

JAN MALCZEWSKI

## Problemy komunikacyjne i transportowe obszaru węzłowego aglomeracji rzeszowskiej

### 1. Układ komunikacyjny i jego struktura w granicach administracyjnych Rzeszowa

Celem artykułu jest przedstawienie obecnych problemów komunikacyjnych Rzeszowa i obszaru węzłowego aglomeracji rzeszowskiej oraz sposobów ich rozwiązania, jak również zarysu kierunków rozwoju układu komunikacyjnego i systemów transportowych oraz komunikacyjnych<sup>1</sup>.

O obecnym kształcie układu komunikacyjnego na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej zdecydowało kilka czynników, z których kluczowe były:

1. „Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa” (MPOZP) uchwalony przez Radę Miasta Rzeszowa<sup>2</sup>,
2. uchwalone w 1988 r. założenia do opracowania ww. MPOZP miasta Rzeszowa, według których realizowano część układu komunikacyjnego w granicach Rzeszowa do momentu uchwalenia tego planu (w porozumieniu z zespołem projektowym opracowującym ten plan),
3. realizacja zgodnie z MPOZP fragmentów układu komunikacyjnego miasta przez różne odpowiedzialne za poszczególne inwestycje podmioty,
4. zmieniające się ustawodawstwo w zakresie budowy dróg i zarządzania nimi,
5. zmiana priorytetów inwestycyjnych i zasad realizacji przez podmioty odpowiedzialne za budowę dróg,
6. budowa autostrady A4 i fragmentów drogi ekspresowej S19 na północ od Rzeszowa,

---

<sup>1</sup> Artykuł stanowi aktualizację i rozwinięcie problematyki zawartej w tekście: J. Malczewski, *Układ komunikacyjny na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej. Stan obecny i potrzeby* [w:] M. Malikowski (red.), *Rzeszów w XX-leciu III RP*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów 2012, s. 336–344.

<sup>2</sup> Uchwała Rady Miasta Rzeszowa nr XXXV/33/92 z dnia 23 czerwca 1992 r.

7. budowa nowoczesnego międzynarodowego lotniska ujętego w sieci TNT w Jasionce,
8. modernizacja linii kolejowej E71 na północ i południe od Rzeszowa,
9. powstanie dwóch stref ekonomicznych w otoczeniu lotniska i na zachód od niego w Rogoźnicy,
10. uzbrojenie terenów pod strefę ekonomiczną Dworzysko.

Zakładana w MPOZP przebudowa, modernizacja, a zwłaszcza rozbudowa układu komunikacyjnego miała przede wszystkim na celu:

- zwiększenie przepustowości najważniejszych ulic,
- zmniejszenie uciążliwości komunikacyjnej,
- ułatwienie mieszkańcom i użytkownikom korzystania z systemów komunikacji zbiorowej,
- tworzenie warunków do zwiększania udziału ruchu pieszego i rowerowego w procesie przemieszczania się mieszkańców,
- usprawnienie obsługi środków transportu w zakresie napraw i zaopatrzenia w paliwa.

Chcąc osiągnąć przedstawione wyżej cele, należało zrealizować przewidziane w MPOZP dla miasta Rzeszowa istotne zamierzenia inwestycyjne, które miały rozwiązać przede wszystkim komunikację wewnętrzną. Jednym z najważniejszych przedsięwzięć zrealizowanych w latach 1999–2001 była budowa mostu Zamkowego, który połączył dzielnicę Nowe Miasto położoną w prawobrzeżnym Rzeszowie ze Śródmieściem poprzez plac Śreniawitów i ulicę Fryderyka Szopena. Realizacja trasy Zamkowej w zdecydowany sposób scalała prawobrzeżną i lewobrzeżną część miasta<sup>3</sup>, odciążając jednocześnie od dużego ruchu most Karpacki na alei Powstańców Warszawy i zwłaszcza aleję Józefa Piłsudskiego z mostem na Wisłoku położonym w jej ciągu<sup>4</sup>. Wybudowany dwujezdniowy jednokierunkowy most łączący ul. Wierzbową i Stanisława Naruszewicza oraz kładka dla pieszych usytuowana na bulwarach nad Wisłokiem na przedłużeniu ul. Bulwarowej dodatkowo usprawniły ruch i powiązały osiedla mieszkaniowe na prawym i lewym brzegu Wisłoka. Nie zrealizowano natomiast jeszcze jednego mostu jednojezdniowego, który skomunikowałby znakomicie osiedle Geodetów i tereny Uniwersytetu Rzeszowskiego ze Starym Miastem. Podjętą w 2003 r. próbę budowy tej przeprawy zaniechano natychmiast po proteście miesz-

---

<sup>3</sup> Ulicę Kopisty, będącą przedłużeniem alei Niepodległości, zbudowano w 1991 r. z okazji wizyty w czerwcu tego roku w Rzeszowie papieża Jana Pawła II.

<sup>4</sup> Most Zamkowy skomunikował też w znakomity sposób halę sportowo-widowiskową na Podpromiu z prawobrzeżnym Rzeszowem. Między mostem i halą usytuowano olbrzymi parking samochodowy.

kańców ulicy Stanisława Leszczyńskiego, w ciągu której to ulicy miała ona przekraczać Wisłok<sup>5</sup>.

W połowie lat dziewięćdziesiątych XX w. wybudowano most na Wisłoku przy dawnych zakładach mięsnych (obecnie nieistniejących), który miał być częścią trasy północnej, która miała przebiegać przez Pobitno i Załęże w sąsiedztwie cmentarza na Wilkowyi aż do obecnej stacji paliw Lotos w Krasnem. Trasa ta miała być przedłużeniem alei Wyzwolenia, która miała poprawić połączenia tranzytowe na kierunku wschód–zachód, usprawniające i umożliwiające prowadzenie tranzytu trasą znacznie krótszą niż funkcjonująca obwodnica, zrealizowana olbrzymim wysiłkiem głównie w latach osiemdziesiątych XX w. w okresie prezydencji Ludwika Chmury, a dokończona podobnie jak ulica Kopisty z okazji wizyty w 1991 r. w Rzeszowie papieża Jana Pawła II. Niestety, tzw. małej obwodnicy północnej (pomimo zarezerwowanych na ten cel terenów) nie zrealizowano, połączono tylko przeprawę mostową przy ulicy Lucjana Siemieńskiego z ulicą Rzecha. Aleję Wyzwolenia poszerzono jedynie do ulicy Lubelskiej, ale w trakcie jej modernizacji wykonano dwupoziomowy węzeł na skrzyżowaniu jej z ulicą Warszawską, który wyraźnie poprawił włączanie się do ruchu na tym skrzyżowaniu z obydwu ulic. Zaniechano realizacji ulicy ogólnomiejskiej, która miała stanowić przedłużenie alei Tadeusza Rejtana do trasy północnej (w ciągu alei Wyzwolenia), która wymagała budowy nowego mostu w odległości 270 m od istniejącego na ul. Lwowskiej oraz przebudowy wiaduktu kolejowego na ul. Stanisława Żółkiewskiego (wcześniej nazwa tej ulicy brzmiała Pawła Findera). Odcinek ten odciążałby istniejący most i aleję Józefa Piłsudskiego z dużej części ruchu kierującego się obecnie z osiedli mieszkaniowych w północnej części miasta oraz do dróg krajowych nr 19 i nr 9 prowadzących ruch w kierunku Lublina i Warszawy, a także do dworców PKP i PKS. Budowa tego mostu odciążałaby przede wszystkim centrum od ruchu tranzytowego.

