakteryzowało linię podmiejską 52 – z tylko jedną parą kursów w godzinach porannych oraz linię 57 z 9 kursami. Niewielką liczbą kursów charakteryzowały się też linie: 4, 7, 9, 10, 14, 26, 31, 33, 35, 43, 54, 58 i 59, na których oferowano w niedzielę tylko od 6 do 9 par kursów.

Wg stanu na dzień 31 marca 2025 r., na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej wykonywano łącznie 2 711 kursów w dniu powszednim, 1 412 kursy w sobotę i 1 160 w niedzielę. Liczba kursów oferowana w sobotę stanowiła 52,1% liczby kursów w dniu powszednim. Niedzielną ofertą przewozową była znacznie mniejsza – obejmowała 42,8% liczby kursów oferowanych w dniu powszednim, ale jednocześnie 82,2% liczby kursów zaplanowanych w sobotę.

W innych sieciach komunikacyjnych w kraju – porównywalnych wielkością do Rzeszowa – w niedzielę następuje większa redukcja liczby kursów względem soboty, niekiedy nawet bardzo znacząca. W jeszcze większym stopniu ogranicza się podaż w niedzielę w segmencie linii podmiejskich, obsługujących obszary charakteryzujące się mocno rozproszoną zabudową.

Trend redukcji oferty przewozowej w niedzielę w stosunku do soboty pogłębiły zapisy ustawy z dnia 10 stycznia 2018 r. o ograniczeniu handlu w niedziele i święta oraz w niektóre inne dni, w wyniku której poza kilkoma niedzielami w roku, zamknięto centra handlowe i dyskonty, co wydatnie wpłynęło na zmniejszenie popytu na usługi komunikacji miejskiej w tym rodzaju dnia tygodnia. Na zmniejszenie popytu w niedzielę wpłynęła również pandemia koronawirusa, w wyniku której zmianie uległy zachowania transportowe mieszkańców miast – niedzielę w większym stopniu spędza się w domach lub na rodzinnych spacerach albo też w innej formie rodzinnej aktywności, niewymagającej przemieszczeń z wykorzystaniem publicznego transportu zbiorowego.

Podczas pomiarów potoków pasażerskich prowadzonych w marcu 2025 r. w sieci rzeszowskiej komunikacji miejskiej nie funkcjonowały wspólne dla wszystkich linii takty częstotliwości modułowej, część linii miała charakter autonomiczny pod względem konstruowania rozkładów jazdy. Na większości linii wprowadzono już jednak stałe, powtarzalne w godzinie, takty kursów, skoordynowane w wiązkach linii, uatrakcyjnijające ofertę przewozową dla pasażerów i mieszkańców.

W tabeli 4 przedstawiono liczbę wozokilometrów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia na każdej linii autobusowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej – zgodnie z rozkładami jazdy ważnymi na dzień 31 marca 2025 r.

W marcu 2025 r. w dniu powszednim, pojazdy rzeszowskiej komunikacji miejskiej wykonywały łącznie na liniach komunikacyjnych 36 312,680 km. W sobotę w całej sieci komunika-

cyjnej wykonano 19 329,827 wzkm (53,2% wielkości pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim), a w niedzielę – 15 939,667 wzkm (43,9% wielkości pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim i 82,5% wielkości pracy eksploatacyjnej w sobotę). Skalę redukcji wielkości podaży w sobotę i w niedzielę w stosunku do dnia powszedniego można uznać za prawidłową. Wprawdzie zgodnie z teorią ekonomiki transportu miejskiego wielkość podaży w sobotę powinna stanowić około 60% jej wielkości w dniu powszednim, natomiast podaż niedzielna powinna stanowić około 40% jej wielkości w tym rodzaju dnia, ale zalecenia te powstały w okresie, w którym przewozy w miastach charakteryzowała wyższa niż obecnie odpłatność od pasażerów. Większa skala redukcji sobotniej znajduje więc uzasadnienie w obecnej sytuacji ograniczonych możliwości finansowania usług komunikacji miejskiej z budżetów miast.

W przeciętnym miesiącu kalkulacyjnym (złożonym z 21 dni powszednich, 5 sobót i 5 niedziel) w okresie prowadzenia badań marketingowych na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej realizowano niespełna milion wozokilometrów – 938 913,750 wzkm.

Największy udział w liczbie wozokilometrów zaplanowanych do wykonania w przeciętnym miesiącu miała linia 12, na której przewidziano wykonanie 5,0% łącznej liczby wozokilometrów. Kolejnymi pod tym względem były linie 18 i 37 – z udziałami w całkowitej miesięcznej liczbie kilometrów na poziomie odpowiednio 4,8 i 4,1%. Znaczący udział w pracy eksploatacyjnej w przeciętnym miesiącu miały również linie 19 i 8 – 3,9%. Żadna inna linia nie przekroczyła progu 35,0 tys. wzkm w skali miesiąca.

Na pięciu wymienionych wyżej liniach o największej liczbie kilometrów, tj.: 8, 12, 18, 19 i 37, założono wykonanie 21,6% wszystkich kilometrów zaplanowanych w rzeszowskiej komunikacji miejskiej w przeciętnym miesiącu. Pod względem wielkości pracy eksploatacyjnej były to więc najważniejsze linie – generujące największe wydatki ZTM na zakup usług przewozowych u operatora.

Tabela 4

**Liczba wozokilometrów na poszczególnych liniach
rzeszowskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 marca 2025 r.**

Linia	Liczba wozokilometrów w poszczególnych przekrojach			
	dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc
0A,0B	1 214,281	715,396	715,396	32 653,861
1	766,563	448,715	329,058	19 986,688
2	701,336	550,800	520,546	20 084,786
3	1 102,712	605,106	340,310	27 884,032
4	899,010	425,171	226,305	22 136,590

Linia	Liczba wozokilometrów w poszczególnych przekrojach			
	dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc
5	223,744	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	4 698,624
6	1 051,489	547,018	388,514	26 758,929
7	239,760	239,760	226,508	7 366,300
8	1 399,578	680,924	706,035	36 325,933
9	696,722	459,945	236,777	18 114,772
10	858,081	307,752	307,752	21 097,221
11	897,332	440,037	448,720	23 287,757
12	1 806,142	661,976	629,830	44 388,012
13	1 226,883	1 177,370	1 127,406	37 288,423
14	625,200	234,450	182,350	15 213,200
15	979,766	530,924	464,187	25 550,641
16	1 293,483	679,420	587,679	33 498,638
17	839,832	859,418	778,695	25 827,037
18	1 729,077	985,277	985,277	46 163,387
19	1 409,136	814,185	772,195	37 523,756
20	424,999	81,561	0,000	9 332,784
22	477,664	268,063	232,252	12 532,519
23	228,336	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	4 795,056
24	181,335	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	3 808,035
26	722,085	529,058	261,518	19 116,665
27	523,335	416,742	392,947	15 038,480
28	1 113,652	548,323	484,742	28 552,017
29	73,301	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	1 539,321
30	653,004	634,865	489,753	19 336,174
31	805,678	472,294	250,038	20 530,898
32	253,956	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	5 333,076
33	610,352	238,815	212,280	15 072,867
34	1 283,992	603,908	586,228	32 914,512
35	386,600	231,960	154,640	10 051,600
36	802,544	415,278	nie funkcjonuje	18 929,814
37	1 495,098	860,814	498,366	38 192,958
39	52,268	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	1 097,628
40	382,976	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	8 042,496
41	189,639	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	3 982,419
42	465,520	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	9 775,920
43	185,148	123,432	137,810	5 194,318

Linia	Liczba wozokilometrów w poszczególnych przekrojach			
	dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc
44	323,782	268,742	236,394	9 325,102
45	498,912	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	10 477,152
46	296,681	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	6 230,301
47	388,064	490,536	316,943	12 186,739
49	59,348	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	1 246,308
51	765,523	599,351	599,351	22 069,493
52	341,632	106,760	21,352	7 814,832
54	273,097	148,962	148,962	7 224,657
57	259,969	152,082	152,082	6 980,169
58	774,839	285,467	367,029	19 534,099
59	613,480	219,100	153,370	14 745,430
60	117,942	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	2 476,782
61	57,732	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	1 212,372
N1	91,843	91,843	91,843	2 847,133
N2	100,655	100,655	100,655	3 120,305
N3	77,572	77,572	77,572	2 404,732
Razem sieć	36 312,680	19 329,827	15 939,667	938 913,750

Źródło: opracowanie własne.

Najmniejszy udział w całkowitej liczbie kilometrów miała linia 39 mniej niż 0,2%. Progu 1,0% w miesięcznym udziale w liczbie realizowanych wozokilometrów nie przekroczyło też 19 kolejnych linii: 5, 7, 23, 24, 29, 32, 41, 43, 44, 46, 49, 52, 54, 57, 60, 61, N1, N2 i N3. Wśród tych linii znalazły się zarówno linie dzienne całotygodniowe, jak i funkcjonujące tylko w dni powszednie oraz wszystkie linie nocne. Łącznie, wszystkie te linie miały 9,8% udziału w całkowitej liczbie wozokilometrów. Na pozostałych 39 liniach (67% liczby linii) realizowano nieco ponad 90% wozokilometrów.

Podczas badań marketingowych, wg stanu na dzień 31 marca 2025 r., MPK przeznaczało do obsługi linii komunikacyjnych 226 pojazdów reprezentujących 4 klasy wielkości taboru i 7 typów pojazdów. Biorąc pod uwagę wysoką ogólną liczbę pojazdów, zróżnicowanie taboru należało uznać za niewielkie, co stanowiło ułatwienie w jego eksploatacji.

Strukturę taboru eksploatowanego podczas pomiarów potoków pasażerskich – wraz z numerami inwentarzowymi pojazdów przyporządkowanych do każdego typu – przedstawiono w tabeli 5.

Wyróżnione trzy podtypy pojemnościowe niskopodłogowych autobusów klasy maxi są wynikiem określenia pojemności pasażerskiej w dokumentach rejestracyjnych i wynikają z zależności pomiędzy masą własną, dopuszczalną masą całkowitą, liczbą miejsc siedzących i powierzchnią przeznaczoną dla pasażerów stojących. Jeszcze kilkanaście lat temu w większości autobusów klasy maxi oferowano łącznie około 100 miejsc i taką wartość przyjmowano jako modelową przy planowaniu wielkości podaży do obsługi występujących potoków pasażerskich. Obecnie pojazdy o identycznej długości i bardzo podobnej liczbie miejsc siedzących oraz powierzchni dla osób stojących mają już większe masy własne, dlatego średnią ich pojemność pasażerską przyjmuje się na niższym poziomie – 90 osób. Takie ograniczenia pojemności mają jednak znaczenie wyłącznie formalne, dlatego w zestawieniu w tabeli 6 podwyższono nieznacznie nominalną pojemność pasażerską autobusów standardowych marki Solaris Urbino 12 electric – zrównując ją z pojemnością autobusów standardowych o innych napędach, w których dopuszczalna liczba przewożonych pasażerów wynosiła 90. Z tych samych powodów pojemność pasażerską pojazdów przegubowych, klasy mega, określono średnio na 140 osób, podczas gdy jeszcze kilkanaście lat temu określano ją na poziomie 150 pasażerów.

Ze względu na realizację pomiarów popytu z wykorzystaniem bramek liczących w różne dni w całym badanym okresie, w pliku analitycznym z wynikami zbiorczymi stanowiącym Załącznik nr 2 do opracowania, nie było możliwe skonkretyzowanie typu taboru, którym obsługiwane były poddawane badaniom kursy. W związku z powyższym nie było też możliwe wskazanie stopnia wykorzystania pojazdów obsługujących poddane badaniom kursy i linie, z wyszczególnieniem przypadków osiągnięcia stanów ścisisku lub przekroczenia zdolności przewozowej pojazdu. Takie działanie wyklucza również przyjęta metodologia analizy wyników badań w odniesieniu do uśrednionych potoków pasażerskich, a nie wyników cząstkowych, zebranych w konkretnych poddanych badaniom dniach.

Tabela 5

**Typy taboru eksploatowanego na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej
– stan na 31 marca 2025 r.**

Symbol typu taboru	Opis typu taboru	Reprezentowane marki i typy pojazdów – wraz z numerami inwentarzowymi pojazdów	Akceptowalna pojemność pasażerska (średnio)
KN-1	Midibus niskopodłogowy o długości ok. 9 m i małej pojemności pasażerskiej	Solaris Urbino 9LE electric (112-117)	55
KN-2	Midibus niskopodłogowy o długości ok. 10 m i dużej pojemności pasażerskiej	Autosan 10LF (901-920)	75

Symbol typu taboru	Opis typu taboru	Reprezentowane marki i typy pojazdów – wraz z numerami inwentarzowymi pojazdów	Akceptowalna pojemność pasażerska (średnio)
SS	Autobus standardowy średniopodłogowy o długości ok. 12 m i pojemności ok. 90 osób	Jelcz M120M/4 (669, 674)	90
SN-1	Autobus standardowy niskopodłogowy o długości ok. 12 m i pojemności ok. 90 osób	Autosan M12LF CNG (300-309, 900, 932-991) Jelcz M121M/4 (677-678, 681-683) Jelcz M125M/4 (666) Mercedes-Benz O530 CNG (835-864) Solaris Urbino 12 electric (100-109) Solaris Urbino 12 CNG (744-746, 749, 751)	90
SN-2	Autobus standardowy niskopodłogowy o długości ok. 12 m i pojemności ok. 100 osób	Mercedes-Benz O530 (805-834) Solaris Urbino 12 (791-792)	100
SN-3	Autobus standardowy niskopodłogowy o długości ok. 12 m i pojemności ok. 110 osób	Autosan 12LF (921-931)	110
PN	Autobus przegubowy niskopodłogowy o długości ok. 18 m i pojemności ok. 140 osób	Solaris Urbino 18 (759-788) Solaris Urbino 18 CNG Mild Hybrid (789-790) Solaris Urbino 18 electric (110-111)	140

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MPK.

W marcu 2025 r., w okresie prowadzenia pomiarów potoków pasażerskich, w rzeszowskiej komunikacji miejskiej obowiązywały dwie kategorie biletów: czasowe i okresowe. Podstawę prawną obowiązującej taryfy opłat stanowiła uchwała nr LXXIX/1743/2023 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 23 maja 2023 r. w sprawie ustalenia maksymalnych cen za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Miasto Rzeszów (z późniejszymi zmianami).

W uchwale wprowadzono podział taryfowy sieci komunikacyjnej, wyznaczając na jej obszarze Strefę A, Strefę B oraz łączoną Strefę A+B.

W strefie A znalazło się miasto Rzeszów oraz niewielka część gmin ościennych – do przystanków granicznych wskazanych w uchwale, do strefy B zaliczono natomiast pozostały obszar podmiejski. Mianem strefy A+B określono całą sieć komunikacyjną ZTM w Rzeszowie.

Charakterystyczną cechą taryfy opłat rzeszowskiej komunikacji miejskiej było występowanie biletów w dwóch rodzajach ulg – ustawowej (50%) i samorządowej (40%).

W kategorii biletów czasowych wymieniono:

- bilet 60-minutowy/jednoprzejazdowy ważny od momentu skasowania przez 60 minut lub w czasie trwania jednego kursu bez limitu czasu – za bilet pełnopłatny w strefie A w cenie 5,00 zł, za bilet w strefie B 4,40 zł i za bilet w strefie A+B 6,20 zł;
- bilet 60-minutowy/jednoprzejazdowy kupowany za pomocą karty płatniczej w kasownikach – elektroniczny odpowiednik biletu papierowego w opcji pełnopłatnej tańszy o 20 groszy dla każdej ze stref;
- bilet 90-minutowy – w strefie A w cenie 8,20 zł i w strefie A+B 10,20 zł, bez możliwości zakupu wyłącznie w strefie B;
- bilet 24-godzinny – w strefie A w cenie 18,00 zł i w strefie A+B 23 zł, bez możliwości zakupu wyłącznie w strefie B.

Kolejną kategorię stanowiły bilety okresowe, których ceny zróżnicowano w zależności od okresu ważności. Obowiązywały następujące rodzaje biletów okresowych:

- 5-dniowy – w opcji pełnopłatnej w strefie A w cenie 40,00 zł, w strefie B 35 zł i w strefie A+B 49 zł;
- 30-dniowy sieciowy imienny – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 125 zł, w strefie B 110 zł i w strefie A+B 155 zł;
- miesięczny sieciowy imienny – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 125 zł, w strefie B 110 zł i w strefie A+B 155 zł;
- miesięczny sieciowy na okaziciela - w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 225 zł, bez możliwości zakupu wyłącznie w strefie B i A+B;
- 90-dniowy sieciowy imienny – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 345 zł, w strefie B 300 zł i w strefie A+B 430 zł;
- 180-dniowy sieciowy imienny – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 660 zł, w strefie B 580 zł i w strefie A+B 820 zł;
- semestralny sieciowy imienny studencki ważny od 1 października do 15 lutego lub od 16 lutego do 30 czerwca – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 250 zł, w strefie B 220 zł i w strefie A+B 310 zł;

- semestralny sieciowy imienny uczniowski ważny od 1 września do 31 stycznia lub od 1 lutego do 30 czerwca – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 315 zł, w strefie B 275 zł i w strefie A+B 390 zł;
- bilet wakacyjny dla dzieci, młodzieży szkolnej i studentów studiów stacjonarnych na 1 miesiąc – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 61 zł, w strefie B 53 zł i w strefie A+B 73 zł;
- bilet wakacyjny dla dzieci, młodzieży szkolnej i studentów studiów stacjonarnych na 2 miesiące – w wersji pełnopłatnej w strefie A w cenie 102 zł, w strefie B 89 zł i w strefie A+B 124 zł.

W rzeszowskiej komunikacji miejskiej funkcjonowała także elektroniczna portmonetka zapisywana na Rzeszowskiej Karcie Miejskiej, za pomocą której możliwe było wnoszenie opłat za przejazd wg taryfy przystankowej. Pobierane z portmonetki kwoty zróżnicowane zostały w zależności od liczby pokonywanych przystanków (1, 2, 3, 4, 5 i powyżej 6). Za podróż osoby bez uprawnień do ulg na odległość 1 przystanku pobierana była z karty opłata w wysokości 2,50 zł. Za przejazd na odległość 6 i więcej przystanków należało wnieść opłatę w wysokości 4,80 zł, a więc tylko o 0,20 zł mniej niż wynosiła cena biletu normalnego jednorazowego.

Obowiązująca w rzeszowskiej komunikacji miejskiej taryfa opłat stwarzała więc wiele różnych możliwości wyboru biletu, w zależności od preferencji danego pasażera. System taryfowy został mocno rozbudowany i zapewniał wszystkie oczekiwane przez pasażerów funkcjonalności.

Podczas badań wielkości popytu prowadzonych wiosną 2025 r. w rzeszowskiej komunikacji miejskiej dla wybranych grup pasażerów obowiązywały uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Katalog grup uprawnionych określony został w uchwale nr LXXXIII/1822/2023 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 11 lipca 2023 r. w sprawie ustanowienia ulg za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej, w gminnych przewozach pasażerskich na terenie Gminy Miasto Rzeszów z późniejszymi zmianami.

W uchwale wymieniono grupy osób, którym nadano uprawnienia samorządowe do ulg i przejazdów bezpłatnych.

Katalog grup pasażerów uprawnionych na mocy wymienionych uchwał Rady Miasta Rzeszowa do przejazdów bezpłatnych obejmował:

- dzieci od urodzenia do dnia 30 września roku, w którym rozpoczynają spełnianie obowiązku szkolnego;

- dzieci i młodzież od 1 października roku, w którym rozpoczęli spełnianie obowiązku szkolnego, do 30 września roku, w którym kończą 18 lat – na podstawie dokumentów potwierdzających zamieszkanie na terenie miasta Rzeszowa przez rodzica lub opiekuna prawnego dziecka;
- uczniów szkół ponadpodstawowych dla młodzieży, z wyłączeniem szkół policealnych oraz uczniów szkół artystycznych – na podstawie dokumentów potwierdzających zamieszkanie na terenie miasta Rzeszowa przez rodzica lub opiekuna prawnego dziecka;
- osoby, które ukończyły 70 lat;
- dzieci ze stwierdzoną niepełnosprawnością do ukończenia 16 lat wraz z opiekunem towarzyszącym im w podróży;
- osoby:
 - całkowicie niezdolne do pracy i niezdolne do samodzielnej egzystencji lub o znacznym stopniu niepełnosprawności,
 - stale lub długotrwale niezdolne do pracy w gospodarstwie rolnym, z prawem do zasiłku pielęgnacyjnego,
 - całkowicie niezdolne do służby i niezdolne do pracy, niezdolne do samodzielnej egzystencji (dot. służb mundurowych) oraz ich opiekunów towarzyszącym im w podróży;
- ociemniałych o znacznym lub umiarkowanym stopniu niepełnosprawności i ich przewodników towarzyszącym im w podróży;
- radnych Rady Miasta Rzeszowa oraz radnych Gmin, z którymi Gmina Miasto Rzeszów zawarła porozumienie międzygminne;
- umundurowanych funkcjonariuszy Straży Miejskiej;
- pracowników i osoby działające na zlecenie organizatora publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasto Rzeszów i operatorów wewnętrznych;
- honorowych dawców krwi, którzy oddali co najmniej: 15 (kobiety) lub 18 (mężczyźni) litrów krwi lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników;
- zasłużonych dawców przeszczepu;
- kombatanów i osoby represjonowane;
- osoby posiadające status: działacza opozycji antykomunistycznej lub osoby represjonowanej z powodów politycznych;
- osoby posiadające status weterana poszkodowanego w działaniach poza granicami państwa;
- mieszkańców miast partnerskich na zasadach wzajemności.

Z kolei uprawnienia do przejazdów ulgowych samorządowych na mocy przywołanych uchwał Rady Miasta Rzeszowa obejmowały:

- uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych dla młodzieży oraz szkół artystycznych, nie uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, od 1 października roku, w którym rozpoczęli spełnianie obowiązku szkolnego, do 30 września roku, w którym kończą 21 lat;
 - emerytów oraz osoby, które osiągnęły wiek emerytalny i pobierają rentę;
 - osoby:
 - całkowicie niezdolne do pracy lub o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności,
 - całkowicie niezdolne do służby i niezdolne do pracy, zdolne do samodzielnej egzystencji (dot. służb mundurowych);
 - doktorantów szkół doktorskich;
 - rodziców lub opiekunów dzieci niepełnosprawnych uczęszczających do Zespołu Szkół Specjalnych, przedszkoli zintegrowanych i szkół zintegrowanych;
 - studentów i uczniów zagranicznych szkół wyższych i średnich do ukończenia 26. roku życia.
- Uprawnienia do przejazdów ulgowych ustawowych obejmowały:
- studentów szkół wyższych i wyższych szkół zawodowych; przy czym osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia (licencjackie), prawo to przysługuje do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia;
 - kombatantów lub osoby zajmujące się działalnością równorzędną z działalnością kombatantką oraz niektóre osoby będące ofiarami represji wojennych i okresu powojennego.

Zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych był więc bardzo szeroki i obejmował zwolnienie z opłat – jak ma to obecnie miejsce w wielu miastach w kraju – uczniów do osiągnięcia określonego wieku, aczkolwiek z ograniczeniem do osób zamieszkałych na terenie miasta Rzeszowa.

Zgodnie z przytoczoną już uchwałą nr LXXIX/1743/2023 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 23 maja 2023 r. w ofercie biletowej znajdował się także w bilet wspólny obowiązujący w Rzeszowskim Transporcie Miejskim oraz w autobusach wyłonionego w przetargu organizatora publicznego transportu zbiorowego obsługującego obszar podmiejski gmin – Związku Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa.

Obszar obowiązywania wspólnego biletu dotyczył oprócz Miasta Rzeszowa, gminy Boguchwała, Czarna, Czudec, Głogów Małopolski, Krasne, Świlcza, Trzebownisko i Tycyn.

W ofercie wspólnej znalazł się bilet miesięczny obowiązujący w całej sieci Rzeszowskiego Transportu Miejskiego, a więc w strefie A i B oraz w czterech wariantach strefowych w komunikacji organizowanej przez ZG PKS.

Ceny normalnych biletów miesięcznych imiennych sieciowych określono na następującym poziomie:

- 220 zł za bilet umożliwiający przejazdy z Rzeszowa do strefy podmiejskiej I;

- 250 zł za bilet ważny pomiędzy Rzeszowem a strefą podmiejską II;
- 270 zł za bilet upoważniający do podróżowania pomiędzy Rzeszowem a strefą podmiejską III;
- 300 zł za najdłuższe relacje przejazdu, tj. z Rzeszowa do strefy IV.

W ofercie wspólnego biletu „Bilet miesięczny imienny sieciowy autobus + autobus” obowiązywały wszystkie uprawnienia ustawowe do ulgowych przejazdów oraz uprawnienia samorządowe do ulgowych przejazdów nadane Uchwałą Rady Miasta Rzeszowa na liniach organizowanych przez ZTM w Rzeszowie oraz w komunikacji autobusowej ZG PKS.

Dostępny był także Zintegrowany Bilet Pociąg + Autobus (P+A) – w ramach oferty Polregio SA skierowanej do osób korzystających z przejazdów kolejną i rzeszowską komunikacją miejską. Bilet ten umożliwiał realizację przejazdów pociągami REGIO na obszarze ograniczonym stacjami: Dębica, Przeworsk, Kolbuszowa, Strzyżów nad Wisłokiem, który był podzielony na 4 strefy kolejowe (oznaczone literami I, II, III i IV oraz autobusami komunikacji miejskiej na całej sieci obsługiwanej przez ZTM w Rzeszowie w strefach A i B.

Ceny obowiązujące w ramach biletu zintegrowanego w wersji pełnopłatnej kształtowały się następująco:

- 170 zł za bilet umożliwiający przejazdy komunikacją miejską oraz pociągami REGIO w granicach strefy kolejowej I;
- 220 zł za bilet umożliwiający przejazdy komunikacją miejską oraz pociągami REGIO w granicach strefy kolejowej II;
- 290 zł za umożliwiający przejazdy komunikacją miejską oraz pociągami REGIO w granicach strefy kolejowej III;
- 330 zł za najdłuższe relacje przejazdu, przejazdy komunikacją miejską oraz pociągami REGIO w granicach strefy kolejowej IV.

Dodatkowo w ograniczonym zakresie obowiązywały uprawnienia do biletów ulgowych.

W pojazdach rzeszowskiej komunikacji miejskiej dozwolony był przewóz bagażu ręcznego, jeżeli istniała możliwość jego umieszczenia w taki sposób, aby nie utrudniało to przejścia i nie narażało na szkodę osób i mienia innych podróżnych, nie zasłaniało widoczności kierującemu pojazdem i nie zagrażało bezpieczeństwu ruchu. Umożliwiano również przewóz roweru, aczkolwiek pod warunkiem, że miejsce przeznaczone na jego przewóz nie było zajęte przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich lub przez wózki dziecięce – nawet jeżeli wymaga to opuszczenia autobusu. Obowiązkiem rowerzysty jest wsiadanie do autobusu w ostatniej kolejności.

Przewóz bagażu, zwierzęcia, wózka dziecięcego lub inwalidzkiego oraz roweru był bezpłatny.

2. Zakres i metodologia pomiarów potoków pasażerskich oraz redukcja i analiza uzyskanych danych

Podstawą prac w zakresie planowania nowej siatki połączeń w ramach niniejszej aktualizacji koncepcji była analiza danych z bramek liczących – w zakresie wielkości oraz rozkładu przestrzennego i czasowego popytu na usługi przewozowe na poszczególnych liniach, a także w całej sieci komunikacyjnej.

Badania popytu efektywnego służą przede wszystkim do określenia liczby pasażerów lub – w przypadku rejestracji przychodów – także struktury pasażerów i na tej podstawie do analizy rentowności poszczególnych kursów i linii komunikacyjnych. Badania wielkości popytu efektywnego, ze względu na wykorzystanie wyników do optymalizacji sieci komunikacyjnej, przeprowadzane są w odniesieniu do wszystkich kursów przewidzianych w rozkładach jazdy w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę.

Opieranie się, w przypadku badań wielkości popytu, na próbie statystycznej, pozwalającej na obliczenie całkowitej wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej na danym obszarze z dopuszczalnym błędem, nie pozwala na uzyskanie wiarygodnych danych w przekroju poszczególnych linii i kursów. Dane w tych przekrojach niezbędne są do podejmowania decyzji w zakresie optymalizacji i racjonalizacji oferty przewozowej. Decydują o tym wysokie wartości odchylenia standardowego popytu w przekroju kolejnych kursów, dlatego też metodologia badań marketingowych opisana w podręcznikach ekonomiki transportu miejskiego zakłada badanie wielkości popytu we wszystkich kursach ujętych w rozkładach jazdy dla każdego z rodzajów dni tygodnia. Dokładnie w taki sposób przeprowadzono badania marketingowe w rzeszowskiej komunikacji miejskiej – wymóg kompleksowości badania i kompletności pozyskanych danych został więc spełniony.

Jak zaznaczono już na wstępie, dane dotyczące popytu efektywnego pochodziły z systemu zliczania pasażerów. Podstawowe działanie tego systemu polegało na rejestracji przez bramki liczące zamontowane w autobusach wszystkich pasażerów wysiadających i wsiadających do pojazdów na poszczególnych przystankach oraz wyliczaniu liczby osób pozostających w pojeździe pomiędzy nimi (w tym korygowaniu błędów pomiaru). Dane o potokach pasażerskich przyporządkowywane były do realizowanego rozkładu jazdy.

Dane zebrane zostały w marcu 2025 r., zatem w miesiącu uznanym za wysoce reprezentatywny do przeprowadzania pomiarów popytu efektywnego służących wnioskowaniu dotyczącemu optymalizacji oferty przewozowej. Pomiary prowadzone były w tym okresie w sposób

ciągły: zebrano dane ze wszystkich zaplanowanych kursów w skali całego miesiąca i jednocześnie wielokrotnie zbadano wielkość popytu we wszystkich kursach ujętych w rozkładach jazdy dla każdego z rodzajów dni tygodnia.

Dane zostały wcześniej wstępnie opracowane i przetworzone. Przedstawione tabele wynikowe zawierały w przekroju rodzaju dnia – dla wszystkich linii i dla każdego kursu znajdującego się w rozkładzie jazdy – uśrednioną z wszystkich pomiarów liczbę pasażerów wysiadających i wsiadających na poszczególnych przystankach oraz pozostających w pojeździe pomiędzy przystankami.

Szczegółowe wyniki pomiarów zostały zmodyfikowane w zakresie sposobu prezentacji danych – przekształcono do standardowej postaci.

Dane zostały poddane transpozycji w taki sposób, że dla każdego kierunku jazdy pojazdu na danej linii poszczególne kursy zostały zaprezentowane chronologicznie w kolejnych wierszach po sobie, a kolejne przystanki danego wariantu trasy przedstawiono w następujących po sobie kolumnach. Dla każdego kursu wyliczono ponadto łączną oraz maksymalną liczbę pasażerów w nim podróżujących. Dodatkowo, maksymalna liczba pasażerów została wyróżniona graficznie kolorowym zacieniowaniem. Uzyskany w ten sposób przejrzysty układ danych posłużył następnie do dalszych analiz.

Zmodyfikowane w opisany sposób szczegółowe wyniki pomiarów stanowią Załącznik nr 1 do opracowania.

Zakres zebranych i przekazanych danych umożliwił opracowanie pliku analitycznego pn. „wyniki zbiorcze”, stanowiącego Załącznik nr 2 do opracowania.

Wyniki pomiarów rzeszowskich mają dodatkowy walor: podejście, w którym przyjęto do analiz wartości średnie z powtarzanych pomiarów pozwoliło na dodatkowe zwiększenie reprezentatywności danych dotyczących poszczególnych kursów, w tym na zmniejszenie ewentualnego wpływu odchyłeń popytu wynikających ze specyfiki danego dnia lub błędów pomiaru wynikających z pracy samych bramek liczących (np. chwilowe zakłócenia w pracy systemu w pojeździe).

W pliku analitycznym stanowiącym Załącznik nr 2 do opracowania jako łączną liczbę pasażerów w danym kursie przyjęto sumę ze średnich liczb osób wsiadających na poszczególnych przystankach z wszystkich zrealizowanych dla tego kursu pomiarów, natomiast jako miejsce największego napełnienia – przystanek, na którym średnia z liczb osób pozostających w pojeździe dla wszystkich pomiarów w danym kursie, była największa. Z racji wykorzystania danych zawierających wartości średnie z wielu pomiarów, sumy danych częściowych mogą nie zgadzać się z danymi sumarycznymi, ale nie są to błędy, a jedynie wyniki zaokrągleń w sumowaniu.

3. Popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej w świetle pomiarów z marca 2025 r.

Analizę wielkości popytu na usługi przewozowe rzeszowskiej komunikacji miejskiej rozpoczyna określenie jego bezwzględnego poziomu w przekroju dnia powszedniego, soboty i niedzieli. Oszacowanie całkowitej wielkości popytu było możliwe, ponieważ pozyskano dane z bramek liczących zamontowanych w autobusach obsługujących wszystkie kursy wykonywane w poszczególnych rodzajach dni tygodnia na każdej z linii autobusowych. Pozyskiwanie danych z bramek liczących następowało w sposób zautomatyzowany, dlatego możliwe stało się wykorzystanie badań z kilku reprezentatywnych dni, a nie jak w przypadku badań wykonywanych metodą tradycyjną – za pomocą ankietów, ze względu na wysoki koszt ich przeprowadzenia – tylko z jednego reprezentatywnego dnia z danego rodzaju.

Na podstawie szczegółowych uśrednionych wyników napełnienia możliwe było przygotowanie zbiorczych tabel obliczeniowych z liczbą pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr – w przekroju poszczególnych kursów oraz zestawionych par kursów „tam” i „z powrotem”. Dane te stanowią Załącznik nr 2 do opracowania.

Do obliczenia kilometrażu poszczególnych kursów przyjęto długości wariantów tras z rozkładów jazdy obowiązujących w marcu 2025 roku.

Całkowitą średnią wielkość popytu oraz średnią liczbę pasażerów w przeliczeniu na każdy wozokilometr, przedstawioną dla poszczególnych linii w odniesieniu do dnia powszedniego (nauki szkolnej), soboty i niedzieli, zaprezentowano w tabeli 6. Aby podkreślić fakt, że wyniki dotyczą wartości uśrednionych z kilku pomiarów, a nie konkretnego, jednego pomiaru, wszystkie prezentowane w tabeli 6 liczby pasażerów przedstawiono z dokładnością do jednej cyfry po przecinku, a więc do 0,1 pasażera.

Kolorowym zacieniowaniem w tabeli 6 wyróżniono linie o największej i najmniejszej średniej liczbie pasażerów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia.

Na zielono zacieniowano pola dotyczące linii o łącznej średniej liczbie pasażerów w obydwu kierunkach osiagającej przynajmniej 3,0 tys. w dniu powszednim, 1,5 tys. w sobotę i 1,0 tys. w niedzielę.

Tabela 6

**Średnia liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr
dla poszczególnych linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2025 r.**

Linia	Średnia liczba pasażerów w poszczególnych przekrojach					
	dzień powszedni (nauki szkolnej)		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzk	ogółem	na 1 wzk	ogółem	na 1 wzk
0A, 0B	9 291,7	7,7	3 303,0	4,6	2 405,5	3,4
1	1 741,7	2,3	662,2	1,5	276,0	0,8
2	3 221,0	4,6	1 605,7	2,9	741,9	1,4
3	3 013,4	2,7	1 092,0	1,8	393,5	1,2
4	2 764,3	3,1	881,4	2,1	291,7	1,3
5	386,6	1,7				
6	3 462,9	3,3	1 235,9	2,3	535,0	1,4
7	519,9	2,2	302,2	1,3	279,7	1,2
8	3 277,6	2,3			734,7	1,0
9	1 222,5	1,8	600,0	1,3	236,3	1,0
10	2 311,5	2,7	466,6	1,5	305,3	1,0
11	2 909,6	3,2	854,9	1,9	610,4	1,4
12	4 350,6	2,4	1 069,8	1,6	626,1	1,0
13	4 300,1	3,5	3 086,0	2,6	1 822,9	1,6
14	1 832,0	2,9	374,4	1,6	228,0	1,3
15	2 917,1	3,0	1 041,5	2,0	628,8	1,4
16	3 334,8	2,6	1 308,4	1,9	735,0	1,3
17	3 661,3	4,4	2 117,5	2,5	1 219,6	1,6
18	7 244,8	4,2	2 497,0	2,5	1 868,3	1,9
19	11 507,1	8,2	3 340,5	4,1	1 913,2	2,5
20	530,6	1,2	39,8	0,5		
22	1 162,2	2,4	344,0	1,3	193,1	0,8
23	497,1	2,2				
24	541,8	3,0				
26	1 813,9	2,5	880,4	1,7	252,8	1,0
27	2 433,9	4,7	1 162,0	2,8	672,2	1,7
28	2 520,0	2,3	874,4	1,6	508,8	1,0
29	173,6	2,4				
30	2 878,7	4,4	1 508,3	2,4	777,0	1,6
31	2 485,7	3,1	1 094,5	2,3	379,3	1,5
32	779,8	3,1				
33	1 284,8	2,1	353,1	1,5	246,2	1,2
34	4 468,3	3,5	1 447,9	2,4	768,3	1,3

35	739,5	1,9	290,8	1,3	99,8	0,6
36	2 654,0	3,3	738,9	1,8		
37	3 005,6	2,0	1 096,6	1,3	442,2	0,9
39	133,7	2,6				
40	1 099,6	2,9				
41	358,6	1,9				
42	1 169,6	2,5				
43	369,5	2,0	180,0	1,5	110,0	0,8
44	633,4	2,0	317,0	1,2	174,4	0,7
45	1 121,6	2,2				
46	425,9	1,4				
47	1 388,2	3,6	1 068,9	2,2	579,3	1,8
49	106,6	1,8				
51	1 395,8	1,8	627,9	1,0	398,1	0,7
52	667,3	2,0	77,8	0,7	5,8	0,3
54	548,3	2,0	94,4	0,6	66,9	0,4
57	411,5	1,6	179,9	1,2	184,6	1,2
58	1 339,6	1,7	303,7	1,1	272,2	0,7
59	1 446,0	2,4	290,1	1,3	136,8	0,9
60	180,2	1,5				
61	97,6	1,7				
N1	77,9	0,8	86,0	0,9	31,0	0,3
N2	30,5	0,3	51,5	0,5	21,5	0,2
N3	35,2	0,5	58,5	0,8	11,0	0,1
Razem	114 276,5	2,7	40 015,6	1,7	22 182,5	1,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z pomiarów potoków pasażerskich.

Wyróżnienia pól z opisanymi największymi liczbami pasażerów dotyczyły linii:

- 13, 17, 18 i 19 oraz prezentowanych wspólnie linii 0A i 0B – w każdym z rodzajów dni tygodnia;
- 2 – w dniu powszednim i w sobotę;
- 3, 6, 8, 12, 16, 34, 37 – tylko w dniu powszednim;
- 30 – tylko w sobotę;
- 31 – tylko w niedzielę.

Kolorem czerwonym zaznaczono natomiast pola dotyczące linii o niewielkich przewozach, pięciokrotnie niższych niż wartości maksymalne w oba dni weekendowe, tj. średnio do 600 osób w dniu powszednim, do 300 osób w sobotę i do 200 pasażerów w niedzielę.

Wyróżnienie to dotyczyło linii:

- N1, N2 i N3, 43, 54 oraz 57 – w każdym z rodzajów dni tygodnia;

- 20 – w dniu powszednim i w sobotę;
- 35, 52 i 59 – w sobotę i w niedzielę;
- 5, 7, 23, 24, 29, 39, 41, 46, 49, 60 i 61 – tylko w dniu powszednim, przy czym linie: 5, 23, 24, 29, 39, 41, 46, 49, 60 i 61 nie funkcjonowały w innych rodzajach dni tygodnia;
- 22 i 44 – tylko w niedzielę.

Wyróżnienia kolorem czerwonym pól ze średnią liczbą pasażerów na poszczególnych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej przeważają w tabeli 6. Wykazane niewielkie przewozy charakteryzowały głównie linie drugorzędne, funkcjonujące wyłącznie w dni powszednie oraz linie nocne – we wszystkich rodzajach dni tygodnia. Relatywnie niewielkie odnotowane przewozy były też często pochodną oferowanej małej liczby kursów w ramach linii o najsłabszych wynikach.

W polach ze średnią liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zielonym kolorem wyróżniono linie, na których odnotowano wynik na poziomie wyższym od zarejestrowanych wartości średnich dla każdego rodzaju dni tygodnia.

Wyróżnienie na zielono dotyczyło linii:

- 2, 3, 4, 6, 11, 13, 15, 17, 18, 19, 27, 30, 31, 34, 47 oraz 0A i 0B – w każdym z rodzajów dni tygodnia;
- 36 – w dniu powszednim i w sobotę;
- 14 i 30 – w dniu powszednim i w niedzielę;
- 16 – w sobotę i niedzielę;
- 10, 24 i 40 – tylko w dniu powszednim;
- 26, 37 i 51 – tylko w sobotę;
- 57 – tylko w niedzielę.

Kolorem czerwonym wyróżniono zaś pola dotyczące linii, na których przewieziono bardzo niewielu pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr kursowy, tj. nie więcej niż średnio 1,0.

Powyższe wyróżnienie objęło linie:

- N1, N2 i N3 – w każdym z rodzajów dni tygodnia;
- 43, 52, 54 i 58 – w sobotę i w niedzielę;
- 20 i 57 – tylko w sobotę;
- 1, 22, 35, 37, 44, 51 i 59 – tylko w niedzielę.

W dniu powszednim zdecydowanie największą liczbę osób przewieziono na linii 19 – łączącej średnicowo osiedle Miłocin i Baranówkę z osiedlem Zalesie przez śródmieście Rzeszowa – z której usług skorzystały średnio 11 507,1 osoby (10,1% łącznej ich liczby w skali całej sieci komunikacyjnej w tym rodzaju dnia tygodnia). Była to linia odgrywająca największe znaczenie w przewozach w dniu powszednim w rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Kolejną pod względem wielkości przewozów w dniu powszednim były prezentowane łącznie 0A i 0B oraz linia 18 – ze średnimi przewozami dziennymi na poziomie odpowiednio 9 291,7 (8,1%) i 7 244,8 osób (6,3%). Intensywne przewozy zarejestrowano także na liniach 34, 12 i 13, na których odnotowano średnio odpowiednio 4 468,3 (3,9%); 4 350,5 (3,8%) i 4 300,1 (3,8%) i pasażerów.

Najmniejszą liczbę pasażerów w dniu powszednim zanotowano natomiast na liniach nocnych N1, N3 i N2 – średnio skorzystało z nich tylko odpowiednio 77,9; 35,2 oraz 30,5 osób.

W segmencie linii dziennych najmniejszym popytem charakteryzowała się funkcjonująca peryferyjnie tylko w dni nauki szkolnej linia nr 61 – skorzystało z niej średnio 97,6 osób dziennie. Niewielkie przewozy osiągnęła kursująca do ul. Przemysłowej linia 49 na której zarejestrowano średnio 106,6 pasażerów. Podobnie niskie wartości popytu odnotowano także na kolejnych dwóch liniach kursujących do ul. Przemysłowej 39 i 29 odpowiednio 133,7 oraz 173,6 i pilotażowej linii 60, której celem było dowieszenie uczniów osiedla Wilkowyja do rejonowej szkoły zlokalizowanej na osiedlu Słocina – średnio 180,2 pasażerów.

Analizując wielkość popytu w dniu powszednim można wyróżnić trzy grupy linii, o liczbie pasażerów odpowiednio:

- średnio do 1 000 – 5, 7, 20, 23, 24, 29, 32, 35, 39, 41, 43, 44, 46, 49, 52, 54, 57, 60, 61 oraz N1, N2 i N3;
- średnio od 1 001 do 4 000 – 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 22, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 36, 37, 40, 42, 45, 47, 51, 58 i 59;
- średnio powyżej 4 000 – 0A i 0B, 12, 13, 18, 19 i 34.

W skali dnia powszedniego popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie średnio 114 276,5 pasażera. Łącznie z siedmiu najintensywniej wykorzystywanych linii, tj.: 0A i 0B, 12, 13, 18, 19 i 34, skorzystało średnio 41 162,5 osoby, co stanowiło 36,0% wszystkich pasażerów w tym rodzaju dnia. Uzyskany wynik świadczy o znacznej koncentracji popytu, gdyż z jednej dziesiątej łącznej liczby linii skorzystała zatem więcej niż jedna trzecia wszystkich pasażerów.

W dniu powszednim w całej sieci rzeszowskiej komunikacji miejskiej zarejestrowano przeciętnie 2,7 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr, co należy uznać za wynik umiarkowany, znacznie poniżej wartości referencyjnych (5,0) dla miasta wielkości Rzeszowa.

Biorąc pod uwagę przeciętną liczbę pasażerów w dniu powszednim w przeliczeniu na 1 wozokilometr, można wyróżnić trzy kategorie linii – o przewozach odpowiednio:

- na poziomie równym i powyżej wartości przeciętnej – linie: 0A, 0B, 2, 3, 4, 6, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 24, 27, 30, 31, 32, 34, 36, 40 i 47;

- poniżej wartości przeciętnej, ale powyżej wartości 1,0 pasażera na wozokilometr – 1, 5, 7, 8, 9, 12, 16, 20, 22, 23, 26, 28, 29, 33, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 51, 52, 54, 57, 58, 59, 60 i 61;
- poniżej wartości 1,0 pasażera na wozokilometr – N1, N2 i N3.

Najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 19, przewożące średnio 8,2 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr, czyli ponad trzykrotnie więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej. Kolejnymi pod względem wykorzystania w dniu powszednim były prezentowane łącznie określone przeciwbieżnie funkcjonujące linie autobusowe 0A i 0B – z przewozami na poziomie 7,7 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr. Próg 4,0 pasażera na wozokilometr osiągnęły także linie: 2, 17, 18, 27 i 30, a 3,0 – również linie: 4, 6, 11, 13, 15, 24, 31, 32, 34, 36 i 47.

W grupie połączeń o jednocześnie największej liczbie pasażerów i o najlepszym wykorzystaniu pojazdów znalazło się dziesięć linii, czyli niespełna jedna szóstą łącznej ich liczby (0A i 0B, 2, 3, 6, 13, 17, 18, 19 i 34), z których w dniu powszednim skorzystało średnio łącznie 50 170,6 pasażerów, czyli niespełna połowa całkowitej dziennej wielkości popytu (43,9%).

Najslabiej wykorzystane w dniu powszednim były pojazdy linii nocnych N1, N2 i N3, na których odnotowano tylko odpowiednio średnio 0,8; 0,3 i 0,5 pasażera na wozokilometr. Nie wiele lepszy wynik zarejestrowano także na liniach dziennych 20, 46 i 60, na których przewieziono odpowiednio średnio 1,2; 1,4 i 1,5 pasażera na wozokilometr.

W sobotę największe przewozy odnotowano także na linii 19, z której skorzystały średnio 3 340,5 osoby (8,4% łącznej ich liczby w tym rodzaju dnia tygodnia). Kolejnymi pod względem wielkości przewozów były linie 0A i 0B oraz 13 – z przewozami na uśrednionym poziomie odpowiednio: 3 303,0 i 3 086,0 osób. Próg 2,0 tys. pasażerów w sobotę przekroczyły jeszcze linie 18 i 17 na których zarejestrowano odpowiednio średnio 2 497,0 i 2 117,5 osób.

Najmniej pasażerów w sobotę zarejestrowano na linii nocnej N2 (średnio 51,5 osoby) oraz na linii dziennej 20 – średnio 54,4 pasażerów. Bardzo niewielkie przewozy wystąpiły również na liniach N3 (średnio 58,5 osób); 52 (średnio 77,8 osób) i N1 – średnio 86 osób.

Analizując popyt w sobotę, można wyróżnić trzy grupy linii – o liczbie pasażerów odpowiednio:

- średnio do 1 000 osób: 1, 7, 9, 10, 11, 14, 20, 22, 26, 28, 30, 33, 35, 36, 43, 44, 51, 52, 54, 57, 58, 59, N1, N2 i N3;
- średnio od 1 001 do 2 000 osób: 2, 3, 6, 8, 12, 15, 16, 17, 27, 31, 34, 37 i 47;

- średnio powyżej 2 000 osób: 0A i 0B, 13, 17, 18 i 19.

W sobotę popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie średnio 40 015,6 pasażerów, czyli tylko 35,0% wielkości popytu w dniu powszednim, przy znacznie większej podaży usług mierzonej liczbą wykonanych kilometrów – na poziomie 53,2% dnia powszedniego.

Łącznie na sześciu liniach o największym popycie (0A, 0B, 13, 17, 18 i 19) przewieziono średnio 14 344 osób, czyli ponad jedną trzecią (35,8%) wszystkich sobotnich pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Spadki liczby pasażerów w sobotę względem dnia powszedniego wystąpiły na większości funkcjonujących w tym rodzaju dnia tygodnia liniach. Wielkość przewozów na poszczególnych liniach stanowiła od zaledwie 19,2% (linia 20) do nawet 126,4% (linia 47) wartości z dnia powszedniego.

W sobotę najlepiej wykorzystane były prezentowane wspólnie w wynikach linie autobusowe 0A i 0B, przewożące przeciętnie 4,6 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Kolejną pod tym względem była linia 19 na której zarejestrowano przeciętnie łącznie 4,1 pasażera na wozokilometr. Z kolei najmniejszą wartością liczby pasażerów na wozokilometr – nieprzekraczającą 1 pasażera na wozokilometr – charakteryzowały się linie: N2 i 20 (0,5); 54 (0,6); 52 (0,7); N3 (0,8) oraz N1 (0,9).

W sobotę odnotowano przeciętnie 1,7 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Analizując przeciętną liczbę pasażerów na 1 wozokilometr w sobotę, także można wyróżnić trzy kategorie linii – o przewozach odpowiednio:

- powyżej wartości przeciętnej: 0A i 0B, 2, 3, 4, 6, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 27, 30, 31, 34, 36 i 47;
- poniżej wartości przeciętnej, ale powyżej wartości 1,0 pasażera na wozokilometr – 1, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 22, 26, 28, 30, 33, 35, 37, 43, 44, 51, 57, 58 i 59;
- o przewozach poniżej wartości 1,0 pasażera na wozokilometr – 20, 52, 54, N1, N2 i N3.

W niedzielę, analogicznie jak w sobotę, największe przewozy zrealizowano wspólnie na liniach 0A i 0B, z których usług skorzystało przeciętnie 2 405,5 pasażerów, stanowiących 10,8% łącznej średniej liczby osób przewiezionych w tym rodzaju dnia tygodnia.

Kolejne pod względem liczby pasażerów były linie: 19, 18, 13 oraz 17 ze średnimi wielkościami przewozów na poziomie odpowiednio: 1 913,2; 1 868,3; 1 822,9; 1 219,6 osób.

Bardzo niskim popytem charakteryzowała się natomiast linia dzienna 52 (średnio tylko 5,8 pasażerów), na której wykonywano jednak w niedzielę tylko jedną parę kursów oraz linie nocne: N1, N2 i N3 (przeciętnie odpowiednio: 31,0; 21,5 i 11,0 pasażerów). Mniej niż 200

pasażerów zarejestrowano w niedzielę jeszcze tylko na liniach dziennych: 22, 35, 43, 44, 54, 57 i 59.

Rozpatrując liczbę pasażerów w niedzielę, także można wyróżnić trzy grupy linii – o przeciętnej liczbie pasażerów odpowiednio:

- do 500 osób: 1, 3, 4, 7, 9, 10, 14, 22, 26, 31, 33, 35, 37, 43, 44, 51, 52, 54, 57, 58, 59, N1, N2 i N3;
- od 501 do 1 000 osób: 2, 6, 8, 11, 12, 15, 16, 27, 28, 30, 34, 47;
- powyżej 1 000 osób: 0A, 0B, 13, 17, 18 oraz 19.

W niedzielę popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie średnio 22 182,5 pasażerów, tj. zaledwie 19,4% wielkości popytu w dniu powszednim i 55,4% popytu w sobotę, przy zdecydowanie wyższych analogicznych stosunkach podaży usług – odpowiednio 43,9 i 82,5%.

Na sześciu liniach o największym popycie: 0A i 0B oraz 13, 17, 18 i 19, przewieziono w niedzielę 41,6% wszystkich pasażerów zarejestrowanych w autobusach rzeszowskiej komunikacji miejskiej w tym rodzaju dnia tygodnia.

Przeciętne wykorzystanie pojazdów w niedzielę wyniosło tylko 1,2 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr i było aż o ponad 50% niższe niż w dniu powszednim oraz o 1/3 niższe niż w sobotę.

W niedzielę, na podstawie średniej liczby pasażerów na 1 wozokilometr, podobnie jak w dniu powszednim i w sobotę, można wyróżnić trzy kategorie linii:

- o przewozach równych i powyżej wartości przeciętnej: 0A i 0B, 2, 3, 4, 6, 7, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 27, 30, 31, 33, 34, 37, 47 i 57;
- o przewozach poniżej wartości przeciętnej, ale powyżej wartości progowej 1,0 pasażera na wozokilometr – 8, 9, 10, 12, 26, i 28;
- o przewozach równych i poniżej wartości 1,0 pasażera na wozokilometr – 1, 22, 35, 37, 43, 44, 51, 52, 54, 58, 59, N1, N2 i N3.

Najlepiej wykorzystane w niedzielę, były autobusy linii 0A i 0B, z przewozami na poziomie 3,4 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr. Wśród pozostałych linii dość dobrze wykorzystane była jeszcze linia 19 (średnio 2,5).

Najsłabiej wykorzystane w niedzielę były wszystkie linie nocne (N1, N2 i N3), z których korzystało średnio od tylko 0,1 do 0,3 pasażera na wozokilometr. W segmencie linii dziennych najsłabiej wykorzystana była linia 52 ze średnimi przewozami na poziomie 0,3 pasażera na wozokilometr oraz linia 54, na której uzyskano wynik 0,4 pasażera na wozokilometr. Bardzo słabe wykorzystanie, przeciętnie na poziomie do 1,0 pasażera na wozokilometr, charakteryzowało również 8 innych linii dziennych (1, 22, 35, 37, 43, 44, 51, 58 i 59).

Wykorzystanie pojazdów na poszczególnych liniach, mierzone według kryterium przewożenia większej i równej lub mniejszej od przeciętnej liczby pasażerów w przeliczeniu na 1 wozokilometr, przedstawiono w tabeli 7.

Linie 0A i 0B oraz 2, 3, 4, 6, 11, 13, 15, 17, 18, 19, 27, 31, 34 i 47 we wszystkich rodzajach dni tygodnia charakteryzowało wykorzystanie pojazdów wyższe od przeciętnego, natomiast wszystkie linie nocne – niższe od przeciętnego.

Tabela 7

**Wykorzystanie zdolności przewozowej na poszczególnych liniach
rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2025 r.**

Dzień tygodnia	Linie o średnich przewozach w przeliczeniu na 1 wozokilometr w stosunku do wartości przeciętnej dla sieci komunikacyjnej		
	równych i większych	mniejszych – ale powyżej 1,0 osoby na wozokilometr	mniejszych – poniżej 1,0 osoby na wozokilometr
Powszedni	0A, 0B, 2, 3, 4, 6, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 24, 27, 30, 31, 32, 34, 36, 40 i 47	1, 5, 7, 8, 9, 12, 16, 20, 22, 23, 26, 28, 29, 33, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 51, 52, 54, 57, 58, 59, 60 i 61	N1, N2, N3
Sobota	0A, 0B, 2, 3, 4, 6, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 27, 30, 31, 34, 36 i 47	1, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 22, 26, 28, 30, 33, 35, 37, 43, 44, 51, 57, 58 i 59	20, 52, 54, N1, N2 i N3
Niedziela	0A, 0B, 2, 3, 4, 6, 7, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 27, 30, 31, 33, 34, 37, 47 i 57	8, 9, 10, 12, 26, i 28	1, 22, 35, 37, 43, 44, 51, 52, 54, 58, 59, N1, N2 i N3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z pomiarów potoków pasażerskich.

W tabeli 150 w zbiorczych wynikach badań napełnienia (Załącznik nr 2) podzielono pasażerów każdej z linii w poszczególnych rodzajach dni tygodnia na osoby realizujące przejazdy odpowiednio:

- tylko w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa;
- osoby realizujące przejazdy poza miasto Rzeszów lub tylko poza jego obszarem.

W dniu powszednim wyłącznie w granicach administracyjnych Rzeszowa z usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystały średnio 106 193,7 osoby, co stanowiło 92,9% ogółu pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia. Poza Rzeszów lub poza granicami miasta podróżowało natomiast średnio 8082,8 osób (7,1%).

W tym kontekście silnie zwraca uwagę bardzo duża dysproporcja pomiędzy udziałem liczby mieszkańców obsługiwanego obszaru podmiejskiego (28,4%), a jedną czwartą niższym

udziałem przewozów podmiejskich w całości pracy przewozowej. Oznacza to, że obszar podmiejski charakteryzuje z jednej strony znacznie niższa ruchliwość mieszkańców realizowana publicznym transportem zbiorowym niż obszar miasta i z drugiej strony, że główny ciężar obsługi tego obszaru ponosi transport zbiorowy inny niż rzeszowska komunikacja miejska, w tym przede wszystkim linie organizowane przez ZG PKS. **W świetle uzyskanych wyników można stwierdzić, że obsługa obszaru podmiejskiego nie jest dla rzeszowskiej komunikacji miejskiej zadaniem priorytetowym.** Obsługa obszarów podmiejskich ma jednak bardzo duży wpływ na sposób obsługi miasta, ponieważ długie linie, z niewielką liczbą kursów lub tylko wybrane kursy realizowane poza miasto na liniach bardziej intensywniej funkcjonujących w jego granicach, stanowią przeszkodę w efektywnej koordynacji rozkładów jazdy różnych linii oraz dobrego wykorzystania taboru. Należałoby więc dążyć do rozdzielenia kompetencji w zakresie docelowego kształtu obsługi obszaru podmiejskiego Rzeszowa pomiędzy linie komunikacji miejskiej – obsługujące największe generatory potoków pasażerskich w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Rzeszowa i linie komunikacji regionalnej, których zadaniem, ze wsparciem z rządowego Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej (FRPA), byłaby obsługa obszarów generujących mniejszy popyt oraz miejscowości położonych w większym oddaleniu od Rzeszowa.

W dniu powszednim kursy poza Rzeszów realizowane były na 19 z 58 linii objętych badaniami marketingowymi. Największy udział pasażerów podróżujących poza miasto odnotowano na linii 51 do Jasionki przez Tajęcinę – 75,7% łącznej liczby pasażerów tej linii. Nieznacznie mniejszy udział liczby pasażerów podróżujących poza Rzeszów lub tylko poza jego obszarem odnotowano na linii 54, obsługującej osiedle Rogóżnica w Głogowie Młp. – 74,4%.

W liczbach bezwzględnych najwięcej pasażerów w relacjach podmiejskich przewieziono w dniu powszednim w wymienionej już wcześniej linii 51 – średnio 1 056,0 osób. Na kolejnych miejscach pod tym względem uplasowała się linia 3 do Boguchwały i Lutoryża oraz linia 58 do Hermanowej przez Tyczyn – z uśrednionymi wynikami odpowiednio 759,2 (25,2%) i 740,6 (55,3%) pasażerów.

Najmniejszy udział przewozów podmiejskich odnotowano natomiast na linii 6 do Malawy (2,2%, średnio 77,3 pasażerów). W wartościach bezwzględnych najmniej przejazdów poza miasto odnotowano również na liniach 7 do Krasnego (Auchan) i linii 12 – odpowiednio średnio 80,9 i 93,1 osób (15,6 i 2,1%).

W sobotę w granicach Rzeszowa z usług komunikacji miejskiej skorzystało średnio 37 815,2 osób, co stanowiło 94,5% łącznej liczby pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia. Przejazdy podmiejskie wykonało natomiast średnio 2 200,4

osób (5,5%), z których najwięcej – średnio 418,4 osób – stanowili pasażerowie linii 51, stanowiący 66,6% całkowitej liczby pasażerów tej linii w sobotę.

Pod względem największego udziału przejazdów podmiejskich pierwsze miejsce zajęła wymieniona wcześniej linia: 51 do Jasionki natomiast kolejne dwa miejsca linie 20 i 58 do Bratkowic – z odpowiednio 64,8% i 56,8% wszystkich pasażerów podróżujących poza miasto lub poza miastem.

Najmniej pasażerów odbywających przejazdy podmiejskie zarejestrowano w sobotę na linii 12 do Siedlisk – średnio tylko 23,2 osoby w skali całego dnia, stanowiących 2,2% łącznej liczby pasażerów, co stanowiło również najmniejszy odsetek w wartościach względnych. Niewiele więcej pasażerów odnotowano na linii 20 – średnio 25,8 osób, stanowiących tylko 64,8% wszystkich osób korzystających z tej linii.

W niedzielę w granicach Rzeszowa z usług komunikacji miejskiej skorzystało 21 061,3 osób, czyli 94,9% łącznej liczby pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia. Przejazdy podmiejskie wykonało natomiast 1 126,1 osób (5,1%).

Najwięcej pasażerów podróżujących w relacjach podmiejskich w niedzielę, podobnie jak w poprzednich typach dni, odnotowano na linii 51 – średnio 241,2 osoby, które stanowiły 63,1% pasażerów tej linii w niedzielę. Powyżej stu osób przewieziono na liniach 58 i 3 – odpowiednio 142,3 i 135,0. Niespełna 100 pasażerów zarejestrowano na liniach 37 kursującej przez Tyczyn do Przylasku w Hermanowej (93,3 osób) oraz 22 przez Świlczę do Trzciany (86,5 osób), na których osoby jadące poza Rzeszów (lub podróżujące poza tym miastem) stanowiły odpowiednio 21,1 i 44,8% wszystkich pasażerów tej linii.

W niedzielę bardzo niewiele osób skorzystało z przejazdów podmiejskich na liniach: 52 – średnio tylko 3,0 osoby (ale jednocześnie było to aż 51,7% wszystkich niedzielnych pasażerów tej linii), 12 – średnio 18,6 osób (3,0%), 7 – średnio 25,7 osoby (9,2%) i 54 – średnio 31,6 osób (47,3%).

W tabeli 8 przedstawiono średnią wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na wozokilometr oraz pracę eksploatacyjną na poszczególnych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej w przeciętnym miesiącu kalkulacyjnym złożonym z 21 dni powszednich, 5 sobót i 5 niedziel. W tabeli tej w polach z miesięczną średnią liczbą pasażerów wyróżniono linie o przewozach powyżej 100 tys. osób (zacięniowanie kolorem zielonym – linie: 0A i 0B, 13, 18, 19 i 34) oraz o przewozach dziesięciokrotnie niższych, tj. poniżej 10 tys. osób w skali miesiąca (zacięniowanie kolorem czerwonym – linie: 5, 29, 39, 41, 43, 46, 49, 60, 61 oraz wszystkie nocne).

W kolumnie z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zacięniowaniem w kolorze zielonym wyróżniono pola dotyczące linii o przewozach miesięcznych równych lub powyżej

wartości 3,0 pasażerów na wozokilometr (linie: 0A i 0B, 2, 6, 11, 13, 17, 18, 19, 24, 27, 30, 31, 32, 34, 36 i 47), natomiast zacieniowaniem w kolorze czerwonym – pola dotyczące linii o średniomiesięcznych przewozach równych lub poniżej progu 1,0 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr (linie nocne). Wykorzystanie autobusów na poziomie bliskim wartości granicznej, wynoszącej 1,0 pasażera na wozokilometr dotyczyło także linii: 20 i 46, na których odnotowano średnią wielkość przewozów wynoszącą od 1,2 do 1,4 pasażera na wozokilometr.

Tabela 8

Średnia wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr oraz praca eksploatacyjna na poszczególnych liniach komunikacyjnych rzeszowskiej komunikacji miejskiej w przeciętnym miesiącu – październik 2022 r.

