



Ekomobilny Rzeszów

Elektryczne hulajniki, rowery i skutery, ekobusy oraz nowoczesna sieć telekomunikacyjna piątej generacji – to już nie tylko hasła, ale rozwiązania, które wprowadził albo w niedalekiej przyszłości wprowadzi Rzeszów. Zdaniem ekspertów, alternatywne formy transportu są wyznacznikiem innowacyjności miast. A Rzeszów to przecież stolica innowacji.

Most im. Tadeusza Mazowieckiego w Rzeszowie,
fot. Robert, Adobe Stock



Rzeszów stawia na edukację

Bezpieczny użytkownik ruchu drogowego to ten znający zasady poruszania się po drogach i świadomy ewentualnych zagrożeń. Wiedzą o tym władze Rzeszowa, dlatego stawiają na edukację, tworząc ku temu odpowiednie warunki. Miejscem do praktycznej nauki zasad ruchu drogowego jest miasteczko ruchu drogowego. Na 40-arowym terenie z zaadaptowaną infrastrukturą drogową znajduje się sieć asfaltowych alejek o szerokości 3 m, rond i skrzyżowań. Miasteczko wyposażono w sygnalizację świetlną i znaki drogowe, które odzwierciedlają rzeczywiste sytuacje spotykane na drodze. Miejsce idealnie nadaje się do nauki jazdy na rowerze. Organizuje się tutaj także specjalne szkolenia dla grup przedszkolnych, ucząc najmłodszych bezpiecznego poruszania się po drogach.

Bezpieczni piesi

Dzięki otwartości władz miasta na nowości firmy chcą podejmować współpracę z Rzeszowem. Tak jak w przypadku lokalnej firmy D.A. Glass z Rogoźnicy pod Rzeszowem, która zajmuje się przetwarzaniem szkła i systemami optycznymi. Jedno z jej najnowszych osiągnięć to stworzenie innowacyjnej lampy, która zamiast rzucać światło w kształcie owalu, potrafi rozciągać jego smugę we wstęgę. Zamontowanie tego typu oświetlenia na przejściu dla pieszych umożliwi emitowanie na jezdni pasów zebry, a wokół nich wyświetlanie dodatkowej, czerwonej linii. Zaproponowane przez firmę rozwiązanie zdecydowanie poprawia bezpieczeństwo pieszych, a ponadto doskonale wpisuje się w koncept Rzeszowa jako stolicy innowacji.

Producent dokonał bezpłatnego montażu świateł w ramach pilotażu na dwóch przejściach przy al. Sikorskiego. Światło jest uruchamiane w chwili, gdy pieszy dojdzie do przejścia, oraz wyłącza się, kiedy w jego pobliżu nie ma ludzi. Takie rozwiązanie wzmacnia czujność kierowców. Przyzwyczajeni do przejść dla pieszych będących stałymi elementami drogi, po pewnym czasie mogą popaść w rutynę i nie zachować odpowiedniej ostrożności. Natomiast pojawiające się przejście

Okrągła kładka dla pieszych w Rzeszowie,
fot. Witold, Adobe Stock





Rondo Romana Dmowskiego w Rzeszowie, fot. P. Chudy/EyeEm, Adobe Stock

z pewnością trudno przeczyć. Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc uznał proponowane rozwiązanie za bardzo ciekawe i nie wykluczył, że jeśli się sprawdzi, miasto zastosuje je także w innych lokalizacjach.

Elektromobilność dla wszystkich

Elektromobilność wkroczyła jako podstawowy, obok siły mięśni, napęd na bardzo istotnym dla komunikacji w mieście dystansie tzw. pierwszej lub ostatniej mili. Jak wynika ze statystyk, średni dystans pokonywany na e-hulajnodze to ok. 1,5 km. Niektóre samorządy, dostrzegając to, chcą uczynić lekką, współdzieloną elektromobilność częścią swojej oferty transportowej. Pierwszy dokonał tego Rzeszów, który rozstrzygnął pionierskie postępowanie na operatora usług mikromobilności, łączącego w ramach jednego systemu trzy typy pojazdów: rowery elektryczne, skutery elektryczne oraz e-hulajnogi.