W związku z gwałtownym rozwojem motoryzacji i równie dużym wzrostem liczby nowych zarejestrowanych samochodów w Rzeszowie i powiecie rzeszowskim realizowano pewne inwestycje mające na celu usprawnienie ruchu kołowego w mieście. Najważniejsze z nich, wpływające na udroźnienie systemu, jego usprawnienie przy równoczesnej ochronie obszarów szczególnie narażonych na nadmierny ruch samochodowy, takich jak np. śródmieście, osiedla mieszkaniowe, tereny rekreacyjne, szpitale itp., to:

---

<sup>5</sup> W lokalnej prasie ukazały się już nawet zapewnienia o jego realizacji (porównujące go do mostu Zamkowego) oraz o cenie pięciokrotnie niższej od tego już zrealizowanego.

1. most na Wisłoku w ciągu ul. gen. Stanisława Maczka z dojazdem do ciepłowni (ul. Ciepłownicza) i ul. Rzecha. Druga nitka tego mostu powinna być wybudowana po poszerzeniu ul. gen. Stanisława Maczka do dwóch jezdni po dwa pasy lub jednej jezdni z czterema pasami ruchu;
2. kładka dla pieszych przez Wisłok w rejonie mostu kolejowego przy kopcu Konfederatów Barskich;
3. połączenie ulicy Podkarpackiej z Przemysławą;
4. poszerzenie ulicy Krakowskiej i Lubelskiej o drugą jezdnię o dwóch pasach ruchu;
5. przedłużenie alei Armii Krajowej do ul. Rzecha w Załężu wraz z realizacją dużego wiaduktu nad torami linii kolejowej Kraków–Rzeszów–Przemysł;
6. wraz z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Regionalny w Rzeszowie zrealizowanie połączenia wewnętrznej obwodnicy miasta Rzeszowa od ronda w Załężu z węzłem wschodnim autostrady A4 w Terliczce dwujezdniową drogą o parametrach ekspresowej;
7. zbudowanie odcinka drogi łączącej rondo im. Macieja Kuronia w Załężu z ulicą Lubelską z mostem wantowym w jej ciągu nad osadnikiem oczyszczalni ścieków i rzeką Wisłok. Jest to tzw. most wiszący wantowy, z olbrzymim pylonem. Inwestycja ta została realizowana za kwotę ponad 180 mln zł.

O ile nowych inwestycji drogowych zrealizowano w granicach miasta stosunkowo niewiele, to jednak przeprowadzono na wielką skalę modernizację i remonty w zasadzie wszystkich głównych ulic w mieście. Wymienić tu należy przede wszystkim wewnętrzną obwodnicę miasta (aleję gen. Leopolda Okulickiego, aleję Wincentego Witosa, aleję Batalionów Chłopskich, aleję Powstańców Warszawy), aleję gen. Władysława Sikorskiego i aleję Tadeusza Rejtana, aleję Józefa Piłsudskiego, ulicę Hetmańską, Henryka Dąbrowskiego, Podkarpacką, Marszałkowską, Warszawską, a także aleję Niepodległości, aleję Łukasza Ciepłińskiego i wiele pomniejszych ulic. Modernizacje te poprawiły niewątpliwie komfort jazdy w granicach miasta, ale nie rozwiązały problemu zwiększenia przepustowości ulic<sup>6</sup>.

Oczekiwanych efektów w zakresie rozładowania natężenia ruchu nie dała też budowa ścieżek rowerowych. Powstawały one przy chodnikach wzdłuż głównych ulic modernizowanych w ostatnich kilkunastu latach. Przy alei Niepodległości dobudowano nawet dodatkowy pas ruchu dla rowerów. Ścieżki rowerowe zbudowano też wzdłuż Wisłoka i Zalewu na bul-

---

<sup>6</sup> Zagadnienie to zostało omówione w publikacji z 2012 r. – zob. D. Dusiło, *Wykorzystanie środków pomocowych UE dla realizacji strategii rozwoju miasta na przykładzie Rzeszowa w latach 2004–2013* [w:] M. Malikowski (red.), *Rzeszów w XX-leciu III RP...*, s. 105–132.

warach od mostu na aleję Józefa Piłsudskiego aż do ujęcia wody w Zwięzcy. Olbrzymie nakłady finansowe na realizację tego zadania inwestycyjnego nie rozwiązały problemów komunikacyjnych w mieście, ale poprawiły bezpieczeństwo rowerzystów. Ścieżki rowerowe pełnią także ważną funkcję rekreacyjną na terenie miasta.

W latach dziewięćdziesiątych XX w. ograniczono ruch samochodowy na rzecz pieszego w części śródmiejskiej przez wydzielenie: strefy ruchu pieszego, strefy ograniczonego ruchu, strefy ograniczonego postoju<sup>7</sup>. Ponadto:

- uregulowano zaopatrzenie obiektów handlowych przez wyznaczenie godzin dowozu towarów,
- wprowadzono usprawnienie przez budowę lub modernizację sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach ulic i przejściach dla pieszych,
- wprowadzono udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, obniżając krawężniki na wszystkich przejściach przez jezdnię, i zastosowano sygnały dźwiękowe na niektórych przejściach z sygnalizacją świetlną,
- wybudowano stacje paliw w miejscach, które zapewniają wystarczającą obsługę wzrastającej liczby samochodów w mieście i regionie,
- wybudowano bezkolizyjne przejście dla pieszych nad aleją Józefa Piłsudskiego przy skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką,
- połączono tunelem pod ul. Krakowską osiedle Krakowska-Południe w ciągu ul. Franciszka Kotuli z dzielnicą Baranówka w rejonie galerii Nowy Świat,
- przedłużono aleję Niepodległości od skrzyżowania z aleją Armii Krajowej przy skarbcu NBP do ul. Leszka Czarnego przy szpitalu Pro-Familia.

Planowane jest, ale brak na ten temat zapisów w dokumentach finansowych obecnej perspektywy finansowej do 2020 r., przedłużenie ul. Rzecha od ul. Lubelskiej po wybudowaniu mostu wantowego wzdłuż ul. Miłocińskiej do drogi krajowej E40 w Przybyszówce (tzw. droga krajowa nr 4). Budowy tej drogi już raz zaniechano po protestach mieszkańców Miłocina.