Linia	Miesięczna średnia liczba pasażerów	Udział w przewo- zach pasaże- rów	Miesięczna praca eksploata- cyjna [km]	Udział w pracy eksploatacyj- nej	Liczba pasażerów na 1 wzk
0A,0B	223 667,2	8,25%	31 938,5	3,47%	7,0
1	41 266,8	1,52%	19 538,0	2,12%	2,1
2	79 379,3	2,93%	19 534,0	2,12%	4,1
3	70 709,4	2,61%	27 278,9	2,97%	2,6
4	63 915,6	2,36%	21 711,4	2,36%	2,9
5	8 118,6	0,30%	4 698,6	0,51%	1,7
6	81 608,6	3,01%	26 211,9	2,85%	3,1
7	13 827,5	0,51%	7 126,5	0,77%	1,9
8	77 557,8	2,86%	35 645,0	3,88%	2,2
9	29 853,2	1,10%	17 654,8	1,92%	1,7
10	52 400,4	1,93%	20 789,5	2,26%	2,5
11	68 428,6	2,52%	22 847,7	2,48%	3,0
12	99 841,0	3,68%	43 726,0	4,75%	2,3
13	114 847,3	4,24%	36 111,1	3,93%	3,2
14	41 484,9	1,53%	14 978,8	1,63%	2,8
15	69 611,2	2,57%	25 019,7	2,72%	2,8
16	80 246,8	2,96%	32 819,2	3,57%	2,4
17	93 571,4	3,45%	24 967,6	2,72%	3,7
18	173 966,9	6,42%	45 178,1	4,91%	3,9
19	267 917,6	9,88%	36 709,6	3,99%	7,3
20	11 340,7	0,42%	9 251,2	1,01%	1,2
22	27 090,8	1,00%	12 264,5	1,33%	2,2
23	10 439,5	0,39%	4 795,1	0,52%	2,2
24	11 377,1	0,42%	3 808,0	0,41%	3,0

26	43 758,4	1,61%	18 587,6	2,02%	2,4
27	60 283,2	2,22%	14 621,7	1,59%	4,1
28	59 835,0	2,21%	28 003,7	3,05%	2,1
29	3 644,8	0,13%	1 539,3	0,17%	2,4
30	71 879,7	2,65%	18 701,3	2,03%	3,8
31	59 568,3	2,20%	20 058,6	2,18%	3,0
32	16 376,5	0,60%	5 333,1	0,58%	3,1
33	29 977,2	1,11%	14 834,1	1,61%	2,0
34	104 914,1	3,87%	32 310,6	3,51%	3,2
35	17 483,1	0,64%	9 819,6	1,07%	1,8
36	59 428,4	2,19%	18 514,5	2,01%	3,2
37	70 812,2	2,61%	37 332,1	4,06%	1,9
39	2 807,6	0,10%	1 097,6	0,12%	2,6
40	23 090,9	0,85%	8 042,5	0,87%	2,9
41	7 531,1	0,28%	3 982,4	0,43%	1,9
42	24 561,2	0,91%	9 775,9	1,06%	2,5
43	9 209,4	0,34%	5 070,9	0,55%	1,8
44	15 758,8	0,58%	9 056,4	0,98%	1,7
45	23 552,9	0,87%	10 477,2	1,14%	2,2
46	8 943,3	0,33%	6 230,3	0,68%	1,4
47	37 393,3	1,38%	11 696,2	1,27%	3,2
49	2 238,9	0,08%	1 246,3	0,14%	1,8
51	34 441,2	1,27%	21 470,1	2,33%	1,6
52	14 430,4	0,53%	7 708,1	0,84%	1,9
54	12 321,0	0,45%	7 075,7	0,77%	1,7
57	10 463,3	0,39%	6 828,1	0,74%	1,5
58	31 010,7	1,14%	19 248,6	2,09%	1,6
59	32 500,1	1,20%	14 526,3	1,58%	2,2
60	3 785,1	0,14%	2 476,8	0,27%	1,5
61	2 050,4	0,08%	1 212,4	0,13%	1,7
N1	2 220,9	0,08%	2 755,3	0,30%	0,8
N2	996,0	0,04%	3 019,7	0,33%	0,3
N3	1 086,7	0,04%	2 327,2	0,25%	0,5
Suma - sieć	2 710 822,4	100%	919 583,9	100%	2,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZTM w Rzeszowie.

W skali przeciętnego miesiąca popyt na usługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 2 710 822,4 pasażerów.

Zdecydowanie największy udział w przewozach w skali miesiąca uzyskała linia 19, z której usług skorzystały 267 918 osoby, co stanowiło aż 9,88% ogółu pa-

sażerów. Drugą pod względem wielkości miesięcznych przewozów była para przeciwbieżnych linii jednokierunkowych 0A i 0B – z liczbą 223 667 pasażerów (8,25% powszedniego popytu). Trzecią pozycję zajęła linia 18, z której skorzystało 173 967 pasażerów (6,42%), a czwartą – linia 13, z przewozami na poziomie 114 487 osób (4,24%). Próg 100 tys. pasażerów przekroczyła jeszcze tylko jedna linia: 34 (104 914 pasażerów, 3,87%), natomiast 90 tys. linie 12 (99 841 pasażerów, 3,68%) oraz 17 (93 571 pasażerów, 3,45%).

Z wymienionych ośmiu linii (0A i 0B, 12, 13, 17, 18, 19 i 34) o największych średniomiesięcznych przewozach łącznie skorzystało 1 078 725 pasażerów, czyli aż 39,8% wszystkich pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej. Były to połączenia o największym znaczeniu w obsłudze sieci komunikacyjnej.

Najmniejszą liczbę pasażerów w skali miesiąca odnotowano na liniach: N2 (996 osób) i N3 (1 087 osób). Spośród linii dziennych bardzo niskim popytem miesięcznym wyróżniły się linie: 61 (2 050 osoby), 49 (2 239 osób) i 39 (2 808 osoby).

W skali przeciętnego miesiąca wyłącznie w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa zrealizowano 2 524 451 przejazdów, tj. 93,1% wszystkich na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej. W relacjach podmiejskich odbyło się 186 371 przejazdów.

Największą liczbę pasażerów w relacjach podmiejskich przewieziono w skali miesiąca na linii 51 – 25 524 osoby, stanowiących 74,1% ogółu pasażerów tej linii i zarazem 13,7% wszystkich osób wyjeżdżających autobusami komunikacji miejskiej poza miasto Rzeszów, stanowiąc tym samym najwięcej procentowo pasażerów na obszarze podmiejskim.

Najmniej pasażerów wyjeżdżających poza Rzeszów skorzystało z linii 6 – 1 623 osób. W wartościach względnych najmniejsze przewozy pozamiejskie odnotowano na linii 12 – stanowiły one jedynie 2,2% wszystkich zarejestrowanych na tej linii pasażerów.

Na siedemnastu liniach: 0A i 0B, 2, 6, 11, 13, 17, 18, 19, 24, 27, 30, 31, 32, 34, 36 i 47, udział w przewozach pasażerów był wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej mierzonej liczbą wykonywanych wozokilometrów. Zdecydowanie najkorzystniej pod tym względem wypadła linia 19, na której udział w przewozach pasażerów stanowił aż 248% udziału w pracy eksploatacyjnej. Korzystnymi wskaźnikami charakteryzowały się także prezentowane łącznie linie 0A i 0B, na których udział w przewozach pasażerów stanowił 238% ich udziału w pracy eksploatacyjnej. Na pozostałych wymienionych najlepszych liniach udział ten wynosił od 108 do 140%.

Najmniej efektywnie eksploatacyjnie były natomiast wszystkie linie nocne, dla których udział w przewozach pasażerów stanowił mniej niż 30% udziału w liczbie wykonywanych kilometrów. Równie niskie rezultaty osiągnięto jeszcze na liniach dziennych: 20 i 46 na których udział w przewozach pasażerów wynosił odpowiednio tylko: 42 i 49% udziału w liczbie wozokilometrów.

Najlepiej wykorzystane w skali miesiąca były autobusy linii 19, przewożąc przeciętnie 7,3 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr. Jeszcze tylko cztery linie – 0A, 0B, 27 i 2 – przekroczyły próg 4,0 pasażerów na wozokilometr.

Zdecydowanie najslabiej w skali miesiąca wykorzystane były linie nocne N1, N2 i N3, które charakteryzowały przewozy na uśrednionym poziomie 0,3-0,8 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Nie stwierdzono przejazdów poniżej progu 1,0 pasażera na wozokilometr w skali miesiąca w segmencie linii dziennych. Niewiele większymi przewozami charakteryzowały się linie dzienne 20 i 46, na których odnotowano odpowiednio 1,2 i 1,4 pasażera na wozokilometr.

Zgodnie z literaturą ekonomiki transportu miejskiego, wynik z pomiarów występującego popytu dokonanych w reprezentatywnym okresie – obliczony dla przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego, upoważnia do obliczeń rocznych przewozów, poprzez jego przemnożenie przez 12 miesięcy. W teorii spadek liczby pasażerów w dni wolne od nauki szkolnej, w tym w wakacje letnie, rekompensowany jest wzrostem przewozów w czasie aury zimowej, skutkującej mniejszą dostępnością samochodów osobowych (konieczność odśnieżenia, obawa przed prowadzeniem w warunkach zimowych) oraz mniejszą skłonnością mieszkańców do przemieszczeń pieszych i przy użyciu roweru.

Na podstawie analizy danych z bramek liczących (za 2024 rok) można przyjąć, że popyt w wakacje spada o około 30-40%, a w ferie zimowe i inne dni wolne od nauki poza wakacjami – o około 20%. W okresie zimowym nie następuje proporcjonalne zwiększenie popytu, zatem w celu uzyskania popytu rocznego, adekwatniejsze do rzeczywistości byłoby przemnożenie liczby pasażerów uzyskanej dla przeciętnego miesiąca przez 11,5 niż przez 12. Przy takim założeniu, w świetle danych uzyskanych z pomiarów obejmujących wybrane dni marca 2025 r., analogiczną roczną liczbę pasażerów rzeszowskiej komunikacji miejskiej można oszacować na 31,174 mln.

Biorąc jednak pod uwagę, że Rzeszów jest miastem, w którym kształci się bardzo duża liczba studentów, można przyjąć założenie, że w miesiącu czerwcu, w czasie sesji egzaminacyjnych, występują już niewielkie potrzeby przewozowe w tej grupie i liczba podróżujących studentów komunikacją miejską zdecydowanie spada. Podobnie jest we wrześniu, gdy trwają jeszcze wakacje akademickie. W takiej sytuacji właściwsze byłoby przemnożenie obliczonej

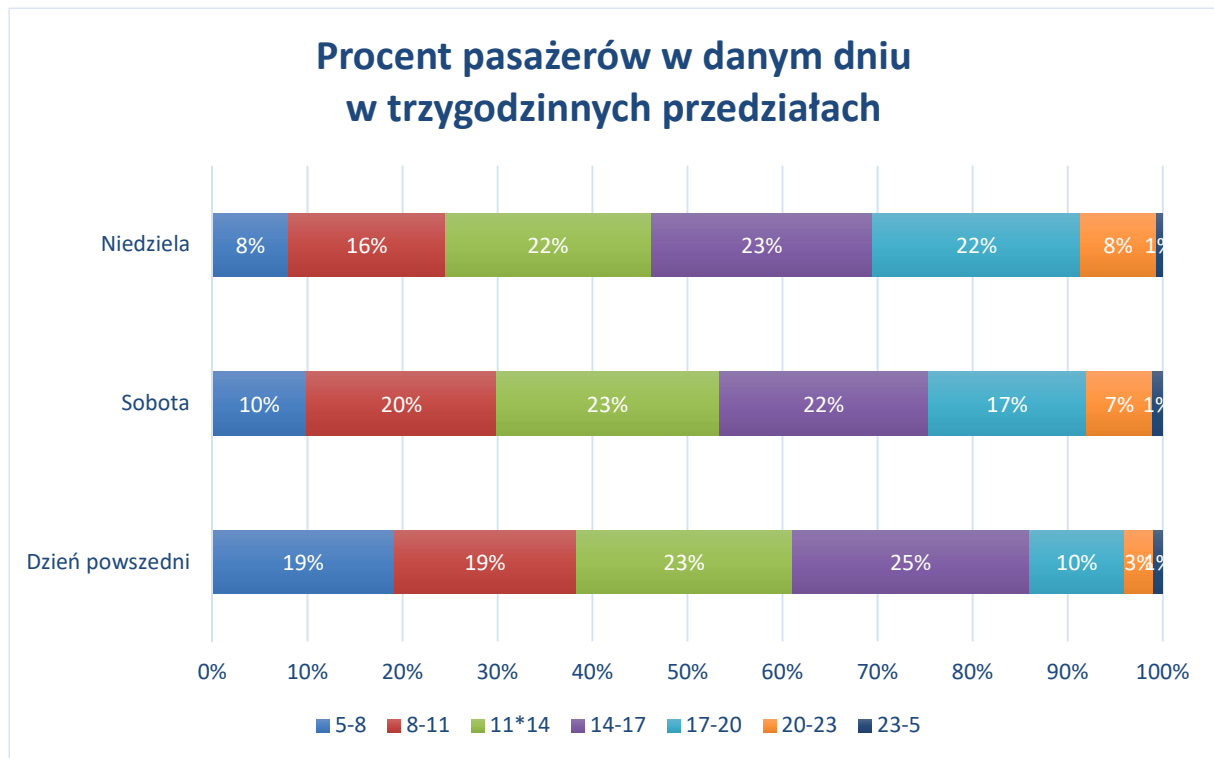
średniej miesięcznej liczby pasażerów przez 11,0, co oznaczałoby, że roczne przewozy w rzeszowskiej komunikacji miejskiej wynoszą prawie 29,819 mln pasażerów.

W tabelach 142-144 w Załączniku nr 2, oprócz dziennych sum liczb pasażerów, zaprezentowano również liczby pasażerów korzystających z usług poszczególnych linii oraz całej sieci rzeszowskiej komunikacji miejskiej w półtora- i trzygodzinnych przedziałach czasowych w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę. Przyporządkowując w zestawieniach badany kurs do poszczególnych przedziałów czasowych, brano pod uwagę rozkładową godzinę odjazdu z przystanku początkowego. W komunikacji miejskiej przedziały półtora- i trzygodzinne wyznacza się w specyficzny sposób, rozpoczynając od godziny 5, charakteryzującej początek typowego okresu funkcjonowania linii dziennych w miastach, i kończąc na godzinie 23. Środki przedziałów trzygodzinnych pomiędzy godzinami 5 i 23 wyznaczają z kolei przedziały półtorgodzinne. Ze względu na zdecydowanie mniejszy popyt i częsty brak linii (a także kursów) nocnych w większości badanych sieci komunikacyjnych w kraju, sąsiednie pory nocne dla potrzeb analizy łączy się.

Struktura czasowa popytu w dniu powszednim wykazała zdecydowanie największe przewozy – na poziomie średnio 28 528,8 pasażerów, czyli aż 25,0% ich ogółu w tym rodzaju dnia – w trzygodzinnej porze godzinowej 14-17, odpowiadającej tradycyjnemu popołudniowemu szczytowi przewozowemu. Jest to pora, w której na przewozy obligatoryjne (powroty z miejsc nauki i pracy) nakładają się różne przewozy fakultatywne. W porze tradycyjnego szczytu porannego, przypadającego na godziny 5-8, przeciętnie przewieziono natomiast 21 900,4 osób, czyli 19,2% wszystkich pasażerów w dniu powszednim, tj. 76,5% wielkości popytu ze szczytu popołudniowego.

Drugą pod względem intensywności popytu porą trzygodzinną w dniu powszednim był międzyszczytowy przedział godzinowy 11-14, w którym przewieziono średnio 25 996,4 pasażerów, stanowiących 22,7% całości dobowego popytu i zarazem 91,1% jego wielkości w porze o maksymalnym natężeniu. Analizowana pora międzyszczytowa charakteryzowała się wyższym popytem niż pora szczytu porannego. Kolejną pod tym względem była pora godzinowa 8-11, w której średnie przewozy wyniosły 21 822,4 osób, czyli 19,1% wszystkich pasażerów w dniu powszednim.

Udział przewozów w kolejnych trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej uśrednionej liczbie pasażerów przewożonych w danym rodzaju dnia, pokazano na rys. 1.



**Rys. 1. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych
w całkowitej liczbie przewiezionych pasażerów – marzec 2025 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Po godzinie 17, kończącej szczyt popołudniowy, miało miejsce znaczące zmniejszenie się popytu – w porze godzinowej 17-20 przewieziono już tylko średnio 11 421,7 osób (10,0% wszystkich pasażerów w dniu powszednim), a w porze wieczornej, w godzinach 20-23 – średnio 3 526,3 osób (tylko 3,1%). W porze nocnej, składającej się z połączonych pór trzygodzinnych 23-2 i 2-5, przewieziono zaś zaledwie średnio 1 080,6 pasażerów (0,9%), z nieznaczną przewagą wykorzystania autobusów w porze porannej, godzinach 2-5.

Analizując półtoragodzinne przedziały czasowe w dniu powszednim, należy zauważyć, że:

- zdecydowanie najwięcej pasażerów – średnio 17 483,5 osób (15,3%) odnotowano w porze wczesnego szczytu popołudniowego (godziny 14:01-15:30);
- znaczącą wielkość przewozów odnotowano w porze porannego szczytu pracowniczego-szkolnego (6:31-8:00) oraz w porze bezpośrednio poprzedzającej szczyt popołudniowy (12:31-14:00) – przeciętnie odpowiednio 14 948,7 (13,1%) i 14 443,8 (12,6%) pasażerów;
- przewozy na poziomie większym niż 10% ogółu przewożonych pasażerów miały miejsce jeszcze tylko w porach godzinowych 11:01-12:30 oraz 8:01-9:30, w których odnotowano średnio odpowiednio 11 552,6 i 11 371,4 osób (10,1; 10,0%);

- nieznacznie mniejsze przewozy zarejestrowano w porze po popołudniowym szczycie komunikacyjnym, w godzinach 15:31-17:00, w których przewożono średnio 11 045,3 (9,7%) osób;
- przewozy na nieco mniejszym poziomie charakteryzowała pora międzyszczytowa przypadająca na godziny 9:31-11:00, w której odnotowano średnio 10 451,1 pasażerów (9,1%);
- umiarkowane przewozy odnotowano w porze późnopołudniowej (17:01-18:30), w której zarejestrowano średnio 7 158,3 osób (6,3%) oraz porannego szczytu pracowniczego (5:01-6:30), w której przewieziono średnio 6 951,7 (6,1%);
- kolejne miejsce pod względem wielkości popytu zajęła pora wczesnowieczorna (18:31-20:00) z komunikacji miejskiej skorzystało już tylko średnio 4 263,5 osób (3,7%);
- jeszcze niższym popytem charakteryzowała się pora wieczorna (20:01-21:30) ze średnimi przewozami na poziomie 2 320,6 osób (2,0%);
- bardzo niewielką liczbę pasażerów przewieziono w porze późnowieczornej (21:31-23:00), w której z usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystało już tylko przeciętnie 1 205,7 (1,1%) pasażerów;
- w przedziałach nocnych przewozy ukształtowały się na podobnym poziomie: w godzinach porannych (2:01-5:00) wyniosły średnio 647,5 osób (0,6%), a w pierwszym przedziale nocnym (23:01-2:00) przewieziono średnio 433,1 osób (0,4%).

Na podstawie dokładnej analizy liczby przewożonych pasażerów w poszczególnych kursach każdej z linii, porę wzmożonego popytu (szczytu przewozów) w dniu powszednim na liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej można wyznaczyć na godziny 6:30-17:00, z dodatkowym wzrostem natężenia przewozów w części pór tradycyjnych szczytów przewozowych, tj. w godzinach 7:00-7:30 i 14:00-15:30.

Wzmożony popyt w godzinach szczytu bardziej widoczny był w szczycie popołudniowym i rozciągał się aż na półtorej godziny. W godzinach porannych wzrost przewozów wynikający z dowozu pracowników i uczniów był zdecydowanie krótszy i trwał zaledwie około 30 minut.

W sobotę, przy rozpatrywaniu przedziałów trzygodzinnych, największe przewozy wystąpiły w porach godzinowych 11-14 i 14-17, w których z usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystało średnio odpowiednio 9 399,4 i 8 792,1 osób, czyli razem 45,5% łącznej liczby sobotnich pasażerów. Na względnie wysokim poziomie 19,9% wszystkich pasażerów w sobotę (średnio 7 978,9 osoby) ukształtowały się także przewozy w porze godzinowej 8-11. Przewozy na poziomie przeciętnie 6 658,4 pasażerów dotyczyły pory godzinowej 17-20, w której odnotowano 16,6% sobotnich przewozów. Znacznie niższą wielkość przewozów – średnio 3 972,1 osoby, a więc 9,9% ogółu pasażerów

w sobotę – odnotowano w porze pomiędzy godzinami 5 i 8. Próg 7% łącznej liczby osób przewiezionych w sobotę osiągnięto jeszcze w porze godzinowej 20-23, w której odnotowano średnio 2 781,8 pasażerów (7,0%). Bardzo niewielkie przewozy w sobotę zarejestrowano natomiast w godzinach nocnych 23-5, kiedy z rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystało tylko średnio 432,9 pasażerów (1,1%).

Analiza wielkości przewozów w sobotę w przedziałach półtoragodzinnych wskazała na największą wielkość popytu w następujących po sobie porach godzinowych między godziną 9:31 i 17:00, w których z usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystało średnio odpowiednio: 4 208,8; 4 699,0; 4 700,5; 4 586,5; 4 205,6 osób, stanowiących od 10,5 do 11,7% całkowitej liczby pasażerów. Niewiele mniejsze przewozy na zbliżonym poziomie zarejestrowano w porze godzinowej 17:01-18:30, w której odnotowano średnio 3 886,9 (9,7%) pasażerów. Kolejną pod względem wielkości popytu była pora godzinowa 18:31-20:00, w której przewieziono przeciętnie 2 771,5 osób (6,9%). Na podobnym poziomie realizowano przewozy w porze godzinowej 6:31-8:00 – średnio 2 562,8 osób, stanowiących 6,4% całkowitego popytu w tym rodzaju dnia. Już znacznie mniej – przeciętnie 1 960,9 i 1 409,3 pasażerów (odpowiednio 4,9 i 3,5%) – skorzystało z rzeszowskiej komunikacji miejskiej w porach godzinowych 20:01-21:30 oraz 5:01-6:30.

W pozostałych przedziałach godzinowych przewozy nie przekroczyły progu średnio 1,0 tys. pasażerów. Pomiedzy godzinami 21:31 i 23:00 zarejestrowano średnio 820,8 osób (2,1%), W nocnej porze godzinowej 23:01-2:00 przewieziono średnio 248,6 pasażerów (0,6%), a w porze godzinowej 2:01-5:00 – zaledwie przeciętnie 184,3 pasażerów (0,5%).

W niedzielę najwięcej pasażerów autobusy rzeszowskiej komunikacji miejskiej przewiozły w porze godzinowej 14-17, w której z jej usług skorzystało 23,3% łącznej liczby pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia (średnio 5 175,0 osób). Nieznacznie niższy udział w przewozach w niedzielę – na poziomie 21,9% (średnio 4 857,4 pasażerów) – miała pora godzinowa 17-20, a także pora godzinowa 11-14, w której z usług przewozowych skorzystało 21,6% pasażerów (średnio 4 799,0 osoby).

Znacząco niższa wielkość przewozów miała miejsce w godzinach 8:01-11:00 – 16,5% pasażerów (średnio 3 659,3 osób). Przewozy na prawie identycznym uśrednionym poziomie – odpowiednio 1 783,0 (8,0% ogółu niedzielnych pasażerów) i 1 755,8 (7,9%) wykazała pierwsza dzienna pora godzinowa 5-8 oraz pora godzinowa 20-23. W godzinach nocnych (23-5) w niedzielę przewieziono tylko średnio 157,9 pasażerów (0,7%).

Analiza wielkości przewozów w niedzielę w poszczególnych przedziałach półtoragodzinnych wykazała, że maksymalny popyt zarejestrowany został w porach godzinowych od 12:31

do 18:30, w których przewożono średnio od 2 452,5 do 2 772,5 pasażerów w każdej z nich (11,1-12,3% niedzielnego popytu).

W porze godzinowej 11:00-12:30 dane z pomiarów wykazały przewozy średnio 2 334,7 osób, tj. 10,5% wszystkich pasażerów zarejestrowanych w tym rodzaju dnia.

Przewozy na zbliżonym do siebie poziomie wystąpiły w porach godzinowych 18:31-20:00 i 9:31-11:00, w których przewieziono przeciętnie odpowiednio 2 212,3 osób (10,0%) i 2 037,5 osób (9,2%).

W pozostałych porach godzinowych osiągnięto zdecydowanie niższe przewozy. W godzinach 8:01-9:30 pojazdami rzeszowskiej komunikacji miejskiej przewieziono średnio 1 621,9 pasażerów (7,3%). W kolejnych porach popyt ulegał dalszemu zmniejszeniu: w przedziałach godzinowych 20:01-21:30 i 6:31-8:00 wyniósł średnio odpowiednio 1 251,7 (5,6%) i 1 177,2 (5,3%) pasażerów.

Podobne przewozy osiągnięto w pozostałych poddanych analizie dwóch porach dziennych – w godzinach 5:01-6:30 z pojazdów rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystały średnio 605,8 osoby (2,7%) oraz 21:31-23:00 504,1 osoby (2,3%). Popyt na marginalnym poziomie cechował również pory nocne. W godzinach 23:01-2:00 odnotowano średnio jedynie 94,2 osoby (0,4%), a w porze 2:01-5:00 z usług rzeszowskiej komunikacji miejskiej skorzystały tylko 63,7 osoby (0,3%).

W tabelach 142-144 w zbiorczych wynikach badań napełnienia (Załącznik nr 2) przedstawiono średnią liczbę pasażerów korzystających z poszczególnych linii w przeliczeniu na wozokilometr w przekroju półtora- i trzygodzinnych przedziałów czasowych w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę. Dane te zobrazowały wykorzystanie pojazdów w warunkach podaży usług oferowanej podczas prowadzenia pomiarów.

W dniu powszednim pojazdy rzeszowskiej komunikacji miejskiej były najlepiej wykorzystane w międzyszczytowej porze godzinowej 11-14, przewożąc przeciętnie 4,6 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Niższe wykorzystanie pojazdów – na poziomie 4,0 pasażera na wozokilometr – odnotowano w porze popołudniowego szczytu przewozowego 14-17. Przewozy na poziomie 3,8 pasażera na wozokilometr osiągnięto w drugiej porze międzyszczytowej, w godzinach 8-11.

Niższe wartości wykorzystania pojazdów odnotowano w porze szczytu porannego w godzinach 5-8 i w wieczornej porze godzinowej 17-20 – przeciętnie odpowiednio 3,0 i 2,3 pasażera na wozokilometr.

W pozostałych porach godzinowych, tj. 20-23 i 23-5, średnie wykorzystanie pojazdów ukształtowało się już na skrajnie niskim poziomie – odpowiednio 1,1 i 0,5 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr.

Biorąc pod uwagę wykorzystanie pojazdów w przedziałach półtoragodzinnych w dniu powszednim, można natomiast zauważyć, że:

- najlepsze wykorzystanie pojazdów – na średnim poziomie 4,8 pasażera na wozokilometr – miało miejsce w szczycie popołudniowym, w godzinach 14:01-15:30;
- niewiele mniej, przeciętnie 4,6-4,7 pasażera na wozokilometr, pojazdy rzeszowskiej komunikacji miejskiej przewożyły w dwóch międzyszczytowych porach godzinowych 11:01-12:30 oraz 12:31-14:00;
- próg średnio 4,0 pasażera na wozokilometr osiągnięty został jeszcze pomiędzy godzinami 9:31 i 11:00 i było to o 0,1 pasażera na wozokilometr mniej niż w porze godzinowej 6:31-8:00, w której zarejestrowano przewozy na poziomie 4,1 pasażera na wozokilometr;
- zbliżone przewozy pasażerów na wozokilometr pojazdy rzeszowskiej komunikacji miejskiej przewożyły w międzyszczytowej porze godzinowej – 8:01-9:30 oraz w szczycie popołudniowym – w godzinach 15:31-17:00 odpowiednio 3,7 i 3,2 pasażera na wozokilometr;
- na niższym poziomie odnotowano już wykorzystanie pojazdów w porze godzinowej 17:01-18:30 – 2,5 pasażera na wozokilometr;
- w porze godzinowej 18:31-20:00 nastąpił spadek wykorzystania pojazdów do 2,0 pasażera na wozokilometr, a w godzinach 5:01-6:30 – do 1,9 pasażera na wozokilometr;
- zdecydowanie niższe wartości osiągnięto w porze godzinowej 20:01-21:30, w których rzeszowska komunikacja miejska przewożyła średnio 1,3 pasażera na wozokilometr;
- przewozy poniżej progu 1,0 pasażera na wozokilometr cechowały pozostałe analizowane pory godzinowe – 21:31-23:00, 23:01-2:00 oraz 2:01-5:00, kiedy osiągnięto przeciętnie odpowiednio 0,8; 0,5 i 0,5 pasażera na wozokilometr.

Przy analizie wykorzystania pojazdów w porach półtoragodzinnych w dniu powszednim, zwraca uwagę ponad dwukrotnie słabsze wykorzystanie autobusów w porannym szczycie pracowniczym (5:01-6:30) w stosunku do następującego bezpośrednio po nim szczytu szkolno-pracowniczego (6:31-8:00). Oznacza to, jak już wcześniej zasygnalizowano, że szczyt poranny przewozów rozpoczyna się w rzeszowskiej komunikacji miejskiej, podobnie jak w innych sieciach komunikacyjnych miast o podobnej wielkości w kraju, dopiero około godziny 6:30.

W sobotę efektywność wykorzystania pojazdów rzeszowskiej komunikacji miejskiej najlepiej kształtowała się w porze godzinowej 11-14, w której zarejestrowano średnio 2,9 pasażera na wozokilometr, przy czym tylko o 0,2 pasażera na wozokilometr mniej przewożono w następnej porze godzinowej – 14-17. Niewiele niższy rezultat – 2,4 pasażera na wozokilometr – osiągnięty został w porze godzinowej 8-11, a jeszcze niższa wartość 2,2 pasażera na wozokilometr charakteryzowała godziny 17-20.

Przewozy już na znacznie niższym poziomie – 1,2 pasażera na wozokilometr – odnotowano w sobotę w porze godzinowej 5-8. W przedziale godzinowym 20-23 uzyskano natomiast przeciętnie 1,0 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Z kolei w nocnej porze godzinowej 23-5 przewieziono natomiast już tylko 0,5 pasażera na wozokilometr.

Analizując wykorzystanie autobusów rzeszowskiej komunikacji miejskiej w przedziałach półtoragodzinnych w sobotę, należy stwierdzić, że najlepsze i zbliżone do siebie wyniki odnotowano w kolejnych porach w godzinach 9:31-18:30, w których przewożono przeciętnie od 2,5 do 2,9 pasażera na wozokilometr. Wykorzystanie pojazdów na nieco niższym poziomie – 2,3 pasażera na wozokilometr – miało miejsce przedziale godzinowym 8:01-9:30. Wyniki nieco poniżej sobotniej średniej, tj. 2,1 pasażera na wozokilometr, odnotowano natomiast w godzinach 18:31-20:00 (1,9). Przewozy na poziomie średnio 1,6 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr zarejestrowano z kolei w porze godzinowej 6:31-8:00. Próg 1,0 pasażera na wozokilometr przekroczone jeszcze tylko w porze godzinowej 20:01-21:30, w której osiągnięto wartość 1,3 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr.

Rezultat nieznacznie poniżej progu 1,0 pasażera na wozokilometr zarejestrowano w porach godzinowych 21:31-23:00 i 5:01-6:30, w których przewożono tylko średnio odpowiednio 0,9 i 0,8 pasażera na wozokilometr. W porze godzinowej 23:01-2:00 osiągnięto przewozy na bardzo niskim poziomie, przeciętnie 0,6 pasażera na wozokilometr, zaś najniższy rezultat – 0,4 pasażera na wozokilometr – charakteryzował przewozy w porze nocnej 2:01-5:00.

W niedzielę najlepsze wykorzystanie pojazdów przypadło na porę godzinową 14-17, w której przewożono średnio 2,0 pasażera na wozokilometr. Niewiele niższe wartości osiągnięto w kolejnych dwóch pod tym względem porach godzinowych 17-20 i 11-14 (odpowiednio 1,8 i 1,7). W pozostałych porach godzinowych osiągnięto jeszcze niższe wyniki: w godzinach 8-11 przewożono średnio 1,3 pasażera na wozokilometr, a 20-23 – jedynie 0,9 pasażera na wozokilometr. W porze porannej pomiędzy godzinami 5 i 8 osiągnięto średnio 0,7 pasażera na wozokilometr, natomiast w godzinach nocnych (23-5) odnotowano jedynie znikome przewozy, wynoszące 0,3 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr.

W przedziałach półtoragodzinnych najlepsze wykorzystanie pojazdów osiągnięto w porach godzinowych: 14:01-15:30, 15:31-17:00 i 17:01-18:30, w których przewożono przeciętnie po 1,9-2,0 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Niewiele niższe wartości osiągnięto w kolejnych trzech pod tym względem porach godzinowych 11:01-12:30, 12:31-14:00 i 18:31-20:00 po 1,7 pasażera na wozokilometr. Tylko nieznacznie niższy wynik charakteryzował poprzedzającą wymienione przedziały porę godzinową 9:31-11:00, w której przewożono średnio 1,4 pasażera na wozokilometr. Porównywalne, aczkolwiek nieco niższe wyniki, osiągnięto w kolejnych analizowanych porach – w godzinach 8:01-9:30 oraz 20:01-21:30 i było to średnio

po 1,1. Próg 0,5 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr osiągnięto w porach godzinowych 6:31-8:00 (0,8); 21:31-23:00 (0,7) i 5:01-6:30 (0,6). W pozostałym czasie wykorzystanie autobusów było dużo niższe.

Marginalne wykorzystanie pojazdów – tylko 0,3 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr cechowało przedziały godzinowe 2:01-5:00 oraz 23:01-2:00.

Podsumowując analizę wykorzystania pojazdów należy stwierdzić, że wartości średnie charakteryzujące całą sieć komunikacyjną, ukształtowały się na bardzo umiarkowanym na tle innych miast poziomie. Zwraca uwagę **wysokie wykorzystanie linii całotygodniowych, których trasy poprowadzono średnicowo przez śródmieście miasta**, natomiast niewielkie wykorzystanie cechuje linie uzupełniające, funkcjonujące tylko od poniedziałku do piątku. W szczególności dotyczy to linii o długich, meandrujących trasach i niewielkiej liczbie kursów.

