



Załącznik nr 1
Przegląd dokumentów
strategicznych

Raport
diagnostyczno - strategiczny
stanu istniejącego

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Przegląd dokumentów strategicznych

Spis treści

DOKUMENTY EUROPEJSKIE	7
Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich	7
Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.....	7
Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.....	7
Pakiet Mobilności Miejskiej.....	8
Agenda miejska UE (Pakt Amsterdamski)	8
Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej	9
Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do zrównoważonej mobilności dla wszystkich	9
Europejski Zielony Ład.....	9
Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności	10
Nowa Karta Lipska.....	10
DOKUMENTY KRAJOWE	13
Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)	13
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	15
Krajowa Polityka Miejska 2030	16
Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku	20
Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030.....	27
Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej	28
Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.....	28
Polska strategia wodorowa do roku 2030 z perspektywą do roku 2040	29
Krajowy plan odbudowy i zwiększania odporności (KPO).....	30
Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030.....	31
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.....	31
DOKUMENTY REGIONALNE	33
Strategia Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030.....	33
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030.....	37
Program strategiczny rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2030.....	40

Regionalna polityka rowerowa województwa podkarpackiego.....	52
DOKUMENTY PONADLOKALNE.....	55
Program rozwoju Powiatu Łańcuckiego do 2030 roku.....	55
Strategia rozwoju powiatu rzeszowskiego na lata 2016-2023	56
Strategia rozwoju powiatu strzyżowskiego na lata 2017 – 2025	56
DOKUMENTY PONADLOKALNE DOTYCZĄCE RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO	59
Plan zagospodarowania przestrzennego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego	59
Strategia Przestrzenna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego - zasady prowadzenia polityki przestrzennej ROF	60
Strategia ZIT Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2030 (projekt).....	62
DOKUMENTY MIASTA RZESZOWA.....	65
Strategia rozwoju miasta Rzeszowa do roku 2025	65
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa	68
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	74
Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Rzeszowa do roku 2030	78
STRATEGIE ROZWOJU GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO.....	81
Strategia rozwoju Gminy Błażowa do roku 2030	81
Strategia rozwoju gminy Boguchwała na lata 2022-2030	82
Strategia rozwoju gminy Chmielnik na lata 2020-2029.....	84
Strategia rozwoju gminy Czarna do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	85
Strategia rozwoju gminy Czudec do roku 2035	86
Strategia rozwoju gminy Głogów Małopolski na lata 2022-2027 z perspektywą do 2030 (w trakcie opracowania).....	87
Strategia rozwoju gminy Hyżne do 2030 roku.....	87
Strategia rozwoju gminy Krasne na lata 2022-2030.....	88
Strategia rozwoju gminy Lubenia do roku 2030. Aktualizacja	89
Strategia rozwoju miasta Łańcuta na lata 2021-2027	90
Strategia rozwoju gminy Łańcut na lata 2022-2030	91
Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Świlcza na lata 2022-2030	92
Strategia rozwoju gminy Trzebownisko na lata 2022-2030	93
Strategia rozwoju gminy Tyczyn na lata 2022-2030.....	95

Opracowanie zawiera przegląd dokumentów istotnych z punktu widzenia opracowania Planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) dla miasta Rzeszowa i jego otoczenia w postaci Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Dokonując ich wyboru skoncentrowano się przede wszystkim na dokumentach strategicznych zawierających zagadnienia związane z problematyką transportu i zrównoważonej mobilności.

Przegląd zawiera kolejno dokumenty:

- europejskie,
- krajowe,
- regionalne – opracowane przez Samorząd Województwa Podkarpackiego,
- ponadlokalne – opracowane przez samorzady powiatów, w skład których wchodzi gminy będące częścią Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- ponadlokalne dotyczące Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- miasta Rzeszowa,
- strategie rozwoju gmin wchodzących w skład Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Zawarte w opracowaniu dane i informacje są aktualne na dzień 25.10.2024 r.

DOKUMENTY EUROPEJSKIE

Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich

Dokument przyjęty w Lipsku, w dniach 24-25 maja 2007 r. z okazji nieformalnego spotkania ministrów z państw Unii Europejskiej w sprawie rozwoju miast i ich spójności terytorialnej. Karta Lipska określa wspólne zasady i strategie polityki rozwoju miast. Zawiera postulaty wcielania w życie strategii i działań powalających zachować równowagę społeczną w miastach i pomiędzy nimi, różnorodność kulturową i wysokiej jakości standardy w zakresie projektowania, architektury i środowiska.

Jedną z trzech zakładanych strategii jest: „modernizacja sieci infrastruktury i poprawa wydajności energetycznej”. Zakłada ona, że do poprawy jakości życia, warunków lokalnych i środowiska może znacznie przyczynić się zrównoważony, dostępny i niezbyt kosztowny transport miejski posiadający skoordynowane połączenia z sieciami transportu regionalnego. W dokumencie stwierdzono, że szczególną uwagę należy zwrócić na zarządzanie ruchem oraz łączenie różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Transport miejski musi być dostosowany do różnych wymogów w zakresie mieszkalnictwa, miejsc pracy, środowiska naturalnego i przestrzeni publicznych.

Ponadto, w odniesieniu do dzielnic najuboższych w Karcie Lipskiej za kluczowe uznano promowanie sprawnego i korzystnego cenowo transportu miejskiego. Podkreślono, że planowanie transportu i zarządzanie ruchem na obszarach ubogich dzielnic miejskich musi w coraz większym stopniu zmierzać do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zorganizowania transportu tak, by zapewnić lepszą integrację tych dzielnic z miastem i całym regionem, co będzie również wymagało odpowiednich sieci dla potrzeb ruchu pieszych i rowerzystów.

Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

Opublikowany w 2007 r. dokument Komisji Europejskiej wskazuje główne wyzwania związane z transportem drogowym na obszarach miejskich, tj.: wzmożony ruch (zatory komunikacyjne), zanieczyszczenie powietrza i hałas, ograniczenia możliwości dalszego rozwoju infrastruktury drogowej, ograniczenia w dostępności transportu miejskiego, w tym dla osób starszych, z niepełnosprawnościami czy rodzin z małymi dziećmi, wzrost liczby wypadków drogowych, czy wpływ transportu na zmiany klimatyczne.

Jako odpowiedź na te wyzwania zakłada współpracę i koordynację działań na poziomie europejskim przekładających się na poziom lokalny, wskazując możliwe rozwiązania systemowe. Postuluje wprowadzenie zrównoważonego podejścia do mobilności. Zakłada, że aby polityka w zakresie mobilności w mieście była skuteczna, musi opierać się na podejściu, które jest w możliwie najszerszym stopniu zintegrowane, łączące najlepsze rozwiązania dla każdego pojedynczego problemu: innowacyjne technologie, rozwój ekologicznych, bezpiecznych i inteligentnych systemów transportu, a także zachęty ekonomiczne i zmiany prawa.

Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Dokument opublikowany przez Komisję Europejską w 2011 r. Zawiera wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu, której jednym z kluczowych elementów jest zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 60% do 2050 r. Służyć temu ma 10 określonych w dokumencie celów, w tym m.in. następujących:

- Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.

- Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych.
- Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.
- Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.
- Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym.

W załączniku do dokumentu przedstawiono wykaz inicjatyw pozwalających na implementację założeń planu. W zakresie zintegrowanej mobilności w miastach wskazano działania odnoszące się do trzech zagadnień:

- plany mobilności miejskiej,
- unijne ramy opłat drogowych w miastach,
- strategia w zakresie niemal bezemisyjnej logistyki miejskiej na rok 2030.

Pakiet Mobilności Miejskiej

Celem przyjętego w grudniu 2013 r. pakietu działań na rzecz mobilności miejskiej jest zintensyfikowanie wsparcia dla miast europejskich w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach. Za konieczne uznano wprowadzenie zasadniczej zmiany w podejściu do mobilności w miastach w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizacji celów UE związanych z tworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego.

Dokument zawiera zestaw proponowanych działań skierowanych do państw członkowskich służących osiągnięciu konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, w tym związanych z opracowywaniem planów mobilności w miastach.

Obszary działań obejmują: wymianę doświadczeń oraz dobrych praktyk, zapewnienie wsparcia finansowego, działania z zakresu badań i rozwoju, włączenie państw członkowskich w tworzenie warunków do opracowywania i rozwoju Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a także współpracę i koordynację działań na różnych szczeblach administracji, a także pomiędzy sektorem publicznym i prywatnym w obszarze logistyki miejskiej, dostępności, rozwiązań w zakresie ITS oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach.

Agenda miejska UE (Pakt Amsterdamski)

Dokument przyjęty w 2016 r. przez ministrów ds. polityki miejskiej krajów członkowskich UE. Wyznacza cele polityki miejskiej UE wskazując 12 obszarów priorytetowych. Jednym z nich jest mobilność miejska. Pozostałe obszary to: jakość powietrza, mieszkalnictwo, integracja migrantów i uchodźców, ubóstwo w miastach, gospodarka o obiegu zamkniętym, adaptacja do zmian klimatycznych, transformacja energetyczna, technologie cyfrowe, zamówienia publiczne, rynek pracy i umiejętności w lokalnej gospodarce, zrównoważone użytkowanie gruntów i rozwiązania oparte na środowisku naturalnym. Zarysowuje też wynikające z nich działania operacyjne.

Agenda podkreśla konieczność zwiększenia komplementarności polityk mających wpływ na obszary miejskie. Zachęca do zintegrowanego podejścia w zarządzaniu miastami ponad podziałami administracyjnymi oraz terytorialnymi. Formułuje potrzebę wielopoziomowej współpracy skupiającej różne podmioty unijne, krajowe, regionalne i lokalne.

Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej

Przyjęty w 2016 r. dokument Komisji Europejskiej wskazuje na potrzebę przyspieszenia tempa przechodzenia na mobilność niskoemisyjną. Strategia ma przyczynić się do modernizacji gospodarki UE, redukcji emisji w sektorze transportu oraz wypełnienia zobowiązań podjętych przez UE w tzw. porozumieniu paryskim.

Jako kluczowe czynniki sprzyjające transformacji w kierunku mobilności niskoemisyjnej dokument wskazuje:

- bardziej efektywny system transportowy,
- niskoemisyjne alternatywne źródła energii na potrzeby transportu,
- pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne.

Strategia podkreśla, że realizacja jej założeń w dużej mierze zależeć będzie od działań podejmowanych przez miasta oraz władze lokalne, wymieniając:

- wprowadzanie zachęt do wykorzystywania alternatywnych źródeł energii oraz pojazdów niskoemisyjnych,
- wprowadzanie zachęt do przestawienia się na aktywne sposoby przemieszczania się (rowerem lub pieszo),
- korzystanie z transportu publicznego lub systemów mobilności na zasadzie współdzielenia pojazdów, tj. na wspólne użytkowanie rowerów i samochodów i grupowe podróżowanie samochodem.

W tym kontekście dokument zwraca uwagę na potrzebę kompleksowości podejścia obejmującego planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej, integrację planowania przestrzennego oraz analizowania potrzeb w zakresie mobilności.

Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do zrównoważonej mobilności dla wszystkich

Przyjęty w 2017 r. przez Komisję Europejską dokument zakłada wdrożenie do 2025 r. przez UE systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności, w ramach którego zintegrowane zostaną wszystkie środki transportu. System ten musi rozciągać się na całą Unię i łączyć ją z jej sąsiadami i ze światem. Musi on umożliwiać wszystkim użytkownikom wygodne podróżowanie w obrębie miast i obszarów wiejskich oraz między nimi. Służyć temu mają działania obejmujące:

- przyspieszenie przejścia na czystą ekologicznie mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju,
- zapewnienie sprawiedliwego i konkurencyjnego rynku wewnętrznego w zakresie transportu drogowego,
- wykorzystanie korzyści płynących z cyfryzacji, automatyzacji i inteligentnych usług w zakresie mobilności,
- inwestowanie w nowoczesną infrastrukturę mobilności.

Europejski Zielony Ład

Strategia opublikowana przez Komisję Europejską w 2019 r. Jej głównym celem jest przekształcenie UE do 2050 r. w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Transformacja ta ma przebiegać w sposób sprawiedliwy i zarazem sprzyjający włączeniu społecznemu.

Dokument określa wstępny plan działania obejmujący główne polityki i środki niezbędne do osiągnięcia Europejskiego Zielonego Ładu. W osiągnięciu neutralności klimatycznej pomoc ma m.in. przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, co będzie się wiązało z realizacją wskazanych postulowanych działań, w tym następujących:

- Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r., do czego będą musiały się przyczynić wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny. Droga do zrównoważonego transportu ma prowadzić przez postawienie na pierwszym miejscu potrzeb pasażerów, którym należy zaoferować tańsze, bardziej dostępne, zdrowsze i czystsze opcje od tych, z których obecnie najczęściej korzystają.
- Transport multimodalny potrzebuje silnego wsparcia, które zwiększy skuteczność całego systemu transportu. W pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów.
- Obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki digitalizacji, coraz większą rolę będzie odgrywać zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność. System i infrastruktura transportu w UE zostaną dostosowane tak, aby wspierały nowe zrównoważone usługi mobilności dające możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach.
- UE powinna jednocześnie rozwinąć produkcję i wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych. Do 2025 r. potrzebne będzie około 1 mln publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi 13 mln bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów spodziewanych na drogach europejskich.
- Należy drastycznie zmniejszyć poziom zanieczyszczeń generowanych przez transport, szczególnie w miastach. Odpowiedni zestaw połączonych środków powinien mieć na celu rozwiązanie problemu emisji i zatorów w miastach oraz poprawę transportu publicznego.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

Przedstawiona w 2020 r. przez Komisję Europejską strategia stanowi uszczegółowienie Europejskiego Zielonego Ładu. Ma stanowić podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz pozwolić na zwiększenie odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy.

Dokument zawiera 10 celów (kamieni milowych), w tym przewiduje m.in., że dla perspektywy czasowej do 2030 r.:

- na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów,
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu,
- kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie ulegną podwojeniu,
- planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla,
- zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę.

Strategia zawiera plan działania z 82 konkretnymi inicjatywami, w tym dotyczącymi m.in. bezemisyjnych pojazdów, statków i samolotów, odnawialnych źródeł energii, paliw niskoemisyjnych i powiązanej infrastruktury, działań na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego czy transportu multimodalnego.

Nowa Karta Lipska

Przyjęty na nieformalnym spotkaniu ministrów państw członkowskich UE ds. miejskich w dniu 30 listopada 2020 r. dokument jest aktualizacją pierwszej wersji Karty Lipskiej. Stanowi zbiór strategicznych zasad i kierunków dobrego zarządzania miastami, który określa politykę miejską w Unii Europejskiej po 2020 roku. Nowa Karta Lipska podtrzymuje postulaty pierwotnego dokumentu z zakresu zrównoważonego rozwoju miast. Podkreśla potrzebę ich transformacji w kierunku miast sprawiedliwych, zielonych i produktywnych.

W zakresie transformacji miast w miasta zielone zawiera m.in. następujące wskazania:

- transport miejski i systemy mobilności publicznej powinny być efektywne, neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla, bezpieczne i multimodalne,
- należy promować aktywne i niskoemisyjne formy mobilności i logistyki, w tym przejście na transport publiczny, pieszy i rowerowy,

- transport publiczny powinien być dostępny, przystępny cenowo, czysty, bezpieczny i atrakcyjny dla wszystkich,
- zmniejszenie zapotrzebowania w zakresie transportu i mobilności wymaga tworzenia możliwie jak najbardziej zwartej i zagęszczonej policentrycznej struktury osadniczej i jednocześnie wsparcia dla różnych rodzajów zabudowy, w tym mieszkalnej, komercyjnej, produkcyjnej i infrastruktury transportowej.

DOKUMENTY KRAJOWE

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r. (M.P. 2017 poz. 260). SOR pełni rolę średniookresowej strategii rozwoju kraju. Określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju w kontekście regionalnym, w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym do 2020 r. oraz w perspektywie 2030 r. Zakłada zwiększenie koncentracji polityki regionalnej na obszarach problemowych i potencjałach terytorialnych obszarów miejskich i wiejskich. Głównym celem SOR jest „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”.

Strategia opiera się na trzech celach szczegółowych. Są nimi:

- trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną,
- rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony,
- skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu – dokument zakłada budowę zintegrowanego systemu planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego.

SOR określa także główne typy terytoriów stanowiących obszary strategicznej interwencji państwa (OSI). Są to obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, a także makroregion Polski Wschodniej.

W odniesieniu do dużych miast (aglomeracji), dokument zakłada prowadzenie takich działań jak realizacja strategii niskoemisyjnych (transport publiczny, efektywność energetyczna, jakość powietrza), przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji, poprawę ładu przestrzennego. Za kluczową uznaje lepszą koordynację działań prorozwojowych podejmowanych w tych ośrodkach oraz w obrębie ich obszarów funkcjonalnych.

SOR określa obszary wpływające na osiągnięcie zawartych w niej celów. Są to: kapitał ludzki i społeczny, cyfryzacja, transport, energia, środowisko oraz bezpieczeństwo narodowe. W ramach obszaru „transport” wskazano trzy kierunki interwencji, a w ich ramach – planowane działania. Poniżej zestawiono te powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce

- przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu;
- wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, morskiego, lotniczego) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze;
- promocja wzorców zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego);
- poprawa stanu taboru pasażerskiego transportu drogowego i kolejowego wykorzystywanego do usług przewozowych użyteczności publicznej;
- poprawa parametrów technicznych infrastruktury liniowej transportu drogowego i kolejowego, a także modernizacja dworców i przystanków kolejowych do jednolitych standardów – przystosowanie sieci transportowej do zwiększenia jakości usług transportu publicznego, a także potrzeb osób o ograniczonej mobilności (wiek, niepełnosprawność);
- sporządzenie analizy możliwości realizacji kolei dużych prędkości i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030;

- rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe;
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego;
- rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez: powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową), dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług;
- powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk. Podejmowane inwestycje dotyczyć będą wszystkich rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy);
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego;
- dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do ruchu na terenach miast oraz ich obszarów funkcjonalnych (ruch tranzytowy, wymogi względem ruchu niezmotoryzowanego);
- wdrożenie systemów informatycznych i telekomunikacyjnych (telematyki transportowej) we wszystkich rodzajach transportu, z uwzględnieniem kosztów oraz potencjalnych zysków (różnych dla poszczególnych gałęzi transportu). W szczególności dotyczy to wdrożenia:
 - Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w miastach i ich obszarach funkcjonalnych (...);
- rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez: (...) dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług;
- podejmowanie działań wspierających rozwój sektora transportu lotniczego w zakresie: polepszenia przepustowości nawigacyjnej, ochrony i bezpieczeństwa ruchu lotniczego, wskazanie sposobu powiązania transportem publicznym (drogowym i kolejowym) portów lotniczych z miastami oraz ich obszarami funkcjonalnymi.

2. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności

- promocja mechanizmów zarządzania i poprawy transportu publicznego w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych. Przegląd niezbędnych działań (prawnych, organizacyjnych oraz inwestycyjnych) sprzyjających poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przechodzeniu na tabor niskoemisyjny i wyprowadzania niskoemisyjnych pojazdów samochodowych, a także stref z zakazem ruchu;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego; promocja ruchu rowerowego i pieszego;
- rozbudowa łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich – rozwiązanie zmniejszające koszty indywidualnego dojazdu do pracy, a także presję na środowisko naturalne;
- Stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych;
- budowa systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;
- dokończenie budowy II linii metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w miastach dysponujących takim środkiem transportu miejskiego. Tam gdzie nie ma możliwości obsługi pasażerów w systemie tzw. szybkiej kolei miejskiej, czy metrem, promowanie wprowadzenia systemu szybkiego transportu miejskiego z pojazdami, które poruszają się po wyznaczonych tylko dla nich pasach ruchu;
- rozwój kolejowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych) jako dogodnej formy obsługi terenów wiejskich oraz dojazdu do miast i portów lotniczych.

3. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe

- zwiększenie koordynacji inwestycji (poziom krajowy, regionalny i lokalny), w tym mających charakter międzygałęziowy, sprzyjających uzyskaniu efektu sieciowego oraz efektów prorozwojowych;
- rozwój mechanizmów partnerstwa publiczno-prywatnego w obszarze budowy, modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej;
- stworzenie systemu tzw. inteligentnych opłat związanych z transportem, o których jest mowa w Białej Księdze Komisji Europejskiej z 2011 r. Uwzględnienie w opłatach związanych z dostępem do infrastruktury tzw. ekonomicznych i środowiskowych kosztów zewnętrznych (powiązanych m.in. z presją na środowisko naturalne), zgodnie z filozofią „użytkownik/zanieczyszczający płaci”.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

KSRR przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1060) jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r. Dokument przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030. Strategia kładzie nacisk na zrównoważony rozwój całego kraju, przez zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych obszarów, głównie miejskich i wiejskich.

Główny cel polityki regionalnej został sformułowany jako: „efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. Jego realizacji mają służyć 3 cele szczegółowe.

W ramach celu **1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym**, w oparciu o zapisy SOR wskazano obszary strategicznej interwencji (OSI), mające otrzymać szczególne wsparcie. Są to: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz Polska Wschodnia.

Jednym z kierunków interwencji dla celu pierwszego jest kierunek 1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów.

W jego ramach, w odniesieniu do infrastruktury transportowej przyjęto, że:

- Głównym obszarem oddziaływania polityki regionalnej w zakresie wspierania infrastruktury transportowej będą działania na rzecz poprawy dostępności polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach: w skali międzynarodowej (sieć TEN-T), połączenia transportowe w kierunku granic kraju, krajowej (łączenie ośrodków wojewódzkich), regionalnej (połączenie największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami) oraz lokalnej (w szczególności na obszarach wiejskich).
- Kontynuowane będą inwestycje służące stworzeniu nowoczesnego systemu transportowego, który pozwoli sprostać potrzebom wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz mobilności mieszkańców, a także wykorzystać w pełni potencjał gospodarczy regionu. W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych środków transportu wykorzystujących napędy i paliwa alternatywne, w tym elektromobilności.
- Istotne będzie lepsze skomunikowanie głównie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, jak również inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych. Na obszarach wiejskich realizowane będą działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe) oraz rozwoju usług i środków transportu zbiorowego.
- Działania w ramach polityki regionalnej obejmą również zwiększenie wykorzystania potencjału kolejowego w obszarze transportu międzyregionalnego, regionalnego, a także między- i wewnątrzaglomeracyjnego. W szczególności na obszarach zmarginalizowanych prowadzone będą działania modernizacyjne lub rewitalizacyjne na liniach regionalnych i lokalnych, co stanowić

będzie czynnikiem poprawiający ich dostępność zewnętrzną i wewnętrzną. Realizowane będą także inwestycje dostosowujące dworce kolejowe do wymagań pasażerów korzystających z usług transportu kolejowego, także w zakresie udogodnień multimodalnych, jak „parkuj i jedź”.

Określając politykę regionalną w ramach **celu 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie**, największym aglomeracjom przypisano rolę wspierania rozwoju i jakości życia nie tylko w obszarze metropolitalnym, ale w całym województwie poprzez otwarcie się na współpracę z innymi JST, w tym samorządem wojewódzkim. Za szczególnie pożądaną uznano współpracę miast w obszarach funkcjonalnych poprzez zintegrowane kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego), ochrony środowiska, dostosowań do zmian klimatu, gospodarki odpadami, czy wykorzystania nowych technologii.

Krajowa Polityka Miejska 2030

Przyjęta 14 czerwca 2022 roku uchwałą nr 136 Rady Ministrów (M.P. 2022 poz. 746) Krajowa Polityka Miejska jest dokumentem określającym planowane działania administracji rządowej dotyczące polityki miejskiej w perspektywie roku 2030. Dokument diagnozuje najważniejsze wyzwania rozwojowe miast i ich obszarów funkcjonalnych, a także formułuje rozwiązania i określa planowane działania administracji rządowej w zakresie prawnym, finansowym oraz organizacyjnym na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i miejskich obszarów funkcjonalnych. Jako kluczowych partnerów w realizacji celów krajowej polityki miejskiej wskazuje jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty ze sfery pozarządowej, biznesu, nauki, kultury, organizacji zrzeszających mieszkańców, przedsiębiorców i innych interesariuszy rozwoju miejskiego.

Za cel nadrzędny (istotę prowadzenia krajowej polityki miejskiej) dokument uznaje stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju, polepszania jakości życia mieszkańców i budowania odporności na obserwowane zmiany klimatu.

Dokument zawiera dziewięć wyzwań. Dla każdego z nich sformułowano oznaczony literowo katalog rozwiązań. Są to m. in.

Wyzwanie V: Poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach, dla którego wskazano m.in. rozwiązania z zakresu:

D. Niwelowania głównych źródeł niskiej emisji w transporcie oraz ograniczenia hałasu (ograniczenia ruchu samochodowego).

Wyzwanie VI. Zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych

A. Działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego:

- W celu zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego zasadne wydaje się przenalizowanie możliwości opracowania kompleksowego, przejrzystego i nieskomplikowanego systemu ulg (nie tylko ustawowych) obowiązujących w środkach transportu, zarówno kolejowego, jak i autobusowego, niezależnie od charakteru komunikacji (miejska i pozamiejska) wraz z nowym systemem ich finansowania.
- Wzmocnienie współpracy miasta-rdzenia z gminami ościennymi poprzez tworzenie możliwości zakupu „efektu transportowego” w sąsiednich gminach przez samorząd miasta metropolitalnego, np. możliwość sfinansowania budowy parkingów Park&Ride przy stacjach kolejowych na terenach podmiejskich, możliwość sfinansowania budowy linii tramwajowej oraz jej funkcjonowania do sąsiednich miejscowości.
- Analiza możliwości dofinansowania tramwaju regionalnego ze źródeł przeznaczonych na inne gałęzie transportu publicznego na podobnych zasadach, jak kolei regionalnej oraz możliwości kontraktowania usług tramwaju regionalnego przez wojewódzkiego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

- Prawne zdefiniowanie transportu współdzielonego, np. poprzez wyodrębnienie typu pojazdu współdzielonego w prawie o ruchu drogowym. Rozwiązanie pomogłoby JST w upowszechnianiu mobilności współdzielonej jako efektywnego i ekologicznego narzędzia równoważenia mobilności miejskiej (np. poprzez wyodrębnienie puli miejsc parkingowych dla tego typu transportu). Z uwagi na obecny brak właściwego rozpoznania kategorii współdzielenia na gruncie regulacyjnym, potencjał szeregu usług tzw. nowej mobilności pozostaje niewykorzystany.

B. Działania wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego:

- Analiza możliwości wprowadzenia tramwaju dwusystemowego, który pozwala na optymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury torowej w aglomeracjach, poprawę dostępności transportu szynowego oraz redukcję liczby przesiadek.
- Wskazana jest kompleksowa optymalizacja sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych czy adaptacji do zmian klimatu. Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest koordynacja mobilności planowania przestrzeni miejskiej dzięki Planom Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP). SUMP-y są opracowywane z uwzględnieniem wszystkich powiązanych ze sobą obszarów miejskich, których dotyczy polityka, we współpracy z odpowiednimi szczeblami systemu zarządzania. Łączą one w sobie także różne rodzaje transportu, bezpieczeństwo ruchu drogowego, transport towarowy, zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe. Plany te powinny odgrywać ważną rolę w osiąganiu celów UE w zakresie ograniczania emisji CO₂, hałasu i zanieczyszczenia powietrza, a także przyczynić się do zwiększenia efektywności miejskiego systemu transportowego. Z SUMP-ów powinny wynikać plany transportowe, które należą do grupy dokumentów o ściśle sektorowym charakterze i regulowanych prawnie.

Uporządkowanie i integracja rozwiązań oraz rekomendacja zmian prawnych w odniesieniu do SUMPów będzie opierać się na doświadczeniach i wynikach pilotażu dotyczącego wsparcia dla miast w opracowaniu planów SUMP.

- Równolegle należy zwiększyć liczbę węzłów przesiadkowych (kolejowo-drogowych) poprzez m.in. lepsze dostosowywanie przebiegu linii kolejowych do generatorów ruchu (w tym sieci osadniczej).

C. Działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych:

- Wzmocnienie zarządzania transportem i informacjami dla podróżnych, w tym informacjami w czasie rzeczywistym, w miarę możliwości technicznych, poprzez udostępnianie w celu ponownego wykorzystywania, np. aktualnych danych dotyczących położenia pojazdów, a także innych ich parametrów.
- Potrzeba standaryzacji w zakresie wymiany danych pomiędzy poszczególnymi inteligentnymi systemami transportowymi (ITS) oraz rozbudowy centrów zarządzania ruchem.
- Rozważenie wprowadzenia wymogu wyposażenia określonego odsetka taboru transportu publicznego w urządzenia zliczające liczbę pasażerów. Celem tego obowiązku jest stworzenie narzędzi monitorujących efektywność podejmowanych działań na rzecz poprawy transportu publicznego oraz ułatwienie planowania oferty na przyszłość, w tym tworzenia planów transportowych.
- Celem uzyskania szerokiego obrazu o mobilności mieszkańców Polski, należy rozważyć warunki, na jakich byłoby możliwe pozyskiwanie od operatorów ruchomej publicznej sieci telekomunikacyjnej danych dotyczących transportu np. bezpłatnego sporządzania przez operatorów ruchomej publicznej sieci telekomunikacyjnej map przemieszczeń ruchu w cztery wybrane dni w roku.
- W większym stopniu powinno się wykorzystywać potencjał cyfryzacji w zarządzaniu transportem. Dziedzin, w których nowe technologie mogą znaleźć zastosowanie, jest wiele: systemy kontroli dostępu do SCT, systemy poboru opłat za parkowanie i myta, systemy kontroli przestrzegania przepisów, nowoczesne systemy biletowe ułatwiające podróże intermodalne, a także autobusy na żądanie czy wirtualne przystanki zapewniające atrakcyjną ofertę na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia.

D. Działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki:

- Przeprowadzenie analizy możliwości harmonizacji różnych narzędzi w zakresie finansowego wsparcia transportu publicznego. Celem jest promowanie kompleksowego podejścia do transportu publicznego przy okazji różnych inwestycji.
- Promowanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP obejmujących całe miejskie obszary funkcjonalne, jako narzędzia integrującego politykę przestrzenną z polityką transportową, a także uwzględniającego zależności pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu.
- Promowanie najlepszych praktyk przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) oraz stworzenie katalogu wzorcowych rozwiązań w przestrzeni miejskiej przyjaznej dla pieszych i rowerzystów, opracowanie wytycznych wspierających bezpieczne korzystanie z urządzeń w zakresie mikromobilności, ustalenie ogólnopolskiego konkursu na najlepsze rozwiązania i projekty przestrzeni.
- Przeprowadzenie analizy możliwości promocji i zachęcania samorządów miast i gmin o położeniu nadrzecznym do wykorzystania transportu wodnego (tramwaje wodne, promy wodne) oraz promowania wskazanej formy transportu w systemie transportu miejskiego.

E. Działania na rzecz wzrostu ruchu pieszego i rowerowego:

- W zakresie prawodawstwa – wprowadzenie zmian w przepisach o znakach i sygnałach drogowych (np. kolejność udzielania zielonego światła na skrzyżowaniach, oznakowanie kierunkowe tras rowerowych, oznakowanie poziome dróg rowerowych), upowszechnienia kontraruchu w miastach oraz jego uspojnienia z istniejącą infrastrukturą rowerową. Rozwiązanie przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, ze względu na to, że sytuacje staną się z góry jasno określone a tym samym bezpieczniejsze.
- W zakresie organizacyjno-inwestycyjnym pomocne będzie wdrożenie nowych przepisów technicznobudowlanych oraz wzorców i standardów rekomendowanych do stosowania przez ministra właściwego do spraw transportu. Konieczne jest przeanalizowanie przepisów prawa budowlanego pod kątem uproszczenia formalności związanych z przebudową pasa drogowego celem uspokojenia ruchu.
Obecnie dominującym rozwiązaniem w obszarach objętych uspokojeniem ruchu jest instalacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznakowania poziomego i pionowego. Można to zrealizować na podstawie projektu organizacji ruchu. Efekty zazwyczaj posiadają wątpliwą estetykę, a piesi nie uzyskują przestrzeni, która została odebrana samochodom. Samorządy rezygnują z czasochłonnych pozwoleń na budowę mających na celu zmianę przebiegu krawężników, odbudowania wyłączonych z ruchu nawierzchni, aby móc posadzić zieleń itd.
- Proponuje się uelastycznienie przepisów wpływających na odległości między przejściami czy przejazdami przez linię kolejową. Obecne normy wymuszają kreowanie bardzo długiej przeszkody terenowej. Jest to mniej uciążliwe dla kierowców, lecz bardzo uciążliwe dla pieszych (nadkładanie drogi do 3 km)
- W zakresie finansowym – proponuje się umożliwienie wsparcia finansowego dla samorządów zamierzających realizować odrębne inwestycje w zakresie infrastruktury pieszej i rowerowej, np. ze środków Programu Inwestycji Strategicznych czy Funduszy UE.
- W zakresie organizacyjnym – proponuje się kontynuację działań na rzecz ruchu pieszego i rowerowego w zakresie sieci dróg krajowych polegających na uzupełnianiu dróg o brakującą infrastrukturę wzdłuż sieci zarządzanej przez GDDKiA lub w poprzek niej – m.in. wiadukty nad drogami krajowymi.
- W zakresie edukacyjnym – konieczne jest wspieranie i promowanie edukacji w szkołach na rzecz bezpiecznego i zeroemisyjnego poruszania się po mieście.
- Konieczne jest wzmocnienie i doprecyzowanie przepisów na rzecz kształtowania bezpiecznych przestrzeni publicznych miast w sposób przyjazny dla pieszych, w tym poprzez kreowanie bezpiecznych przestrzeni publicznych, umożliwianie skracanie drogi dojścia pieszego pomiędzy kluczowymi obiektami lub miejscami na danym obszarze, np. poprzez zakaz grodzenia osiedli, unikanie przejść w różnych poziomach (kładek, przejść podziemnych) wydłużających drogę dojścia

osobom ze szczególnymi potrzebami, itp. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i miejscowe plany rewitalizacji w prognozie oddziaływania na środowisko powinny mieć analizę i rekomendacje, jak ich postanowienia wpłyną na warunki ruchu pieszego i rowerowego.

F. Działania na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności:

- Dalsze prace nad promocją najlepszych praktyk przez KRBRD w zakresie wytycznych wspierających bezpieczne korzystanie z urządzeń w zakresie mikromobilności, ustalenie ogólnopolskiego konkursu na najlepsze rozwiązania i projekty przestrzeni.
- Monitorowanie funkcjonowania przepisów regulujących ruch hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego (UTO) – takich jak np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące itp. oraz urządzeń wspomagających ruch (UWR) – takich jak np.: rolki, wrotki, deskorolka, hulajnoga – napędzanych siłą mięśni), szczególności w kontekście współużytkowania przestrzeni wraz z ruchem pieszym. Poprawa w tym obszarze przyczyni się do eliminowania barier rozwojowych sektora, który może stanowić alternatywę dla indywidualnej motoryzacji.

G. Działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu i gazów cieplarnianych) transportu drogowego:

- W zakresie ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko konieczne jest kontynuowanie działań ukierunkowanych na ograniczenie ruchu samochodów w miastach oraz wymianę floty transportu publicznego na pojazdy nisko – i zeroemisyjne. Rozważenia wymaga finansowanie w ramach środków NFOŚiGW na niskoemisyjny transport szerszego katalogu działań związanych z transportem niskoemisyjnym, w tym rowerowym i tramwajowym.
- Promocja ustanawiania stref czystego transportu. Brak SCT prowadzić będzie do dalszego pogarszania się jakości powietrza, a tym samym zdrowia mieszkańców, wzrostu zachorowań i w efekcie większej liczby zgonów. Wdrażanie SCT powinno odbywać się wraz z rozwojem alternatyw dla samochodów: poprawą oferty transportu publicznego i rozbudową infrastruktury rowerowej.
- Możliwość finansowania lub współfinansowania inwestycji tramwajowych ze środków NFOŚiGW przeznaczonych na rozwój transportu niskoemisyjnego.
- Umożliwienie dofinansowania elektrycznych rowerów cargo lub elektrycznych wózków rowerowych ze środków NFOŚiGW dla osób indywidualnych, jednostek samorządu terytorialnego, biznesu, wyznaczonego operatora pocztowego (na podobnej zasadzie jak są udzielane dotacje do zakupu samochodów elektrycznych realizowane przez NFOŚiGW).

H. Działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach:

- Analiza skuteczności obowiązujących przepisów odnośnie zasad parkowania w miastach, szczególnie pod kątem miejsc i obszarów, których charakter czy funkcje są odmienne od powszechnie występujących.
- Działania związane ze zrównoważeniem kwestii transportu towarów na obszarach zurbanizowanych, m.in. poprzez promowanie wykorzystania koncepcji planów zrównoważonej logistyki miejskiej.
- Wdrażane powinny być harmonijne zasady ograniczeń wagowych dla pojazdów w miastach oraz powinny być tworzenie buforowe centra logistyczne na obrzeżach miast. Do rozważenia są kwestie związane z wdrażaniem elastycznego zarządzania przestrzenią parkingową na potrzeby dostaw towarów.
- Działania na rzecz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miast poprzez dalszy nacisk administracji rządowej na budowę obwodnic oraz rozwój sieci TEN-T na terenie Polski działania zarządców dróg wojewódzkich i powiatowych na rzecz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast powinno być połączone jednocześnie z działaniami na przeobrażenie przestrzeni ulic uwalnianych z tranzytu, celem ich uspokojenia i promowania ruchu pieszego i rowerowego oraz wprowadzania jednocześnie zieleni miejskiej. Bez aktywnej postawy samorządu korzystne efekty przestrzenne i środowiskowe uzyskane dzięki budowie obwodnicy mogą zostać skonsumowane przez wzrost motoryzacji indywidualnej.