W starych planach i założeniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Rzeszowa” zakładano wybudowanie trasy N-S wzdłuż torów kolejowych od osiedla Kazimierza Pułaskiego do ul. Przemysłowej z przejściem nad torami koło budynku Politechniki Rzeszowskiej przy ul. Wincentego Pola. Trasa ta miała na celu odciążenie ulic Leopolda Lisa-Kuli i Jarosława Dąbrowskiego. Bardzo dużą wagę

---

<sup>7</sup> Strefy te zostały praktycznie zlikwidowane po wyborach w 2002 r., ponieważ jednym z punktów programu wyborczego kandydata na prezydenta, który wygrał wówczas wybory, było zlikwidowanie płatnych stref parkowania w centrum miasta.

przykładano do przedłużenia alei gen. Leopolda Okulickiego w kierunku północnym. W planach ulica ta miała przebiegać przez zarezerwowany w tym celu teren pomiędzy siedzibą zakładu gazownictwa i zespołem garaży przy ulicy płka Kazimierza Iranka-Osmeckiego, po skrzyżowaniu się z ulicą Miłocińską miała przechodzić nad torami linii Rzeszów – Kraków, a następnie linii kolejowej Rzeszów – Ocice i łączyć się z ulicą Warszawską (droga krajowa nr 9) na granicy z Pogwizdowem Nowym, gdzie miała rozpoczynać się tzw. duża obwodnica Rzeszowa, która miała przebiegać na granicy Zaczernia i Staromieścia, tj. miasta Rzeszowa i gminy Trzebownisko, by przekroczyć Wisłok w pobliżu bazy MPK i połączyć się z omówioną już wyżej nową trasą łączącą rondo Jacka Kuronia z węzłem wschodnim autostrady A4. Z miejsca włączenia się w trasę obwodnica północna Rzeszowa miała przebiegać aż do planowanego węzła na drodze krajowej nr 4 (E40) w Krasnem w pobliżu hipermarketu Auchan. Stąd trasa ta miała prowadzić do drogi powiatowej łączącej Albigową poprzez Kraczkową i Malawę z Krasnem i ze Słociną. W Miłocinie przedłużenie alei gen. Leopolda Okulickiego miało mieć rozwidlenie, skąd trasa ta miała przebiegać przez tereny obecnej strefy ekonomicznej Dworzysko w kierunku fragmentu S19 łączącego węzeł zachodni autostrady A4 w Bratkowicach z węzłem S19 na drodze krajowej nr 4 koło hotelu Nowy Dwór na granicy Rzeszowa i Świlczy. Na uzbrojonych terenach strefy ekonomicznej Dworzysko jest już zrealizowany jej fragment. Na całej trasie przedłużenie alei gen. Leopolda Okulickiego i północna obwodnica Rzeszowa były planowane jako droga dwujezdniowa, po dwa pasy ruchu na każdej z nich. Strefa Dworzysko nie jest skomunikowana z drogami, które powinny ją obsługiwać. Obecnie jest realizowane jej połączenie z drogą krajową nr 4 w Przybyszówce, ale wybudowano dotychczas około 70% tej trasy, która w chwili obecnej łączy z drogą krajową przede wszystkim centrum logistyczne Raben. Z tego powodu na 85 ha uzbrojonych terenów pod inwestycje przemysłowe nie można rozpocząć realizacji planowanych zakładów przemysłowych.

Po południowej stronie miasta ma przebiegać następny odcinek drogi ekspresowej S19. Budowany jest odcinek tej drogi od węzła na drodze krajowej nr 4 w Świlczy koło hotelu Nowy Dwór do węzła w Kielanówce. W następnych latach obecnej perspektywy finansowej ma być realizowany odcinek tej drogi od Kielanówki do Wyźnego, natomiast od węzła w Kielanówce do ul. Przemysłowej ma powstać droga, która umożliwi dojazd z tej części miasta do drogi ekspresowej S19, co pozwoli części pojazdów kierujących się na południe ominąć zatłoczoną Boguchwałę. Planowany jest też następny odcinek tej trasy od skrzyżowania z ul. Podkarpacką do drogi Rzeszów – Tyczyn – Hyżne w Białej, niedaleko granicy z Tyczynem. Trasa ta

będzie przechodzić przez Wisłok w pobliżu ujęcia wody dla miasta Rzeszowa w Zwińczycy, co będzie wymagać dość długiego mostu nad końcową częścią Zalewu.

## 2. Struktura układu komunikacyjnego na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej

Obszarem węzłowym aglomeracji rzeszowskiej można określić obszar rozpoczynający się na wschód od Rzeszowa w miejscowości Głuchów, sąsiadującej z miastem Łańcut, po wieś Świlcza włącznie, sąsiadującą z Rzeszowem od zachodu, oraz od gminy Głogów Małopolski i miejscowości Stobierna w gminie Trzebownisko na północ od Rzeszowa do gminy Boguchwała i Tyczyn na południe od Rzeszowa. Na obrzeżach miasta Rzeszowa, w sąsiadujących z nim takich gminach i miastach jak Świlcza, Głogów Małopolski, Trzebownisko, Krasne, miasto Łańcut, gmina wiejska Łańcut, Chmielnik, miasto i gmina Tyczyn oraz częściowo gmina Lubenia, rozbudowuje się strefa podmiejska nie tylko o funkcji mieszkaniowej (istniejąca baza mieszkaniowa i powstające nowe osiedla mieszkaniowe o wysokim standardzie), ale także powstały już i powstają liczące się w skali nie tylko aglomeracji rzeszowskiej, ale o wiele większego obszaru zespoły handlowe, usługowo-produkcyjne i strefy przemysłowe. Na omawianym obszarze funkcjonują poza granicami administracyjnymi miasta Rzeszowa, które w ostatnich latach powiększyło ponaddwukrotnie swój obszar, takie strefy przemysłowo-produkcyjne jak S-1 w Tajęcinie koło lotniska w Jasionce, S-2 między autostradą A4 a południową stroną pasa startowego (strefa w budowie), strefa przemysłowa w Rogoźnicy i przemysłowo-usługowa i składowa w Rudnej Małej (obydwie w gminie Głogów Małopolski). Na terenie tej gminy znajdują się prawie w każdej miejscowości nieduże zakłady przemysłowe i produkcyjno-usługowe. Podobna sytuacja jest w sąsiadujących z gminą Głogów Małopolski gminach Trzebownisko i Świlcza, w których oprócz zakładów produkcyjnych znajdują się liczne i znaczące zespoły usługowe z branży sprzedaży i naprawy produktów motoryzacyjnych, handlu i usług hotelowych. Na granicy miasta Rzeszowa i gmin Świlcza i Głogów Małopolski uzbrojony został przez Starostwo Powiatowe w Rzeszowie obszar zajmujący 85 ha, na którym powstaje Park Technologiczny Dworzysko. W gminie Boguchwała oprócz działających zakładów przemysłowych, jak np. Zapel, rozpoczęła formalnie działalność, na razie na niedużym obszarze, Krakowska Strefa Ekonomiczna. Znaczącym ośrodkiem produkcyjno-usługowym jest położone na prawym brzegu Wisłoka miasto i gmina