Elektromobilność w Rzeszowie jest dostępna dla wszystkich. Od początku 2020 r. regularne kursy po rzeszowskich ulicach rozpoczęło 10 autobusów elektrycznych. Koszt ich zakupu wyniósł ponad 30 mln zł, przy czym w 85% był dofinansowany przez Unię Europejską. Autobusy obsługują na razie dwie linie, ale to dopiero początek elektrycznej przygody. W ramach porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju do końca 2023 r. w Rzeszowie pojawią się co najmniej dwa kolejne autobusy elektryczne (10- i 18-metrowy), a także jeden 10-metrowy, którego energia do napędu będzie pochodzić z pokładowych wodorowych ogniw paliwowych. Wymiana taboru jest spowodowana także troską o poprawę jakości powietrza w mieście. Autobusy elektryczne, w przeciwieństwie do spalinowych, nie emitują do atmosfery szkodliwych związków. Poza tym gwarantują zdecydowanie lepszy komfort jazdy. Podczas przejazdu nie słychać silnika, co w autobusach spalinowych jest dość uciążliwe.

W Rzeszowie rozwijana jest także infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych. Miasto przekazało Polskiej Grupie Energetycznej SA działki, na których PGE wybudowała odpowiednią infrastrukturę. W jej ramach powstały cztery stacje ładowania dla samochodów elektrycznych, z których korzystanie jest na razie bezpłatne. Docelowo w Rzeszowie ma powstać kilkadziesiąt takich stacji.

Miasto inwestuje nie tylko w autobusy elektryczne, ale także napędzane gazem ziemnym. Obecnie flota liczy 68 autobusów gazowych i systematycznie się powiększa. W listopadzie 2019 r. Rzeszów podpisał umowę z Autosanem Sp. z o.o. na dostawę kolejnych 60 autobusów tego typu. Władze pracują również nad wprowadzeniem pierwszego autobusu autonomicznego.

Kilometry ścieżek rowerowych

Rzeszów dba o wszystkich, także o cyklistów. Rowery miejskie można wypożyczyć przy użyciu aplikacji, która umożliwia zlokalizowanie najbliższego pojazdu, zarezerwowanie go i wypożyczenie. Po zakończonej jeździe pojazd można pozostawić w dowolnym miejscu

w mieście w wyznaczonej strefie, oczywiście zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Rowerzyści mają do dyspozycji w sumie prawie 140 km ścieżek rowerowych.

Przez Rzeszów przebiega także Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo, najbardziej spektakularny projekt rowerowy, jaki do tej pory zrealizowano w Polsce, o łącznej długości ponad 2 tys. km. Na szlaku wprowadzono wiele rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo rowerzystów. Przebiega on głównie po asfaltowych drogach publicznych o niskim natężeniu ruchu pojazdów, przez obszar pięciu województw leżących we wschodniej części kraju. W województwie podkarpackim trasa liczy 459 km.

Zawsze na czele stawki

Rzeszów od lat zaskakuje i wyprzedza o krok pozostałe samorządy, wprowadzając w mieście innowacyjne, śmiałe rozwiązania. Przykładem może być rzeszowska kładka, obiekt wyjątkowy w skali całego kraju nie tylko ze względu na kształt – okrągły ustrój nośny i skośne podpory – ale także unikatowe wyposażenie. Zanim powstała kładka, przejście dla pieszych przez al. Piłsudskiego w godzinach szczytu przemierzało ok. 1,7 tys. osób na godzinę. Dzięki inwestycji odseparowano ruch pieszy i samochodowy. Znacznie poprawiła się także płynność ruchu kilkudziesięciu tysięcy pojazdów, które przejeżdżają tą trasą każdego dnia. Przeniesienie ruchu pieszego z alei na kładkę wpłynęło nie tylko na poprawę bezpieczeństwa pieszych, ale także umożliwiło reorganizację ruchu na samym skrzyżowaniu. Na ul. Grunwaldzkiej, po obu stronach skrzyżowania, dobudowano lewoskręty oraz pasy do jazdy na wprost. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowcy włączający się do ruchu z ul. Grunwaldzkiej na aleję zyskali możliwość bezpośredniego skrętu w lewo – w kierunku Przemysła lub Krakowa oraz jazdy na wprost przez aleję.

Rozbudowa infrastruktury drogowej w Rzeszowie to jedna z najważniejszych inwestycji. Oprócz tego, że miasto rozbudowało wszystkie drogi wylotowe do czterech pasów ruchu, to cały czas widać dalsze starania władz o poprawę dróg w mieście.

Oprac. Redakcja





rzeszów
stolica innowacji