Bardzo słabymi wynikami w zakresie popytu charakteryzowała się komunikacja nocna, która nawet w noc z soboty na niedzielę, z reguły najlepiej wykorzystana, w Rzeszowie nie stanowiła powszechnie wykorzystywanego środka do przemieszczania się po mieście.

W celu zbadania możliwości swobodnej eksploatacji pojazdów o zróżnicowanej pojemności na poszczególnych liniach, w tabeli 9 zaprezentowano maksymalne napełnienia odnotowane w poszczególnych rodzajach dni w pojazdach każdej z badanych linii.

Uzyskane napełnienia przyrównano do typów eksploatowanego w rzeszowskiej komunikacji miejskiej taboru, obejmującego po pogrupowaniu cztery podstawowe rodzaje pojazdów:

- minibusy małej pojemności – o długości około 7 m i pojemności pasażerskiej około 45 miejsc;
- midibusy – o długości około 9 m i pojemności pasażerskiej około 60 miejsc;
- autobusy standardowe – o długości około 12 m i średniej pojemności pasażerskiej około 90 miejsc;
- autobusy przegubowe – o długości około 18 m i pojemności pasażerskiej 140 miejsc.

Różnymi kolorami zaznaczono w tabeli 9 pola dotyczące linii, na których – przy rozkładach jazdy obowiązujących w marcu 2025 r. – bez ryzyka wystąpienia stanu ścisłu (z około 30% marginesem w stosunku do pojemności nominalnej), mogą być eksploatowane odpowiednio:

- minibusy o długości około 7 m (linie z maksymalnym napełnieniem do 30 osób) – wyróżnienie kolorem zielonym;
- midibusy o długości około 9 m (linie z maksymalnym napełnieniem od ponad 30 do 40 osób) – wyróżnienie kolorem żółtym;

- autobusy standardowe (klasy maxi) o długości około 12 m (linie z maksymalnym napełnieniem od ponad 40 do 60 osób) – wyróżnienie kolorem pomarańczowym;
- autobusy przegubowe (klasy mega) – linie z maksymalnym napełnieniem od 60 osób – wyróżnienie kolorem czerwonym.

Tabela 9

**Maksymalne średnie napełnienia odnotowane na liniach
rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2025 r.**

Linia	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
0A,0B	54,2	63,2	37,0	31,0	53,6	60,2
1	34,8	33,5	16,8	17,0	10,2	13,6
2	69,4	74,9	36,2	35,4	17,0	17,2
3	45,3	46,3	22,0	24,2	15,4	16,6
4	41,8	38,2	23,5	27,0	15,3	13,0
5	18,9	17,1	-	-	-	-
6	47,0	38,6	24,2	25,8	13,2	17,4
7	20,1	15,1	12,6	12,2	14,8	8,6
8	54,7	45,5	18,0	27,3	20,0	19,4
9	19,1	31,3	10,6	12,8	8,2	11,0
10	41,7	52,0	17,0	16,6	21,0	12,3
11	41,5	41,7	23,4	19,6	15,4	19,0
12	67,4	53,8	26,6	27,6	27,0	21,8
13	35,0	35,4	27,0	20,8	19,0	21,2
14	48,3	45,3	20,2	21,2	14,8	13,4
15	51,8	52,6	22,4	23,8	22,0	19,6
16	51,2	51,8	27,6	24,2	17,0	21,8
17	51,4	52,5	29,2	28,8	17,6	18,0
18	51,1	55,1	26,6	22,0	29,4	20,6
19	83,3	74,3	43,8	34,8	34,0	22,6
20	52,9	48,8	14,6	12,2	-	-
22	74,9	52,9	20,2	19,4	11,4	13,6
23	28,5	19,5	-	-	-	-
24	28,0	28,0	-	-	-	-
26	40,3	35,4	19,8	16,8	10,6	14,4
27	72,5	59,2	34,6	28,8	16,8	21,4
28	34,8	44,0	16,8	26,5	14,3	13,2
29	18,2	17,1	-	-	-	-
30	39,8	41,4	20,8	27,6	20,6	18,2

31	47,1	50,2	20,0	28,8	24,0	15,8
32	35,0	41,8	-	-	-	-
33	29,6	32,9	16,6	12,4	14,0	14,8
34	50,7	44,3	29,8	37,4	21,6	22,0
35	35,3	32,9	18,0	18,0	7,2	6,8
36	36,8	54,3	19,4	23,0		
37	50,8	44,7	22,6	27,8	22,0	20,0
39	8,5	22,9	-	-	-	-
40	38,3	44,6	-	-	-	-
41	18,9	23,4	-	-	-	-
42	38,3	-	-	-	-	-
43	18,0	18,3	11,0	13,0	8,6	9,8
44	38,7	28,3	15,7	15,7	9,4	11,2
45	43,4	50,2	-	-	-	-
46	35,3	49,4	-	-	-	-
47	36,4	33,7	15,0	28,0	36,0	25,8
49	31,0	18,7	-	-	-	-
51	59,2	56,3	22,0	23,6	13,6	17,8
52	34,7	36,9	9,0	10,2	1,4	3,4
54	38,9	39,5	11,4	10,2	10,8	8,0
57	22,9	-	12,8	-	-	-
58	58,4	45,3	15,7	19,0	23,0	26,7
59	26,0	29,6	13,7	15,0	15,0	6,5
60	22,3	16,8	-	-	-	-
61	11,7	-	-	-	-	-
N1	14,6	10,0	25,5	8,0	8,0	26,7
N2	5,1	3,1	8,5	10,5	4,5	3,0
N3	6,6	-	11,0	-	10,0	-
Sieć	83,3	74,9	43,8	37,4	53,6	60,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z bramek liczących.

Z danych uzyskanych z pomiarów potoków pasażerskich wynika, że w obydwa dni weekendowe obecną sieć komunikacyjną na większości linii mogłyby obsługiwać już nawet minibusy o największej pojemności pasażerskiej, a już z pewnością midibusy. Dane te, wraz z opisanym niewielkim przeciętnym wykorzystaniem pojazdów na większości linii, stanowią przesłankę modyfikacji obecnej siatki połączeń.

Pretendowanych do obsługi taborem standardowym (klasy maxi) przy badanych w marcu 2025 r. rozkładach jazdy byłoby zaledwie kilka linii w obydwa dni weekendowe i większość w dniu powszednim. Pojazdy takie zapewniałyby jeszcze dość dużą rezerwę pojemności pasażerskiej.

Autobusy przegubowe powinny być dedykowane obsłudze linii: 0A, 0B, 2, 12, 19, 27, przy czym na liniach 22, 51 i 58 ich eksploatacja dotyczyłaby wybranych kursów w szczycie porannym.

4. Postulowane zmiany w ofercie przewozowej w świetle analiz wyników pomiarów i innych dokumentów

4.1. Najważniejsze problemy obecnej sieci komunikacyjnej i rozkładów jazdy

Jak już zasygnalizowano we wstępie, Rzeszów jest najdynamiczniej rozwijającym się miastem wojewódzkim nieposiadającym miejskiego transportu szynowego. Większość obecnych problemów publicznego transportu zbiorowego w mieście stanowi pochodną bardzo szybkiego tempa rozwoju demograficznego i terytorialnego miasta, za którym nie nadążał rozwój infrastruktury drogowej.

Przed II wojną światową w Rzeszowie nie rozpoczęła funkcjonowania komunikacja tramwajowa, nie zaprojektowano więc – jak w wielu innych miastach o podobnej wielkości – głównych ulic w centrum z uwzględnieniem rezerwy na torowiska. Począwszy od lat 50. XX w. powierzchnia i ludność Rzeszowa zaczęła dynamicznie wzrastać, a proces ten nasilił się w latach 70. Z kolei w latach 2006-2021 sukcesywnie przyłączano do miasta okoliczne sołectwa, w związku z czym w stosunku do stanu z końca 2005 r. powierzchnia Rzeszowa zwiększyła się aż o 140% – z 53,7 do 129,01 km². Tak znaczący rozwój terytorialny miał określone konsekwencje w postaci wzrostu ruchu wewnątrzmijskiego, na który nakładał się prowadzony jeszcze do niedawna przez obszar miasta ruch tranzytowy w każdym z kierunków. Naturalną barierą dla sieci drogowej stanowiła rzeka Wisłok, z ograniczoną liczbą mostów drogowych.

W Rzeszowie dość późno uruchomiono autobusową komunikację miejską – nastąpiło to w 1948 r. Do 1958 r., kiedy to z części wielobranżowego przedsiębiorstwa pn. Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Rzeszowie wyodrębniono Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Rzeszowie, rzeszowska komunikacja miejska funkcjonowała w bardzo ograniczonym zakresie, z flotą liczącą do 15 autobusów. Dopiero po powołaniu MPK nastąpił szybki rozwój sieci połączeń i wzrost liczby eksploatowanych pojazdów.

Z analizy planów miasta z siecią linii komunikacji miejskiej wynika, że już od początku lat 60. rzeszowska komunikacja miejska obsługiwała okoliczne miejscowości (w nawiasach numery linii): Jasionkę (2), Boguchwałę i Lutoryż (3), Zaczernie (4), Zalesie (5) i Słocinę (6). Konsekwencją powyższego było wraz z uruchamianiem kolejnych linii obejmowanie obsługą w coraz szerszym zakresie obszaru podmiejskiego. Specyfika tego obszaru, rozległego i z rozproszoną zabudową, doprowadziła do utworzenia w sieci komunikacyjnej już pod koniec lat 70. wielu linii, charakteryzujących się relatywnie niskimi częstotliwościami i nieskoordynowanymi wzajemnie rozkładami jazdy. W 1977 r. funkcjonowało 37 linii dziennych, a więc dwukrotnie więcej niż w tym samym czasie np. w Białymstoku. Siłą rzeczy częstotliwości oferowane

w ramach pojedynczych linii musiały być niższe niż w miastach o znacznie mniejszej liczbie linii.

W miarę rozwoju miasta już w XXI w. ukształtowaną historycznie siatkę linii ewolucyjnie rozwijano, wydłużając ją do nowych celów i źródeł ruchu. Taka polityka planowania tras prowadziła do powstania wielu meandrujących po obszarze miasta linii, bardzo trudnych do koordynowania w wymiarze całej sieci komunikacyjnej.

Po transformacji ustrojowej początku lat 90. w wielu polskich miastach oddzielono działalność organizatorską od przewozowej. Na taki ruch zdecydowano się wraz z wejściem w życie przepisów rozporządzenia (WE) 1370/2007 – w 2009 r. Przed instytucjonalnym wyodrębnieniem organizatora nie zdecydowano się na kompleksową reformę siatki połączeń i rozkładów jazdy, która miałaby prowadzić – tak jak w wielu innych miastach – do zmniejszenia liczby linii i wzrostu częstotliwości oferowanych w ramach poszczególnych linii wraz z rytmizacją odjazdów. W okresie już po powołaniu ZTM priorytetem stała się realizacja licznych inwestycji, w tym wytyczenie długich ciągów buspasów. Dopiero po zakończeniu tych inwestycji planowano reformę siatki połączeń.

Kompleksowych zmian w podaży usług sieci linii autobusowych – tras i rozkładów jazdy – nie wprowadzano również ze względu na plany budowy w Rzeszowie jednoszynowej kolejki monorail, która miałaby obsługiwać trasy o największych potokach pasażerskich. W okresie wieloletniego oczekiwania na zmianę przepisów, umożliwiających pozyskanie finansowania do takiej inwestycji oraz funkcjonowanie tego rodzaju przewozów, sieć linii autobusowych poddawana była jedynie kosmetycznym, niezbędnym zmianom. Nie zdecydowano się też na budowę od podstaw komunikacji tramwajowej.

Aktualnie miasto zmaga się z narastającym problemem kongestii drogowej. Upłynnienie ruchu autobusów miały zapewnić wybudowane długie ciągi buspasów, ale w 2015 r. – już dwa tygodnie po uruchomieniu kluczowych odcinków – buspasy oznaczono dodatkowymi znakami „1+2”, mającymi dopuszczać przejazd pozostałych użytkowników ruchu, pod warunkiem, że w samochodzie oprócz kierowcy znajduje się przynajmniej dwóch pasażerów. Ponadto, ograniczono działanie buspasów do wybranych godzin. Wprowadzone rozwiązania względnie uatrakcyjniły podróże samochodami osobowymi do ścisłego centrum miasta, gdyż nie zapewniły wyraźnej przewagi ruchowej autobusom komunikacji miejskiej.

Pomimo różnych projektów nie wprowadzono też komunikacji miejskiej do ścisłego centrum, w rejon Rynku i Ratusza, dostępny jednak bez ograniczeń dla samochodów osobowych. Wprawdzie do początku lat 70. autobusy ówczesnych linii 8 i 9 jednokierunkowo kursowały ul. 3 Maja, ale po przekształceniu tej ulicy w deptak nie zdecydowano się na objęcie komunikacją miejską równoległej ul. Słowackiego i taki stan rzeczy utrzymał się do dziś.

Aktualnie zrezygnowano już z planów budowy kolei jednoszynowej i priorytetem miasta jest usprawnienie funkcjonowania komunikacji autobusowej. W różnych dokumentach i opracowaniach pojawiają się też wizje budowy komunikacji tramwajowej. Jest to jednak zamierzenie długofalowe, a celem niniejszego opracowania jest wskazanie rozwiązań uatrakcyjnających rzeszowską komunikację miejską przeznaczonych do w miarę szybkiego wdrożenia.

Największym problemem są bardzo długie rzeczywiste czasy jazdy autobusów komunikacji miejskiej w centrum. Utrudnienia potęguje fakt, że przez obecną organizację ruchu na buspasach, są one mało użyteczne. W sytuacji, gdy umożliwiają one korzystanie z nich samochodom osobowym z minimum trzema osobami w środku, jeździ po nich wiele innych pojazdów niż autobusy. Nie jest w takiej sytuacji zasadna detekcja pojazdów korzystających z buspasa i zapewnianie im priorytetu w przejeździe przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną lub stosowanie różnych innego rodzaju udogodnień (np. pierwszeństwa przejazdu pojazdu wyjeżdżającego z buspasa).

Rozluźnienie rygoru funkcjonowania buspasów – poprzez dopuszczenie samochodów osobowych z określonym wykorzystaniem – skutkuje dodatkowo niechęcią służb do kontroli uprawnienia do przejazdów buspasami. W rezultacie korzysta z nich wielu użytkowników nieuprawnionych, wskutek czego buspasy nie przyspieszają znacząco pojazdów komunikacji miejskiej w stosunku do ogólnego ruchu.

Sfera ta wymaga pilnej poprawy, dlatego z dniem 1 stycznia 2026 r. planuje się likwidację uprawnienia przejazdu pojazdami na zasadzie „1+2” oraz rozszerzenie ich funkcjonowania całodobowo, co w założeniu ma spowodować realne skrócenie czasu przejazdów autobusów.

W ciągu ostatnich kilku lat w Rzeszowie wdrożono praktykę przyjmowania wydłużonych rozkładowych czasów przejazdów autobusów na niektórych odcinkach – w celu poprawy punktualności poprzez ograniczenie ryzyka opóźnień na trasie, dotkliwych w szczególności przy długich liniach. Jednym z dodatkowych argumentów za takim rozwiązaniem jest ograniczona pojemność niektórych pętli, gdzie utrudnienie stanowi jednoczesny postój więcej niż jednego autobusu.

Przed przystąpieniem do konstrukcji nowych rozkładów jazdy uporządkowano kwestię czasów przejazdów.

W dłuższej perspektywie czasowej należy doprowadzić do upłynnienia ruchu autobusów na odcinkach powodujących opóźnienia. Funkcjonujące już buspasy należałoby połączyć, być może wyznaczając również buspasy na odcinkach generujących największe zatory, jak np. al. Powstańców Warszawy. Przejazd autobusów komunikacji miejskiej można też upłynnić drobnymi usprawnieniami w ruchu, takimi jak np. możliwość jazdy na wprost z pasa do prawoskrętu dla ogólnego ruchu lub organizowanie śluz umożliwiających pojazdom komunikacji miejskiej

omijanie zatorów drogowych pasem do prawoskrętu i legalny wjazd na pas ruchu na wprost tuż przed skrzyżowaniem. Ostatnie działania Centrum Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym w zakresie systemu ITS spowodowały poprawę nadawania priorytetów w przejeździe przez skrzyżowania pojazdom komunikacji miejskiej.

Przy skróceniu realnych czasów jazdy można uzyskać efekty synergiczne. Po pierwsze, pojazdy komunikacji miejskiej postrzegane będą jako szybszy od samochodów osobowych środek transportu miejskiego w niektórych relacjach podróży, dzięki czemu może nastąpić zwiększenie stopnia ich wykorzystywania. Po drugie, przy 15-minutowym takcie częstotliwości uzyskanie oszczędności w czasie jazdy rzędu 15 minut w krytycznej porze, jaką jest angażujący maksymalną liczbę pojazdów szczyt popołudniowy w dniu powszednim, w ramach jednej linii można „odzyskać” jeden pojazd. W skali całej sieci bardzo prawdopodobne byłoby zmniejszenie maksymalnego zapotrzebowania na tabor o około 15 pojazdów, bez jakiegokolwiek wpływu na zmniejszenie liczby kursów.

4.2. Podstawy teoretyczne i ogólne ramy optymalizacji oferty przewozowej

Optimalizacja podaży usług transportu miejskiego powinna prowadzić do maksymalizacji spełnienia podstawowych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji miejskiej.

W ramach Rzeszowskich Badań Ruchu 2022 zrealizowano „Badania zachowań transportowych mieszkańców Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego”, których wyniki zestawiono w Raporcie Częściowym nr 6. W dniach od 12 grudnia 2022 r. do 28 lutego 2023 r. na terenie 15 gmin w województwie podkarpackim wchodzących w skład Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (ROF) przeprowadzono badanie ankietowe mobilności transportowej ludności. Badanie zrealizowano na bardzo dużej próbie 48 tys. gospodarstw domowych, w tym 24 tys. w Rzeszowie.

W badaniach preferencji komunikacyjnych ludności dotyczących transportu zbiorowego respondentów poproszono o wskazanie cech transportu zbiorowego, którymi kierują się przy wyborze środka transportu – poproszeni o to zostali zarówno korzystający, jak i niekorzystający z transportu zbiorowego. Każda z osób ankietowanych mogła wskazać trzy najważniejsze cechy którymi kieruje się przy wyborze transportu zbiorowego.

W skali całego ROF najczęściej wskazywaną cechą była punktualność kursowania pojazdów, niezawodność funkcjonowania (pewność kursu), którą wskazało 59,0% osób ankietowanych. Kolejną cechą pod względem częstotliwości była bezpośredniość połączeń (brak konieczności przesiadania się) wskazana przez 51,1%. Najmniej istotna była natomiast jakość obsługi przez personel oraz stan i wyposażenie przystanków (odpowiednio po 1%).

W Rzeszowie także za najważniejszą cechę uznano punktualność kursowania pojazdów, niezawodność funkcjonowania (pewność kursu), która uzyskała również 59,0% wskazań, drugie miejsce uzyskała też bezpośredniość połączeń – 53,5% wskazań, a trzecie – ceny biletów, których dotyczyło 48,1% wskazań. Za bardzo istotne cechy mieszkańcy Rzeszowa uznali również częstotliwość kursowania pojazdów – 39,9% wskazań oraz czas podróżowania łącznie z postojem na przystankach – 38,7% wskazań.

Korzystanie z komunikacji miejskiej zadeklarowało tylko 36,7% mieszkańców Rzeszowa. Jako najczęstszy powód wyboru komunikacji miejskiej mieszkańcy miasta wymieniali: brak innego wyboru, szybkość przemieszczania się oraz najniższy koszt i komfort jazdy. Dominacja odpowiedzi: „brak innego wyboru” stanowi przesłankę zmian w podaży usług komunikacji miejskiej, znacząco ją uatrakcyjnijających.

Mieszkańców Rzeszowa poproszono również o ocenę stopnia spełniania poszczególnych cech przez publiczny transport zbiorowy, w tym przypadku – przez rzeszowską komunikację miejską.

Punktualność kursowania pojazdów, niezawodność funkcjonowania (pewność kursu) w 65,1% została oceniona dobrze przez mieszkańców Rzeszowa, 18,8% respondentów oceniło tę cechę przeciętnie, a bardzo dobrze – 10,8%. Co ważne, słabo lub bardzo słabo, cecha ta została oceniona tylko przez 5,3% osób ankietowanych.

Z kolei czas podróżowania, łącznie z oczekiwaniem na przystankach, przez 62,2% mieszkańców został oceniony dobrze, przez 23,9% – przeciętnie, a przez 7,4% – bardzo dobrze. Słabo i bardzo słabo tę cechę oceniło łącznie tylko 7,0% respondentów.

Względnie wysoką ocenę czasu podróżowania należy jednak zestawić z dość niskim udziałem transportu zbiorowego w przewozach miejskich (38,7%), co oznacza, że czas ten jest dość atrakcyjny dla stanowiącego mniejszość populacji segmentu osób wybierających komunikację miejską w codziennych podróżach po Rzeszowie. Pośrednio może to oznaczać, że opisane wcześniej nadmierne czasy przejazdów zniechęcają użytkowników samochodów osobowych do korzystania z komunikacji miejskiej. Niemniej, zaplanowanie nierealnych czasów przejazdów będzie powodować wśród pasażerów niezadowolenie z niepunktualności realizacji kursów.

Ponad połowa osób ankietowanych (53,1%) dobrze oceniła bezpośredniość połączeń (brak konieczności przesiadania się), natomiast 23,5% stwierdziło, że w Rzeszowie było pod tym względem przeciętnie. Tylko dla 10,4% respondentów ta cecha komunikacji miejskiej była bardzo dobra, zaś słabo i bardzo słabo oceniło ją odpowiednio 10,8% i 2,3% mieszkańców Rzeszowa.

Częstotliwość kursowania pojazdów była dobra dla 53,1% mieszkańców Rzeszowa, natomiast 26,2% stwierdziło, że była ona przeciętna. Dla 7,2% osób korzystających z komunikacji miejskiej częstotliwość kursowania autobusów była bardzo dobra. Mieszkańcy Rzeszowa w 11,0% twierdzili, że ta cecha komunikacji miejskiej była słaba, a 2,5% uznało ją za bardzo słabą.

Odległość do przystanku/czas dojścia przez 54,7% respondentów została oceniona dobrze, a przez 28,1% – bardzo dobrze. Rzeszowianie tę cechę komunikacji miejskiej uznali za przeciętną w 12,9% natomiast słabo i bardzo słabo oceniło ją 4,4% osób ankietowanych.

Dostępność połączeń w określonej porze dnia przez ponad połowę mieszkańców (53,2%) została uznana za dobrą. Przeciętnie oceniło ją 30,7%, natomiast bardzo dobrze – 5,8%. Komunikacja miejska pod tym względem została oceniona słabo w 7,9%, natomiast bardzo słabo – tylko w 2,4%.

Wysokie oceny uzyskały inne badane cechy podaży usług, już mniej istotne przy formułowaniu wniosków optymalizacyjnych pod adresem siatki połączeń, a mianowicie: komfort podróży komunikacją miejską, jakość obsługi przez personel, stan i wyposażenie przystanków, a także aktualność i sposób prezentacji informacji o rozkładzie jazdy oraz rzeczywistym czasie odjazdu.

Autorzy badania podsumowali ocenę poszczególnych cech komunikacji miejskiej stwierdzeniem, że mieszkańcy Rzeszowa większość z nich ocenili pozytywnie, tj. dobrze i bardzo dobrze, zaś najniżej zostały ocenione ceny biletów, gdzie oceny przeciętne i negatywne (słabo i bardzo słabo) łącznie stanowiły 77,9%, w tym bardzo słabo oceniło tę cechę 27,0% mieszkańców.

W opinii mieszkańców Rzeszowa – użytkowników samochodów osobowych – najważniejszą cechą transportu indywidualnego były warunki ruchu na sieci drogowej (sprawność i płynność przemieszczania się) – 53,8% wskazań oraz bezpieczeństwo jazdy – 30,7% wskazań. Osoby korzystające z transportu indywidualnego odpowiadały też na pytanie, dlaczego najczęściej poruszają się samochodem osobowym. Mieszkańcy Rzeszowa jako pierwszy powód podali, że tak jest najszybciej (48,2%), drugi powód – tak jest najbardziej komfortowo (14,1%).

W opisywanym badaniu przeprowadzono także analizę barier i bodźców wpływających na zachowania transportowe mieszkańców ROF, pozyskując ich opinie i preferencje mieszkańców ROF w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego. Na podstawie udzielonych odpowiedzi określono wpływ poszczególnych czynników na zachowania transportowe osób badanych, ze szczególnym uwzględnieniem przyczyn, z powodu których nie korzystają z tego rodzaju transportu. Udzielając odpowiedzi można było wskazać główne i drugorzędne powody,

a także mniej i bardziej istotne czynniki, które skłoniłyby te osoby do skorzystania z komunikacji zbiorowej. Mieszkańcy gmin tworzących ROF ocenili w ankiecie także propozycje różnego rodzaju działań dotyczących modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Ocenie podlegały: zlikwidowanie uprzywilejowania przejazdów buspasem dla pojazdów prywatnych, wydzielenie dodatkowych buspasów, budowa parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź) umożliwiających przesiadkę podróżnym do publicznego transportu zbiorowego oraz nadanie priorytetów dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.

W Rzeszowie wyniki badania wskazały, że obniżenie kosztu przejazdu skłoniłoby 22,8% mieszkańców do skorzystania z publicznego transportu zbiorowego, a uruchomienie nowego bezpośredniego połączenia – 16,1%. Kolejne miejsce zajęło zwiększenie częstotliwości kursowania (9,8%). Dodatkowymi czynnikami motywującymi byłyby: skrócenie czasu przejazdu, oraz zmniejszenie liczby przesiadek.

Brak odpowiednich połączeń w rozkładzie jazdy jako przyczynę niekorzystania z komunikacji miejskiej wskazało 16,4% osób ankietowanych.

Wśród zaproponowanych działań dotyczących modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego największym poparciem (56,9%) cieszył się pomysł budowy parkingów Park&Ride. Niestety mieszkańcy Rzeszowa sprzeciwili się propozycji wydzielenia dodatkowych buspasów – tego rozwiązania nie popierało 59,9% osób. Bardzo podobna liczba respondentów (58,9%) sprzeciwiała się zlikwidowaniu uprzywilejowania przejazdów na już istniejących buspasach dla pojazdów prywatnych. Można odnieść wrażenie, że wartość ta odpowiada udziałowi samochodu osobowego w przewozach miejskich, co oznacza, że takich zmian nie chciałyby przede wszystkim osoby korzystające głównie z samochodu przy przemieszczaniu się po Rzeszowie.

Wyniki badania oznaczają, że postulowane w poprzednim podrozdziale upłynnienie warunków przejazdu autobusów musi następować przede wszystkim przy wykorzystaniu drobnych usprawnień infrastruktury (m.in. wspomniane śluzy i prawo do jazdy na wprost pasem do prawoskrętu tylko dla autobusów) oraz możliwości systemu ITS.

Mieszkańcy Rzeszowa w badaniu wyrazili też negatywną opinię w odniesieniu do większości zaproponowanych działań dotyczących modernizacji systemu płatnego parkowania. Ewentualnego zwiększenia poziomu opłat za parkowanie nie zaakceptowało 78,5% osób ankietowanych, rozszerzenia funkcjonowania strefy płatnego parkowania na weekendy – 72,0%, a zwiększenia jej zasięgu – 65,4%.

Wyniki tych badań nie napawają optymizmem, ponieważ większość mieszkańców Rzeszowa korzysta już z transportu indywidualnego w podróżach miejskich i w związku z tym nie

akceptuje takich zmian w organizacji ruchu drogowego, które zapewniały większe uprzywilejowanie komunikacji miejskiej wyraźnym kosztem motoryzacji indywidualnej (jak np. wytyczenie buspasa na jednym z dwóch pasów ruchu al. Powstańców Warszawy). Ewentualne usprawnienia dla transportu publicznego powinny więc polegać na wybudowaniu dodatkowych pasów ruchu dla komunikacji miejskiej (np. budowy buspasa jako nowego, trzeciego pasa zamiast przeznaczenia pod buspas jednego z dwóch pasów) albo budowy nowej sieci transportu szynowego, korzystającego z wydzielonych tras przejazdu.

Wyniki prowadzonych w różnych miastach badań hierarchizacji postulatów przewozowych wskazują, że niemal w każdym przypadku, **najważniejszymi dla respondentów postulatami są: bezpośredniość, punktualność, dostępność, częstotliwość i koszt**. Bardzo podobna sytuacja wystąpiła w Rzeszowie, aczkolwiek mieszkańcy znacznie wyżej niż w innych miastach uplasowali postulat kosztu (cen biletów).

Punktualność i częstotliwość determinują czas oczekiwania, który jako składnik czasu podróży ma największą wartość w ocenie pasażerów komunikacji miejskiej.

Bezpośredniość połączeń pozwala na uniknięcie konieczności przesiadania się i związanej z tym utraty czasu. Z kolei **dostępność** przestrzenna komunikacji miejskiej determinuje czas dojścia do przystanku, także stanowiący istotny składnik czasu podróży.

Koszt jako postulat przewozowy ma charakter jednoznaczny i jest wymierny. Sprowadza się do minimalizacji opłaty za przejazd i w sytuacji oferowania biletów korespondencyjnych, czyli umożliwiających przesiadanie się bez ponoszenia dodatkowych opłat, w procesie optymalizacji sfery podaży oferty przewozowej nie ma istotnego wpływu na prace.

Dążąc do spełnienia najważniejszych postulatów przewozowych w możliwie największym stopniu, przy konstrukcji optymalnego układu tras linii komunikacji miejskiej przyjmuje się, że w obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi komunikacji miejskiej, powinno się zapewnić relatywnie wysoką i rytmiczną częstotliwość kursowania pojazdów. Zmierzać należy także do utrzymywania rozbudowanej sieci połączeń bezpośrednich, łączących najważniejsze źródła i cele ruchu na obsługiwanym obszarze. Z reguły im większe miasto, tym **czas podróży** wyprzedza znaczeniem bezpośredniość, ale pasażerowie komunikacji miejskiej co do zasady akceptują wydłużenia tras linii (i w konsekwencji – czasu przejazdu), o ile służą one objęciu bezpośrednimi połączeniami najbardziej pożądanym przez nich relacji. Teza ta znalazła potwierdzenie w wynikach badań ankietowych dotyczących zachowań komunikacyjnych mieszkańców ROF.

Nie należy jednak zapominać, że konieczność utrzymania racjonalnego kosztu funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej wymaga, aby uzasadnione zwiększenia podaży w nie-

których obszarach i porach obsługi danej sieci komunikacyjnej, powiązać z jednoczesnym ograniczeniem jej wielkości w tych segmentach, w których nie jest ona dostatecznie wykorzystywana. W praktyce projektowania komunikacji miejskiej termin „optimalizacja” oznacza więc taką rekonstrukcję oferty przewozowej, w wyniku której podaż usług w możliwie najlepszy sposób zostaje dopasowywana – pod względem czasowym i przestrzennym – do występującego na analizowanym rynku popytu.

Ograniczenia w koordynacji rozkładów jazdy różnych linii, jakie tworzą linie okrężne, stanowią ważną przesłankę, aby planować takie połączenia w nowej sieci komunikacyjnej tylko tam, gdzie odgrywają one w dużej mierze rolę autonomiczną – nie jest tak ważna koordynacja z innymi liniami lub gdy linie takie mają względnie krótkie trasy i do tego nie są one średnicowe – czego przykładem są okrężne jednokierunkowe przeciwbieżne **linie 0A i 0B**. Uzyskiwane dobre wyniki napełnienia i wykorzystania pojazdów tych linii w przeliczeniu na wozokilometr przesądzają o potrzebie ich utrzymania w obecnym kształcie tras.

Z konieczności, wskutek braku pętli, poprzez uruchomienie linii jednokierunkowej okrężnej proponuje się w koncepcji zmian w ofercie przewozowej rozwiązać problem obsługi Pogwizdowa Nowego i znajdującej się bezpośrednio przy granicy Rzeszowa miejscowości Rudna Wielka. Zaplanowano wycofanie z tego rejonu autobusów **linii 8** (kierując trasę tej linii do pętli przy ul. Trembeckiego) i pozostawienie jego obsługi jedynie obecną, okrężną (bez planowania dłuższych postojów wyrównawczych) linią **57** – ze zmienionym oznaczeniem na **30** i z dużo wyższą niż dotychczas częstotliwością kursowania. Linia z tej części miasta w dalszym ciągu zapewniałaby skomunikowanie jedynie z centrum, a więc nie byłaby aż tak istotna idealna koordynacja jej rozkładu jazdy z rozkładami jazdy innych linii.

Jednostronnie okrężną jest także **linia 42**, której trasa prowadzi z pętli przy ul. bł. Karoliny do centrum, w którym autobusy objeżdżają je ulicami: Szopena, Kilara, Lisa-Kuli i al. Ciepłińskiego. Z przedstawionych wyżej uwarunkowań linię tę proponuje się zlikwidować, zastępując jednak zapewniane przez nią relacje bezpośrednie odpowiednio zmienianymi innymi połączeniami.