Tyczyn, sąsiadująca również od południa z Rzeszowem. Także w gminie Chmielnik znajdują się istotne dla aglomeracji zakłady przemysłowe i usługowe, jak np. zakład w Zabratówce produkujący części dla przemysłu lotniczego czy też rozlewnia wody gazowanej Chmielnik-Zdrój. W gminie Krasne są natomiast zlokalizowane przyciągające dużą liczbę klientów centra handlowe z branży spożywczej i budowlanej oraz salony sprzedaży i obsługi technicznej samochodów. Na terenie gminy funkcjonują także inne zakłady produkcyjne i usługowe zatrudniające od kilku do kilkunastu osób. Miejscowości gminy Krasne są liczącymi się sypialniami Rzeszowa, z których codziennie dojeżdża do Rzeszowa spora liczba zatrudnionych tutaj mieszkańców gminy. W Rzeszowie, który stanowi centrum obszaru węzłowego aglomeracji rzeszowskiej, usytuowane są uczelnie wyższe, które zatrudniają około 5000 pracowników, a studiuje na nich około 50 000 studentów, co jest najwyższym w Polsce wskaźnikiem w stosunku do liczby mieszkańców w miastach o funkcji akademickiej. Zbyt mała liczba miejsc w akademikach oraz wysokie ceny najmu lokali dla studentów powodują, że liczba dojeżdżających do Rzeszowa w tej grupie jest także dość wysoka, a korzystają oni głównie z dróg kołowych.

W Rzeszowie funkcjonują liczne jednostki administracyjne szczebla wojewódzkiego, tak państwowe (rządowe), jak też samorządowe podległe Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Podkarpackiego oraz Podkarpackiemu Urzędowi Wojewódzkiemu i tzw. administracji zespolonej. W Rzeszowie mają swoje siedziby także instytucje wymiaru sprawiedliwości, tak szczebla wojewódzkiego, jak też okręgowego i rejonowego. W centrum obszaru węzłowego aglomeracji są również zlokalizowane liczne szpitale, kliniki i inne jednostki służby zdrowia oraz instytucje kultury (przede wszystkim szczebla wojewódzkiego). Rzeszów to także siedziba Urzędu Miejskiego i podległych mu agend oraz Starostwa Powiatowego. Do miasta dojeżdża codziennie liczna grupa uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych.

W ostatnim dwudziestoleciu w mieście i na jego obrzeżach zlokalizowano cały szereg galerii, centrów handlowych i usługowych, których łączna powierzchnia przypadająca na jednego mieszkańca jest dwukrotnie większa od średniej krajowej. Z analizy tych usług wynika, że korzysta z nich duża liczba mieszkańców nie tylko aglomeracji rzeszowskiej i województwa podkarpackiego, ale także sąsiednich województw. Znaczna jest też liczba korzystających z galerii i centrów handlowych w Rzeszowie obywatele Ukrainy i Słowacji.

Na terenie Rzeszowa i obszaru węzłowego aglomeracji rzeszowskiej nadal utrzymują się wysokie wskaźniki zatrudnionych w przemyśle i bu-

downictwie w stosunku do liczby mieszkańców, aczkolwiek liczba zatrudnionych w tych działach gospodarki jest ponaddwukrotnie niższa w stosunku do 1989 r. Olbrzymi wzrost zatrudnienia nastąpił natomiast w usługach, handlu, oświacie i przede wszystkim w administracji.

Znaczącym rynkiem pracy jest także miasto i gmina wiejska Łańcut, gdzie znajduje się kilka istotnych zakładów i nadal powstają nowe – zwłaszcza na obrzeżu miasta. Duży kompleks zakładów przemysłowych usytuowany jest w pobliżu granicy miasta w Głuchowie.

Do 1989 r. dojeżdżano do pracy głównie do Rzeszowa, ale w chwili obecnej ruch rośnie we wszystkich kierunkach aglomeracji rzeszowskiej. Spowodowane to jest tym, że duża część zakładów usługowych, przemysłowych i centrów handlowych, a zwłaszcza planowo kształtowanych stref ekonomicznych i parków technologicznych powstaje na obrzeżach głównego ośrodka aglomeracji w pobliżu węzłów autostrady A4 i drogi ekspresowej S19 oraz międzynarodowego lotniska w Jasionce. Także na obrzeżach miasta, głównie na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej, już w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia zaczęła powstawać baza mieszkaniowa, a zwłaszcza domy jednorodzinne będące własnością zatrudnionych w Rzeszowie dwuzawodowców. Na obszarze aglomeracji budowali też swoje domy coraz częściej mieszkańcy Rzeszowa będący w dobrej sytuacji finansowej po powrocie z kontraktów zagranicznych rzeszowskich firm budowlanych. Powodem tego stanu rzeczy był brak wówczas dostatecznej ilości przygotowanych uzbrojonych terenów pod budownictwo jednorodzinne i szeregowe w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa oraz większa tolerancja przy wydawaniu pozwoleń na budowę w gminach otaczających Rzeszów. Spowodowało to, w miarę intensywnego powstawania tego typu zabudowy na terenach wiejskich, niedorozwój układów komunikacyjnych charakteryzujący się bardzo wąskimi drogami dojazdowymi do poszczególnych posesji oraz brakiem chodników przy drogach wiejskich zbierających ruch z całej miejscowości. Po 1989 r. niektóre gminy przygotowały duże tereny pod budownictwo mieszkaniowe, wychodząc naprzeciw zapotrzebowaniu rynku w tym zakresie. W ten sposób zaczęły powstawać zespoły uporządkowanej zabudowy mieszkaniowej na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej, której mieszkańcy są w zdecydowanej większości zatrudnieni w Rzeszowie. Takie osiedla powstały przede wszystkim w Głogowie Małopolskim, Rudnej Wielkiej, Krasnem, Słocinie i Załężu. Te sypialnie również w dużym stopniu generują ruch na drogach dojazdowych nie tylko do Rzeszowa, ale na terenie całej aglomeracji. Problem dojazdów do pracy jest w przypadku aglomeracji rzeszowskiej nie tylko zjawiskiem społecznym, ale także ekonomicznym i nie ma charakteru przejściowego, lecz wiele

wskazuje na to, że będzie z biegiem czasu się nasilać. Brak jednak na ten temat badań i analiz, które pozwoliłyby wyciągnąć prawidłowe wnioski na przyszłość<sup>8</sup>.