- Umożliwienie samorządom ustalania w prawie miejscowym uporządkowania przewidzianej liczby miejsc postojowych dla samochodów. Oznacza to, że samorząd mógłby otrzymać od inwestora pulę środków na inwestycje transportowe, które wyliczone byłyby jako liczba miejsc postojowych pomnożona przez współczynnik konwergencji i przez zryczałtowaną równowartość budowy miejsc postojowych. Obszary objęte konwergencją oraz jej wysokość wraz z wysokością stawek byłyby uchwalane przez radę miasta w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planach rewitalizacji lub w lokalnych standardach urbanistycznych.
- Możliwość podejmowania przez samorządy miejskie inwestycji transportowych zmniejszających wolumen ruchu w mieście poza granicami administracyjnymi. Przykładowo – umożliwienie miastu centralnemu budowy parkingów Park&Ride przy stacjach w sąsiednich gminach, jeśli przyniesie to ograniczenie ruchu w mieście i będzie bardziej efektywne ekonomiczne niż budowa analogicznego parkingu w granicach administracyjnych.

Wyzwanie VII. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym

W jego ramach proponowane działania ujęto w trzech grupach obejmujących: zmianę przepisów prawnych, kształtowanie narzędzi wsparcia inwestycyjnego samorządów wraz ze wsparciem merytorycznym oraz działania edukacyjne.

Ponadto KPM 2030 zawiera **Wyzwanie III. Wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych**. Wyzwanie podkreśla konieczność rozwijania współpracy między samorządami gmin, na poziomie lokalnym, który umożliwia skuteczne planowanie i realizację działań rozwojowych dzięki optymalnemu rozpoznaniu zasobów oraz tworzenie lokalnego kapitału. W kontekście rozwoju miejskich obszarów funkcjonalnych podkreślono konieczność włączenia do współpracy samorządu powiatowego, jako posiadającego kompetencje w zakresie utrzymania infrastruktury technicznej i społecznej oraz w zakresie kształtowania polityki gospodarczej i funkcjonowania rynku pracy, a także samorządu województwa – przede wszystkim w odniesieniu do największych miejskich obszarów funkcjonalnych (obszarów metropolitalnych).

Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą nr 105 z dnia 24 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1054). Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest „zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym”.

Cel główny ma być realizowana poprzez wdrażanie następujących kierunków interwencji, właściwych dla każdej gałęzi / sektora transportu (transport drogowy, kolejowy, lotniczy, morski, wodny śródlądowy, miejski, intermodalny):

1. Budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
5. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W ramach poszczególnych kierunków interwencji ujęto szereg działań odnoszących się do poszczególnych sektorów transportu. Poniżej zestawiono ich wybór, biorąc pod uwagę problematykę zrównoważonej mobilności.

Kierunek interwencji 1. Budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce

Wśród działań (przedstawionych w perspektywie roku 2020 oraz 2030) z punktu widzenia problematyki zrównoważonej mobilności za szczególnie istotne należy uznać te odnoszące się do sektora:

Transport miejski i aglomeracyjny jako element zintegrowanego systemu transportowego

- promowanie opracowania i wdrażania przez miasta Planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP);
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów multimodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", stacje rowerów miejskich i parkingów rowerowych, tworzenie infrastruktury rowerowej wysokiej jakości, rozwój nowych form mobilności współdzielonej itp.), wspólnych rozkładów jazdy umożliwiających sprawną i nieczasochłonną zmianę środka transportu, wspólnych systemów taryfowych, systemów informacji pasażerskiej;
- modernizacja układu drogowego w celu wyeliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zabudowane (budowa obwodnic miejskich);
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, m.in. ITS i systemów zarządzania ruchem;
- tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz osób z ograniczoną możliwością poruszania się, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego;
- promowanie tworzenia w centrach miast stref uspokojonego ruchu, z ograniczoną dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz innych rozwiązań organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu zrównoważonego transportu miejskiego, w tym zrównoważonej polityki parkingowej (m.in. stref ograniczonej emisji transportu (LEZ) oraz funkcjonowanie w gminach stref czystego transportu);
- rozbudowa łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- przyspieszenie działań na rzecz budowy systemów ładowania i tankowania pojazdów niskoemisyjnych (przed 2030 r.);
- promocja tworzenia zielonych ciągów komunikacyjnych, w tym ulic i torowisk, poprzez zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej, zmniejszającej negatywny wpływ transportu na środowisko i warunki higieniczne na obszarach zurbanizowanych;
- opracowanie koncepcji integracji transportu z wykorzystaniem BSP do systemu transportu miejskiego.

Działania do 2030 r.:

- budowa opartych o kolej zintegrowanych systemów transportowych, w tym aglomeracyjnych, w szczególności w miejskich obszarach funkcjonalnych, w aglomeracjach wielośrodkowych oraz powiązania pomiędzy obszarami aglomeracyjnymi, w których istnieje lub możliwe jest stworzenie wspólnego zintegrowanego rynku pracy i usług oraz w obszarach, dla których ww. ośrodki są punktem ciężenia (również poprzez tworzenie wypożyczalni rowerów i parkingów na dworcach i stacjach kolejowych);
- dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do ruchu na terenach miast oraz ich obszarów funkcjonalnych (ruch tranzytowy, wymogi względem ruchu niezmotoryzowanego);
- wdrożenie systemów informatycznych i telekomunikacyjnych we wszystkich rodzajach transportu, z uwzględnieniem poniesionych kosztów oraz potencjalnych zysków (różnych dla poszczególnych gałęzi transportu). W szczególności dotyczy to wdrożenia ITS w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- kontynuacja działań na rzecz tworzenia w centrach miast stref uspokojonego ruchu, z ograniczoną dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz innych rozwiązań organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu zrównoważonego transportu miejskiego, w tym zrównoważonej polityki parkingowej (m.in. stref ograniczonej emisji transportu (LEZ) oraz funkcjonowanie w gminach stref czystego transportu);

- budowa systemów ładowania i tankowania pojazdów niskoemisyjnych w oparciu o zidentyfikowane potrzeby i dostępne zasoby, rozbudowa systemu metra w Warszawie oraz linii tramwajowych w aglomeracjach dysponujących lub planujących budowę takich środków transportu miejskiego, uwzględniając spójny rozwój transportu szynowego; również tam, gdzie nie ma możliwości obsługi pasażerów w systemie tzw. szybkiej kolei miejskiej, czy metrem,
- kontynuowanie działań polegających na wprowadzeniu systemu szybkiego i uprzywilejowanego transportu miejskiego (w tym linii trolejbusowych), np. poprzez wyznaczenie dedykowanej infrastruktury, nie kolidującej z istniejącym układem drogowym;
- rozwój szynowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych).

W odniesieniu do innych gałęzi / sektorów transportu w ramach kierunku interwencji 1. wskazano m.in. następujące działania:

transport kolejowy

- konsekwentna modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych oraz bocznic, terminali towarowych wraz z torami dojazdowymi, a także linii szerokotorowych;
- również w obszarze przygranicznym i w rejonie portów morskich;
- modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz ewentualna budowa nowej pasażerskiej infrastruktury usługowej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast;
- realizacja etapów rozwoju infrastruktury kolejowej określonych w koncepcji budowy CPK w Polsce w oparciu o przyjętą przez Radę Ministrów uchwałę nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r., w tym budowa nowych linii kolejowych oraz modernizacja i elektryfikacja części linii istniejących;
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu;
- podejmowanie działań zmierzających do opracowania mechanizmu wsparcia przejmowania;
- rewitalizowania i późniejszego utrzymywania, przez samorzady lub innych lokalnych zarządców, infrastruktury kolejowej na liniach o znaczeniu regionalnym lub lokalnym.

transport drogowy

- rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych, w tym odcinków transgranicznych;
- rozbudowa sieci drogowej zapewniająca równomierne nasycenie infrastrukturą, zwłaszcza na obszarach Polski Wschodniej i Pomorza Środkowego, w tym budowa Via Carpatia, a także poprawiająca dostęp do portów morskich;
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych;
- rozwijanie, przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich, m.in. poprzez dofinansowanie zadań własnych JST w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych, w oparciu o przepisy dotyczące Funduszu Dróg Samorządowych;
- dostosowanie sieci dróg krajowych do przenoszenia nacisku 115 kN/oś, w tym rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym, przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowej generowanej przez transport drogowy;
- wzrost zastosowania odnawialnych źródeł energii w transporcie, w tym poprzez rozwój infrastruktury systemu tankowania pojazdów o napędzie alternatywnym oraz napędów hybrydowych;
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarami funkcjonalnymi z wykorzystaniem transportu drogowego;
- dostosowanie istniejącej sieci dróg na terenach miast oraz ich obszarów funkcjonalnych do wymogów ruchu niezmotoryzowanego;

transport lotniczy

- budowa do 2027 roku Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z realizacją niezbędnych połączeń z komponentami sieci kolejowej i drogowej;
- poprawa skomunikowania regionalnych portów lotniczych z drogową oraz kolejową siecią transportową, w szczególności z centrami miast oraz krajowymi węzłami transportowymi;
- wskazanie sposobu powiązania z transportem publicznym (drogowym i kolejowym) portów lotniczych z miastami oraz ich obszarami funkcjonalnymi;

transport intermodalny

- rozwijanie kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej na sieci TEN-T w kierunku jej lepszego przystosowania do przewozów intermodalnych;
- modernizacja i rozbudowa istniejących terminali transportu intermodalnego oraz budowa nowych terminali i zorganizowanie regionalnych centrów logistycznych, w tym terminali obsługujących przewozy tranzytowe w handlu międzynarodowym.