Ograniczona liczba i wielkość miejsc do zawracania autobusów w ścisłym centrum Rzeszowa powoduje, że znaczna część linii dedykowanych jego obsłudze ma charakter średnicowy – linie te łączą osiedla położone po przeciwnych stronach ścisłego centrum. Skracanie tras linii z reguły zwiększa koszty obsługi komunikacyjnej, ponieważ intensyfikuje obsługę ścisłego centrum miasta, realizowaną przez to centrum liniami dowozowymi tranzytowo – do najbliższej pętli na przeciwległym jego skraju. To właśnie zdublowanie kursów w centrum – w stosunku do długich linii międzydzielnicowych, z trasą obejmującą centrum tylko jednokrotnie – stanowi główny element kosztotwórczy.

Z przyczyn ekonomiczno-finansowych w całym kraju dąży się aktualnie do łączenia krótkich linii dowozowych w dłuższe – średnicowe (a nie odwrotnie) – w większych miastach próbując jednocześnie zapewnić wyższą punktualność przewozów poprzez narzędzia uprzywilejowania autobusów komunikacji miejskiej w ruchu drogowym oraz odpowiednio długie postoje wyrównawcze na obydwu krańcach tras projektowanych linii.

Jedną z technik optymalizacji oferty przewozowej jest wnikliwa analiza szczegółowych wyników badań marketingowych każdego z obecnie realizowanych kursów i na jej podstawie podejmowanie ewentualnych decyzji operacyjnych odnośnie rezygnacji z dalszego wykonywania wybranych kursów. Przy takim scenariuszu działania można by było założyć określony próg efektywności eksploatacyjnej utrzymywania kursów (np. wykorzystanie pojazdów na poziomie 1,0 pasażera na wozokilometr przynajmniej w jednym z kierunków w parze kursów) i eliminować połączenia niespełniające przyjętego warunku, symulując jednocześnie skutki zmian w podaży – w postaci przeniesienia części popytu na kursy sąsiednie.

W większości mniejszych polskich miast, postępując w ten sposób należałoby zrezygnować z utrzymywania większości kursów wczesnoporannych i wieczornych w dniu powszednim oraz ze znacznej części kursów sobotnich i niedzielnych.

Pozornym walorem przedstawionego działania jest redukcja liczby kursów, czyli oszczędności w kosztach obsługi komunikacyjnej, bez narażania się na krytykę proponowanych zmian np. w trasach linii – wynikającą ze sprzeciwu lokalnej społeczności wobec samej idei wprowadzania jakichkolwiek zmian. Słabą stroną takiego scenariusza jest natomiast wyłącznie prooszczędnościowy charakter zmian – brak jakiegokolwiek wartości dodanej ich wprowadzenia – zachęty do korzystania z komunikacji miejskiej dla mieszkańców miasta. Bolesnym dla budżetu samorządowego skutkiem ubocznym takiego działania byłby także znaczący wzrost kosztów jednostkowych operatora przewozów, wynikający z rozkładania się jego kosztów stałych na znacznie mniejszą niż obecnie liczbę realizowanych wozokilometrów – bez zmniejszenia poziomu kosztów stałych, determinowanych m.in. niezmienną maksymalną liczbą pojazdów w ruchu.

W Rzeszowie rekomendowany jest zupełnie inny wariant zmian w podaży usług – zakładający konieczność pewnej modyfikacji tras niektórych linii oraz kompleksowej przebudowy obecnie obowiązujących rozkładów jazdy – w celu zwiększenia stopnia zaspokojenia opisanych wyżej najważniejszych postulatów przewozowych i uczynienia rzeszowskiej komunikacji miejskiej zdecydowanie atrakcyj-

niejszej dla mieszkańców miasta. O konieczności właśnie takiego działania świadczą przywołane wcześniej wyniki badań ankietowych dotyczących zachowań komunikacyjnych mieszkańców ROF.

Najważniejszym dylematem decyzyjnym przy projektowaniu zmian w ofercie przewozowej, jest konieczność dokonania wyboru pomiędzy względnie dużą liczbą linii i wariantów tras w ramach poszczególnych linii – zapewniających spełnienie oczekiwań mieszkańców odnośnie połączeń bezpośrednich, a względnie wysoką częstotliwością obsługi znacznie mniejszej liczby linii, co skutkuje potrzebą częstszego przesiadania się. Należy bowiem podkreślić, że częstotliwość i bezpośredniość są – w warunkach dysponowania ograniczonymi środkami budżetowymi – postulatami absolutnie rozłącznymi względem siebie.

W miastach, w których zadawano mieszkańcom pytania szczegółowe dotyczące preferowanego modelu obsługi danej dzielnicy, mieszczącego się pomiędzy przedstawianymi rozwiązaniami skrajnymi, a mianowicie jedna linia z kursami w szczycie co 5 minut w najbardziej oczekiwanej relacji (z możliwościami przesiadek na przystankach węzłowych na inne linie, obsługiwane z podobną intensywnością) lub sześć linii z kursami w szczycie co 30 minut, równomiernie rozłożonymi pomiędzy sobą, zapewniających oczekiwane przez mieszkańców połączenia bezpośrednie, zdecydowana większość respondentów opowiadała się za drugim rozwiązaniem, tj. większą liczbą połączeń bezpośrednich, nawet kosztem relatywnie niższych częstotliwości na pojedynczych liniach.

Skoro mieszkańcy preferują połączenia bezpośrednie pomiędzy różnymi osiedlami miasta, czyli nie chcą się przesiadać, to aby zaspokoić ich oczekiwania, należy w danej sieci komunikacyjnej utrzymywać względnie wysoką liczbę linii. Wspomniane już ograniczenia budżetowe nie pozwalają z kolei, jak życzyliby sobie tego mieszkańcy, na funkcjonowanie każdej z tych linii z bardzo wysoką częstotliwością. Jedynym sposobem wyjścia naprzeciw opisanym oczekiwaniom, jest więc pełna koordynacja rozkładów jazdy wszystkich linii w skali całej sieci komunikacyjnej – w oparciu o wspólną częstotliwość modułową.

Zasadzie tej często przeciwstawiana jest konieczność dopasowywania kursów do indywidualnych oczekiwań mieszkańców, zgłaszanych władzom publicznym lub bezpośrednio konstruktorowi oferty przewozowej w danej sieci komunikacyjnej. **Z samej nazwy wynika jednak, że celem transportu publicznego jest zaspokajanie przede wszystkim zbiorowych potrzeb danej społeczności lokalnej w zakresie przemieszczania się, a nie realizacja postulatów o charakterze jednostkowym.**

W procesie optymalizowania oferty przewozowej podkreśla się wagę pełnej synchronizacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej. Polega to na odejściu od opracowy-

wania rozkładu jazdy w odniesieniu do jednej linii (lub zadania komunikacyjnego, przeznaczonego do obsługi jednym autobusem), na rzecz układania rozkładów jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej lub – w miastach większych – jej powiązanych fragmentów. Proces ten może być wspomagany specjalistycznym oprogramowaniem komputerowym.

W obecnych rozkładach jazdy rzeszowskiej komunikacji miejskiej oferowana podaż usług przewozowych jest rytmiczna, ale takty nie są identyczne w skali całej sieci komunikacyjnej, co wyklucza możliwość efektywnej koordynacji rozkładów jazdy różnych linii.

W godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego stosuje się dwa różne standardy częstotliwości: 15-minutową (lub jej wielokrotność) oraz 40-minutową.

O ile w niektórych fragmentach sieci wszystkie linie funkcjonują w tym samym rytmie, to jednak są miejsca, gdzie oba standardy częstotliwości dotyczą linii przenikających się, uniemożliwiając właściwą synchronizację odjazdów.

Przykładowo:

- z pętli Kardynała Karola Wojtyły z częstotliwością 30-minutową odjeżdżają autobusy linii: 8, 14 i 31, ale autobusy linii 2 już co 40 minut;
- z pętli Błogosławionej Karoliny z częstotliwością 40-minutową odjeżdżają autobusy linii: 2, 27, 36 i 47, ale autobusy linii 42 już co 30 minut;
- z osiedli Paderewskiego i Mieszka I z częstotliwością 30-minutową odjeżdżają autobusy linii: 13, 17 i 34, ale autobusy linii 26 i 27 już co 40 minut.

W godzinach międzyszczytowych oferowana jest częstotliwość 15-minutowa w segmencie linii priorytetowych i 30- lub 60-minutowa w segmencie linii podstawowych i uzupełniających, co stanowi wielokrotność modułu 15-minutowego. Utrudnienie koordynacyjne stanowi jednak fakt, że niektóre linie, na których obowiązuje częstotliwość 30-minutowa w szczytach przewozowych, taką samą częstotliwość utrzymują przez cały dzień powszedni (np. linie: 11, 13, 17, 28, 30 i 34), a na innych spada ona do 60 minut, w tym na niektórych z nich na cały okres międzyszczytowy (np. linie: 1, 3, 10 i 31), a na pozostałych – tylko na krótki przedział pomiędzy godzinami 10 a 12 (np. linie: 6, 15, 16).

Problem braku wspólnego taktu występuje również **po szczycie popołudniowym**, kiedy niektóre połączenia funkcjonują z częstotliwościami 30- lub 60-minutowymi, a na liniach priorytetowych spadają one do 20 minut, wykluczając możliwość koordynacji rozkładów jazdy.

Rozbieżności w taktach występują też **w obydwie dni weekendowe**, w które wybrane linie funkcjonujące przez cały dzień powszedni z częstotliwością 30-minutową, taki sam standard oferują również w sobotę i niedzielę (linie 13 i 17) lub tylko w sobotę (linia 30), a na innych liniach oferowany jest tylko jeden kurs na godzinę (linia 34). Sytuacja bardziej skomplikowana jest **w niedzielę**, kiedy zamiast co 60 minut, na niektórych liniach oferowana jest

częstotliwość 120-minutowa, a na linii 30 zamiast dwóch kursów na godzinę jak w sobotę, obowiązuje częstotliwość 40-minutowa.

Wszystkie przedstawione wyżej uwarunkowania skutkują brakiem możliwości zapewnienia przy obecnych standardach częstotliwości dobrej koordynacji kursów różnych linii w ramach całej sieci komunikacyjnej. W rezultacie, nawet przy najbardziej profesjonalnie układanych rozkładach jazdy, w wielu relacjach pojawiają się spiętrzenia kursów, po których występują dość długie, dotkliwe dla pasażerów przerwy. Jeżeli pewien odcinek obsługują dwie linie: jedna z częstotliwością 30-minutową a druga z 60-minutową, to muszą pojawiać się przerwy w odjazdach wynoszące nawet 30 minut.

Tymczasem analizując strukturę podaży przez pryzmat częstotliwości świadczenia usług przewozowych na trasach obsługiwanych przez więcej niż jedną linię, należy zauważyć, że wspólna częstotliwość kursowania kilku linii o niższej częstotliwości będzie wysoka tylko wówczas, kiedy zapewniona zostanie rytmiczna obsługa ciągu komunikacyjnego, polegająca na równomiernych odstępach czasu pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów udających się w tym samym kierunku. **W procesie synchronizowania połączeń za kluczowe uznaje się właśnie obowiązywanie wspólnej dla wszystkich linii częstotliwości modułowej, gdyż jest to cecha aksjomatyczna skoordynowanego planowania.**

W rozkładzie jazdy opartym na częstotliwości modułowej, odjazdy pojazdów poszczególnych linii z przystanków krańcowych są wynikiem zależności odjazdów na wspólnie obsługiwanych ciągach komunikacyjnych. W rezultacie, rozkład jazdy układa się jak gdyby od środka trasy, a nie poprzez wyznaczanie kolejnych odjazdów z przystanków początkowych.

Warunkiem uzyskania efektu synchronizacji rozkładów w skali całej sieci komunikacyjnej jest:

- **skupienie tras wszystkich linii obsługujących wspólnie dany kierunek ruchu w wiązki o jednolitym przebiegu przez obszary generujące największy popyt (należy eliminować sytuacje, w których odjazdy pojazdów komunikacji miejskiej w tym samym kierunku odbywają się z przystanków po dwóch stronach ulicy lub przy dwóch ulicach równoległych, położonych dość blisko względem siebie);**
- **przeprowadzenie kategoryzacji linii, czyli przyporządkowania każdej z linii do jednej z kategorii względem obowiązującej w danej porze dnia częstotliwości modułowej.**

W procesie kategoryzacji linii pod względem obowiązującej w danej sieci komunikacyjnej częstotliwości modułowej, wyróżnia się cztery kategorie połączeń:

- linie priorytetowe (I kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością podwojoną w stosunku do modułowej;
- linie podstawowe (II kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością równą częstotliwości modułowej;
- linie uzupełniające (III kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością będącą wielokrotnością częstotliwości modułowej, najczęściej dwukrotnie niższą od modułowej;
- linie marginalne – inaczej zindywidualizowane (IV kategorii) – funkcjonujące w pewnym sensie autonomicznie, z częstotliwościami zależnymi od specyfiki popytu na ich usługi.

W miastach małych i średnich, ze względu na ograniczenia budżetowe, z reguły wyznacza się co najwyżej trzy kategorie linii – nie projektuje się linii priorytetowych.

Zalecenie dotyczące wyznaczenia częstotliwości modułowej nie oznacza konieczności wyznaczenia identycznej częstotliwości dla wszystkich linii, a jedynie częstotliwości będącej tym samym dzielnikiem lub mnożnikiem wartości częstotliwości modułowej ustalonej dla danej pory doby i rodzaju dnia tygodnia dla sieci komunikacyjnej. Określenie częstotliwości kursów dla danej linii poddawanej procesowi synchronizacji rozkładów jazdy sprowadza się więc do wyboru pomiędzy podstawowym modulem częstotliwości kursowania pojazdów o danej porze, a jedną z jego wielokrotności (lub jednego z jego dzielników).

Zdecydowanie nie rekomenduje się częstotliwości 80-minutowej, jako wielokrotności 20-minutowej, gdyż najatrakcyjniejszym dla mieszkańców rozwiązaniem, byłoby obowiązywanie we wszystkich porach doby i rodzajach dni, częstotliwości modułowej dla wszystkich linii nie niższej od 60 minut. Częstotliwość co najwyżej godzinna w wielu miastach uznawana jest za pewien minimalny standard, poniżej którego intensywność obsługi komunikacyjnej co do zasady już nie spada. Niezaprzeczalnym walorem taktu 60-minutowego jest jego przyjazność dla mieszkańców – łatwość zapamiętania końcówek odjazdów z określonego przystanku. Częstotliwość 80-minutową bardzo trudno jest ponadto dopasować do potrzeb pasażerów, np. rytmu pracy w zakładach i godzin lekcyjnych w szkołach.

Punktem wyjścia zaproponowania nowej koncepcji było wyznaczenie nowej częstotliwości modułowej, obowiązującej na wszystkich liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Biorąc pod uwagę wyniki badań marketingowych oraz liczbę obecnie wykonywanych wozokilometrów na wszystkich liniach, najlepszym rozwiązaniem byłoby zaproponowanie modułowej częstotliwości:

- **15-minutowej dla linii priorytetowych i 30-minutowej dla linii podstawowych – obowiązujących w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego;**
- **20-minutowej dla linii priorytetowych i 40-minutowej dla linii podstawowych – obowiązującej w godzinach wczesnoporannych, międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym w dniu powszednim (do godz. 19);**
- **30-minutowej dla linii priorytetowych i 60-minutowej dla linii podstawowych – obowiązującej w godzinach wieczornych dnia powszedniego oraz całodziennie w soboty, niedziele i święta.**

Zaproponowanie takich częstotliwości wynika ze szczegółowej analizy wyników badań potoków pasażerskich, które jednoznacznie wskazują na mniejszy popyt w godzinach międzyszczytowych w stosunku do szczytów przewozowych.

W **godzinach szczytów przewozowych** zaproponowanie opisanej wyżej częstotliwości modułowej oznaczać będzie na niektórych liniach zmniejszenie odstępów między kursami z obecnych 40 do 30 minut. Aby zachować zbliżoną do obecnej liczbę pojazdów w ruchu, niektóre linie muszą przestać funkcjonować w tym czasie, w zamian jednak siatka połączeń zostanie zmodyfikowana w taki sposób, aby na poszczególnych odcinkach tras lub w określonych relacjach przemieszczeń pasażerów, zmiany w liczbie kursów nie były odczuwalne.

W **godzinach międzyszczytowych** zaprezentowana propozycja spowoduje skutek odwrotny dla niektórych linii, tj. zmniejszenie częstotliwości z obecnych 30 do 40 minut. Dla innych linii nastąpi jednak zwiększenie taktu z 60 do 40 minut. Takie działanie spowoduje, że na wielu odcinkach, na których dotychczas autobusy pojawiają się trzy razy na godzinę, np. w rytmie 15-15-30 minut, w nowym układzie pojadą dużo bardziej rytmicznie, co 20 minut, z obsługą przez dwie linie z częstotliwością kursów co 40 minut każda. Wyjątkiem będzie **linia 12**, której międzyszczytowa częstotliwość kursów zostanie zwiększona z 30 do 20 minut.

W **godzinach wieczornych oraz w weekendy** zaproponowane zmiany oznaczać będą w przypadku niektórych połączeń aż dwukrotne zmniejszenie częstotliwości. Na podstawie analizy wyników badań marketingowych można przyjąć, że jest to uzasadnione, ale bardzo istotną przesłanką takiego działania jest jednak pełna koordynacja rozkładów jazdy, zwiększająca postrzeganą przez mieszkańców jakość komunikacji miejskiej. W porach oferowania najmniejszej podaży usług, w tym całodziennie w soboty i w niedziele, kiedy to zaplanowano funkcjonowanie linii priorytetowych z częstotliwością 30-minutową, a podstawowych – jedynie

co 60 minut, synchronizacja rozkładów pozwoli na wyższą wspólną częstotliwość wszystkich linii na różnych ciągach komunikacyjnych.

W sieci komunikacyjnej bardzo istotne są połączenia obsługiwane z wysoką częstotliwością, z trasami łączącymi osiedla o gęstej zabudowie wielorodzinnej z różnymi źródłami i celami ruchu. Linie z dużą liczbą kursów w ciągu dnia mogą przy odpowiedniej promocji wygenerować dodatkowy popyt, gdyż stanowią one pewną rozpoznawalną dla mieszkańców markę i dzięki temu chętnie są wybierane także do realizacji podróży fakultatywnych, czyli innych niż dojazdy do miejsc pracy lub nauki. Na korzystanie z takich linii częściej decydują się też osoby z reguły poruszające się po mieście samochodem osobowym. W przypadku Rzeszowa takimi priorytetowymi liniami są: **0A, 0B, 18 i 19**, a w nowej koncepcji obsługi miasta, także linia **12**. Połączenia takie idealnie nadają się też do obsługi najnowszym taborem, czyli w warunkach rzeszowskich byłyby pretendowane do eksploatacji na nich nabywanych w przyszłości kolejnych autobusów elektrycznych.

W obecnym układzie komunikacyjnym przyjęto zasadę ograniczania liczby wariantów tras obsługujących każdą z linii. Określony numer linii powinien kojarzyć się mieszkańcom jednoznacznie z konkretną relacją – oznakowanie handlowe w postaci numeru ma spełniać swoją rolę, jaką jest jednoznaczna identyfikacja danej usługi w świadomości jej potencjalnych konsumentów – mieszkańców.

Unikać należy też planowania linii z mocno meandrującymi trasami, gdyż wprowadzie zapewniają one połączenia bezpośrednie, ale prowadzą niekiedy tak długimi trasami, że potencjalni pasażerowie nie widzą w nich jakiegokolwiek alternatywy w stosunku do samochodu osobowego, którym mają możliwość pokonać tę samą drogę znacznie krótszą trasą przejazdu i w znacznie krótszym czasie.

Warto dodać, że nawet w sytuacji, gdy określone linie dedykowane (z pojedynczymi kursami), realizują jakieś istotne z punktu widzenia lokalnej społeczności, specyficzne zadania, to dzięki wprowadzeniu rytmicznych odjazdów na poszczególnych ciągach, o wiele łatwiejsze stają się ewentualne przesiadki, które z powodzeniem zastępują takie połączenia.

Projektowane zmiany w podaży usług powinny więc zmierzać do możliwie jak największego uproszczenia układu linii, osiągniętego poprzez:

- zmniejszenie liczby wariantów tras wykonywanych w ramach każdej z linii;
- koordynację rozkładów jazdy na wspólnych ciągach komunikacyjnych – w celu zapewnienia pełnej rytmiczności obsługi;
- utrzymanie wszystkich istotnych obsługiwanych aktualnie połączeń bezpośrednich i zwiększenie ich liczby o najbardziej postulowane.

4.3. Koncepcja bieżących zmian optymalizacyjnych w sieci komunikacyjnej

Nowy układ komunikacyjny musi uwzględniać ograniczenia infrastrukturalne miasta mające wpływ na planowanie tras linii komunikacji miejskiej. Pierwszym z takich ograniczeń jest niewielka liczba pętli autobusowych w centrum miasta i ich ograniczona pojemność. Przebudowana pętla przy Dworcu Głównym PKP zapewnia możliwość wyznaczenia przystanku początkowo-końcowego dla linii 0A i 0B. Na każdym z dwóch stanowisk mogą stać maksymalnie po dwa autobusy, co oznacza – biorąc pod uwagę, że miejsce to zostało przeznaczone także do ładowania autobusów elektrycznych – że jeden z nich może być podłączony do ładowarki, a drugi może oczekiwać na taką możliwość. Niemniej, ze względu na niewystarczającą obsługę połączenia dworców Lokalnego i kolejowego zmieniono miejsce rozpoczynania i kończenia kursów linii 0B na Dworzec Lokalny z przejazdem w bezpośrednim sąsiedztwie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego.

Druga pętla w pobliżu dworca kolejowego, zlokalizowana przy ul. Bardowskiego, również jest niewielka. Nie ma tam możliwości wyznaczenia przystanku początkowo-końcowego dla większej liczby autobusów, dlatego trasy rozpoczynają tam tylko niektóre linie podmiejskie. Niewiele miejsca dla komunikacji miejskiej jest też przy dworcu lokalnym, ponieważ większość miejsca zajmują tam autobusy komunikacji regionalnej. Kolejna pętla, przy ul. Dworaka, znajduje się już poza ścisłym centrum, ponadto w najbliższym czasie zostanie zlikwidowana, ponieważ w tym miejscu budowana jest już nowa droga łącząca ulice Lwowską i Ciepłowniczą, tzw. Wisłokostrada.

Powyższe oznacza, że nawet z powodu braku pętli w ścisłym centrum, większość połączeń rzeszowskiej komunikacji miejskiej musi nadal funkcjonować jako średnicowe. Problemem jest też jednak pojemność wielu pętli zlokalizowanych na obrzeżach miasta, co również stanowi ograniczenie przy planowaniu siatki połączeń.

Przy projektowaniu nowego układu wzięto pod uwagę przywiązanie mieszkańców do funkcjonujących połączeń bezpośrednich. Kiedy z dniem 19 grudnia 2022 r. zlikwidowana została linia 5, mieszkańcy Matysówki wyrazili z tego powodu ogromne niezadowolenie, gdyż stracili bezpośrednie połączenie m.in. z ulicami: Hetmańską, Szopena i Trembeckiego. Propozycje ZTM w Rzeszowie, wskazujące na szereg możliwości dogodnych przesiadek i argument o pokrywaniu się trasy linii 5 z trasą linii 12, w żaden sposób ich nie przekonali. Mieszkańcy doprowadzili do spotkania z Prezydentem Rzeszowa, który zdecydował o przywróceniu linii 5, co nastąpiło z dniem 1 czerwca 2023 r. Podczas tego spotkania, z licznym udziałem reprezentacji mieszkańców, padła deklaracja, że przyszłe ewentualne istotne zmiany w komunikacji miejskiej, zawsze będą poddawane konsultacjom.

Opisany przykład doskonale ilustruje, jak bardzo istotne są dla mieszkańców połączenia bezpośrednie. Dlatego też w zaproponowanym układzie tras, nawet jeżeli jakaś linia autobusowa została przeznaczona do likwidacji, to w zamian zaproponowane zostało inne połączenie, które to zlikwidowane będzie w stanie zastąpić. W szczególności, jeżeli mieszkańcy poszczególnych rejonów miasta dysponują dotychczas połączeniem z danym obszarem centrum, to w nowym układzie takie połączenie starano się zachować.

Kolejną kwestią, która musiała zostać uwzględniona przy projektowaniu siatki połączeń, są przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej, które w zakresie dostępu kierowców komunikacji miejskiej do tzw. toalety podstawowej i do pomieszczenia socjalnego, wchodzi w życie w maju 2026 r. W uproszczeniu można stwierdzić, że jego przepisy nakładają na pracodawcę obowiązek zapewnienia możliwości kierowcom pojazdów komunikacji miejskiej skorzystania z toalety podstawowej – nie rzadziej niż co 180 min pracy i z pomieszczenia socjalnego z ciepłą wodą – nie rzadziej niż co 240 min pracy, przy zdefiniowaniu maksymalnych odległości usytuowania obu tych obiektów od wyznaczonego miejsca postoju pojazdów.

We współpracy z operatorem – będącym pracodawcą kierowców – ZTM w Rzeszowie wyznaczył określone miejsca, w których zorganizowane zostaną pomieszczenia socjalne i toalety dla kierowców.

Wybrano następujące lokalizacje – pętle autobusowe:

- przy Dworcu Głównym;
- przy Dworcu Lokalnym;
- przy ul. Bardowskiego;
- Trembeckiego ZTM;
- przy ul. Cienistej (w budynku MPGK);
- przy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej;
- przy ul. Bł. Karoliny;
- przy ul. Wita Stwosza;
- przy ul. Matuszczaka;
- przy ul. Mikołajczyka;
- przy ul. Zwiączyckiej (w budynku MPWiK);
- przy ul. Sikorskiego (w budynku MPGK),

a także zajezdnię autobusową przy ul. Lubelskiej.

Istotnym elementem koncepcji jest wyznaczenie par (lub większej liczby) linii, których autobusy w centrum Rzeszowa (przy rondzie Dmowskiego) będą obsługiwać dany kierunek

zatrzymując się **na tym samym przystanku**. Przykładowo sytuacja, w której z tego rejonu w kierunku pętli przy ul. Kalinowej autobusy linii 16 i 33 odjeżdżają z dwóch różnych przystanków, nie jest korzystna dla pasażera. Zmiany w układzie tras mają więc za zadanie w takich przypadkach integrację przystanków obsługujących wspólny kierunek ruchu, przy jednoczesnej takiej konstrukcji rozkładu jazdy, aby odjazdy różnych linii w tym samym kierunku odbywały się naprzemiennie.

Zaprojektowany nowy system obsługi Rzeszowa komunikacją miejską tworzy 48 skategoryzowanych linii autobusowych, a mianowicie:

- **sześć linii priorytetowych – z rozkładem jazdy opartym na częstotliwości modułowej, z kursami co 15 minut w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego, co 20 minut w godzinach wczesnoporannych, międzyszczytowych oraz po szczycie popołudniowym i co 30 minut w godzinach wieczornych dnia powszedniego, a także całodziennie w soboty i w niedziele – linie: 0A, 0B, 12, 18 i 19, 32;**
- **dwadzieścia pięć linii podstawowych – z rozkładem jazdy opartym na częstotliwości modułowej, z kursami z częstotliwością zawsze dwukrotnie niższą niż obowiązująca w tym samym czasie na liniach priorytetowych – linie: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45;**
- **osiem linii zindywidualizowanych dedykowanych potrzebom pasażerów z obszaru podmiejskiego – linie: 40, 42, 43, 44, 46, 51, 52, 54;**
- **sześć linii zindywidualizowanych dedykowanych innym grupom pasażerów (pracownikom określonych zakładów pracy lub uczniom) – linie: 5, 20, 22, 24, 29, 60;**
- **trzy linie nocne – linie: N1, N2 i N3.**

Trasa priorytetowej **linii 0A** ulegnie korekcie na odcinku Asnyka - Ciepłińskiego. Po opuszczeniu przystanku przy Dworcu Głównym PKP, skieruje się na Dworzec Lokalny ulicami Jabłońskiego, Czarnieckiego i Borelowskiego, skąd do al. Ciepłińskiego ul. Towarnickiego i Piłsudskiego. Z uwagi na dostosowanie częstotliwości kursowania do obowiązującej częstotliwości modułowej, w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym odjazdy na tych liniach odbywać się będą co 20 minut, a nie co 15 minut jak obecnie.

Zmianie ulega także przebieg trasy **linii 0B**. Przystankiem początkowym i końcowym będzie Dworzec Lokalny skąd ulicami Towarnickiego, Borelowskiego, Czarnieckiego, Jabłońskiego i Grottgera osiągnie przystanek przy Dworcu Głównym PKP i dalej trasą bez zmian do al. Ciepłińskiego. Następnie al. Piłsudskiego do Dworca Lokalnego. Częstotliwość kursowania będzie tożsama z **linią 0A**.

Trasa **linii 1** w podstawowym wariancie zamiast do pętli Krakowska Granica, skierowana zostałaby do pętli **Błogosławionej Karoliny**, ulicami: **Krakowską, al. Okulickiego, al. Wyzwolenia, Ofiar Katynia, Kotuli, Ustrzycką, Sanocką i Bł. Karoliny**. Uporządkowane zostałyby również warianty tras na tej linii: przystankiem końcowym byłaby za każdym razem pętla przy ul. Spichlerzowej, a zajazdy do Elektrociepłowni obsługiwane byłyby w jednakowy sposób – w ramach wariantowych kursów linii 21 (nie byłoby więc wariantów do/z Elektrociepłowni przez ul. Spichlerzową, do/z Elektrociepłowni z pominięciem ul. Spichlerzowej ani też kursów kończących bieg przy Zakładzie Karnym). W relacji Ofiar Katynia – centrum byłby skoordynowany z rozkładem jazdy linii 14, a na odcinku al. Okulickiego – centrum – z rozkładami jazdy linii 19. Relację ze Śródmieścia w kierunku Załęża autobusy tej linii obsługują obecnie i dalej obsługiwałyby wspólnie z **linią 11**, począwszy od zintegrowanego dla obu linii w tym kierunku przystanku **Piłsudskiego Urząd Wojewódzki**.

Zmieniony odcinek trasy **linii 1** częściowo zastąpi likwidowaną **linię 47** na części jej trasy, natomiast ul. Krakowską (do granicy miasta) obsługiwać będzie **linia 42**, w ramach ilości kursów uzgodnionych z Gminą Świlcza (kursy nieobjęte porozumieniem kończyłyby na ul. Krakowskiej).

Z uwagi na koordynację odjazdów w ramach całej sieci komunikacyjnej konieczne jest zwiększenie częstotliwości kursów linii 1 w godzinach międzyszczytowych z 60 do 40 minut, oraz zmniejszenie z 30 do 40 minut po szczycie popołudniowym (pomiędzy godzinami 16:30 i 19:00). Takie działanie umożliwi zarówno w kierunku Załęża, jak i w kierunku pętli przy ul. Bł. Karoliny naprzemienne odjazdy pojazdów różnych linii – odpowiednio 1 i 11 oraz 1, 14 i 19 – z łączną częstotliwością jak na liniach priorytetowych, a w przypadku trasy prowadzącej al. Okulickiego – dwukrotnie wyższej.

Zwiększona zostałaby też częstotliwość kursowania autobusów linii 1 w niedziele, z obecnych 120 do 60 minut, co uzasadnione jest z jednej strony potrzebą zapewnienia naprzemiennych, rytmicznych odjazdów we wszystkich opisanych powyższych relacjach, a z drugiej – zapewnieniem lepszego dojazdu do pętli Spichlerzowa w niedziele.

Drobną zmianę trasy proponuje się w przypadku **linii 2**, funkcjonującej obecnie w relacji Baligrodzka – Kardynała Karola Wojtyły. Zostałaby ona wydłużona do pętli **Sikorskiego MPGK**. Obecna (i nowa) trasa umożliwi wspólne odjazdy z przystanku **Cieplińskiego** w kierunku pętli przy ul. Kardynała Karola Wojtyły (możliwie najszybszymi trasami) wraz z autobusami **linii 8**. Z kolei w kierunku intensywnie rozbudowującego się osiedla Kotuli z przystanku **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski** zapewnione zostaną naprzemienne odjazdy autobusów aż czterech linii: najkrótszymi trasami – poza linią 2 także **linii 6** (na jej nowej trasie) i **27** oraz nieco dłuższą trasą – **linii 1** (na jej nowej trasie).

Koordinacja odjazdów wszystkich linii będzie możliwa dzięki proponowanemu zwiększeniu częstotliwości kursowania autobusów linii 2 (a także 27) z 40 do 30 minut w godzinach szczytów przewozowych oraz z 60 do 40 minut w godzinach międzyszczytowych. Po szczycie popołudniowym oraz w obydwie dni weekendowe częstotliwość nie zmieniałaby się i wynosiłaby tak jak obecnie – odpowiednio 40 i 60 minut.