Stopniowo od początku lat dziewięćdziesiątych XX w. wzrastała rola w polskim handlu zagranicznym III transeuropejskiego korytarza transportowego, a na początku zwłaszcza drogi krajowej E40. Ruch towarowy na tej drodze, po stosunkowo krótkim okresie załamania na początku procesu transformacji, regularnie wzrastał albo utrzymywał się na wysokim poziomie. Ten stan jeszcze się nasilił po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Trasa ta, pomimo nieukończenia jeszcze budowy całego odcinka autostrady A4, ma wyraźnie większe znaczenie od II korytarza transeuropejskiego wschód – zachód: Warszawa – Terespol oraz I korytarza północ – południe. Sieć komunikacyjna i infrastruktura transportowa jest traktowana we współczesnych teoriach rozwoju regionalnego jako jeden z głównych czynników przyczyniających się do wzrostu potencjału gospodarczego regionu, rozwoju konkurencyjności i powiązane go z tymi czynnikami poziomu życia mieszkańców. Duży wpływ na zwiększanie się natężenia ruchu na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej ma i będzie miał przewóz dużych mas towarowych na kierunku wschód – zachód trasą E40 i autostradą A4. Po zmodernizowaniu linii kolejowej E30 w obrębie III transeuropejskiego korytarza transportowego i wymianie taboru kolejowego na szybszy duża część towarów po normalizacji sytuacji politycznej i gospodarczej na Ukrainie będzie wozona tam koleją. Tak jak w okresach poprzednich największy wzrost ruchu towarowego będzie następował z Berlina przez Śląsk – Kraków – Rzeszów do Lwowa i Kijowa. Natomiast towary importowane z Ukrainy trafiają przede wszystkim do Krakowa, Katowic, Dąbrowy Górniczej, Łodzi i innych ośrodków położonych na zachodzie Polski głównie przez Rzeszów. Rzeszowsko-łańcucki węzeł komunikacyjny należy do największych węzłów transportu drogowego w Polsce. W latach 1989–2010 dokonał się tu jeden z największych przyrostów ruchu drogowego w Polsce. Przyczyn tego stanu rzeczy możemy doszukiwać się w szybkim rozwoju motoryzacji, zwiększeniu ruchu kołowego na drogach tranzytowych – tak osobowego, jak też przede wszystkim uciążliwego ruchu towarowego. Zwiększenie się ruchu towarowego nastąpiło w dużym stopniu z powodu drastycznego spadku liczby korzystających z przewozów kolejowych. Jedną z przyczyn tego było przystąpienie na wielką skalę do

---

<sup>8</sup> Obowiązujące dokumenty planistyczne tak w mieście, jak i w okolicznych gminach nie podejmują tego problemu.

generalnych remontów, odtwarzania infrastruktury kolejowej lub też na pewnych odcinkach jej rewitalizacji<sup>9</sup>.

Rzeszów jest obecnie także ważnym węzłem kolejowym w południowo-wschodniej Polsce. Przez centralną część aglomeracji rzeszowskiej przebiega linia kolejowa E30 przechodząca obecnie pełną rewitalizację (stanowi ona część składową III międzynarodowego korytarza transportowego o dużym znaczeniu krajowym i międzynarodowym; prowadzi ruch kolejowy z Berlina przez Wrocław, Opole, Górny Śląsk, Kraków, Rzeszów, Przemysł do Lwowa i Kijowa) oraz zrewitalizowana jednotorowa linia kolejowa E71 łącząca Rzeszów z północną częścią województwa podkarpackiego, głównie z takimi ośrodkami jak Kolbuszowa, Nowa Dęba, Tarnobrzeg i Stalowa Wola. Z południa prowadzi do Rzeszowa jednotorowa linia kolejowa z Jasła przez Strzyżów, która również została poddana rewitalizacji. W obecnej perspektywie finansowej linia E71 ma być poddana elektryfikacji. Planowane jest w najbliższych latach połączenie tej linii kolejowej z lotniskiem w Jasionce na wysokości Rudnej Małej.

Przez Rzeszów przebiega droga krajowa nr 9 prowadząca z Radomia przez Tarnobrzeg i Kolbuszową do Barwinka na granicy ze Słowacją. W Rzeszowie kończy bieg droga krajowa nr 19 prowadząca z Lublina przez Kraśnik, Nisko i Sokołów Małopolski. Na odcinku od Stobiernej do węzła wschodniego autostrady A4 w Terliczce i od węzła zachodniego autostrady A4 w Bratkowicach do węzła na drodze krajowej nr 4 pomiędzy Przybyszówką i Świlczą oddano do użytku fragmenty przyszłej S19. Pełnią one funkcję dróg dojazdowych do węzłów autostrady A4. Na odcinku od węzła zachodniego do węzła wschodniego droga ekspresowa S19 pokrywa się z autostradą A4. Obecnie rozpoczęto budowę następnego odcinka drogi ekspresowej S19 od węzła na drodze krajowej nr 4 koło hotelu Nowy Dwór pomiędzy Przybyszówką i Świlczą do węzła w Kielanówce. W obecnej perspektywie finansowej przewiduje się budowę jednojezdniowej S19 na odcinku od węzła w Kielanówce do przeprawy przez Wisłok w Babicy w gminie Czudec. Rozpoczęto też prace nad budową odcinków S19 od Stobiernej do granicy województwa na moście na Sanie w Domostawie. Od południa przez Bachórz, Hyżne i Tyczyn prowadzi do Rzeszowa droga wojewódzka nr 878. Natomiast do Łańcuta prowadzą łączące się z drogą krajową nr 4 dwie istotne drogi wojewódzkie: z północy droga wojewódzka z Leżajska i z południa droga wojewódzka biegnąca z Przemyśla przez Pruchnik, Kańczugę i Markową. Te dwie drogi wprowadzają dwa istotne potoki ruchu na drogę krajową nr 4 w Łańcutie. W tym mieście wprowadzony zostaje jesz-

---

<sup>9</sup> Niektóre połączenia kolejowe są zastąpione jeszcze obecnie przez zarządzających kolejną na okres remontu regularnymi liniami autobusowymi.

cze istotny potok ruchu z drogi powiatowej prowadzącej od Dylągówki przez Albigową.

Mniejsze potoki ruchu, które prowadzą drogi powiatowe i niektóre gminne, również są wprowadzane do śródmieścia Rzeszowa. Przykładem takiej drogi jest przebiegająca równolegle do drogi krajowej nr 4 droga powiatowa łącząca Wysoką Łąncucką i Albigową przez Kraczkową i Malawę ze Słociną. Ważnym elementem generującym istotne natężenie ruchu na drogach dojazdowych do całego obszaru węzłowego aglomeracji rzeszowskiej jest lotnisko międzynarodowe i krajowe Rzeszów-Jasionka, na którym w 2014 r. odprawiono około 608 tysięcy pasażerów<sup>10</sup>.

