



Rzeszów tu jeździ się lepiej

Nie będzie przesadą stwierdzenie, że od kilkunastu lat Rzeszów jest gigantycznym placem budowy. Każdego roku powstają tu setki kolejnych inwestycji, przy czym znaczna część środków pochodzi z funduszy europejskich, po które władze miasta sięgają z ogromną skutecznością. Dzięki temu Rzeszów jest bardzo dobrze skomunikowany ze światem, a możliwość szybkiego przemieszczania się doceniają m.in. coraz liczniej pojawiający się w mieście inwestorzy.

tekst: **MARIA SZRUBA**,
Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne,
zdjęcia: **TADEUSZ POŹNIAK**

Rzeszów, na obszarze którego krzyżują się główne szlaki komunikacyjne województwa, będące jednocześnie korytarzami transportowymi o zasięgu krajowym i transeuropejskim, pełni ważną funkcję jako węzeł komunikacyjny w południowo-wschodnim regionie kraju. Dogodne położenie miasta pod względem lokalizacji ważnych szlaków komunikacyjnych oraz bliskość południowej i wschodniej granicy (ok. 90 km od granic z Ukrainą i Słowacją) stanowią o jego znaczeniu jako ważnego węzła komunikacyjnego, a także sprzyjają rozwojowi gospodarki, handlu i turystyki.



*Rozwój sieci dróg
sprzyja rozwojowi
gospodarki, handlu
i turystyki.*

Wszystkie drogi prowadzą do Rzeszowa

Od 2012 r., kiedy to oddano do użytku autostradową obwodnicę Rzeszowa, będącą częścią autostrady A4 węzeł Rzeszów Centralny – węzeł Rzeszów Wschód oraz drogi ekspresowej S19 Stobierna – węzeł Rzeszów Wschód, sieć dróg klasy A i S w rejonie Rzeszowa stale się rozrasta. Ostatni odcinek autostrady A4 na wschodzie, Rzeszów – Jarosław, został oddany do użytku w 2016 r.

Pod koniec 2017 r. otwarto prawie trzyipółkilometrowy odcinek drogi łączący ul. Podkarpacką w Rzeszowie z odcinkiem S19, newralgiczny element obwodnicy miasta. Oddanie nowego odcinka drogi S19 wraz z łącznikiem to kolejna szansa rozwojowa dla Rzeszowa, ponieważ pozwala rozpocząć urbanizację kolejnej części niedawno poszerzonego o ościenne wsie miasta. Przy okazji tej inwestycji wykonana została kanalizacja deszczowa i pojawiła się możliwość poprowadzenia dróg dojazdowych do pobliskich nieruchomości. Łącznik powstał w ra-

mach wspólnej inwestycji Urzędu Miasta Rzeszowa i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego. Kosztował 105,5 mln zł, z czego miasto zapłaciło 78 mln zł, a Urząd Marszałkowski 27,5 mln zł. Inwestycja była dofinansowana z funduszy europejskich w kwocie 65 mln zł.

Dziś autostradą A4 dojedzie się z Rzeszowa zarówno do granicy z Niemcami, mijając w drodze na zachód m.in. Kraków, Katowice i Wrocław, jak i Ukrainą. Bliskość granicy z Ukrainą zawsze była atutem Rzeszowa, jednak nigdy wcześniej nie można było dojechać tam tak szybko i komfortowo.

Obecnie rzeszowski oddział GDDKiA zarządza siecią 890,7 km dróg, a oddane do ruchu fragmenty drogi ekspresowej S19 i autostrada A4 w niezwykle istotny sposób poprawiły dostępność komunikacyjną oraz przepustowość Rzeszowa i okolic. O tym, jak znaczące były to inwestycje, świadczy fakt, że przed 2012 r. w województwie podkarpackim nie było żadnych dróg szybkiego ruchu. Te główne trasy, uzupełnione siecią dróg powiatowych i gminnych, zapewniają sprawne poruszanie się po mieście, jak również bardzo dobrą dostępność drogową Rzeszowa.

Obiekty z charakterem

Od października 2015 r. kierowcy mogą także korzystać z nowego mostu przez Wiśłok w Rzeszowie. Most im. Tadeusza Mazowieckiego, jeden z bardziej spektakularnych obiektów w Polsce, a jednocześnie kluczowa inwestycja dla Podkarpacia, został zbudowany w rekordowym czasie 15 miesięcy. Budowa mostu kosztowała 178 mln zł, z czego 149 mln zł pochodziło z unijnego programu Rozwój Polski Wschodniej, a kolejne 11,5 mln zł to dotacja z Ministerstwa Finansów. Z budżetu miasta wydano tylko ok. 18 mln zł, czyli 10% całej inwestycji.