Takie rozwiązanie zapewniłoby naprzemienne odjazdy autobusów linii 2 i 8 z centrum w kierunku południowym z częstotliwością jak dla linii priorytetowej, podobnie byłoby w przypadku najkrótszej trasy w kierunku zachodnim, a biorąc pod uwagę także linie 36 i 47, częstotliwość ta byłaby jeszcze wyższa – nawet średnio co 7,5 minuty w godzinach szczytów.

Trasa **linii 3** zostanie zlikwidowana na rzecz kursów **linii 42**, która skierowana zostałaby z pętli **Bardowskiego** do pętli Krakowska granica (lub w wybranych kursach dalej do Świlczy, Mrowia Otoka lub Trzciana pętla) Z uwagi na głównie podmiejski charakter tej linii i potrzebę uporządkowania numeracji linii – z zakresem 40-49 przeznaczonym dla segmentu połączeń podmiejskich – zmienione zostałoby przy okazji oznaczenie linii 3 na **43**. W nowym układzie linia 43 funkcjonowałaby wyłącznie w trzech wariantach trasy: Bardowskiego – Boguchwała, Bardowskiego – Lutoryż, Bardowskiego – Mogielnica zgodnie z zapotrzebowaniem zgłaszanym przez gminę Boguchwała.

Oznaczenie 3 zostałoby wykorzystane dla autobusów obecnej linii 59 (na zmienionej trasie), z których będzie można skorzystać w niektórych relacjach obsługiwanych przez obecną linię 3, m.in. z ul. Ofiar Katynia do przystanków przy ul. Dąbrowskiego ulicami Targową i Szopena (wzorem zlikwidowanej linii 39). Ulicami Bieszczadzką i Rymanowską prowadzić będą natomiast trasy linii – 11 z częstotliwością dwukrotnie zwiększoną w szczytach przewozowych w stosunku do obowiązującej obecnie na linii 30 oraz z taką samą w soboty i nieznacznie wyższą w niedziele. Ulicą Podkarpacką prowadzić będą trasy linii: 11, 15, 28 i 43, zapewniających łączną średnią częstotliwość nawet 8 odjazdów na godzinę w szczytach przewozowych oraz 5 odjazdów w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym. Ciąg ulic: Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego zamiast funkcjonującymi z różnymi częstotliwościami liniami 30 i 47, obsługiwany byłby parą linii ze skoordynowanymi rozkładami jazdy – 1 i 14 (obie na nowych trasach).

Bez zmian, w relacji Lubelska Zajezdnia MPK – Krasne Auchan (z wybranymi kursami realizowanymi we wszystkie dni tygodnia z zajazdem do cmentarza przy ul. Cienistej oraz w niedziele z zajazdem przez do targowiska przy ul. Dworaka) proponuje się także pozostawienie trasy **linii 4**. Jest to jedna z nielicznych linii, która na żadnym ze swoich krańców nie będzie miała linii stanowiącej wraz z nią parę umożliwiającą wspólne osiągnięcie częstotliwości obowiązującej dla linii priorytetowych. Analiza napełnień na unikatowych odcinkach tras linii 4

pozwała na zaproponowanie zmniejszenia częstotliwości jej kursów w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym – z 30 do 40 minut oraz w godzinach wieczornych (po godzinie 19) – do 60 minut. W tych porach w rejonie Staromieścia średnie napełnienie nigdy nie przekraczało 15 pasażerów, natomiast za przystankiem Lwowska Olbrachta (dokład możliwości jest dojazd jeszcze autobusami linii 15) nieco więcej pasażerów zarejestrowano jedynie w godzinach międzyszczytowych, aczkolwiek w żadnym przypadku napełnienie nie przekroczyło 20 pasażerów. Bez zmian pozostałaby częstotliwość kursowania autobusów linii 4 w soboty, natomiast w niedziele – z uwagi na likwidację linii 7 – częstotliwość na linii 4 zostałaby zwiększona do rytmicznych 60 minut, co przy okazji umożliwi koordynację odjazdów z rozkładami jazdy linii: 16, 23 i 28, wraz z linią 4 wspólnie obsługujących relację centrum – Lubelska Zajeżdźnia MPK. Docelowo w przyszłości linia obejmie obsługę inwestycję przy ul. Welca (Park Wodny).

Do pętli Lubelska Zajeżdźnia MPK zostałaby wydłużona **linia 5**. W dalszym ciągu byłaby to linia dedykowana, pracownikom zakładów pracy wg pór zmianowości (m. in Pratt&Whitney, Koral, Agrohurt, Sanofi, MPK).

Proponuje się zmianę trasy **linii 6**. poprzez jej skierowanie zamiast do jednej z dwóch pętli przy ul. Ustrzyckiej (w zależności od wariantu trasy), do pętli **Błogosławionej Karoliny**. Przewiduje się, że przetrasowanie linii do osiedla Kotuli powinno zwiększyć liczbę pasażerów z centrum w kierunku zachodnim. Wspólnym przystankiem w centrum Rzeszowa w kierunku pętli Błogosławionej Karoliny dla linii: 1, 2, 6 i 27 byłby przystanek **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski**. Korekta trasy nastąpi także na odcinku Powst. Warszawy – Szopena, zamiast ul. Hetmańskiej i Kilara autobusy zostaną skierowane ul. Podwisłocze i Kopisto. W obecnym rozkładzie jazdy linii 6 zmniejszenie częstotliwości kursowania z 30 do 60 minut ma miejsce tylko w godzinach 10-12, co oznacza, że zwiększenie jej do 40 minut w całym przedziale międzyszczytowym, nie spowoduje zwiększenia łącznej dziennej liczby kursów.

Linie 7, która obecnie funkcjonuje w relacji Dworzec Lokalny – Krasne Auchan, w bardzo meandrujący sposób, proponuje się **przeznaczyć do likwidacji**. Jest to linia uzupełniająca, z niewielką liczbą kursów w ciągu dnia, w dodatku rozłożonych nierytmicznie. Na bardzo długim odcinku, pomiędzy przystankiem Ciepłińskiego i skrzyżowaniem al. Rejtana i ul. Podwisłocze, na którym zresztą notowane są największe napełnienia na tej linii, jej trasa pokrywa się z trasą **linii 26**, której częstotliwość zostałaby zwiększona w większości pór w dniu powszednim.

Co istotne, obecne trasy linii 7 i 26 stykają się jeszcze na dalszym odcinku, obsługując przystanki przy szpitalu przy ul. Lwowskiej oraz rejon cmentarza przy ul. Cienistej. Dodatkowo z al. Rejtana do obu tych miejsc możliwy jest dojazd autobusami linii 27, której trasa nie zmieni się, a częstotliwość kursów ulegnie zwiększeniu. Liczba pasażerów na unikatowym odcinku

w stosunku do linii 26 – a więc na przystankach przy al. Rejtana i części ul. Lwowskiej (wysiadających z kierunku Dworca Lokalnego i wsiadających w kierunku powrotnym) w żadnym kursie w dniu powszednim nie przekroczyła łącznie 5. Niewiele większa była też liczba pasażerów na końcowym odcinku do pętli przy Auchan w Krasnem – w żadnym kursie nie przekroczyła średniej wartości 13 pasażerów, a przeważnie było ich znacznie mniej. Po likwidacji linii 7 zbyt słaba mogłaby być obsługa ul. Lwowskiej w niedziele, dlatego w tym rodzaju dnia tygodnia zaproponowano zwiększenie częstotliwości kursowania na linii 4 do 60 minut.

Pod **numerem 7** proponuje się uruchomienie **zupełnie nowej linii**, w relacji Wita Stwosza – Słocińska, z trasą prowadzącą ulicami: **Langiewicza, Boya-Żeleńskiego, W. Pola, Chmaja, Langiewicza, Hoffmanowej, Mochnackiego, Lisa-Kuli – Pl. Śreniawitów, Lenartowicza, Kilara, Kopisto, Niepodległości, Krzyżanowskiego, Wieniawskiego, Słocińską**. Nowa linia zapewni szybką obsługę osiedla Kmity z osiedlami Nowe Miasto i Słociny przez mający nowopowstały łącznik al. Armii Krajowej z ul. Wieniawskiego. Proponuje się, aby linia 7 funkcjonowała z podstawową częstotliwością.

Niewielką zmianę proponuje się wprowadzić dla **linii 8**, której trasa prowadzi z pętli Sikorskiego MPKG przy południowej granicy miasta do Pogwizdowa Nowego, a w części kursów, do miejscowości Rudna Wielka. Sporym problemem w przypadku tej linii jest brak pętli autobusowej w północnej części trasy, gdyż nie ma tam nawet żadnego przystanku wyposażonego w zatokę autobusową, w którym można byłoby zaplanować bezpieczne, dłuższe postoje.

Autobusy linii 8 w Rudnej Wielkiej odbywają postój wyrównawczy w miejscu bez zatoki, a w kursach skróconych do Pogwizdowa Nowego zastosowano bardzo nietypowe rozwiązanie: autobusy oczekują na odjazd na przystanku Warszawska Borowa, obsługując Pogwizdów Nowy okrężnie, ale tylko w kierunku dominującym w danej porze dnia.

Z tego powodu proponuje się skrócenie trasy linii 8 i zamiast do Pogwizdowa Nowego, skierowanie jej od ul. Warszawskiej ulicami: Staromiejską i Trembeckiego, do pętli Trembeckiego ZTM, przy okazji ujednolicając wszystkie warianty trasy.

Zarówno Pogwizdów Nowy, jak i Rudną Wielką, proponuje się obsłużyć **nową linią** oznaczoną numerem **30**, która funkcjonując z wysoką częstotliwością, zastąpiłaby obecną **linią 57**. Mankamentem takiego rozwiązania jest oczywiście utrata bezpośredniego połączenia z południową częścią Rzeszowa, ale z uwagi na kłopotliwy układ drogowy w tym rejonie, wydaje się to najkorzystniejsze. Mieszkańcy w zamian uzyskają bardziej rytmiczne rozłożenie kursów do centrum Rzeszowa i z powrotem.

Zmieniony zostałby także drugi kraniec linii 8 – z uwagi na skierowanie do pętli Sikorskiego MPGK trasy linii 2 w związku z koniecznością zapewnienia zaplecza socjalnego dla kierowców obsługujących tę linię, trasa linii 8 zostałaby skrócona do pętli Kardynała Karola Wojtyły.

Nowa trasa linii 8 w dalszym ciągu umożliwiałaby wspólne odjazdy z przystanku **Cieplińskiego** w kierunku pętli przy ul. Kardynała Karola Wojtyły (możliwie najszybszymi trasami) wraz z kursami autobusów **linii 2**, przy czym dzięki ujednoliceniu częstotliwości kursowania na obu liniach w dni powszednie (w godzinach szczytów do 30 minut, a w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym – do 40 minut) na tej trasie naprzemienne odjazdy tych linii byłyby wykonywane z łączną częstotliwością jak dla linii priorytetowych.

Istotną zmianę trasy proponuje się wprowadzić dla **linii 9**, w ramach której autobusy kursują obecnie w relacji Staroniwska – Olbrachta. Determinantą zmiany jest jeden z najsłabszych wyników wykorzystania pojazdów – w przeliczeniu na 1 wozokilometr – na tej linii, która bezspornie wymaga uatrakcyjnienia. Proponuje się wydłużenie trasy linii 9 do pętli Błękitne Wzgórze, z jednoczesną likwidacją **linii 35**. Na odcinku pomiędzy ul. Staroniwską i skrzyżowaniem z ul. Krakowską trasa linii 9 prowadziłaby jak obecnie, dalej jednak ul. Krakowską oraz al. Piłsudskiego i następnie obecną trasą linii 10 do pętli Łukasiewicza.

Konsekwencją zmiany trasy linii 9 byłaby także zmiana trasy **linii 10** (Błogosławionej Karoliny – Łukasiewicza), która tak jak obecnie prowadziłaby z pętli przy ul. Bł. Karoliny do ronda Dmowskiego, a dalej ulicami: Marszałkowską, Lubelską i Trembeckiego, po czym dotychczasową trasą linii 9 do pętli Olbrachta. Z uwagi na konieczną integrację przystanków z linią 15 w kierunku pętli przy ul. Olbrachta.

Korzyści z zamiany wschodnich odcinków tras linii 9 i 10 byłyby następujące:

- odjazdy w kierunku ul. Olbrachta (**linie 10 i 15**) przy rondzie Dmowskiego, z przystanku **Cieplińskiego**;
- odjazdy w kierunku Błękitnych Wzgórz (**linie 9 i 34**) z przystanku **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski**;
- mniejsze meandrowanie po mieście autobusów linii 10, dzięki czemu może nastąpić wzrost liczby pasażerów podróżujących w dłuższych relacjach;
- porównywalne długości tras obu linii i możliwość obsługi taką samą liczbą pojazdów (po 6 w szczycie popołudniowym dnia powszedniego oraz po 4 w weekendy).

Z uwagi na to, że linie 9 i 10 w zachodniej części miasta obsługują w zasadzie te same rejony, zaproponowana zamiana nie spowoduje utraty połączeń bezpośrednich. Żadna z tych dwóch linii nie obsługiwałaby jednak al. Okulickiego i al. Wyzwolenia. Połączenie al. Okulickiego ze szpitalem przy ul. Lwowskiej zapewniłaby natomiast w nowym układzie **linia 14**

(na nowej trasie), a al. Wyzwolenia ze szpitalem w dalszym ciągu łączyłaby **linia 26**. Połączenie al. Wyzwolenia z rejonem osiedla przy ul. Wita Stwosza w dalszym ciągu zapewniać będzie **linia 13** (aczkolwiek funkcjonująca na innej trasie), a połączenie z ul. Trembeckiego – **linia 30** (dotychczasowa linia oznaczona 59, z trasą wydłużoną do pętli Mikołajczyka).

Linie 9 jak i 10 funkcjonowałyby z częstotliwością przewidzianą dla linii podstawowych. W przypadku linii 9 oznaczać to będzie zwiększenie częstotliwości całodziennie we wszystkie rodzaje dni tygodnia poza sobotą, a w przypadku linii 10 – dwukrotne zwiększenie częstotliwości w weekendy. Działanie to wiązać się będzie jednak z ograniczeniem częstotliwości na innych liniach obsługujących podobne relacje (13, 17 i 34) w godzinach międzyszczytowych z 30 do 40 minut, a w weekendy na liniach 13 i 17 – z 30 do nawet 60 minut. Wspólna obsługa poszczególnych rejonów miasta obsługiwanych tymi liniami pozostanie więc tak samo intensywna jak obecnie.

W trasie **linii 11** w relacji Potockiego – Matuszczaka, proponuje się wprowadzić nieznaczną korektę w rejonie pętli Matuszczaka, wprowadzając tę linię na ulice Bieszczadzką i Rymanowską, w zamian za proponowaną do likwidacji dotychczasową linię 30. W kierunku Załęża autobusy linii 1 i 11 zapewniałyby naprzemienne odjazdy z przystanku **Piłsudskiego Urząd Wojewódzki**, natomiast w kierunku pętli przy ul. Matuszczaka z przystanku **Cieplińskiego**, poza autobusami linii 11.

Trasa **linii 12** nie zmieniałaby się, jednak z uwagi na poprowadzenie tej linii jako jedynej ulicami Kwiatkowskiego i Jana Pawła II, charakter tej linii powinien zostać podniesiony do rangi **priorytetowej**. Autobusy linii 12 w godzinach szczytu kursują już z częstotliwością 15-minutową, w związku z czym nieuzasadnione byłoby ograniczanie taktu częstotliwości w godzinach międzyszczytowych do 40 minut, a w godzinach wieczornych aż do 60 minut. Z tego samego powodu proponuje się zwiększenie częstotliwości kursowania tej linii z 60 do 30 minut przez większą część soboty (do godz. 19) i niedzieli (w godz. 11-19). Rejon ulic Kwiatkowskiego i Jana Pawła II intensywnie rozbudowuje się i częstotliwość 60-minutowa z pewnością bardzo szybko okaże się nieakceptowalna. Należy zauważyć, że wiele miejsc w Rzeszowie charakteryzujących się znacznie mniej intensywną zabudową jest obsługiwana w weekendy właśnie co 30 minut, a więc trasa linii 12 nie powinna być niechlubnym wyjątkiem.

Istotną zmianę trasy proponuje się wprowadzić w trasie **linii 13**, obecnie obsługującej relację Lwowska Szpital – Wita Stwosza. Jest to jedna z najbardziej meandrujących linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej i dlatego niewielu pasażerów podróżuje autobusami tej linii w pełnej relacji, jednak występuje dużo przejazdów na dużo krótszych odcinkach. Istotnym mankamentem trasy tej linii jest niezintegrowany z innymi liniami przystanek przy rondzie Dmowskiego w kierunku ulic Panoramicznej i Krajobrazowej: autobusy linii 13 zatrzymują się

na przystanku Piłsudskiego Urząd Wojewódzki, podczas gdy pojazdy linii 42 w tym kierunku zatrzymują się na przystanku Piłsudskiego Urząd Marszałkowski, a autobusy linii 10 – na przystanku Cieplickiego. W kierunku centrum z ulic Panoramicznej i Krajobrazowej autobusy linii 10 i 13 odjeżdżają z przystanków po dwóch stronach ulicy, co nie tylko utrudnia orientację, ale też i koordynację połączeń. Ponadto trasa linii 13 prowadzi z centrum w kierunku ul. Wita Stwosza mocno wydłużoną trasą, obejmującą m.in. al. Wyzwolenia.

Według nowej propozycji trasa linii 13 rozpoczynałaby się z pętli Lubelska Zajezdnia MPK, a następnie prowadziła ulicami: Lubelską, al. Wyzwolenia, Ofiar Katynia, Kotuli, German, Wyspiańskiego, Strzelniczą, Plenerową, Panoramiczną, al. Witosa, Langiewicza, Boya-Żeleńskiego, Hanasiewicza, Chmaja, ponownie Langiewicza, Hoffmanowej, Mochnackiego, al. Cieplickiego, al. Piłsudskiego, Targową, Szopena, Kopisto, al. Niepodległości i dalej bez zmian do pętli przy szpitalu przy ul. Lwowskiej.

Zaproponowana trasa pomiędzy centrum a ulicami Panoramiczną i Krajobrazową prowadziłaby podobnie jak trasa linii 10, integrując przystanki obu tych linii. Po zmianie trasy autobusy wszystkich dwóch linii z okolic ronda Dmowskiego w kierunku os. Wzgórza Staroniwskie (**10 i 13**) będą odjeżdżać z jednego wspólnego przystanku – **Cieplickiego**.

Zaproponowana zmiana trasy linii 13 nie zlikwiduje większości połączeń bezpośrednich dla dotychczasowych pasażerów tej linii. Połączenie tzw. Wzgórz Staroniwskich z al. Wyzwolenia dalej będzie możliwe, pomimo zmiany trasy. Z ul. Hetmańskiej, al. Powstańców Warszawy i z al. Rejtana oferowane będą nadal inne połączenia – w kierunku szpitala przy ul. Lwowskiej prowadzić będą w dalszym ciągu trasy linii 26 lub/i 34. Z al. Wyzwolenia i ul. Lubelskiej do ul. Hetmańskiej i al. Powstańców Warszawy w dalszym ciągu możliwy będzie przejazd autobusami linii 26 (przy czym ta ostatnia funkcjonować będzie z wyższą niż obecnie częstotliwością).

W nowej odsłonie linia 13 będzie połączeniem substytucyjnym dla **linii 17**, gdyż prowadzić będzie krótszą trasą pomiędzy centrum Rzeszowa i os. Mieszka I. Takim samym połączeniem substytucyjnym dla linii 34, która nadal obsługiwać będzie ul. Hetmańską i al. Powstańców Warszawy, stanie się **linia 26** funkcjonująca z wyższą niż obecnie częstotliwością.

Kolejną linią, w której proponuje się wprowadzić istotną zmianę trasy, byłaby **linia 14**. Obecnie autobusy tej linii kursują w relacji Dworzec Lokalny – Kard. Karola Wojtyły. Proponuje się wydłużenie trasy tej linii poprzez jej rozpoczęcie od pętli Mikołajczyka, a następnie poprowadzenie ulicami: Ofiar Katynia, al. Wyzwolenia, al. Okulickiego, Krakowską, al. Piłsudskiego, Lwowską, al. Armii Krajowej, Niemierskiego, Leszka Czarnego, Witolda i od ul. Paderewskiego dalej dotychczasową trasą. Charakter linii 14 zostałby podniesiony do rangi linii podstawowej,

co oznaczałoby zachowanie taktów w szczytach i zwiększenie częstotliwości w godzinach międzyszczytowych do 40 minut (obecnie występują nawet 2-godzinne przerwy w odjazdach), a w weekendy – do 60 minut.

Zmiana trasy linii 14 pozwoli na zastąpienie na przystankach przy ulicach Ofiar Katynia i al. Okulickiego przeznaczoną do likwidacji linię 30 (na obecnej trasie). W relacji rondo Dmowskiego – Ofiar Katynia wspólna częstotliwość odjazdów wraz z kursami **linii 19 i 1** wyniesie aż 7,5 minuty w godzinach szczytów i 10 minut w godzinach międzyszczytowych oraz po szczycie popołudniowym, a także 15 minut wieczorami i całodziennie w weekendy. Co ważne, przystanek **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski** w dalszym ciągu będzie w kierunku powrotnym z centrum dla tych wszystkich linii zintegrowany.

Z kolei zmiana trasy w rejonie centrum pozwoli na wprowadzenie postulowanego bezpośredniego połączenia południowej części miasta ze szpitalem. Po wycofaniu linii 14 z odcinka ul. Paderewskiego, jego obsługę przejąłaby linia 36 na zmodyfikowanej trasie. Wycofanie linii 14 z ul. Kopisto powinno natomiast zrekompensować zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów linii 2 i 26 oraz zaplanowane skierowanie tą trasą linii 7 i 13.

Bez zmian pozostałaby obecna trasa **linii 15**. Obowiązująca na tej linii 60-minutowa częstotliwość kursów w godzinach międzyszczytowych funkcjonuje tylko przez dwie godziny (10-12), co oznacza że jej zwiększenie do 40 minut i dostosowanie do innych linii funkcjonujących z tą częstotliwością w całym przedziale międzyszczytowym nie spowoduje zwiększenia łącznej dziennej liczby kursów. W kierunku ul. Olbrachta przystanek **Cieplińskiego** przy rondzie Dmowskiego byłby wspólnym dla **linii 10** (po zmianie trasy) i **15**. Ten sam przystanek po drugiej stronie ulicy byłby integrującym **linie 11, 22, 28 i 43** z trasami prowadzącymi w kierunku ul. Podkarpackiej.

Proponuje się zmianę zakresu obsługi ul. Jarowej. Obecnie rozkład jazdy przewiduje zajazdy na tę ulicę tylko w kierunkach dominujących o danej porze dnia, tj. we wszystkie dni tygodnia do około godz. 12 w kierunku centrum oraz po godz. 12 w kierunku powrotnym. Proponuje się aby dodatkowo co drugi kurs wykonywany był z zajazdem na ul. Jarową także w godz. 7-12 w kierunku z centrum oraz w godz. 12-19 w kierunku do centrum. Zmiana ta umożliwi obsługę ul. Jarowej w obu kierunkach w szerszym zakresie godzinowym.

Zmianę trasy zaplanowano dla **linii 16** (obecnie w relacji św. Rocha Lasek – Kalinowa). Na żadnym z dotychczasowych krańców tej linii nie planuje się budowy zaplecza socjalnego, dlatego zamiast do pętli Kalinowa, autobusy linii 16 skierowane byłyby od skrzyżowania ulic Lubelskiej i al. Wyzwolenia do zajezdni przy ulicy Lubelskiej.

Po zmianie trasy linii 16 z centrum w kierunku ul. Lubelskiej autobusy odjeżdżałyby z dwóch różnych przystanków: **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski** (linie 4 i 16) oraz **Cieplińskiego** (linie 23 i 28). Na obu tych przystankach i także na kolejnym – już wspólnym (Marszałkowska) – zakłada się koordynację rozkładów jazdy wszystkich tych linii. W ten sam sposób skoordynowane byłyby odjazdy w drugim kierunku: wyjazdy autobusów z zajezdni MPK przy ul. Lubelskiej byłyby rozłożone naprzemiennie i w miarę rytmicznie, z uwzględnieniem także dalszego przebiegu tras obu par linii al. Piłsudskiego i al. Cieplińskiego.

Nie byłoby natomiast zintegrowanego przystanku dla linii 16 i 36 w kierunku pętli św. Rocha Lasek, gdyż występuje spora różnica w czasach przejazdów obu linii w tej relacji, co powoduje że nie są one w pełni substytucyjne dla pasażerów jadących z centrum w tym kierunku. Podobnie jak w przypadku linii 15, obniżona częstotliwość kursów na linii 16 w godzinach międzyszczytowych obowiązuje obecnie tylko przez dwie godziny, a więc zwiększenie jej do 40 minut w całym przedziale międzyszczytowym nie spowoduje zwiększenia łącznej dziennej liczby kursów.

Nowa trasa przebiegu **linii 17**, obsługująca relację Lwowska Szpital – Wita Stwosza obejmie ulice Szopena, Targową i Kopisto zamiast fragmentu ul. Piłsudskiego i Rejtana, obsługiwaną przez **linie 0A/0B, 19 i 27**. Nie byłoby już natomiast kursów tej linii wydłużonych do ul. Przemysłowej, gdyż zadanie to przejęłyby **linie 3 i 23** funkcjonujące ze zwiększoną częstotliwością. W przypadku linii 17 wprowadzenie częstotliwości 40-minutowej w porze międzyszczytowej oznaczać będzie jej zmniejszenie, podobnie jak w godzinach wieczornych oraz w weekendy. Planowana koordynacja rozkładów jazdy różnych linii obsługujących kierunek do pętli Wita Stwosza na przystanku **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski** spowoduje jednak, że linia 17 wraz z **liniami 9 i 34** zapewni w tej relacji połączenia przynajmniej co 20 minut, nawet w godzinach obowiązywania najniższych częstotliwości. W kierunku szpitala przy ul. Lwowskiej, przystanek **Piłsudskiego Urząd Wojewódzki** będzie wspólny dla **linii 13 i 17**.

Żadnych zmian nie zaplanowano w trasie priorytetowej **linii 18** (Obrońców Poczty Gdańskiej – Łukasiewicza, z wybranymi kursami do ul. Pienińskiej), natomiast dla także priorytetowej linii **19** (Obrońców Poczty Gdańskiej – Łukasiewicza, z wybranymi kursami do ul. Miłocińskiej). Wprowadzenie modułowej częstotliwości oznaczać będzie dla tych linii jej zmniejszenie w godzinach międzyszczytowych z 15 do 20 minut (co m.in. uzasadnia wydłużenie wszystkich kursów linii 19). Wspólna koordynacja rozkładów jazdy wielu linii powinna jednak zrekompenzować ten spadek: w relacji rondo Dmowskiego – al. Wyzwolenia wspólna częstotliwość kursów linii 18 wraz z kursami **linii 26 i 31** wyniesie aż 7,5 minuty w godzinach szczytu oraz 10 minut w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym, a także 15 minut wieczorami i całodziennie w weekendy. Podobnie będzie w relacji rondo Dmowskiego – Ofiar Katynia, gdzie

taka sama wspólna częstotliwość zapewniona zostanie kursami linii 19 wraz z kursami **linii 1 i 14**.

Zmienia się oznaczenie **linii 20** na **linię 40**, który odpowiadałby zakresowi numeracji przyjętej dla segmentu linii podmiejskich. Bez zmiany trasy proponuje się pozostawienie zakresu godzin funkcjonowania.

Autobusy obecnej linii 40 kursują w relacji: Błogosławionej Karoliny – Łukasiewicza, zapewniając przede wszystkim ścisłą obsługę:

- szkół w rejonie skrzyżowania ulic Wyspiańskiego i Wita Stwosza (VIII LO, ZSS nr 2);
- Zespołu Szkół Energetycznych oraz Politechniki Rzeszowskiej przy ul. Pola;
- Zespołu Szkół Elektronicznych, Zespołu Szkół Mechanicznych i Zespołu Szkół Sportowych (V LO) przy ul. Hetmańskiej;

IV LO, Pratt&Whitney oraz Politechniki Rzeszowskiej, w rejonie skrzyżowania al. Batalionów Chłopskich, al. Powstańców Warszawy i ul. Dąbrowskiego.

Nowa trasa przebiegu **linii 21** w relacji Kalinowa – Potockiego zastąpi odcinkowo dotychczasową linię nr 41 łącząc osiedle Załęże z centrum oraz osiedlami Przybyszówka i Bzianka dotychczas nieobsługiwaną dotychczas relacją Siemieńskiego – Ciepłownicza. Zakłada się pary koordynacyjne z linią 31 na odcinku Kalinowa – Dębicka oraz linii 11 Potockiego – Załęska. Wariantowe kursy będą realizowane do Elektrociepłowni przy ul. Ciepłowniczej.

Autobusy linii 21 w dalszym ciągu obsługiwałyby działki przy ul. Ciepłowniczej, w związku z tym konieczne jest zaplanowanie funkcjonowania tej linii we wszystkie dni tygodnia. Umożliwi to jednak zmniejszenie częstotliwości kursów na linii 11 w niedzielne poranki.

Podmiejska **linia 22** w relacji Bardowskiego – Świlcza (z wybranymi kursami wydłużonymi do miejscowości Trzciana lub do Mrowli, stanowiącej część miejscowości Otoka) z uwagi na zmianę tras linii 1 i 3 stałaby się linią podstawową, istotną z punktu widzenia obsługi miasta i jako jedyną obsługującą przystanek Krakowska granica. Rozkład jazdy linii 22 zostałby ułożony w sposób rytmiczny, a jedynie wybrane kursy byłyby wydłużane do gminy Świlcza. W godzinach szczytu porannego obowiązywałaby częstotliwość dwukrotnie wyższa niż przyjęta dla segmentu linii podstawowych, co wynika z dużej liczby kursów w różnych relacjach koniecznych do obsługi obszaru podmiejskiego. Zmienia się numerację na **linię 42**, według zakresu numeracji przyjętej dla segmentu linii podmiejskich.

Linia 22 stanowiłaby parę koordynacyjną z **linią 26** w obsłudze zachodniej części ul. Krakowskiej (aczkolwiek bez przystanku Krakowska granica).

Nowy przebieg trasy **linii 22** będzie odpowiedzią na wnioski południowych osiedli miasta w celu zwiększenia dostępności komunikacyjnej umożliwiającej bezpośrednie połączenie z ul. Matuszczaka. Rozkład jazdy linii 22 nie byłby synchronizowany z innymi liniami priorytetowymi

i podstawowymi, ale dostosowany byłby odpowiednio do godzin zmianowości w Pratt&Whitney Rzeszów oraz godzin lekcyjnych w pobliskich szkołach średnich.

Niewielką zmianę trasy proponuje się wprowadzić dla **linii 23**, której autobusy kursują w relacji Lubelska Zajezdnia MPK – Matuszczaka. Zamiast al. Batalionów Chłopskich (na odcinku pomiędzy ulicami Przemysławą i Podkarpacką) do pętli Matuszczaka, trasa tej linii prowadziłaby ulicami: Przemysławą, Architektów, Zawiszy Czarnego i Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty, do obecnego przystanku końcowego **linii 43**. Zaproponowana zmiana jest związana z potrzebą poprawy obsługi rozbudowującego się os. Zawiszy Czarnego, z wysoką zabudową wielorodzinną, dysponującego obecnie tylko linią 59, a także budowanego nowego osiedla mieszkaniowego, także z wysoką zabudową wielorodzinną, w rejonie ul. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty. Linia 23 stanowiłaby wówczas parę koordynacyjną z **linią 3** w obsłudze os. Zawiszy Czarnego oraz ul. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty. Proponuje się zwiększenie zakresu funkcjonowania linii 23 do całodzienniej i całotygodniowej – w obu wymienionych wyżej miejscach powstaje zabudowa wielorodzinna, dlatego zaplanowanie do tego rejonu dwóch całodziennych i całotygodniowych linii autobusowych (ze standardem częstotliwości jak dla jednej linii priorytetowej) wydaje się koniecznością. Przy okazji poprawi się też dojazd do cmentarza komunalnego Zwięczyca przy ul. Świętokrzyskiej.

W kierunku ul. Lubelskiej zintegrowany przystanek **Cieplińskiego** obowiązywałby tylko dla linii **23** i **28** (kolejna podstawowa linia w tym kierunku – 16, a także wytyczona dłuższą trasą linia 4, obsługiwać będą przystanek **Piłsudskiego Urząd Wojewódzki**). W każdej z tych relacji rytmiczne kursy par linii zapewnią wspólną częstotliwość jak na liniach priorytetowych.

Wszystkie **kursy linii 24**, zakres czasowy funkcjonującej w relacji Miłocińska – Matuszczaka pozostałby bez zmian – obejmowałby więc jedynie godziny szczytów przewozowych w dniu powszednim.