Ukształtowany w poprzednich stuleciach układ dróg zbiegających się promieniście w Rzeszowie z jednej strony spowodował stosunkowo szybki rozwój miasta i węzłowej części województwa (wcześniej rzeszowskiego, a obecnie podkarpackiego), ale z drugiej strony z powodu braku dostatecznej liczby arterii obwodowych w centralnej części tego układu, które poprzez kolejne pierścienie dróg łączące obwodowo układ komunikacji pozwalałyby płynnie przemieszczać się coraz większym strumieniom pojazdów na dowolną promieniście wychodzącą z miasta drogę, jak też do kolejnych fragmentów zabudowy usytuowanych pomiędzy poszczególnymi pierścieniami dróg tworzącymi obwodowy układ komunikacji w różnych odległościach od centrum tego układu usytuowanego przy głównym skrzyżowaniu w ciągu ulicy Lwowskiej i Krakowskiej z Marszałkowską, aleją Łukasza Cieplińskiego i ulicą Leopolda Lisa-Kuli, doprowadził do nadmiernej koncentracji ruchu w centrum tego układu. W układzie koncentryczno-promienistym aglomeracji rzeszowskiej z pasmem rozwoju Rzeszów – Łańcut, przy relatywnie niskich kosztach infrastruktury, jest osiągany dość wysoki stopień urbanizacji. Jednocześnie występuje tutaj jednak wysoka intensywność zabudowy w jego centrum i przeciążenie śródmieścia Rzeszowa transportem. W pasmowej części układu Rzeszów – Łańcut następuje natomiast dość duża rozdzielność funkcji i optymalizacja transportu przy jednoczesnym ograniczonym stopniu urbanizacji i silnej tendencji do poszerzania pasma. Na obrzeżach obszaru węzłowego aglomeracji rzeszowskiej powstały liczne duże zespoły produkcyjno-usługowe i mieszkaniowe oraz powstają nowe. Sytuacja ta już powoduje i w przyszłości będzie wręcz potęgować coraz większe potoki ruchu obciążające wszystkie drogi prowadzące do centrum miasta. Dojazdy do pracy rosną na całym świecie, tak na Zachodzie, jak i w krajach byłego bloku wschodniego. W krajach wysokorozwiniętych zagadnienie to związane jest również ze swobodą wyboru miejsca pra-

---

<sup>10</sup> Dane pochodzą z oficjalnego komunikatu Zarządu Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka.

cy, jak też miejsca zamieszkania i deglomeracją miast oraz rozproszeniem obszarów osadniczych. I tak np. wielu mieszkańców Kolonii zamieszkało na terenie Alzacji i Lotaryngii ze względu na niskie ceny ziemi i domów w tej części Francji po podpisaniu porozumienia z Schengen pomiędzy państwami „starej” Unii Europejskiej. Powstało stosunkowo szybko wiele nowych „sypialni” w Alzacji i Lotaryngii, ale ich mieszkańcy do pracy dojeżdżają nadal głównie do Kolonii. Natomiast w krajach byłego bloku wschodniego było i jest to nadal związane z niedorozwojem miast, wysoką ceną mieszkań w miastach, wzrostem aktywności zawodowej mieszkańców otoczenia. Sytuacja ta była szczególnie czytelna w Rzeszowie, gdzie w 1975 r. było 95 772 mieszkańców, a zatrudnionych w mieście było około 85 000 osób, w tym 82 521 w gospodarce uspołecznionej. W samym przemyśle zatrudnionych było ponad 26 000 osób, prawie tyle samo w gospodarce komunalnej i usługach, 15 700 w budownictwie, 8600 w transporcie i komunikacji, a w administracji jedynie około 1700 osób. Natomiast w latach 1970–1977 przyrost ludności wyniósł około 12 800 osób, zaś przyrost miejsc pracy – aż 18 700 (w tym ponad 5000 w przemyśle, około 4400 w budownictwie i około 7000 w gospodarce komunalnej i usługach), co wyraźnie ilustruje rosnące dysproporcje w rozwoju miasta i pogłębiające się trudności w jego funkcjonowaniu spowodowane głównie skalą dojazdów do pracy<sup>11</sup>. Każdy duży zakład pracy posiadał własny transport i pokaźne parkingi pełniące jednocześnie funkcję zakładowych dworców autobusowych. Spora część zatrudnionych w Rzeszowie dojeżdżała do pracy koleją, co częściowo odciążało transport samochodowy i drogi. Zwrócić przy tym należy uwagę na fakt, że większość dojeżdżających do pracy korzystała z usług komunikacji zbiorowej, a przewoźnicy mieli rozkłady jazdy dostosowane do potrzeb pasażerów, z których zdecydowaną większość stanowili zatrudnieni w rzeszowskich zakładach pracy, a zwłaszcza w budownictwie<sup>12</sup>.

### 3. Trudności komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne oraz główne przeszkody w ich rozwiązywaniu

Docelowe rozwiązanie układu komunikacyjnego obszaru węzłowego aglomeracji rzeszowskiej musi być oparte na przestrzennym rozmieszczeniu potencjałów ruchotwórczych (miejsc zamieszkania, miejsc pracy, usług,

---

<sup>11</sup> J. Malczewski, *Dzielnice Rzeszowa* (wydanie drugie poszerzone), Wydawnictwo Pro Carpathia, Rzeszów 2014, s. 10.

<sup>12</sup> Na podstawie analizy archiwalnych rozkładów jazdy z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w.

uczelnii i szkół, zakładów produkcyjnych, a także lotniska) i rozpoznaniu ilościowym kierunków dojazdów do pracy w Rzeszowie i na obszar węzłowy aglomeracji rzeszowskiej, jak też określeniu liczby osób korzystających z różnego rodzaju usług w Rzeszowie.

Zaproponowany docelowy układ komunikacyjny na obszarze całej aglomeracji rzeszowskiej powinien zapewnić prawidłowe funkcjonowanie wszystkich systemów transportowych, tj. komunikacji zbiorowej, tak samochodowej, jak i kolejowej, komunikacji samochodowej oraz rowerowej. Bezpieczny powinien być także ruch pieszy. Przede wszystkim powinien zostać wyeliminowany samochodowy ruch tranzytowy przechodzący przez miasto, zarówno towarowy, jak i osobowy. Powinna zostać usprawniona komunikacja publiczna, autobusowa i kolejowa.