Pięcioprzęsłowy most jest podwieszony na pylonie, który mierzy 108,5 m, co czyni go drugim co do wysokości mostem w Polsce i najwyższym na Podkarpaciu. Długość mostu to 482 m, szerokość 23 m. Do budowy mostu zużyto ponad 27 tys. m³ mieszanek betonowych, przeszło 17 t stali zbrojeniowej oraz 1898 t stali na konstrukcję stalową pomostu. Zamontowano wanty o całkowitej długości 9,4 km i całkowitej długości splotów 393,42 km, co daje w sumie ciężar 509 t.

Wcześniej, bo jeszcze w 2013 r., jednojezdniową, pochodzącą z 1984 r. ponad 80-metrową kładkę przez Wiśłok w ciągu ul. Naruszewicza zastąpił nowy obiekt – dwujezdniowy most, którego długość przęsła głównego wynosi 81,2 m, wyposażony w obustronne chodniki, oświetlenie i bariery ochronne. Most został zbudowany na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich w Rzeszowie i jest szerszy niż poprzedni – liczy 13,7 m. Ma też większą nośność – 30 t (klasa obciążenia C). Dwa stalowe łukowe dźwigary są nachylone do osi mostu pod kątem 7°. Płyta pomostu została podwieszona do łuków za pomocą sieci wieszaków. Inwestycja kosztowała 6,7 mln zł, a jej realizacja trwała zaledwie osiem miesięcy. Charakterystycznym elementem mostu im. Gabriela Narutowicza są nie tylko jego łukowe dźwigary, ale także barwna kolorystyka.

Jedną z najważniejszych inwestycji, równie użyteczną, co intrygującą niebanalnym wyglądem, jest ważąca 776 t i znajdującą się 6 m nad ziemią okrągła kładka dla pieszych. Budowa kładki umożliwiła separację ruchu pieszego i samochodowego oraz poprawiła płynność ruchu ponad 20 tys. pojazdów przejeżdżających tą trasą każdego dnia.

Zlikwidowanym obecnie przejściem dla pieszych przez al. Piłsudskiego w godzinach szczytu przemieszczało się ok. 1700 osób na godzinę. Dzięki przeniesieniu ruchu pieszego z alei na kładkę zadbano o większe bezpieczeństwo pieszych oraz umożliwiono reorganizację ruchu na samym skrzyżowaniu. Inspiracją dla projektantów rzeszowskiej kładki był kształt placu miejskiego. Zaprojektowany w kształcie pierścienia o zewnętrznej średnicy 39 m obiekt obejmuje swoim obwodem całe skrzyżowanie, łącząc wszystkie ciągi komunikacyjne dla pieszych zlokalizowane wzdłuż obu ulic – Piłsudskiego i Grunwaldzkiej. Unikatowość kładki to nie tylko jej wyjątkowy kształt, ale także wyposażenie: specjalnie hartowane i klejone szkło balustrad, obudowane szyby windowe, iluminacja świetlna całego obiektu, egzotyczne drewno azobe, sprowadzone aż z Kamerunu. Inwestycja o wartości ponad 12 mln zł została uznana za najciekawszą inwestycję mostową w Polsce. Obiekt zwyciężył w IV edycji Konkursu Mostowego im. Maksymiliana Wolfa. W konkursie Budowa Roku Podkarpacia 2012 kładka zdobyła nagrodę pierwszego stopnia.

Rzeszowski Program Transportowy

Rzeszowski Program Transportowy to inwestycja, która kosztowała miasto ponad 500 mln zł. Budowa systemu związana była z przebudową i rozbudową lokalnego układu komunikacyjnego, zakupem nowoczesnych autobusów, a także zaprojektowaniem i wdrożeniem Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportowego. Inwestycje poczynione w tym zakresie, a przede wszystkim system ITS, buspasy i wprowadzenie strefy płatnego parkowania, przyniosły wymierne efekty w postaci zwiększonej liczby pasażerów.