Rozkład jazdy linii 24, tak jak obecnie, nie byłby synchronizowany z innymi liniami priorytetowymi i podstawowymi, ale dostosowany byłby odpowiednio do godzin:

- zajęć w Zespole Szkół Agropresiębiorczości przy ul. Miłocińskiej;
- zajęć w Zespole Szkół Technicznych przy ul. Matuszczaka;
- rozpoczęcia i zakończenia pracy w Pratt&Whitney Rzeszów.

Z uwagi na zmianę charakteru linii 32, uruchomione byłyby dodatkowe kursy linii 24 w szczycie popołudniowym, a także wieczorny kurs z pętli Matuszczaka w kierunku ul. Miłocińskiej, realizowany obecnie w ramach linii 32.

W przypadku powstania połączenia drogowego umożliwiającego prowadzenie komunikacji zbiorowej rozważa się wydłużenie linii ulicami Parkową, Technologiczną do ul. Krakowskiej.

W celu zapewnienia intuicyjności numeracji linii kursujących do cmentarza przy ul. Cienistej numer **linii 25** zostanie zaadaptowany na obecne kursy linii 34, które byłyby wydłużone do pętli Cienista Cmentarz prowadzącej obecnie ze szpitala przy ul. Lwowskiej do ul. Błękitne Wzgórze, a wybranymi kursami dalej – do Kielanówki. Proponowaną kolejną zmianą w funkcjonowaniu tej linii byłoby zmniejszenie częstotliwości kursów w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym z 30 do 40 minut oraz w godzinach wieczornych z 30 do 60 minut. Dzięki zaplanowanemu skierowaniu **linii 9** do ul. Błękitne Wzgórze w zamian za **linię 35**, łączna częstotliwość oferowanych w to miejsce połączeń w żadnej porze dnia nie spadnie poniżej 30 minut. Integrującymi obsługę tego kierunku będą przystanki **przy al. Piłsudskiego** (przed i za rondem Dmowskiego). Z przystanku **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski** w kierunku ul. Wita Stwosza odjeżdżać będą autobusy trzech skoordynowanych linii: **9** (z wyższą niż dotychczas częstotliwością), **17** i **34**, zatem zaproponowane zmniejszenie częstotliwości kursów linii 34 poza godzinami szczytu nie powinno być problematyczne.

Niewielką korektę trasy proponuje się dla **linii 26** (w relacji Cienista Cmentarz – Krakowska Granica, z wybranymi kursami wydłużonymi do ul. Biznesowej). Z uwagi na budowę osiedla przy ul. Technologicznej, proponuje się realizację wszystkich kursów tej linii w obecnym wydłużonym wariantcie trasy.

Nie zakłada się zmian w trasie linii **27** (w relacji Cienista Cmentarz – Baligrodzka). Na liniach 26 i 27 proponuje się jednak zwiększenie częstotliwości kursów w dni powszednie: z 40 do 30 minut w godzinach szczytów przewozowych i z 60 do 40 minut w godzinach międzyszczytowych oraz po szczycie popołudniowym. Postulowane zwiększenie częstotliwości umożliwi opisaną wcześniej likwidację linii 7 i zmianę trasy linii 13 (wraz ze zmniejszeniem częstotliwości jej kursów w weekendy w stosunku do obecnych rozkładów jazdy). Z uwagi na zmniejszenie częstotliwości w weekendy na liniach 13 i 17 z 30 do 60 minut, a także zmiany tras linii 1 i 3, proponuje się zwiększenie częstotliwości kursów linii 26 w niedziele i święta – z obecnych 120 do 60 minut, co pozwoli to zachować zbliżoną do obecnej ofertę przewozową na wspólnych odcinkach tras, przy znacznie lepszej koordynacji pomiędzy różnymi liniami.

Modułowa częstotliwość pozwoli na wysoką, rytmiczną częstotliwość kursów z przystanku **Cieplińskiego** w kierunku al. Powstańców Warszawy na liniach: **0A**, **18** i **36** (ul. Dąbrowskiego) oraz **8**, **26** i **34** (ul. Hetmańską). Niższa częstotliwość kursów linii 26 uniemożliwiłaby zapewnienie pełnej rytmiczności odjazdów pojazdów całej tej wiązki linii. Z przystanków przy **al. Niepodległości** rytmiczne odjazdy **linii 26** i **34** zapewnią łączną częstotliwość kursów co

15 minut (w godzinach szczytów), co 20 minut (w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym) oraz co 30 minut (w pozostałych porach w dni powszednie oraz całodziennie w weekendy) w kierunku centrum Rzeszowa – trasą prowadzącą al. Powstańców Warszawy.

Rytmiczne odjazdy na **linii 27** zapewnią z przystanku **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski** naprzemienne odjazdy w kierunku osiedla Kotuli: najkrótszą trasą wraz z autobusami **linii 2** oraz nieco dłuższą – dodatkowo z odjazdami autobusów **linii 1 i 6** (na nowej trasie). Koordynacja odjazdów będzie możliwa dzięki proponowanemu zwiększeniu częstotliwości kursowania autobusów linii 2 i 27 z 40 do 30 minut w godzinach szczytów przewozowych oraz z 60 do 40 w godzinach międzyszczytowych. Z kolei z przystanków przy **al. Niepodległości** rytmiczne odjazdy **linii 17 i 27** zapewnią łączną częstotliwość kursów co 15 minut (w godzinach szczytów), co 20 minut (w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym) oraz co 30 minut (w pozostałych porach w dni powszednie oraz całodziennie w weekendy) – trasą prowadzącą ul. Lwowską i al. Piłsudskiego (w kierunku powrotnym integrującym tę relację będzie przystanek **Piłsudskiego Urząd Wojewódzki**).

Niewielką zmianę trasy zaplanowano dla **linii 28** obsługującej relację Lubelska Zajeżdźnia MPK – Beskidzka Granica (a wybranymi kursami do przysiółka Raclawówki - Zabierzowa). Zmiana ta polega jedynie na wycofaniu linii 28 z zajazdu na pętlę Trembeckiego. Wyniki pomiarów wskazują na bardzo niewielkie wykorzystanie tego zajazdu, a w ramach nowego układu pętla ta stanie się przystankiem początkowo-końcowym, poza obecną linią 12, dodatkowo także **dla linii 8**. Pozostała część trasy nie uległaby zmianie. Co prawda dla mieszkańców ul. Beskidzkiej uciążliwy jest każdorazowy zajazd (w kierunkach dominujących) przez Raclawówkę, ale liczba pasażerów jest tam zbyt mała, aby skierować w to miejsce w zamian inną linię.

Proponuje się zmianę zakresu obsługi Raclawówki. Obecnie rozkład jazdy przewiduje zajazdy tylko w kierunkach dominujących o danej porze dnia, tj. we wszystkie dni tygodnia do około godz. 12 w kierunku centrum oraz po godz. 12 w kierunku powrotnym. Proponuje się aby dodatkowo co drugi kurs wykonywany był z zajazdem do Raclawówki także w godz. 7-12 w kierunku z centrum oraz w godz. 12-19 w kierunku do centrum. Zmiana ta umożliwi obsługę Raclawówki w obu kierunkach w szerszym zakresie godzinowym. Analogiczne rozwiązanie zaproponowano dla ul. Jarowej w ramach linii 15.

Jedyną zmianą rozkładową na linii 28 byłoby zmniejszenie częstotliwości kursów w godzinach międzyszczytowych oraz po szczycie popołudniowym z 30 do 40 minut, a w godzinach wieczornych – z 30 do 60 minut. Analiza wyników pomiarów potwierdza taką możliwość: po godzinie 19, kiedy częstotliwość spadałaby najbardziej, w żadnym z badanych kursów na unikato-

wym odcinku trasy linii 28 nie było więcej niż 5 pasażerów. Bez zmian pozostałaby częstotliwość kursów w weekendy. Wprowadzenie modułowej częstotliwości na linii 28 umożliwi rytmiczne odjazdy z przystanku **Cieplińskiego** w kierunku ul. Podkarpackiej, gdyż poza autobusami linii 28, z taką samą częstotliwością kursować będą także autobusy **linii: 3** (poza niedzielą), **11, 15, i 23**. W kierunku ul. Lubelskiej różne linie integrować będzie przystanek **Cieplińskiego**, z którego rytmiczne, naprzemienne odjazdy zapewnią linie **23 i 28**.

Pomimo niewielkiej liczby pasażerów, proponuje się utrzymanie zakresu funkcjonowania **linii 29** oraz fragmentaryczną zmianę trasy uwzględniającą przystanki przy ul. Kopisto, Kilara i Hetmańskiej. Połączenie to zapewnia dojazd z pętli Trembeckiego ZTM do pętli Przemysłowa trasą prowadzącą m. in. al. Rejtana i al. Powstańców Warszawy. Rozkład jazdy zakładałby większą liczbę kursów dostosowanych do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy w zakładach w rejonie ul. Przemysłowej – umożliwiałby dojazdy na godziny: 6:00, 6:30 i 7:00 oraz powroty po godzinach: 14:00, 14:30, 15:00, 22:00 i 23:00. Zwiększenie liczby kursów ułatwiłoby też przesiadki z autobusów linii 36, z których musieliby korzystać obecni pasażerowie przewidzianej do likwidacji linii 49.

Do likwidacji przeznaczona została natomiast dotychczasowa **linia 30**, funkcjonująca obecnie w relacji Matuszczaka – Mikołajczyka. Zmiany tras i zwiększenie częstotliwości kursowania na innych liniach w podobnych relacjach spowodują, że pasażerowie korzystający z tej linii będą mogli realizować swoje potrzeby przemieszczania się innymi połączeniami.

Oznaczenie **30** zostałoby wykorzystane dla autobusów obecnej **linii 57** (na zmienionej trasie), która będzie realizowała kursy po obecnej trasie linii 57 Bardowskiego – Pogwizdów Nowy – Bardowskiego. Ze względu na jednokierunkowy charakter linii będzie koordynowana częściowo z kursami linii 40 na odcinku Bardowskiego - Myśliwska.

Trasę **linii 31**, z uwagi na zmianę trasy linii 16, proponuje się zamiast do pętli Lubelska zajezdnia MPK skierować do pętli przy ul. **Kalinowej** – trasą linii 16, a więc ulicami: Lubelską, al. Wyzwolenia, Krakowską, Dębicką i Kalinową. Wspólnym przystankiem w rejonie centrum w kierunku pętli Kalinowa (obowiązującym również dla **linii 33**) byłby **Plac Wolności**. Wraz z autobusami linii 33 odjazdy w relacji centrum Rzeszowa – Kalinowa zapewniane byłyby w takcie jak dla linii priorytetowych. Podobnie będzie w relacji od ul. Strażackiej do centrum miasta, w której taka częstotliwość zapewniona zostanie wraz z linią 9. Co więcej, na przystankach w ciągu ul. Kwiatkowskiego wraz z odjazdami autobusów linii 9 i 12, zapewniona zostanie bardzo wysoka częstotliwość odjazdów: co 7,5 minuty w godzinach szczytów przewozowych, co 10 minut poza godzinami szczytów w dni powszednie (oprócz wieczorów) oraz co 15 minut całodziennie w weekendy oraz dodatkowo w dni powszednie w godzinach wieczornych.

Dla **linii 32**, która dotychczas obsługiwała relację pomiędzy przystankami Obrońców Poczty Gdańskiej – Niepodległości, planuje się zmianę trasy i charakteru linii.

Ponieważ Rzeszów dynamicznie się rozwija, a jednym z głównych wyzwań dotyczących promowania zrównoważonego transportu wraz z wyjściem naprzeciw zapotrzebowaniu w zakresie mobilności mieszkańców pozostaje zapewnienie sprawnego przemieszczania się transportem zbiorowym na osi zachód-wschód. Obecnie ul. Krakowska oraz ul. Lwowska stanowią jedne z najbardziej obciążonych korytarzy komunikacyjnych w mieście - obsługują zarówno intensywny ruch samochodowy, jak i znaczące potoki pasażerskie w przewozach publicznych.

Wprowadzenie systemu metrobus na **linii 32**, o częstotliwości jak dla linii priorytetowych, obsługiwanej przez autobusy o zwiększonej pojemności i kursujące z wysoką częstotliwością, jest niezbędne dla zapewnienia atrakcyjnej alternatywy wobec transportu indywidualnego. Kluczowym elementem sukcesu projektu jest realizacja wydzielonych buspasów bez wyjątków typu 1+2. Tylko całkowicie odseparowany pas ruchu dla autobusów pozwoli na:

- zapewnienie przewidywalności czasu przejazdu, a więc i punktualności niezależnie od natężenia ruchu samochodowego;
- utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania, co jest fundamentem systemu metrobusa;
- budowę zaufania wśród pasażerów, że transport publiczny stanowi realną alternatywę dla samochodu.

Jakiegolwiek dopuszczenia ruchu innych pojazdów (np. 1+2) skutecznie zniweczyłoby efekt uprzywilejowania, prowadząc do degradacji jakości usługi - co potwierdzają doświadczenia innych miast.

Kolejnym filarem efektywności linii metrobusa jest obsługa tylko kluczowych przystanków o największej wymianie pasażerskiej, zwłaszcza:

- pętli autobusowych (np. osiedlowych w rejonie Krakowskiej i Lwowskiej);
- centralnych węzłów przesiadkowych w śródmieściu.

Ograniczenie liczby przystanków pozwoli na utrzymanie charakteru szybkiej linii przelotowej, przy jednoczesnym zachowaniu maksymalnej dostępności dla największych grup użytkowników. Dzięki temu metrobus stałby się nie tylko środkiem transportu, ale kręgosłupem komunikacyjnym miasta – łączącym kluczowe osiedla mieszkaniowe z centrum i innymi liniami komunikacji zbiorowej.

Z uwagi na zaplanowane wydłużenie do pętli przy ul. Bł. Karoliny trasy **linii 6**, byłaby zlikwidowana trasa **linii 33**, obsługującej relację Kalinowa – Lubelska. Obsługę ulicy Dębickiej i Kalinowej przejmie linia 21 pomiędzy ulicami Krakowską i Dębicką trasa tej linii prowadziłaby ulicami Kotuli i Ustrzycką, umożliwiając dotychczasowym pasażerom linii 6 korzystającym z

przystanków przy ul. Ustrzyckiej dalsze korzystanie z komunikacji miejskiej. Obecnie nie ma możliwości wyznaczenia zintegrowanego przystanku w centrum Rzeszowa dla dwóch linii obsługujących ul. Kalinową (31 i 33), gdyż trasy tych linii wyznaczono ul. Lubelską w przeciwnych kierunkach, dlatego trasa linii 21 zostałaby skierowana do pętli Potockiego, co umożliwiłoby wyznaczenie wspólnego przystanku w centrum Rzeszowa w kierunku ul. Kalinowej, którym byłby **Plac Wolności**. Odjazdy autobusów linii **31** i **21** realizowane byłyby w tym kierunku z częstotliwością jak dla linii priorytetowych.

Rekompensatą za wycofanie jednej z linii obsługujących ul. Lubelską byłaby zmiana charakteru linii 23 – zamiana na całodzienną i całotygodniową.

Linia 21, jako uzupełnienie linii 31 do pętli przy ul. Kalinowej, funkcjonowałaby w ograniczonym zakresie godzinowym. Linia miałaby charakter całotygodniowy.

Planuje się wydłużenie wszystkich kursów **linii 34** do pętli Cienista Cmentarz prowadzącej obecnie ze szpitala przy ul. Lwowskiej do ul. Błękitne Wzgórze, a wybranymi kursami dalej – do Kielanówki. Proponowaną kolejną zmianą w funkcjonowaniu tej linii, oprócz zmiany numeru na **25**, byłoby zmniejszenie częstotliwości kursów w godzinach międzyszczytowych i po szczycie popołudniowym z 30 do 40 minut oraz w godzinach wieczornych z 30 do 60 minut. Dzięki zaplanowanemu skierowaniu **linii 9** do ul. Błękitne Wzgórze w zamian za **linię 35**, łączna częstotliwość oferowanych w to miejsce połączeń w żadnej porze dnia nie spadnie poniżej 30 minut. Integrującymi obsługę tego kierunku będą przystanki **przy al. Piłsudskiego** (przed i za rondem Dmowskiego). Z przystanku **Piłsudskiego Urząd Marszałkowski** w kierunku ul. Wita Stwosza odjeżdżać będą autobusy trzech skoordynowanych linii: **9** (z wyższą niż dotychczas częstotliwością), **17** i **34**, zatem zaproponowane zmniejszenie częstotliwości kursów linii 34 poza godzinami szczytu nie powinno być problematyczne.

Linia 35, która obsługuje relację Błękitne Wzgórze – Bardowskiego, jak już wcześniej wspomniano, przeznaczona zostanie do likwidacji. W zamian trasą prowadzącą ulicami: Mochackiego, Hoffmanowej i Langiewicza pojadą dodatkowo autobusy **linii 13**.

Zmianę trasy proponuje się dla **linii 36**. We wschodniej części trasy linii 36 proponuje się wprowadzenie jeszcze jednej zmiany – zamiast ulicami Niemierskiego i Witolda, trasa tej linii poprowadzona zostałaby ul. **Paderewskiego**. Dzięki tej zmianie utworzona w tym miejscu zostałaby para skoordynowanych linii (**6** i **36**) funkcjonujących łącznie z podwojoną częstotliwością. W zamian ul. Niemierskiego prowadzić będzie trasa **linii 14**.

Podobnie jak w obecnych rozkładach jazdy, linia 36 nie funkcjonowałaby w niedziele i święta.

Trasę **linii 37**, której autobusy kursują obecnie w relacji Trembeckiego ZTM – Hermanna Przylasek, podobnie jak linię 37, proponuje się skrócić do pętli **Dworzec Lokalny**.

Wprawdzie na pętli Trembeckiego do autobusów linii 37 wsiada pewna grupa pasażerów, ale z pomiarów wynika, że bardzo niewielu z nich wysiada na pierwszych przystankach po trasie, a więc przy ul. Lubelskiej. Z pętli Trembeckiego do przystanków przy ulicach Szopena i Hetmańskiej możliwy jest (i w dalszym ciągu będzie) dojazd autobusami **linii 12**. Dodatkowo z pętli Trembeckiego zaplanowano odjazdy autobusów **linii 8**, w dalszym ciągu zapewniana więc będzie możliwość dojazdu do al. Powstańców Warszawy oraz częściowo także do al. Sikorskiego.

Słabe wyniki przewozowe **linii 39** (Przemysłowa Urząd Celny – Dworzec Lokalny) oraz **linii 49** (Przemysłowa Urząd Celny – Świętego Rocha Lasek) są powodem propozycji likwidacji obu tych linii. Z ulic: Dąbrowskiego i Batalionów Chłopskich do ul. Przemysłowej prowadzić będzie trasa całodzienniej **linii 3**, a z al. Ciepłińskiego (przez ulice Langiewicza i Batalionów Chłopskich) – dodatkowo trasa **linii 23**. Połączenia te zapewnią całodzienny dojazd do ul. Przemysłowej i możliwe będą przesiadki na nie w różnych częściach miasta. Na odcinku od ul. Przemysłowej do al. Powstańców Warszawy obecna trasa linii 49 pokrywa się natomiast z trasą linii 29, na której zaplanowano więcej kursów niż obecnie, które w miarę możliwości będą też skomunikowane z kursami linii 36. Numer zostanie wykorzystany przy scaleniu obecnie funkcjonujących **linii 60 i 61** opisanych w dalszej części opracowania.

Dla dotychczasowej **linii 20** proponuje się jedynie zmienić oznaczenie tej linii na **40** z uwagi na przeznaczenie zakresu numeracji 40-49 dla linii podmiejskich obsługującej relację Bardowskiego – Bratkowice i realizującej głównie zadanie obsługi obszaru podmiejskiego, proponuje się wprowadzenie niewielkiej korekty trasy w Pogwizdowie Nowym. Zamiast ul. Myśliwską, trasa tej linii prowadziłaby ul. Pogwizdowską. Proponuje się także likwidację wariantu trasy obowiązującego tylko w jednym kursie w kierunku Rzeszowa, w którym autobus przejeżdża przez miejscowość Rudna Wielka odwrotnie niż w pozostałych kursach – zgodnie z kierunkiem przewidzianym dla linii 8. Z badań marketingowych wynika, że z tego unikatowego odcinka korzystał średnio tylko jeden pasażer dziennie.

Linia 41 będzie zlikwidowana a dotychczasową obsługę przejmie odcinkowo regularnie kursująca linia 21.

Aby było możliwe zwiększenie częstotliwości na liniach: 2, 27, 36 i 47, konieczna jest likwidacja **linii 42**. Jest to linia okrężna, funkcjonująca w relacji z pętli Błogosławionej Karoliny do centrum Rzeszowa, w jednym kierunku z trasą prowadzącą ul. Szopena, a z powrotem – al. Ciepłińskiego. Jednokierunkowe linie okrężne z reguły utrudniają dobre rozłożenie odjazdów z innymi liniami autobusowymi – z uwagi na brak pętli w jednym kierunku, dlatego właśnie tę linię zaproponowano do likwidacji. Jak już wcześniej zasygnalizowano, liczba kursów na trasie

z centrum do pętli Błogosławionej Karoliny nie zmieni się. Koordynacja odjazdów będzie możliwa dzięki zaproponowanemu zwiększeniu częstotliwości na liniach 2 i 27 z 40 do 30 minut w godzinach szczytów przewozowych oraz z 60 do 40 minut w godzinach międzyszczytowych. W relacji centrum – osiedle Kotuli, zapewniane będzie łącznie 8 odjazdów na godzinę na czterech liniach (1, 2, 6 i 27), przy dotychczasowych również 8 odjazdach na godzinę, ale wraz z kursami zaplanowanej do likwidacji **linii 42**. Intensywność obsługi osiedla nie zmieni się, natomiast kursy będzie można zaplanować znacznie bardziej rytmicznie.

Relacje obsługiwane obecnie linią 42 zapewnią inne połączenia: osiedle Kotuli z ul. Szopena zapewni **linia 6**, natomiast z ulicami: German, Wyspiańskiego, Strzelniczą, Plenerową, Panoramiczną i al. Witosa – **linia 13** na nowej trasie.

Nowa trasa **linii 42** będzie funkcjonować w zbliżonym zakresie do obecnej **linii 22**, która skierowana zostałaby z pętli **Bardowskiego** do pętli w Trzcianie (wybrane kursy do Śwільczy 58 lub Mrowia Otoka lub).

Do likwidacji proponuje się przeznaczyć także **linię 43** (obecnie funkcjonującą w relacji pomiędzy przystankami Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty Bloki – Niepodległości / Rejtana. Podczas pomiarów na unikatowym odcinku trasy tej linii (pomiędzy al. Powstańców Warszawy a pętlą przy ul. Przemysłowej) nigdy nie było w pojeździe więcej niż 10 osób, przeważnie jednak było ich znacznie mniej. Pozostały odcinek trasy obsługiwany jest intensywnie innymi liniami, przede wszystkim parą linii **0A i 0B**, ale też (innymi trasami lub na części trasy) – **liniami: 26, 34 i 36**.

Zarówno obsługa ul. Architektów jak i obsługa ul. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty zapewniona zostałaby poprzez zmianę trasy **linii 23** i zmianę jej charakteru na całodzienną, a to z kolei zapewniłoby funkcjonowanie pary **linii 3 i 23** na tych ulicach z wysoką częstotliwością, jak dla linii priorytetowych.

Z uwagi na potrzebę zapewnienia integrującego różne linie przystanku w centrum Rzeszowa dla kierunku do Tyczyna, trasę **linii 44** (Dworaka Targ – Tyczyn, wybranymi kursami do miejscowości Kielnarowa) proponuje się wydłużyć do Trembeckiego przez ulicę Maczka w związku z oddaniem do użytku łącznika pn. Wisłokostrada łączącym ulicę Lwowską z Ciepłowniczą. Zapewni to sprawne połączenie południowej części miasta z os. Staromieście oraz możliwość przesiadki w linii kursujące ul. Lubelską. Wprawdzie głównym celem linii 44 jest obsługa obszaru podmiejskiego, ale można spróbować rozłożyć nieco bardziej rytmicznie odjazdy linii: 19, zwłaszcza w dni weekendowe (w godzinach funkcjonowania targowiska), kiedy częstotliwości są niższe, a konkretne godziny odjazdów nie są aż tak istotne.

Linia 45 (Bardowskiego – Mogielnica) zostanie zastąpiona linią 43 na zmienionej trasie, nadając jej numer z proponowanego zakresu dla linii podmiejskich na trasach z Bardowskiego do Boguchwały, Lutoryża i Mogielnicy.

Linia 46, z racji niewielkiej liczby kursów, nie musi być uwzględniana w synchronizowanej sieci i może ona funkcjonować w pewnym zakresie autonomicznie. Oznacza to, że jej rozkład jazdy może być w zasadzie dowolnie kształtowany w ramach obowiązującego porozumienia, jednak w miarę możliwości kursy nie powinny nakładać się z kursami linii 6, z którą część trasy ma wspólny odcinek.

Proponuje się przeznaczyć do likwidacji **linię 47**, której autobusy kursują w relacji Baliogrodzka – Dworaka Targ. Połączenie w relacji z osiedla Kotuli do ul. Targowej zapewni **linia 6** na nowej trasie, a do ulic: Ofiar Katynia, al. Wyzwolenia i al. Okulickiego – **linia 1** na nowej trasie. Z kolei obsługę ulic Ofiar Katynia i al. Okulickiego w relacji do centrum zapewnią autobusy linii **1 i 14** na nowych trasach, a obsługę al. Okulickiego – autobusy **linii 19** na dotychczasowej trasie.

Połączenie centrum Rzeszowa z osiedlem Kotuli, jak już wcześniej wspomniano, zapewnią autobusy linii **1 i 14** (na zmienionych trasach) oraz **2 i 27** (ze zwiększoną częstotliwością kursowania), co zapewni przynajmniej taką samą liczbę kursów w tej relacji jak do tej pory, ale wykonywanych bardziej rytmicznie.

Z uwagi na uruchomienie połączenia ulic Lwowskiej i Ciepłowniczej (tzw. Wisłokostrady) konieczne będzie w najbliższym czasie likwidacja pętli Dworaka. Liczba pasażerów wsiadających w dni powszednie i w soboty na przystanku Dworaka Targ jest jednak znikoma – w większości kursów w ciągu całego dnia nie jest przekraczany próg 3 pasażerów na kurs (tylko w dwóch kursach w ciągu całego dnia było ich więcej, ale nie więcej niż 5). Wprawdzie podczas badań marketingowych zupełnie inną liczbą pasażerów na ul. Dworaka charakteryzowały się kursy niedzielne, ale z uwagi na utrudnienia w zawracaniu autobusów już i tak zostały one wycofane, dlatego rezygnacja z obsługi tego przystanku w pozostałych dniach tygodnia nie powinno być problematyczne, dlatego na odcinku Piłsudskiego – Dworaka w niedziele zostanie zastąpiona wariantowymi kursami **linii 4**.

Linie 49, jak już opisano wcześniej, proponuje się przeznaczyć do likwidacji.

Linie: 51, 52 i 54, obsługujące Specjalną Strefę Ekonomiczną w gminie Głogów Małopolski oraz lotnisko „Rzeszów-Jasionka” w gminie Trzebownisko, należy pozostawić bez zmian godziny odjazdów. Zostały one bowiem dostosowane do potrzeb pasażerów tych linii. Rozkłady jazdy innych linii muszą umożliwiać przesiadki na autobusy linii dowożących do SSE, dlatego konieczne jest zaoferowanie skomunikowanych kursów na różnych liniach w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych.

Trasa **linii 51** rozpoczynałaby się od Dworca Lokalnego i prowadziłaby ulicami: Czarnieckiego, Jabłońskiego i Grottgera do pętli Bardowskiego, skąd dalej trasą linii 51 w kierunku Jasionki, w której obecne kursy linii 51 zostałyby skierowane do pętli przy zakładzie EME Areo lub do Portu Lotniczego. W kierunku powrotnym trasa linii 51 w obu wariantach prowadziłaby od al. Piłsudskiego ulicami: Grottgera, następnie po obsłudze przystanku Dworzec PKP po raz kolejny Grottgera i dalej ulicami Jabłońskiego i Czarnieckiego – do Dworca Lokalnego.

Trasy **linii 52 i 54** pozostają bez zmian.

Okrężna trasa **linii 57** (Dworaka Targ – Pogwizdów Nowy), z uwagi na konieczność likwidacji pętli przy ul. Dworaka, zostałaby skrócona do pętli Bardowskiego, a oznaczenie tej linii – ze względu na przeznaczenie zakresu numeracji 50-59 dla linii obsługujących SSE – zostałyby zmienione na **30**.

Przerwa w odjazdach linii 30 planowana byłaby jednak w czasie kursu linii 40, ale takie rozwiązanie nie zakłóci rytmiczności odjazdów ani do Pogwizdowa Nowego, ani też do Rudnej Wielkiej.

Zmianę trasy proponuje się także dla **linii 59**, której autobusy kursują w relacji Trembeckiego ZTM – Przemysłowa. Oznaczenie tej linii, z uwagi na przeznaczenie zakresu numeracji 50-59 dla linii obsługujących SSE, proponuje się zmienić na **3**. Proponuje się, aby trasa tej linii rozpoczynała się na pętli Mikołajczyka, a następnie prowadziła ulicami: Ofiar Katynia, al. Wyzwolenia, Lubelską i Trembeckiego, skąd już dotychczasową trasą do ul. Batorego dalej Fredry, Targową, Szopena, Kilara, Pl. Śreniawitów do ul. Dąbrowskiego później al. Batalionów Chłopskich. Dalej trasa linii 3 nie prowadziła już ul. Podkarpacką, tylko ulicami: al. Batalionów Chłopskich, Przemysłową, Architektów i Zawiszy Czarnego. Oznacza to, że obsługa ul. Architektów prowadzona byłaby w sposób odwrotny od dotychczasowego, czyli z przystanków po wschodniej stronie ulicy autobusy odjeżdżałyby w kierunku centrum, natomiast z przystanków po zachodniej stronie – w kierunku przeciwnym. W ten sam sposób prowadzona byłaby obsługa przystanków przy tej ulicy przez **linię 23**. Zakłada się koordynację rozkładów jazdy linii 3 i 23, które tworząc parę, funkcjonować będą łącznie z wysoką częstotliwością przewidzianą dla linii priorytetowych. Wysoka i gęsta zabudowa wielorodzinna tej części miasta wskazuje na potencjalną konieczność właśnie takiej obsługi. Zintegrowane na przystanku **Dąbrowskiego** będą też dojazdy autobusów obu linii w kierunku wyjazdowym z centrum Rzeszowa.

Z ul. Zawiszy Czarnego autobusy linii 3 skręcałyby w prawo, a trasa nie kończyłaby się, tak jak obecnie na pętli Przemysłowa, tylko prowadziła ul. Żołnierzy 9 Pułku Piechoty do obecnego końcowego przystanku **linii 43**. W tym miejscu rozpoczęła się już budowa nowego osiedla mieszkaniowego, także z wysoką zabudową wielorodzinną, dlatego zaplanowanie do tego rejonu całodziennej i całotygodniowej linii autobusowej wydaje się koniecznością. Przy

okazji poprawi się też dojazd do cmentarza komunalnego Zwiężczyca przy ul. Świętokrzyskiej. Opisane wytyczenie trasy linii 3 umożliwi likwidację wydłużenia trasy w celu zawrócenia autobusów na rondzie im. Rozstrzelanych 8 czerwca 1943 r.

Usunięcie dawnej linii 59 z ul. Podkarpackiej nie pogorszy obsługi komunikacyjnej tej ulicy. W dalszym ciągu pozostaną tam bowiem **linie: 11, 15, 28 i 43**, a częstotliwość kursów na każdej z nich wyniesie od 30 minut w godzinach szczytów przewozowych do 60 minut w niedziele i święta (poza linią 43, która w niedziele funkcjonować będzie z częstotliwością dwukrotnie niższą). Per saldo oznaczać to będzie nawet 8 kursów na godzinę w godzinach szczytów przewozowych.

Linia 60 funkcjonująca w ramach pilotażu w marcu i od września 2025 w pełnym zakresie (w dni powszednie szkolne) będzie stanowiła część segmentu linii tzw. osiedlowych umożliwiających m. in. bezpośrednie połączenie osiedli Wilkowyja ze Słociną.

Linia 61 łączy pętlę przy ul. Łukasiewicza z trudno dostępnym – zwłaszcza w warunkach zimowych dla standardowej wielkości pojazdów komunikacji miejskiej – obszarem Matysówki. Linię obsługują najmniejsze pojazdy jakie posiada MPK. Do końca 2023 r. najczęściej były to minibusy Autosan H7. Obecnie najmniejszymi pojazdami w inwentarzu operatora są pojazdy Solaris Urbino 9LE electric, i najczęściej jeden z nich obsługuje właśnie linię 61.