Kierunek interwencji 2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym

Transport miejski

Priorytetem usprawnienia zarządzania transportem miejskim jest redukcja kongestii w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, m.in. poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich, promowanie łańcuchów ekomobilności – ruchu rowerowego i pieszego czy promowanie wykorzystania transportu szynowego. Wysiłki w tym zakresie będą w szczególności koncentrować się na oddziaływaniu na popyt na usługi transportu zbiorowego. Promowane będzie opracowywanie i wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej, uwzględniających m.in.:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi w aspekcie przestrzennym, sieciowym, taryfowym i informacyjnym;
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym również dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towarów w miastach oraz promowanie tworzenia w centrach miast stref uspokojonego ruchu, z ograniczoną dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obsłudze transportowej regionalnej i w obrębie obszarów aglomeracyjnych i miejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- wdrożenie wspólnego systemu informatycznego i telekomunikacyjnego dla wszystkich rodzajów transportu, z uwzględnieniem kosztów oraz potencjalnych zysków (różnych dla poszczególnych gałęzi transportu), w szczególności dotyczy to wdrożenia ITS w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez:
 - wydzielanie obszarów zamieszkania oraz stref centralnych bez dostępu/z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocja rozwiązań związanych ze wspólnym podróżowaniem;
 - sformułowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej, premiującej zakup, posiadanie i użytkowanie pojazdów charakteryzujących się mniejszą presją na środowisko naturalne;
 - promowanie ruchu rowerowego i pieszego, m.in. jako część spójnego systemu transportu miejskiego występującego łącznie z innymi gałęziami transportu;
 - promowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport, np. poprzez planowanie i zagospodarowanie przestrzenne zapobiegające rozpraszaniu zabudowy i kształtujące wielofunkcyjne dostępne struktury, rozwój systemu telepracy, szersze korzystanie z wideokonferencji;

o promowanie koncepcji „mobility as a service”, a także systemów współdzielenia pojazdów.
Pozostałe prowadzone działania, to m.in.:

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”;
- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina.

Kierunek interwencji 3: Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności

Działania w zakresie indywidualnej i zbiorowej mobilności to m.in.:

- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego;
- promocja ruchu rowerowego i pieszego;
- rozbudowa łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, także na obszarach pozamiejskich, w tym wiejskich – rozwiązanie zmniejszające koszty indywidualnego dojazdu do pracy, a także presję na środowisko naturalne;
- stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnością;
- budowa systemów ładowania i tankowania pojazdów i jednostek niskoemisyjnych;
- stopniowe włączanie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, tj. integracja biletowa pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;
- rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim.

Kierunek interwencji 5: ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko

W jego ramach przewidziano szereg działań dążących do ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w tym m.in.:

działania o charakterze organizacyjno-systemowym:

- promowanie efektywności energetycznej:
 - o rozwój transportu intermodalnego;
 - o rozwijanie systemów wspomagających optymalizację logistyczną, w tym pełniejsze wykorzystanie przestrzeni ładunkowych i pasażerskich środków transportu;
- promowanie elektryfikacji transportu drogowego poprzez wprowadzenie (jako obowiązującego standardu) infrastruktury szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych, m.in. w Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP) zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T oraz w aglomeracjach miejskich;
- inwestowanie w gospodarkę niskoemisyjną, poprzez m.in.:
 - o wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku (transport szynowy, transport morski, wodny śródlądowy oraz intermodalny);
 - o promowanie niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii (skutkujące także zmniejszeniem zależności sektora transportu od paliw bazujących na nieodnawialnych źródłach energii);
 - o promowanie wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- zmniejszanie kongestii transportu, w szczególności w obszarach miejskich poprzez:
 - o zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
 - o wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego;
 - o zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz obszarach aglomeracji miejskich wraz z budową systemów parkowania P&R i B&R;
 - o optymalizację i integrację przewozów miejskich i aglomeracyjnych oraz regionalnych systemów transportu osób;
 - o promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności;
 - o organizację i rozwój systemów dostaw w jednostkach osadniczych (logistyki miejskiej);

- eliminację ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych transportem drogowym przez tereny zurbanizowane;
- oddziaływanie na równomierny rozkład przewozów redukujący zjawisko szczytu transportowego;
- realizację przewozów z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu, zwłaszcza mniej uciążliwych dla środowiska, takich jak transport szynowy oraz wodny;
- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez:
 - dostępność informacji podróży;
 - zintegrowane taryfy;
 - wydzielanie obszarów zamieszkania oraz stref centralnych bez dostępu dla samochodów;
 - działania edukacyjno-informacyjne w zakresie promocji zrównoważonego i zbiorowego transportu;
 - zarządzanie popytem na transport, np. poprzez planowanie i zagospodarowanie przestrzenne zapobiegające rozpraszaniu zabudowy i kształtujące wielofunkcyjne dostępne struktury, rozwój systemu telepracy, szersze korzystanie z video-konferencji;
 - rozwijanie systemów wspólnego podróżowania i wspólnego korzystania z pojazdu (przez promocję ekonomii współdzielenia);
- tworzenie stref ograniczonej emisji transportu (LEZ), o zaostrzonym reżimie wjazdu pojazdów spalinowych, głównie w centrach miast;
- tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w tym poprzez generowanie hałasu;
- rozwijanie systemu instrumentów o charakterze finansowym stymulujących zakup, posiadanie i użytkowanie pojazdów charakteryzujących się mniejszą presją na środowisko naturalne (np. emisją, hałasem, zużyciem nośników energii) i uwzględnienie w opłatach związanych z dostępem do infrastruktury tzw. ekonomicznych i środowiskowych kosztów zewnętrznych (powiązanych m.in. z presją na środowisko naturalne), zgodnie z filozofią „użytkownik/zanieczyszczający płaci”;
- stwarzanie zachęt dla samorządów w celu wymiany taboru na autobusy z napędem alternatywnym, w tym elektrycznym lub hybrydowym;

działania o charakterze inwestycyjnym – będą dotyczyły m.in.:

- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) w celu poprawy: efektywności systemu transportu w sposób odpowiadający unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów dotyczących ochrony obszarów cennych przyrodniczo, w tym sieci Natura 2000 oraz ochrony gatunkowej, środowiska morskiego oraz nadmorskiego, jak również zdrowia i życia ludzkiego); odporności na warunki pogodowe oraz uwzględniającej potrzeby osób o ograniczonej sprawności zgodnie z zasadą projektowania uniwersalnego;
- unowocześniania taboru wszystkich gałęzi transportu (środków transportu oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom, a także poprawy jego efektywności energetycznej i spełnienia wymogów ochrony środowiska;
- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach oraz interoperacyjnych układów transportowych, przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport;
- rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz infrastruktury ładowania samochodów i jednostek elektrycznych;
- inwestycji związanych bezpośrednio z ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko (m.in. rozwiązań ograniczających emisję hałasu, przejścia dla zwierząt);
- opracowania i skutecznego wdrażania wytycznych dla inwestycji rowerowych, ograniczających stosowanie rozwiązań niebezpiecznych i niezgodnych z dobrą praktyką.

działania o charakterze innowacyjno-technicznym, m.in.:

- zastosowanie nowych technologii, w tym cyfryzacji procedur oraz systemów wspierających zarządzanie (np. zwiększających efektywność energetyczną transportu, systemów zarządzania środowiskowego wraz z narzędziami do określania wielkości oddziaływania na środowisko), a także unowocześnianie i zapewnienie wewnętrznej interoperacyjności systemów telematycznych obsługujących poszczególne gałęzie transportu, takich jak: ITS (transport drogowy), ERTMS, SDIP, CBRK (transport kolejowy), SESAR (transport lotniczy), VTMS (transport morski), RIS (transport wodny śródlądowy);
- zapewnienie systemowego dostępu do danych transportowych, w szczególności w transporcie drogowym i publicznym poprzez otwarte punkty dostępowe;
- coraz szersze zastosowanie przyjaznych środowisku środków transportu, m.in.:
 - niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie pojazdów drogowych, w tym miejskich, wykorzystujących paliwa i napędy alternatywne (w szczególności elektryczne i zasilane gazem CNG oraz LNG) wraz z uruchomieniem, w szczególności w aglomeracjach miejskich i obszarach gęsto zaludnionych oraz wzdłuż sieci bazowej TEN-T, sieci stacji ładowania lub wymiany baterii elektrycznych oraz tankowania gazem ziemnym i wodorem w sytuacji osiągnięcia efektywności kosztowej;
 - taboru kolejowego i lotniczego o niskiej emisji hałasu oraz CO₂;
- poprawa odporności infrastruktury transportowej i przewozów na ekstremalne zjawiska pogodowe i zmiany klimatu;
- konserwacja i właściwe utrzymanie istniejących oraz stosowanie najlepszych dostępnych rozwiązań podczas projektowania nowych przejść dla zwierząt.

W dokumencie zawarto listę **22 projektów strategicznych** mających na celu stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego. Są to projekty o charakterze programowym (aktywujące szereg istotnych działań w innych sferach) oraz kompleksowym (bardziej złożone, które są wiązką przedsięwzięć o zróżnicowanym charakterze służących zrealizowaniu celu projektu). Na liście projektów strategicznych znalazły się m.in.

- budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego,
- rozwój transportu intermodalnego,
- unowocześnienie parku taboru kolejowego,
- projekt „Wspólny Bilet”,
- Via Carpatia – transeuropejski korytarz transportowy integrujący systemy transportowe Litwy, Polski, Białorusi, Ukrainy, Słowacji, Węgier, Chorwacji, Rumunii, Bułgarii, Turcji i Grecji, obejmujący następujące elementy na terenie Polski:
 - droga ekspresowa S61 na odcinku granica PL/LT - Budzisko - Suwałki - obwodnica Augustowa – Ełk,
 - droga ekspresowa S16 na odcinku Ełk – Knyszyn,
 - droga ekspresowa S19 na odcinku Knyszyn/Korycin - Białystok (Choroszcz) – Lublin,
 - droga ekspresowa S19 na odcinku Lublin - Rzeszów Wschód,
 - autostrada A4 Tarnów - Rzeszów, odc. w. Rzeszów Wschód - Rzeszów Zachód,
 - droga ekspresowa S19 na odcinku Rzeszów Zachód - Barwinek - granica PL/SK.

Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030

Strategia przyjęta uchwałą nr 123 Rady Ministrów w dniu 19 października 2019 r. (M.P. poz. 1150). Jest jedną ze zintegrowanych krajowych polityk sektorowych opartych na Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki rolnej i rozwoju obszarów wiejskich państwa.

Celem głównym tej Strategii jest „rozwój gospodarczy wsi umożliwiający trwały wzrost dochodów jej mieszkańców przy minimalizacji rozwarstwienia ekonomicznego, społecznego i terytorialnego oraz poprawie stanu środowiska naturalnego”. Jego realizacji mają służyć cele szczegółowe, kierunki interwencji oraz działania, jakie powinny zostać podjęte w perspektywie roku 2030.

Poniżej zestawiono działania horyzontalne oraz uzupełniające określone w ramach Celu szczegółowego II. powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel szczegółowy II Poprawa jakości życia, infrastruktury i stanu środowiska

Kierunek interwencji: II.1. Rozwój liniowej infrastruktury technicznej

Działania horyzontalne:

- 2.1.2. rozwój lub modernizacja infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności gospodarczej (w tym w szczególności: infrastruktury energetycznej, transportowej i infrastruktury w zakresie szeroko pojętej gospodarki wodnej);
- 2.1.7. poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich przez budowę lub modernizację gminnej i powiatowej sieci drogowej;
- 2.1.8. rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe;
- 2.1.9. powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym, z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego;
- 2.1.10. działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcanie do korzystania z transportu publicznego, promocja ruchu rowerowego i pieszego;

Działania uzupełniające:

- 2.1.17. uzupełnianie luk w sieci połączeń (wsi z miejscowościami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi) drogowych, kolejowych oraz śródlądowych o odpowiedniej jakości, z uwzględnieniem węzłów przesiadkowych;
- 2.1.19. dalsze wykorzystanie środków dostępnych na infrastrukturę lokalną w ramach Funduszu Dróg Samorządowych.

Kierunek interwencji: II.2. Dostępność wysokiej jakości usług publicznych

Działania horyzontalne:

- 2.2.5. poprawa stanu taboru pasażerskiego transportu drogowego i kolejowego wykorzystywanego do usług przewozowych użyteczności publicznej;
- 2.2.9. optymalizacja mobilności przestrzennej w dojazdach do pracy oraz racjonalizacja przestrzennej lokalizacji obiektów świadczących usługi społeczne (w tym edukacyjne i zdrowotne).

Kierunek interwencji: II.4. Zrównoważone gospodarowanie i ochrona zasobów środowiska

Działania uzupełniające:

- 2.4.14. ograniczenie negatywnego oddziaływania realizowanych inwestycji infrastrukturalnych, w tym głównie nowych inwestycji liniowych prowadzonych po tzw. „nowym śladzie”, na rolniczą przestrzeń produkcyjną, przez zastosowanie tzw. scaleń infrastrukturalnych porządkujących przestrzeń wokół takich inwestycji (reorganizacja dotychczasowego układu działek na danym obszarze zgodnie z oczekiwaniami społecznymi);
- 2.4.25. działania na rzecz wysokiej jakości powietrza na obszarach wiejskich w transporcie i gospodarce przestrzennej.

Kierunek interwencji: II.5. Adaptacja do zmian klimatu i przeciwdziałanie tym zmianom

Działania horyzontalne:

2.5.12. wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich – rozwiązanie zmniejszające koszty indywidualnego dojazdu do pracy, a także presję na środowisko naturalne (SOR).

Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej

Strategia przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 67 z dnia 6 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 794) jest jedną ze zintegrowanych krajowych strategii sektorowych opartych na Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Stanowi jedną z podstaw prowadzenia polityki ochrony środowiska w Polsce.

Zaimplementowany z SOR cel główny cel strategii to „rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców”. Jego realizacji służyć mają cele szczegółowe oraz kierunki interwencji i przyporządkowane do nich działania oraz zadania.

Poniżej zestawiono zawarte w niej zapisy kierunkowe powiązane z zagadnieniem zrównoważonej mobilności – odnoszące się do problematyki transportu niskoemisyjnego oraz zeroemisyjnego.

Cel szczegółowy: Środowisko i zdrowie. Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego Kierunek interwencji: likwidacja źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza lub istotne zmniejszenie ich oddziaływania

Działanie: 20. Dalsze ograniczenie emisji z transportu drogowego (SOR).

- Zadanie: Wsparcie rozwoju transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego.

Cel szczegółowy: Środowisko i klimat. Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do nich oraz zarządzanie ryzykiem klęsk żywiołowych

Kierunek interwencji: przeciwdziałanie zmianom klimatu

Działanie 54. Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych do powietrza.

- Zadanie 5. Wsparcie inwestycji w zakresie rozwoju transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego.

Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów i opublikowany obwieszczeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. (M.P. poz. 264). Jest jedną ze zintegrowanych krajowych strategii sektorowych opartych na Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

Jej celem jest „bezpieczeństwo energetyczne przy zapewnieniu konkurencyjności gospodarki, efektywności energetycznej i zmniejszeniu oddziaływania sektora energii na środowisko oraz przy optymalnym wykorzystaniu własnych zasobów energetycznych”. Dokument zawiera osiem celów szczegółowych dla których wskazano niezbędne działania oraz projekty strategiczne.

Poniżej zestawiono zapisy mające szczególne znaczenie dla rozwoju zrównoważonego systemu transportu (cele szczegółowe i działania):

Cel szczegółowy 4. Rozwój rynków energii

4C.5. Zapewnienie warunków rozwoju technologii pozwalających na ograniczenie emisyjności produkcji i zużycia paliw tradycyjnych;

4C.6. Zapewnienie warunków funkcjonowania i rozwoju rynku biokomponentów i biometanu dla osiągnięcia celu 14% OZE w transporcie w 2030 r. poprzez dążenie do:

- maksymalizacji blendingu paliw ciekłych,
- zwiększenia wykorzystania surowców odpadowych do produkcji biokomponentów,
- poszukiwania alternatywnych rozwiązań w zakresie opanowanych oraz nowych technologii;

4C.7. Zapewnienie warunków funkcjonowania i instrumentarium wsparcia rynku paliw alternatywnych, w szczególności:

- elektromobilności,
- CNG i LNG,
- paliw syntetycznych w transporcie,
- wodoru.

CEL SZCZEGÓŁOWY 6. Rozwój odnawialnych źródeł energii

6.1. Zapewnienie warunków osiągnięcia co najmniej 23% w 2030 r. udziału OZE w końcowym zużyciu energii brutto, w tym:

- w transporcie – osiągnięcia 14% udziału OZE w 2030 r., w tym wzrost wykorzystania biopaliw zaawansowanych i elektromobilności.

Wśród **projektów strategicznych** dokument wymienia m.in.:

Projekt PS.4C. Program rozwoju elektromobilności – jako jeden z projektów założonych w SOR, związany z realizacją wskazanego powyżej działania 4C.7.

[Polska strategia wodorowa do roku 2030 z perspektywą do roku 2040](#)

Stanowiąca załącznik do uchwały nr 149 Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2021 r. (M.P. 2021 poz. 1138) Polska Strategia Wodorowa jest dokumentem strategicznym, który określa główne cele rozwoju gospodarki wodorowej w Polsce. Jej nadrzędnym celem jest stworzenie polskiej gałęzi gospodarki wodorowej oraz jej rozwój na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej i utrzymania konkurencyjności polskiej gospodarki.

W dokumencie wskazano 6 celów szczegółowych, odnoszących się do trzech priorytetowych obszarów wykorzystania wodoru: energetyki, transportu i przemysłu, a także jego produkcji i dystrybucji oraz potrzeby stworzenia stabilnego otoczenia regulacyjnego, w tym:

Cel 2 - wykorzystanie wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie

Jego realizacji służyć mają działania w zakresie wdrożenia wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie na lata 2020-2030, w tym:

w perspektywie roku 2025:

11. Rozpoczęcie eksploatacji autobusów zeroemisyjnych napędzanych wodorem – od 100 do 250 nowych autobusów wodorowych;
12. Rozwój sieci stacji tankowania i bunkrowania wodoru – min. 32 nowe stacje;
13. Powstanie instalacji do oczyszczania wodoru do standardu czystości zgodnie z normą obowiązującą w UE;
14. Powstanie pociągów/lokomotyw wodorowych, które zastąpią ich spalinowe odpowiedniki na trasach nieprzewidzianych do elektryfikacji;
17. Uruchomienie programów pilotażowych wykorzystania wodoru i jego pochodnych w komunikacji miejskiej, transporcie ciężkim kołowym, kolejowym, morskim, rzeczonym i lotniczym oraz intermodalnym.

W perspektywie roku 2030:

18. Rozpoczęcie eksploatacji – od 800 do 1000 nowych autobusów wodorowych, w tym wyprodukowanych w Polsce;
19. Dalszy rozwój infrastruktury tankowania i bunkrowania wodoru;
20. Stopniowe zastępowanie pociągów i lokomotyw spalinowych ich wodorowymi odpowiednikami;
21. Rozwój wykorzystania wodoru w transporcie ciężkim kołowym, kolejowym, morskim, rzeczonym i lotniczym oraz intermodalnym.

Krajowy plan odbudowy i zwiększania odporności (KPO)

Jest to plan rozwojowy określający cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 oraz służące ich realizacji reformy i inwestycje. Dokument stanowi podstawę ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility – RRF).