Żeby doprowadzić do rozwiązywania problemów komunikacyjnych w centralnej części województwa, trzeba rozwiązać te problemy nie tylko w mieście Rzeszowie, ale także na obszarze całej aglomeracji rzeszowskiej (rzeszowskiego obszaru funkcjonalnego). Pilnej aktualizacji wymaga plan zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego, w tym szczególnie na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej. Do chwili obecnej nie sporządzono dokumentów planistycznych, na których byłaby przedstawiona ta problematyka w kompleksowym ujęciu dla całego obszaru. Województwo podkarpackie jako jedyne w kraju nie posiada opracowanego tzw. planu zagospodarowania obszaru metropolitalnego jako części składowej planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Na uwagę zasługuje również bardzo istotny fakt, że w programie operacyjnym na lata 2007–2013 „Rozwój Polski Wschodniej” nie przewidziano priorytetu „Rzeszowski obszar metropolitalny”, w którym zaplanowano by przede wszystkim rozwiązania realizacyjne problemów komunikacyjnych na „obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej”. Jako jedyne województwo Polski wschodniej podkarpackie nie ujęło tego priorytetu również w „Regionalnym programie operacyjnym”.

Analiza przeprowadzonych dotychczas działań wyraźnie wskazuje na to, że również władze miasta Rzeszowa nie mają długofalowego i kompleksowego planu rozwiązania tego problemu. Jest to spowodowane m.in. tym, że zgodnie z prawem miasto może rozwiązywać ten problem jedynie w swych granicach administracyjnych, a gminy sąsiednie są zbyt słabymi partnerami do podejmowania się tej skali inwestycji (z powodu prowadzonej polityki poszerzania miasta bardzo niechętnie współpracują z władzami Rzeszowa). Analiza przyznanych miastu pieniędzy z „Regionalnego programu operacyjnego” również wskazuje na to, że bez względu na rządzącą opcję polityczną Sejmik i Zarząd Województwa Podkarpackiego niechętnie przyznawały

pieniądze na nową infrastrukturę komunikacyjną nie tylko dla stolicy województwa, ale dla całego „Centrum” (taką nazwą określano obszar węzłowy aglomeracji rzeszowskiej). I tak np. pieniądze przeznaczone w programie operacyjnym RPW na budowę linii kolejowej do lotniska w Jasionce w perspektywie finansowej 2007–2013 przesunięto na nierentowną linię kolejową Rzeszów – Jasło i Jasło – Sanok, a wprowadzoną już do RPO na drogę przylotniskową kwotę 160 mln zł przeznaczono na inne, peryferyjne drogi, jak np. na prawie nieuczęszczaną drogę w Harasiukach. Nie zabrakło też pieniędzy na inne tzw. leśne obwodnice w okolicach Stalowej Woli. Ostatecznie przeznaczono około 39 mln zł jedynie na budowę ograniczonego do dwóch pasów ruchu skrzyżowania dwupoziomowego w Rudnej Małej, i to nie z powodu obsługi lotniska, a głównie z powodu protestów firm zlokalizowanych w strefach ekonomicznych w Rogoźnicy i Tajęcinie. Wycofanie pieniędzy z drogi przylotniskowej na inne cele wysoki rangą urzędnik Departamentu Infrastruktury określił „racjonalizacją problematyki”.

Także decyzje o budowie obwodnic miast miały charakter bardziej polityczny niż merytoryczny. Powstały niekwestionowane obwodnice Ropczyc i Jarosławia, budowane przez Oddział Regionalny Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad w Rzeszowie. Zrealizowano również budowę obwodnic Pilzna, Dębicy, Ropczyc, Jarosławia, Leżajska oraz Krosna, ale zabrakło już środków na budowę obwodnicy Łańcuta. Z programu operacyjnego RPW zbudowano obwodnicę Przemyśla, wyremontowano i zbudowano obwodnicę Tarnobrzega oraz zbudowano most w Połańcu, a także północną obwodnicę Mielca. Odrzucona została natomiast możliwość budowy z tego programu północnej obwodnicy Rzeszowa. W planach na obecną perspektywę finansową znalazły się obwodnice Sanoka oraz Niska i Stalowej Woli. Brak natomiast w tych planach budowy obwodnicy w Łańcucie (choć projekt techniczny jest już gotowy i wykupiono sporą część terenów) i Rzeszowa, gdzie natężenie ruchu jest największe w całym regionie, a prognozy zapowiadają jego dalszy wzrost. Władze nie mogą zrozumieć tego, że przez te dwa miasta przebiega największy ruch tranzytowy, tak dalekobieżny, jak i regionalny.

#### 4. Nowe wyzwania i wnioski

By mógł powstać w przyszłości wydolny układ komunikacyjny tak drogowy, jak też kolejowy w obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej, należy najpierw doprowadzić do powstania organu, który zajmowałby się koordynacją wszelkich poczynań zmierzających w pierwszej kolejności do opracowania spójnej koncepcji programowo-przestrzennej rozwoju sieci

drożnej na całym obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej. Konieczność jak najszybszego powstania takiego opracowania tkwi w tym, że brak w naszym ustawodawstwie organu urzędowego i na szczeblu wojewódzkim, i na powiatowym (a także na szczeblu centralnym), który mógłby koordynować i kontrolować zgodnie ze swoimi kompetencjami proces gospodarowania przestrzenią.

Odpowiedzialność nie tylko za polską przestrzeń, ale także za drogi jest rozproszona i podzielona pomiędzy różne resorty i urzędy. System zarządzania przestrzenią w Polsce jest bardzo skomplikowany i trudny do koordynowania, pracochłonny i czasochłonny, co powoduje uciążliwość w procesie inwestycyjnym przy powstawaniu dróg dla wszystkich uczestniczących w nim podmiotów.

Każda gmina posiada w dziedzinie gospodarki przestrzennej autonomiczną władzę i może zablokować na swoim terenie zdecydowaną większość przedsięwzięć drogowych innych podmiotów, które mogą mieć strategiczne znaczenie dla regionu. Obecnie obowiązujące niektóre zapisy w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wskazują, że gospodarowanie przestrzenią w gminie należy do wyłącznej kompetencji władz gminy, pomimo że jest to niezgodne z zasadą spójności przestrzeni i narusza niejednokrotnie interes społeczny wyższego rzędu. Tworzenie układu komunikacyjnego w granicach tak wysoce złożonego zespołu osadniczego, jakim jest niewątpliwie obszar węzłowy aglomeracji rzeszowskiej, aby nie dopuścić do nieracjonalnych i szkodliwych oraz kosztownych w perspektywnym jego rozwoju decyzji, wymagać będzie odgórnego sterowania, które musi zastąpić sumę interesów poszczególnych gmin, na obszarze których musi być powyższy problem rozwiązany.

Teoretycznie problemy międzygminne mogłyby być rozwiązane w ramach dobrowolnej współpracy zainteresowanych gmin. Dotychczasowe doświadczenia wykazują jednak, że ten sposób rozwiązywania takich problemów okazał się bardzo trudny nawet w społeczeństwach znacznie bardziej rozwiniętych, zdyscyplinowanych i posiadających o wiele większe tradycje współpracy w ustroju demokracji niż społeczeństwo polskie. W wielu wysokorozwiniętych krajach należących do UE aparat państwowy ma prawo do ingerencji w proces sterowania rozwojem złożonych zespołów osadniczych i często z niego korzysta.