Z unikatowego odcinka tej linii (a więc nieobsługiwanego przez inne połączenia) w ciągu całego dnia skorzystało podczas pomiarów liczby pasażerów średnio około 18 osób wsiadających i 25 wysiadających. Nie są to więc duże wartości – tylko dla tej liczby pasażerów utrzymywana jest odrębna linia. Połączenie to ma więc charakter wyłącznie socjalny i korzystają z niego głównie uczniowie. Dlatego w celu stworzenia sprawnego połączenia Zalesia z Wilkowyją trasa linii ulegnie modyfikacji i będzie prowadzić z pętli Łukasiewicza ulicami: Wieniawskiego, Kiepury, Smosarskiej, Wierchową, Nowym Wzgórzem, Matysowską, Św. Walentego, Św. Roch, Paderewskiego, Witolda, Leszka Czarnego, Zygmunta I Starego i Olbrachta. Przedstawione rozwiązanie będzie stanowić zachowa podstawowy cel funkcjonowania obu linii, jakim jest obsługa szkół.

Koncepcja zakłada także kompleksową modyfikację linii nocnych.

Bez zmian pozostałby podstawowy wariant linii N1 (Obrońców Poczty Gdańskiej – Łukasiewicza, z wybranymi kursami z pętli Miłocińska), jednak wprowadzony zostałby dodatkowy wariant trasy, zakładający jej wydłużenie od pętli Łukasiewicza, ulicami: Wieniawskiego, Kiepury, Matysowską i Pienińską – do pętli Pienińska.

Zgodnie z tym wariantem trasy wykonywane byłyby dwie pary kursów:

- po godz. 23, zastępująca ostatnią parę kursów linii 5 (wykonywaną obecnie tylko w dni powszednie);

- po godz. 4, zastępująca pierwszą parę kursów linii 18 (wykonywaną obecnie tylko w dni powszednie).

W **trasie linii nocnej N2** (Błogosławionej Karoliny – Słocińska) nie byłoby zmian na odcinku: pętla Błogosławionej Karoliny – Plac Wolności. Na kolejnym odcinku trasa tej linii prowadziłaby natomiast ulicami: **al. Piłsudskiego, al. Rejtana, al. Powstańców Warszawy, Kwiatkowskiego, Strażacką, Miłą i Kardynała Karola Wojtyły – do pętli Kardynała Karola Wojtyły.**

Trasa okrężnej linii nocnej N3 (Lubelska Zajeżdźnia MPK – Lubelska Zajeżdźnia MPK) zostałaby z kolei zmieniona na dwukierunkową i prowadziłaby bez zmian na odcinku Lubelska Zajeżdźnia MPK – Dworzec Główny, następnie ulicami: **Targową, Szopena, Kopisto, al. Rejtana, Paderewskiego, al. Krzyżanowskiego, Niepodległości, Mieszka I, Lwowską, Leszka Czarnego, Witolda, Paderewskiego, al. Powstańców Wielkopolskich i Słocińską – do pętli przy ul. Słocińskiej.**

Wszystkie linie nocne będą kursowały z częstotliwością co 60 minut w godzinach 23-24, a następnie co 120 minut do godzin wczesnoporannych. Oznacza to, że przez całą noc obsługę komunikacyjną uzyskałby odcinek od ul. Kwiatkowskiego, ulicami Strażacką i Miłą do pętli Kardynała Karola Wojtyły – dotychczas nieobsługiwany w godzinach nocnych.

Autobusy wszystkich linii nocnych spotykałyby się przy Dworcu Głównym o godzinach: 23:00, 0:00, 1:00, 2:00, 3:00, 4:00 i 5:00, umożliwiając wzajemne przesiadki. O godzinach 23:00 i 0:00 możliwe byłyby przesiadki we wszystkich kierunkach, natomiast w pozostałych godzinach – tylko w wybranych. O godzinach 23:00 i 0:00 byłyby zaplanowane kursy wszystkich linii nocnych w obu kierunkach, dzięki czemu możliwa byłaby rezygnacja z części bardzo słabo wykorzystanych kursów wykonywanych w porze nocnej na liniach dziennych.

Podobnie na godz. 5:00 do Dworca Kolejowego przyjechałyby autobusy trzech linii z różnych kierunków (poza autobusem linii N1 z kierunku Obrońców Poczty Gdańskiej, gdyż z tego miejsca, z uwagi na dojazd na późniejsze kursy z kierunku Łukasiewicza, trzeba już wykonywać kursy linii dziennych).

Generalna zasada byłaby taka, że jeżeli na danej trasie wykonywany byłby kurs linii nocnej: N1, N2 lub N3, to nie byłby już wykonywany w tym czasie kurs linii dziennej.

Późnowieczorne (po godz. 23) lub wczesnoporanne (przed godz. 5) kursy na liniach dziennych wykonywane byłyby tylko na tych liniach, które docierają do miejsc nieobsługiwanych liniami nocnymi lub gdy ich realizacja wynika z dojazdu na linię lub zjazdu do zajeżdźni.

Opisany sposób zorganizowania linii nocnych byłby taki sam w każdą noc tygodnia. W dalszym ciągu linie nocne byłyby obsługiwane przez trzech kierowców pracujących w porze

nocnej plus dodatkowo przez kilku kierowców rozpoczynających pracę na liniach dziennych w godzinach wczesnoporannych i kilku kierowców kończących pracę na liniach dziennych w godzinach późnowieczornych.

W opracowanej koncepcji zakłada się, że niemal wszystkie odcinki sieci komunikacyjnej byłyby w dalszym ciągu obsługiwane.

Przyjmuje się konieczność rezygnacji z wykorzystywania następujących miejsc do odbywania postojów wyrównawczych przez autobusy:

- Ustrzycka oraz Ustrzycka / Wadowicka – z uwagi na zaplanowane wydłużenie trasy linii 6 do pętli Kalinowa;
- Staroniwska – z uwagi na wydłużenie trasy linii 9 do os. Błękitne Wzgórze;
- Warszawska Borowa – w związku ze skierowaniem trasy linii 8 do pętli Trembeckiego ZTM;
- Niepodległości / Rejtana – w związku z likwidacją linii 32.

Proponowane nowe trasy wszystkich linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono szczegółowo w tabeli 10.

Tabela 10

Proponowane trasy linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej

Linia	Przebieg trasy
0A	DWORZEC GŁÓWNY PKP – Grottgera – Jabłońskiego – Czarnieckiego – Borelowskiego – Dworzec Lokalny – Towarnickiego – Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – Lwowska – al. Piłsudskiego – Żeromskiego – Grottgera – DWORZEC GŁÓWNY PKP
0B	DWORZEC LOKALNY – Towarnickiego – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – Dworzec Główny PKP – Grottgera – pl. Kilińskiego – Kolejowa – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – Dąbrowskiego – pl. Śreniawitów – Lisa-Kuli – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Towarnickiego – Borelowskiego – DWORZEC LOKALNY
1	BŁOGOSŁAWIONEJ KAROLINY – Bł. Karoliny – Sanocka – Ustrzycka – Kotuli – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Konfederatów Barskich – Załęska – Sieciecha – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – rondo Kuronia – Rzecha – Załęska – Spichlerzowa – SPICHLERZOWA PĘTLA
2	BALIGRODZKA – Baligrodzka – Iwonicka – Odrzykońska – Bł. Karoliny – Kotuli – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Lenartowicza – Kilara – al. Kopisto – al. Rejtana – al. Sikorskiego – Strażacka – Miła – Wojtyły – al. Sikorskiego – SIKORSKIEGO MPKG

Linia	Przebieg trasy
3	MIKOŁAJCZYKA PĘTLA – Mikołajczyka – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Batalionów Chłopskich – Przemysłowa – Architektów – Zawiszy Czarnego – Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty – ŻOŁNIERZY 9 DYWIZJI PIECHOTY BLOKI
4	RZESZÓW: LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Krogulskiego – Welca – Borowa – Warszawska – Marszałkowska – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Cienista – Lwowska – KRASNE: KRASNE AUCHAN
5	LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – Wieniawskiego – Kiepur – Matysowska – Pienińska – PIEŃSKA PĘTLA
6	BŁOGOSŁAWIONEJ KAROLINY – Bł. Karoliny – Wiktora – Pleśniarowicza – Solarza – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kopisto – Podwisłocze – al. Powstańców Warszawy – al. Rejtana – Paderewskiego – al. Krzyżanowskiego – al. Armii Krajowej – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Słocińska – SŁOCIŃSKA PĘTLA (wybrane kursy: Słocińska – MALAWA: MALAWA OSP)
7	WITA STWOSZA – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Chmaja – Langiewicza – Hoffmanowej – Mochnackiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Lenartowicza – Kilara – al. Kopisto – Niepodległości – Krzyżanowskiego – Wieniawskiego – Słocińska – SŁOCIŃSKA PĘTLA
8	TREMBECKIEGO ZTM – Trembeckiego – Staromiejska – Warszawska – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłńskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Strażacka – Miła – Wojtyły – KARDYNAŁA K. WOJTYŁY PĘTLA
9	BŁĘKITNE WZGÓRZE / LEŚNE WZGÓRZE – Błękitne Wzgórze – KIELANÓWKA – RZESZÓW: Staroniwska – Langiewicza – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Podwisłocze – Kwiatkowskiego – Strażacka – Robotnicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA
10	BŁOGOSŁAWIONEJ KAROLINY – Bł. Karoliny – German – Wyspiańskiego – Strzelnicza (wybrane kursy: Wywrockiego) – Plenerowa – Panoramiczna – al. Witosa – Wyspiańskiego – Wita Stwosza – Srebrna – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Chmaja – Langiewicza – Hoffmanowej – Mochnackiego – al. Ciepłńskiego – Marszałkowska – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Olbrachta – OLBRACHTA PĘTLA
11	MATUSZCZAKA PĘTLA – Matuszczaka – Rymanowska – Bieszczadzka – Podkarpacka – Dąbrowskiego – pl. Śreniawitów – Lisa-Kuli – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Konfederatów Barskich – Załęska – Sieciecha – al. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Rzecha – Załęska – Księżycowa – Stączka – Potockiego – POTOCKIEGO PĘTLA

Linia	Przebieg trasy
12	RZESZÓW: TREMBECKIEGO ZTM PĘTLA – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – Kwiatkowskiego – Jana Pawła II – Budziwojska – BUDZIWOJSKA PĘTLA (wybrane kursy: Budziwojska – SIEDLIKA: SIEDLIKA SKRZYŻOWANIE)
13	LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – al. Wyzwolenia – Ofiar Katynia – Kotuli – German – Wyspiańskiego – Strzelnicza – Plenerowa – Panoramiczna – al. Witosa – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Chmaja – Langiewicza – Hoffmanowej – Mochackiego – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kopisto – al. Niepodległości – al. Armii Krajowej – Lwowska – Zenitowa – LWOWSKA SZPITAL
14	MIKOŁAJCZYKA PĘTLA – Mikołajczyka – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Armii Krajowej – Niemierskiego – Leszka Czarne – Powstańców Wielkopolskich – Wieniawskiego – Łukasiewicza – Robotnicza – Strażacka – Miła – Wojtyły – KARDYNAŁA K. WOJTYŁY PĘTLA
15	ZWIĘCZYCKA MPWiK – Zwięczycka – Podkarpacka (wybrane kursy: Jarowa) – Podkarpacka – Dąbrowskiego – pl. Śreniawitów – Lisa-Kuli – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Leszka Czarne – Lwowska – Bałtycka – Morgowa – Cienista – Olbrachta – OLBRACHTA PĘTLA
16	LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłńskiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – Leszka Czarne – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – św. Rocha – ŚW. ROCHA LASEK PĘTLA
17	WITA STWOSZA / LANGIEWICZA – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – al. Kopisto – al. Rejtana – Paderewskiego – al. Krzyżanowskiego – al. Niepodległości – Mieszka I – Lwowska – Zenitowa – LWOWSKA SZPITAL
18	OBR. POCZTY GDAŃSKIEJ PĘTLA – Obrońców Poczty Gdańskiej – al. Wyzwolenia – al. Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłńskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA (wybrane kursy: Wieniawskiego – Kiepur – Matysowska – Pienińska – PIENIŃSKA PĘTLA)
19	(wybrane kursy: MIŁOCIŃSKA PĘTLA – Miłocińska – Obrońców Poczty Gdańskiej) OBR. POCZTY GDAŃSKIEJ PĘTLA – Obrońców Poczty Gdańskiej – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA
20	BŁOGOSŁAWIONEJ KAROLINY – Bł. Karoliny – Wiktora – Wyspiańskiego – Wita Stwosza – Srebrna – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Pola – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – Kwiatkowskiego – Strażacka – Robotnicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA
21	KALINOWA PĘTLA – Kalinowa – Dębicka – Ustrzycka – Kotuli – Ofiar Katynia – Krakowska – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – Bardowskiego – Batorego – Orzeszkowej – Styki – Siemieńskiego – Ciepłownicza – (wybrane kursy: Ciepłownicza MPKG) – Rzecha – Załęska – Księżycowa – Stączka – Potockiego – POTOCKIEGO PĘTLA

Linia	Przebieg trasy
22	KARDYNAŁA K. WOJTYŁY PĘTLA – Wojtyły – Miła – Wojtyły – Strażacka – Uroczą – Nowowiejska – Powst. Warszawy – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Matuszczaka – MATUSZCZAKA PĘTLA
23	LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – Mochnackiego – Hoffmanowej – Langiewicza – Boya-Żeleńskiego – Hanasiewicza – Chmaja – Langiewicza – al. Batalionów Chłopskich – Przemysłowa – Architektów – Zawiszy Czarnego – Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty – ŻOŁNIERZY 9 DYWIZJI PIECHOTY BLOKI
24	MIŁOCIŃSKA – Obrońców Poczty Gdańskiej – al. Wyzwolenia – al. Okulickiego – al. Witosa – al. Batalionów Chłopskich – Podkarpacka – Matuszczaka – MATUSZCZAKA PĘTLA
25	(wybrane kursy: KIELANÓWKA: KIELANÓWKA PĘTLA – RZESZÓW: Błękitne Wzgórze) BŁĘKITNE WZGÓRZE / LEŚNE WZGÓRZE – Błękitne Wzgórze – KIELANÓWKA – RZESZÓW: Staroniwska – Langiewicza – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców – al. Rejtana – Paderewskiego – al. Krzyżanowskiego – al. Niepodległości – Mieszka I – Lwowska – Cienista – CIENISTA CMENTARZ)
26	BIZNESOWA – Biznesowa – Technologiczna – Inwestycyjna – Chmury – Krakowska – al. Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – Podwisłocze – al. Kopisto – al. Niepodległości – al. Armii Krajowej – Lwowska – Cienista – CIENISTA CMENTARZ
27	BALIGRODZKA – Baligrodzka – Iwonicka – Odrzykońska – Bł. Karoliny – Kotuli – Krakowska – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Niepodległości – al. Armii Krajowej – Lwowska – Cienista – CIENISTA CMENTARZ
28	RZESZÓW: LUBELSKA ZAJEZDNIA MPK – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – Podkarpacka – Beskidzka (wybrane kursy: Karkonoska – RACŁAWÓWKA: Doły pętla – RZESZÓW: Karkonoska – Beskidzka) – Beskidzka – BESKIDZKA GRANICA (wybrane kursy: RACŁAWÓWKA: RACŁAWÓWKA ZABIERZÓW)
29	TREMBECKIEGO ZTM – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Głowackiego – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – al. Batalionów Chłopskich – Przemysłowa – PRZEMYSŁOWA URZĄD CELNY
30	BARDOWSKIEGO – Batorego – pl. Wolności – al. Piłsudskiego – al. Ciepłińskiego – Marszałkowska – Warszawska – Myśliwska – RZESZÓW: Pogwizdowska – Myśliwska – Warszawska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – BARDOWSKIEGO
31	KALINOWA PĘTLA – Kalinowa – Dębicka – Krakowska – al. Wyzwolenia – al. Wyzwolenia – Lubelska – Marszałkowska – al. Ciepłińskiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – Most Zamkowy – al. Kopisto – Podwisłocze – Kwiatkowskiego – Strażacka – Miła – Wojtyły – al. Sikorskiego – SIKORSKIEGO MPKG
32	KRAKOWSKA GRANICA – Krakowska – al. Piłsudskiego – pl. Wolności – al. Piłsudskiego – Lwowska – LWOWSKA GRANICA

Linia	Przebieg trasy
36	BŁOGOSŁAWIONEJ KAROLINY – Bł. Karoliny – Kotuli – Krakowska – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Armii Krajowej – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Św. Rocha – ŚW. ROCHA LASEK PĘTLA
39	ŁUKASIEWICZA PĘTLA – Wieniawskiego – Kiepur – Smosarskiej – Wierchowa – Nowe Wzgórze – Matysowska – Św. Walentego – Św. Rocha – Powstańców Wielkopolskich – Paderewskiego – Witolda – Leszka Czarnego – Zygmunta I Starego – Olbrachta – OLBRACHTA PĘTLA
40	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – Batorego – pl. Wolności – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Marszałkowska – Warszawska – Myśliwska – Pogwizdowska – RUDNA WIELKA Pogwizdowska – (wybrane kursy: – RUDNA WIELKA) – MROWLA – BRATKOWICE: BRATKOWICE LAS
42	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – al. Piłsudskiego – Krakowska – KRAKOWSKA (ŚWILCZA: ŚWILCZA 58 lub: – MROWLA: MROWLA OTOKA LUB: – TRZCIANA: TRZCIANA PĘTLA)
43	(BARDOWSKIEGO – Batorego – pl. Wolności – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – Podkarpacka – BOGUCHWAŁA: Lubomirskiego – Suszyckich – BOGUCHWAŁA D.A. GRUNWALD (wybrane kursy: Suszyckich – LUTORYŻ: LUTORYŻ PĘTLA lub – Polna – MOGIELNICA: MOGIELNICA PĘTLA)
44	TREMBECKIEGO ZTM – Trembeckiego – Lubelska – Maczka – Ciepłownicza - Dworaka – al. Rejtana – al. Sikorskiego – TYCZYN: Grunwaldzka – Rynek – Mickiewicza – Kopernika – TYCZYN KOPERNIKA (wybrane kursy: Mickiewicza – Lasek – KIELNAROWA: KRÓLKA PĘTLA lub Mickiewicza – Chopina – HERMANOWA: Hermanowa pętla – HERMANOWA CZERWONKI PĘTLA)
45	RZESZÓW: DWORZEC LOKALNY – Towarnickiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – pl. Śreniawitów – Hetmańska – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – TYCZYN: Grunwaldzka – Orkana – RZESZÓW: Budziwojska – Poselska – Podleśna – HERMANOWA: HERMANOWA PRZYLASEK PĘTLA
46	RZESZÓW: DWORZEC LOKALNY – Towarnickiego – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kilara – al. Kopisto – al. Niepodległości – Niemierskiego – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Słocińska – MALAWA (<i>przejazd bez zatrzymania</i>) – KRACZKOWA – ALBIGOWA: ALBIGOWA SKRZYŻ. MŁYN)
51	RZESZÓW: DWORZEC LOKALNY – Czarnieckiego – Jabłońskiego – Grottgera – Bardowskiego – Batorego – pl. Wolności – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Marszałkowska – Lubelska – TRZEBOWNISKO – NOWA WIEŚ – JASIONKA: JASIONKA PORT LOTNICZY (wybrane kursy: TAJĘCINA – JASIONKA: JASIONKA EME AERO)
52	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – Batorego – pl. Wolności – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Marszałkowska – Warszawska – ZACZERNIE: ZACZERNIE ML SYSTEM / FI-BRAIN
54	RZESZÓW: BARDOWSKIEGO – Batorego – pl. Wolności – al. Piłsudskiego – al. Ciepłńskiego – Marszałkowska – Warszawska – ZACZERNIE – RUDNA MAŁA – GŁOGÓW MAŁOPOLSKI: Rzeszowska – Transportowa – Strefowa – Innowacyjna – Transportowa – GŁOGÓW MAŁOPOLSKI ZELMER II

Linia	Przebieg trasy
N1	(wybrane kursy: MIŁOCIŃSKA PĘTLA – Miłocińska – Obrońców Poczty Gdańskiej) OBR. POCZTY GDAŃSKIEJ PĘTLA – Obrońców Poczty Gdańskiej – Ofiar Katynia – Mikołajczyka – Ofiar Katynia – al. Wyzwolenia – Lubelska – Trembeckiego – Siemieńskiego – Żółkiewskiego – Batorego – Styki – Orzeszkowej – Batorego – Fredry – Grottgera – DWORZEC GŁÓWNY PKP – Grottgera – Asnyka – al. Piłsudskiego – al. Cieplińskiego – Lisa-Kuli – pl. Śreniawitów – Dąbrowskiego – al. Powstańców Warszawy – al. Sikorskiego – Łukasiewicza – ŁUKASIEWICZA PĘTLA (wybrane kursy: Wieniawskiego – Kiepur – Matysowska – Pienińska – PIENIŃSKA PĘTLA)
N2	BŁOGOSŁAWIONEJ KAROLINY – Bł. Karoliny – German – Wyspiańskiego – Strzelnicza – Plenerowa – Panoramiczna – al. Witosa – Langiewicza – Wita Stwosza – Wyspiańskiego – al. Witosa – Krakowska – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – DWORZEC GŁÓWNY PKP – Grottgera – Plac Kilińskiego – Kolejowa – al. Piłsudskiego – Lwowska – al. Rejtana – al. Powstańców Warszawy – Kwiatkowskiego – Strażacka – Miła – Wojtyły – KARDYNAŁA K. WOJTYŁY PĘTLA
N3	LUBELSKA ZAJEZDZIA MPK – Lubelska – Marszałkowska – al. Cieplińskiego – al. Piłsudskiego – Asnyka – Grottgera – DWORZEC GŁÓWNY PKP – Grottgera – Plac Kilińskiego – Kolejowa – al. Piłsudskiego – Targowa – Szopena – Kopisto – al. Rejtana – Paderewskiego – al. Krzyżanowskiego – al. Niepodległości – Mieszka I – Lwowska – Leszka Czarnego – Witolda – Paderewskiego – Powstańców Wielkopolskich – Słocińska – SŁOCIŃSKA PĘTLA

Źródło: opracowanie własne.

Mapy poszczególnych projektowanych linii w sieci komunikacyjnej stanowi Załącznik nr 3 do opracowania. Zarówno w wykazie tras zawartym w tabeli 10, jak i na mapach projektowanych połączeń, ujęto różne warianty możliwych ich tras, w zależności od możliwości technicznych i rodzaju przeznaczonego do ich obsługi taboru.

W wyniku wdrożenia przedstawionych założeń optymalizacyjnych, funkcjonowanie wszystkich linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej oparte będzie na wspólnej częstotliwości modułowej, dzięki czemu uzyskana zostanie zdecydowana poprawa standardu obsługi najważniejszych osiedli miasta i głównych ulic.

Proponowane przedziały częstotliwości modułowej obowiązującej na projektowanych liniach rzeszowskiej komunikacji miejskiej zaprezentowano w tabeli 11. W tabeli tej nie ujęto linii podmiejskich: 40, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 54, nocnych: N1, N2 i N3 oraz linii: 20, 24, 29 i 39 – dedykowanych obsłudze wybranych zakładów pracy lub szkół. Linie te mogą funkcjonować poza ścisłym systemem synchronizacji połączeń skoncentrowanych na obsłudze miasta, a więc w pewnym sensie autonomicznie – zaspokajając interesy mieszkańców gmin ościennych lub wybranych grup pasażerów. Dzięki temu można w zasadzie w dowolny sposób zmieniać trasy i rozkłady jazdy tych linii w miarę potrzeb.

W rezultacie wdrożenia przedstawionych założeń optymalizacyjnych, funkcjonowanie wszystkich koordynowanych linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej oparte będzie na wspólnej częstotliwości modułowej, co ma na celu zdecydowaną poprawę standardu obsługi najważniejszych osiedli miasta. Rytmicznym rozłożeniem kursów można bowiem osiągnąć odczuwalną znacznie wyższą częstotliwość (np. 15-minutową) – pomimo oferowania per saldo mniejszej liczby kursów – niż przy nierytmicznych odjazdach i odstępach nawet 30-40 minutowych.

Z uwagi na wysokie, wspólne częstotliwości kursowania pojazdów na poszczególnych odcinkach tras, w zdecydowanej większości nie będzie konieczności dopasowywania kursów do indywidualnych oczekiwań mieszkańców. Większość zgłaszanych jednostkowych postulatów da się bowiem zaspokoić poprzez zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na poszczególnych odcinkach sieci i w najbardziej oczekiwanych relacjach bezpośrednich. W pozostałych relacjach przy modułowym rozkładzie jazdy łatwiejsze jest z kolei systemowe zaplanowanie przesiadek. Co więcej, jakiegokolwiek dopasowywanie rozkładu jazdy do ewentualnych indywidualnych życzeń zakłóci rytmiczność kursów, a to spowoduje pogorszenie oferty dla znacznie większej liczby pasażerów – skutkując dłuższymi odstępami pomiędzy odjazdami, a w skrajnych przypadkach – nawet nakładaniem się odjazdów różnych linii na wspólnych odcinkach tras.

Tabela 11

**Proponowane częstotliwości modułowe na koordynowanych liniach
rzeszowskiej komunikacji miejskiej (0A, 0B, 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,
14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45)**

Prze- dział godzi- nowy	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni szkolny/pozaszkolny		sobota		niedziela	
	często- tliwość [min]	linie	często- tliwość [min]	linie	często- tliwość [min]	linie
4:31- 6:00	10/20	12	30	0A, 0B, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 18, 19, 32
	20	0A, 0B, 18 i 19, 32	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45
	40	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45				
					120	
6:01- 9:00	10/15	12	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 18, 19, 32
	15	0A, 0B, 18, 19, 32				
	30	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45
	60	5	120		120	
9:01- 13:00	20	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32
	40	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45
	80		120		120	
	120	5				

Prze- dział godzi- nowy	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni szkolny/pozaszkolny		sobota		niedziela	
	często- tliwość [min]	linie	często- tliwość [min]	linie	często- tliwość [min]	linie
13:01- 17:00	15	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32
	30	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45
	60	5	120		120	
17:01- 19:00	20	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32
	40	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45
	120				120	
19:01- 21:00	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 18, 19, 32
	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45
					120	
21:01- 23:00	30	0A, 0B, 12, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 18, 19, 32	30	0A, 0B, 18, 19, 32
	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45	60	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 36 i 45
					120	

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z rozkładami jazdy ważnymi od dnia 31 marca 2025 r., sieć komunikacyjna rzeszowskiej komunikacji miejskiej obsługiwana była przez 185 pojazdów w ruchu. Największe zaangażowanie taboru przypadało na godziny popołudniowego szczytu przewozowego, ze względu na wydłużenia czasów przejazdu w tej porze. W godzinach szczytu porannego angażowano 180 pojazdów, tj. o 14 mniej niż w szczycie popołudniowym. W godzinach międzyszczytowych można przyjąć, że miasto jednocześnie obsługiwało średnio 132 pojazdy (choć w różnych godzinach pory międzyszczytowej było ich odpowiednio o kilka mniej lub więcej).

Z zaprezentowanego projektu wynika wzrost maksymalnej liczby pojazdów w ruchu, uwarunkowany następującymi przyczynami:

- dalszego wydłużenia czasów przejazdów na niektórych liniach w godzinach szczytu popołudniowego, czyli w porze i tak już najdłuższych czasów jazdy, co spowodowało konieczność dodania do obsługi kilku linii kolejnego pojazdu – w celu uzyskania jakichkolwiek postojów wyrównawczych;
- próby zapewnienia większej punktualności odjazdów, zwłaszcza w godzinach szczytu popołudniowego, przynajmniej w zakresie odjazdów z przystanków początkowych;
- zmian w trasach linii wymuszonych koniecznością zapewnienia zaplecza socjalnego dla kierowców przynajmniej na jednej pętli z każdej linii;
- zmiany trasy linii 51 i 0B, co utrudni obsługę wspólnym obiegiem taboru z liniami 52/54 oraz 0A (linie te będą miały rozdzielne pętle).

Wskutek zaplanowanej pełnej koordynacji rozkładów jazdy, zmniejszenie liczby pojazdów w ruchu w godzinach wieczornych dnia powszedniego, a także w soboty i niedziele nie pogorszy oferty przewozowej dla mieszkańców Rzeszowa, gdyż odstępy pomiędzy odjazdami w poszczególnych kursach nie będą większe niż obecnie.

MPK dysponuje obecnie 18 autobusami elektrycznymi:

- dziesięcioma standardowej wielkości autobusami miejskimi Solaris Urbino 12 electric – zakupionymi w 2018 r.;
- dwoma autobusami przegubowymi Solaris Urbino 18 electric – zakupionymi w 2023 r.;
- sześcioma midibusami Solaris Urbino 9LE Electric – również zakupionymi w 2023 r.

Wszystkie pojazdy mają możliwość ładowania pantografowego, jednak miasto dysponuje jedynie dwiema ładowarkami, które usytuowane są przy Dworcu Głównym PKP i mogą ładować autobusy obsługujące linie 0A i 0B. Do obsługi tych linii przeznaczone są pojazdy z dostawy z 2018 r.

Obecnie nie ma możliwości ładowania pojazdów na pętlach podczas obsługi innych linii, a więc na razie autobusy te muszą być eksploatowane na zadaniach krótkich – najczęściej

z czasem przerywanym – po których po około 4 godzinach pracy wracają do zajezdni i mają możliwość ponownego ładowania baterii. Do momentu wybudowania dodatkowych miejsc do ładowania na trasie, opisany sposób wykorzystania autobusów elektrycznych musi być kontynuowany.

Midibusy o długości około 9 m w nowym układzie mogłyby obsługiwać **linie: 22, 24, 39.**

Autobusy 12-metrowe mogłyby zostać skierowane na linię 0A oraz linie, których trasy rozpoczynać się będą przy ul. Bardowskiego, a także obok zajezdni MPK przy ul. Lubelskiej i autobusy z tych linii w razie potrzeb można będzie łatwo podmieniać na inne nawet w środku danego zadania przewozowego.

Pojazdy przegubowe powinny natomiast obsługiwać szczytowe zadania na **liniach: 0A i 19.**

Przedstawiona propozycja wydaje się być rozwiązaniem optymalnym, jak na oczekiwane przez pasażerów warunki obsługi komunikacyjnej miasta wielkości Rzeszowa, gdyż zapewnia realizację najważniejszych postulatów zgłaszanych przez pasażerów pod adresem komunikacji miejskiej, przy racjonalnym poziomie finansowania przewozów środkami z budżetu miasta. Nie jest jednocześnie propozycją zmian radykalnych, co także ma określone zalety.

Jednocześnie możliwe jest łatwe wprowadzenie do niej pewnych zmian po wybudowaniu nowych odcinków dróg lub pętli, które umożliwiłoby zagęszczenie siatki połączeń komunikacją miejską w niektórych obszarach na terenie Rzeszowa, z ograniczoną obecnie dostępnością komunikacyjną.

Planowane jest też połączenie ulic **Wołyńskiej i Potokowej**. Po zakończeniu inwestycji możliwa będzie zmiana trasy **linii 10**, której autobusy zamiast zawracać na rondzie im. Rozstrzelanych 1 czerwca 1943 r. w kierunku pętli Błogosławionej Karoliny, jechałyby dalej ul. Potokową, nowowybudowaną drogą i ul. Wołyńską aż do ul. Bł. Karoliny, tak samo w kierunku powrotnym. Poprowadzona w ten sposób trasa nie tylko byłaby krótsza (bo nie powodowałaby konieczności dwukrotnego przejeżdżania ul. Wywrockiego), ale też umożliwiłaby dostęp do komunikacji miejskiej mieszkańcom rozbudowujących się rejonów ulic: Wołyńskiej, Dynowskiej i Słoneczny Stok. Proponowane obecnie zwiększenie częstotliwości kursowania w soboty i niedziele oraz rozszerzenie zakresu czasowego funkcjonowania linii 10 do całego dnia, pozwoli od razu po ewentualnej zmianie trasy na kompleksową obsługę nowego fragmentu sieci komunikacyjnej.

W nieodległej przyszłości planuje się instalację ładowarek szybkiego ładowania przy pętlach: Obrońców Poczty Gdańskiej, Mikołajczyka, Baligrodzka, Kasprowicza, Łukasiewicza, Matuszczaka, Trembeckiego oraz przeniesienie jednej ładowarki z Placu Dworcowego na pętlę

Bardowskiego, co pozwoli dysponować autobusy elektryczne do całodzienniej obsługi linii obsługujących powyższe przystanki.

Planuje się aktualizację statusów przystanków (stałe/na żądanie), w celu możliwie ścisłego ich dopasowania do dziennych potoków pasażerskich na poszczególnych przystankach.

Załączniki

- Załącznik nr 1: Zaktualizowane szczegółowe wyniki badań wielkości popytu (pomiarów pociągów pasażerskich) rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2025 r. (wyłącznie wersja elektroniczna)
- Załącznik nr 2: Zaktualizowane zbiorcze wyniki badań wielkości popytu rzeszowskiej komunikacji miejskiej – marzec 2025 r. (wyłącznie wersja elektroniczna)
- Załącznik nr 3: Trasy projektowanych linii sieci komunikacyjnej rzeszowskiej komunikacji miejskiej