80 nowych autobusów miejskich zakupionych w ramach projektu spełnia surowe normy środowiskowe (EEV). 30 spośród nich jest zasilanych ekologicznym paliwem – sprężonym gazem ziemnym (CNG). Tak zasilane pojazdy stanowią ponad 40% całego taboru autobusowego komunikacji Gminy Miejskiej Rzeszów. Zostały również wyposażone w urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej i biletomaty. W ubiegłym roku Prezydent Rzeszowa podpisał umowy o wartości 100 mln zł na dostawę kolejnych 50 nowych autobusów. Pierwszych 10, zasilanych elektrycznie, wyjedzie na ulice już w 2018 r. Rzeszowski tabor autobusowy – komfortowy, bezpieczny i ekologiczny – oferuje mieszkańcom korzystającym z komunikacji publicznej jakość, jaka do tej pory dostępna była wyłącznie dla użytkowników indywidualnego transportu samochodowego. Zastosowane rozwiązania techniczne umożliwiają pełne korzystanie z komunikacji miejskiej również osobom niepełnosprawnym, starszym oraz dzieciom, zwiększając ich mobilność.

Rzeszów jest szczególnie dumny z systemu ITS, na który składają się: system zarządzania transportem, dynamiczna

informacja, bilet elektroniczny, obszarowe zarządzanie ruchem z priorytetem dla autobusów, system automatycznego ważenia pojazdów oraz system zarządzania strefą płatnego parkowania. Wszystkie systemy wykorzystują do przekazywania danych dedykowaną łączność radiową, zapewniającą nie tylko komunikację z centrami zarządzania ruchem i transportem publicznym, ale również z przystankami i poruszającymi się po Rzeszowie autobusami. Dla bezpieczeństwa pasażerów i kierowców zarówno autobusy, jak i przystanki, a także skrzyżowania objęte są monitoringiem wizyjnym.

System Zarządzania Transportem Publicznym umożliwia zarządzanie flotą autobusów przez m.in. bieżącą identyfikację i lokalizację pojazdów, a także kontrolę standardów jakości świadczonych usług i obsługi podróżnych. Jednocześnie system umożliwia prowadzenie statystyk związanych z liczbą pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej i wspiera optymalizację układu linii autobusowych i ich rozkładów jazdy.

System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (e-info) wykorzystuje i przetwarza dane ze wszystkich systemów, a następnie generuje użyteczne dla podróżnych informacje, pozwalając tym samym optymalnie planować podróż i kontrolować jej przebieg. Informacje udostępniane są na tablicach przystankowych, gdzie wyświetlany jest rzeczywisty czas odjazdu autobusów poszczególnych linii. Z kolei na tablicach znajdujących się wewnątrz autobusów podróżni są informowani m.in. o przebiegu linii oraz kolejnych przystankach. Sprawdzenie układu linii i aktualnego rozkładu jazdy umożliwiają biletomaty. Za pośrednictwem dedykowanej aplikacji lub strony internetowej informacje związane z planowaniem podróży i kontrolą jej przebiegu dostępne są także w stacjonarnych i mobilnych urządzeniach komputerowych, w tym w smartfonach i na tabletach. Osoby niewidome i niedowidzące mogą korzystać z systemu dzięki zapowiedziom głosowym w autobusach, specjalnym przyciskom na przystankach autobusowych opisanych alfabetem Braille'a oraz pilotom do zdalnego sterowania tablicami przystankowymi. Co więcej, równie innowacyjnych przystanków jak w Rzeszowie nie ma nigdzie indziej w Polsce – latem chłodzą, zimą ogrzewają pasażerów. Przystanki wyposażono w ogniwa fotowoltaiczne, które zasilają ogrzewanie, oraz energooszczędne oświetlenie LED. Nowoczesne przeszklone boksy zamiast wysłużonych wiat to pomysł prezydenta miasta, Tadeusza Ferency, przywieziony przez niego z Dubaju.

Dzięki Systemowi Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym (SOSRD) możliwe jest zarządzanie ruchem w zależności od jego natężenia. System w sposób dynamiczny optymalizuje działanie sygnalizacji świetlnej i nadaje priorytet komunikacji miejskiej. SOSRD obejmuje ponad 50 sygnalizacji świetlnych funkcjonujących na obszarze całego Rzeszowa, a za pomocą tablic zmiennej treści szybko informuje kierowców o utrudnieniach, zmianach w organizacji ruchu czy zalecanych objazdach, a także o sytuacji meteorologicznej. Informacje te są również dostępne za pośrednictwem serwisu internetowego, gdzie kierowcy mają możliwość podglądu sytuacji drogowej w mieście.

Na wlotach do miasta zainstalowano wagi z systemem elektronicznym, które wskazują w czasie rzeczywistym pojazd, numer rejestracyjny i przeciążenie z informacją online do Inspekcji Transportu Drogowego. To właśnie m.in. dzięki temu władzom Rzeszowa udaje się chronić to, co dużym wysiłkiem z funduszy unijnych buduje i co służy sprawnej komunikacji.



Równie innowacyjnych przystanków nie ma nigdzie indziej w Polsce.



rzeszów
stolica innowacji