Podobnie jak w dziedzinie gospodarki przestrzennej również zarządzanie drogami przez wszystkich zarządców dróg na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej ma charakter autonomiczny. Znajdują się tutaj wszyscy zarządcy dróg występujący w polskim ustawodawstwie traktującym o drogach, a to:

1. Oddział Regionalny Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad w Rzeszowie, który zarządza drogą krajową nr 4, 9 i 19, jednocześnie przygotowując dwie bardzo ważne inwestycje, tj. autostradę A4 i drogę ekspresową S19 (po ich wybudowaniu będzie również ich zarządcą).

2. Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich, zarządcą tzw. drogi przylotniskowej łączącej drogę krajową nr 9 i 19, a w przyszłości także z drogą S19 (po jej planowanej przebudowie na dwujezdniową nadal będzie jej zarządcą). Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich zarządza także drogą wojewódzką Przemyśl – Bachórz – Hyżne – Tyczyn – Rzeszów (nr 878). W Łąncucie zbiegają się natomiast dwie inne drogi wojewódzkie, tj. droga prowadząca z Leżajska przez Żołynię i droga wiodąca z Żurawicy k. Przemyśla przez Pruchnik – Kańczugę – Markową.

3. Na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej funkcjonuje cały zestaw dróg powiatowych zarządzanych przez Powiatowe Zarządy Dróg podległe Starostom Powiatowym w Rzeszowie i Łąncucie.

4. Drogami w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa zarządza Miejski Zarząd Dróg i Zieleni podległy Prezydentowi Miasta Rzeszowa.

5. Każda z gmin zarządza natomiast drogami gminnymi usytuowanymi w ich granicach administracyjnych. Samo zarządzanie poszczególnymi typami (klasami) dróg nie stwarza jeszcze większych problemów. Występują one natomiast na etapie realizacji inwestycji na styku dróg podległych różnym zarządcom. Dochodzi wówczas najczęściej do kolizji interesów i kompetencji poszczególnych zarządców dróg. Takim modelowym przykładem jest budowa wiaduktu w Rudnej Małej na styku drogi krajowej, wojewódzkiej, powiatowej, gminnej i linii kolejowej Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg – Ocice.

Do pilnej realizacji pozostało:

1. Zmodernizowanie dróg krajowych przez poszerzenie ich do czterech pasów ruchu na całej długości na obszarze węzłowym aglomeracji rzeszowskiej.

2. Zbudowanie dwujezdniowej drogi łączącej węzeł zachodni autostrady A4 w Bratkowicach w ciągu obecnej drogi przylotniskowej do węzła na przyszłej drodze ekspresowej S19 w Jasionce (tzw. droga przylotniskowa).

3. Zbudowanie północnej obwodnicy Rzeszowa o przebiegu po północnej granicy miasta od Miłocina poprzez Górkę Zaczerską, Trzebownisko, Załęże do drogi krajowej nr 4 w Krasnem.

4. Zbudowanie drogi łączącej węzeł drogi ekspresowej S19 z drogą wojewódzką Rzeszów – Tyczyn – Hyżne – Przemyśl.

5. Zbudowanie drogi łączącej węzeł w Krasnem z drogą Rzeszów – Tyczyn – Hyżne – Przemyśl.

6. Zbudowanie sieci dróg odciążających drogi krajowe prowadzące do centrum obszaru węzłowego w Rzeszowie przez budowę równoległych do nich dróg różnej klasy.

7. Budowa węzłów drogowych i skrzyżowań wielopoziomowych umożliwiających przemieszczanie się na pewnej odległości od centrum:

- skrzyżowanie drogi krajowej nr 9 z przedłużeniem alei gen. Leopolda Okulickiego w ciągu przyszłej obwodnicy północnej miasta Rzeszowa na obszarze Miłocina z bezkolizyjnymi wiaduktami nad torami linii kolejowych do Krakowa i Ocic;
- połączenie linii kolejowej Rzeszów – Kolbuszowa – Ocice z lotniskiem w Jasionce;
- zwiększenie liczby przystanków przy linii kolejowej E71 (zwłaszcza zlokalizowanie przystanku przy osiedlu Niwa w Głogowie Małopolskim);
- połączenie i przedłużenie alei Wyzwolenia z Pobitnem i Krasnem (przez przedłużenie alei Wyzwolenia do Krasnego – w pierwszym etapie do Pobitna).

8. Przedłużenie ulicy Rzecha od ulicy Lubelskiej do Miłocińskiej z bezkolizyjnymi wiaduktami nad drogą krajową nr 9 (ulica Warszawska) i liniami kolejowymi nr E71 i E30.

9. Połączenie strefy ekonomicznej Dworzysko z przedłużeniem alei gen. Leopolda Okulickiego.

10. Połączenie strefy ekonomicznej Dworzysko z ulicą Krakowską drogą o odpowiednich parametrach. Realizowany obecnie przez Miasto Rzeszów program komunikacyjny w większości założeń nie osiągnie celu podstawowego, jakim jest poprawienie płynności ruchu w mieście, ponieważ potrzebne by było zwiększenie jego przepustowości przez budowę nowych obejść centrum, a tego właściwie się nie robi. Elektroniczny system sterowania ruchem, który obecnie jest w Rzeszowie instalowany, przypomina chęć osłodzenia herbaty przez samo jej mieszanie bez dodania cukru. Tym „cukrem” może być jedynie budowa nowych dróg, które przejęłyby część ruchu.

### **Problems of communication and transportation in the area of Rzeszow**

#### **Abstract**

The city of Rzeszow and its agglomeration is important centre of administration, science, education, service and trading industry. Around 20% of voivodeship population lives here, what makes it the biggest job market in the area. Every day more than 50 thousand employees commute from various areas of Subcarpathia, and in Rzeszow alone more than 110 thousand cars are registered. City also lies on the way of main transit traffic routes.

Rzeszów and its agglomeration is easily accessible up to the city limits, thanks to the road network (e. g. A-4 motorway or part of S-19 express road) and railway: E-30, E-91 and E-108. Unfortunately, there is no railway track to Jasionka airport, with its fast developing terminal and SEZ.

Inefficiency of the road network surrounding Rzeszów is due to lack of by-passes, which would allow for the traffic to be converted out of the main arteries of the city centre. Going through the city in the rush hours (esp. driving from the north to the south) sometimes takes more time than driving to the city from e. g. Debica or Jarosław. The entire metropolitan area of Rzeszów is impaired in the development of the road network parallel to the main roads.

*Keywords:* transportation, communication, agglomeration, city