KPO obejmuje katalog reform i związanych z nimi inwestycji ujętych w siedmiu komponentach. Celem komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność” jest rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa.

Głównym celem tego komponentu jest wprowadzenie reform i inwestycji propagujących zrównoważony transport z pomocą publicznego transportu miejskiego, czystych ekologicznie pojazdów i odpowiedniej infrastruktury, przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na kolejowy oraz transportu intermodalnego. Bezpieczeństwo ruchu drogowego ma być zapewnione dzięki kompleksowemu zestawowi reform i inwestycji mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa poszczególnych odcinków dróg. Inwestycje w transport publiczny na obszarach wiejskich mają sprawić, że taki transport stanie się realną alternatywą dla samochodów, a także zmierzają do zwiększenia spójności gospodarczej i społecznej oraz włączenia społecznego.

Komponent E obejmuje przedstawione poniżej dwa cele szczegółowe oraz służące ich realizacji reformy i inwestycje (zgodnie z załącznikiem do Decyzji wykonawczej w sprawie zmiany polskiego KPO przyjętej przez Radę Unii Europejskiej 16 lipca 2024 r.):

Cel szczegółowy E1. Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

- Reforma E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska
 - Inwestycja E1.1.1. Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej,
 - Inwestycja E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy).
- Reforma E1.2. Zwiększenie udziału transportu zeroemisyjnego i niskoemisyjnego, zapobieganie problemowi negatywnego wpływu transportu na środowisko i jego ograniczenie
 - Inwestycja E 1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje).

Cel szczegółowy E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań.

- Reforma E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego
 - Inwestycja E2.1.1. Linie kolejowe,
 - Inwestycja E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy,
 - Inwestycja E2.1.3. Projekty intermodalne.
- Reforma E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu
 - Inwestycja E2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu,
 - Inwestycja E2.2.2. Cyfryzacja transportu.
- Reforma E2.3 Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań
 - reforma nie zawiera części inwestycyjnej, obejmuje wprowadzenie stosownych rozwiązań prawnych.

Reformy E1.1., E2.1. oraz E2.2. i związane z nimi inwestycje finansowane są z części grantowej KPO, pozostałe reformy – z części pożyczkowej KPO. Ponadto z części pożyczkowej finansowana jest inwestycja E3.1.1 Instrument wsparcia dla gospodarki niskoemisyjnej, jako uzupełnienie inwestycji E1.1.1.

Elementem reformy w obszarze publicznego transportu zbiorowego (E1.1.) są m.in. działania wspierające rozwój planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) oraz przyjęcie przez Ministerstwo Infrastruktury zachęt do ich wdrażania z zapewnieniem wsparcia technicznego i finansowego dla wszystkich miejskich obszarów funkcjonalnych.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030

Przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich na posiedzeniu w dniu 18 grudnia 2019 r. dokument zawiera założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji 5 wymiarów unii energetycznej tj.: bezpieczeństwa energetycznego, wewnętrznego rynku energii, efektywności energetycznej, obniżenia emisyjności a także badań naukowych, innowacji i konkurencyjności. W wymiarze obniżenia emisyjności dokument przewiduje m.in. 21–23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto, w tym 14% udziału OZE w transporcie w perspektywie roku 2030.

W wymiarze obniżenia emisyjności, w ramach rozwoju mobilności niskoemisyjnej Plan zakłada m.in.:

- rozwój efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu – poprzez realizację działań służących ograniczeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko wskazanych w Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r.,
- rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, wzrost bezpieczeństwa eksploatacji, jak i rozwoju przemysłu elektromobilności oraz poprawy jakości powietrza i komfortu życia społeczeństwa,
- realizację Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”,
- wsparcie ze środków polityki spójności UE systemów publicznego transportu zbiorowego w miastach.

Plan przewiduje także:

- od 2025 r. redukcję średniego poziomu emisji CO₂ parku nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych o 15% w odniesieniu do roku 2021;
- od 2030 r. redukcję średniego poziomu emisji CO₂ parku nowych samochodów osobowych o 37,5% i nowych lekkich samochodów dostawczych o 31% w odniesieniu do roku 2021.

Obecnie (stan na 25.10.2024) trwają konsultacje społeczne **projektu Krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu do 2030 r.** stanowiącego aktualizację dokumentu z 2019 r. Projekt przewiduje m.in. że w perspektywie roku 2030 udział OZE w końcowym zużyciu energii brutto wyniesie 32,6%, w tym w transporcie – 17,7%.

Wpisując się w 5 wymiarów unii energetycznej projekt wskazuje m.in. następujące cele:

- Cel. 1.2.3. Redukcja emisji gazów cieplarnianych z transportu, w tym rozwój OZE i elektromobilności,
- Cel. 4.5.2. Redukcja ubóstwa transportowego.

Realizacji celów służyć mają określone w projekcie dokumentu konkretne przypisane do nich działania.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Dokument przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. (Dz.U. 2020 poz. 2328).

W planie określono linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, tj. linie zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Z obszaru województwa podkarpackiego są to następujące kolejowe linie komunikacyjne:

- Rzeszów – Jasło – Biecz – Gorlice,
- Jarosław – Bełzec,
- Rzeszów – Tarnów,
- Rzeszów – Sandomierz,
- Tarnobrzeg – Sandomierz.

Plan wskazuje stacje i przystanki do codziennej obsługi przez pociągi międzywojewódzkie w tym te, znajdujące się w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym: Boguchwała, Głogów Małopolski, Łańcut oraz Rzeszów Główny.

Plan zakłada rozwój codziennej obsługi połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych na poszczególnych odcinkach, określając m. in. pożądaną docelową liczbę par pociągów na dobę w 2030 r., w tym na odcinkach przebiegających przez ROF:

- Dębica – Ropczyce – Sędziszów Młp. – Rzeszów (20–23 pary),
- Rzeszów – Łańcut – Przeworsk (20–23 pary),
- Rzeszów – Boguchwała – Strzyżów – Jasło (6–7 par),
- Rzeszów – Głogów Małopolski – Kolbuszowa – Nowa Dęba – Ocice (8–11 par),

a także m.in. na odcinkach:

- Dębica – Mielec – Ocice (6–7 par),
- Przeworsk – Leżajsk – Nowa Sarzyna – Rudnik n. Sanem – Nisko – Stalowa Wola (8–11 par),
- Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz (8–11 par).

Powyższe założenia biorą pod uwagę realizację inwestycji ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r., związanych z modernizacją Warszawskiego Węzła Kolejowego i oddanie do użytku etapu „0” inwestycji związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym.

Ponadto dokument zakłada, że po roku 2028 sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie ulegać zmianom, wraz z oddawaniem do użytku kolejnych zaplanowanych do realizacji elementów infrastruktury kolejowej w ramach komponentu kolejowego CPK. Przewiduje uzupełnienie sieci kolejowej m.in. o następujące odcinki:

- CPK – Grójec – Warka, Radom – Ostrowiec Świętokrzyski oraz Łętownia – Rzeszów, które utworzą nowy ciąg transportowy umożliwiający uruchamianie szybszych połączeń z Rzeszowa i Stalowej Woli do CPK, Warszawy i innych miast kraju, oraz zapewnią połączenie Radomia z CPK, włączając jednocześnie Grójec do sieci kolejowej,
- Rzeszów – Sanok lub łącznica Jedlicze – Przybówka, skracające czas przejazdu z Sanoka i Krosna do Rzeszowa i dalej w kierunku CPK i innych miast kraju.

DOKUMENTY REGIONALNE

Strategia Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030

Przyjęta uchwałą nr XXVII/458/20 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 września 2020 r. Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030 zakłada integrowanie działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej w celu osiągnięcia trwałego i zrównoważonego rozwoju.

W strategii zawarto wizję rozwoju regionu o następującej treści: „W 2030 roku województwo podkarpackie to obszar innowacyjnego i zrównoważonego rozwoju gospodarczego, odpowiedzialnie wykorzystujący wewnętrzne potencjały i zapewniający wysoką jakość życia mieszkańców we wszystkich subregionach oraz lider rozwoju wśród województw makroregionu Polski Wschodniej i aktywny uczestnik relacji transgranicznych”.

Głównym celem Strategii jest „odpowiedzialne i efektywne wykorzystanie zasobów endo i egzogenicznych regionu, zapewniające trwałe, zrównoważony i terytorialnie równomierny rozwój gospodarczy oraz wysoką jakość życia mieszkańców województwa”.

W strategii wyodrębniono pięć obszarów tematycznych. Są nimi: gospodarka i nauka, kapitał ludzki i społeczny, infrastruktura dla zrównoważonego rozwoju i środowiska, dostępność usług. Obszarem tematycznym jest również terytorialny wymiar strategii, mający na celu dostosowywanie wsparcia do kontekstu regionalnego i posiadanych cech funkcjonalnych. Dla każdego obszaru tematycznego określono priorytety, a także służące ich realizacji kierunki działań oraz działania.

Poniżej zestawiono zapisy strategiczne związane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Obszar tematyczny 3. Infrastruktura dla zrównoważonego rozwoju i środowiska

Priorytet 3.1. Bezpieczeństwo energetyczne i OZE

Kierunek działania 3.1.1. Rozwój infrastruktury energetycznej:

- budowa sieci dystrybucyjnych dla transportu elektrycznego;
- budowa stacji do ładowania pojazdów elektrycznych.

Priorytet 3.2. Rozwój infrastruktury transportowej oraz integracji międzygałęziowej transportu

Kierunek działania 3.2.1. Rozwój infrastruktury transportowej w celu zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu:

- rozwój drogowej sieci transportowej wzmocniającej zewnętrzną dostępność komunikacyjną w wymiarze krajowym i międzynarodowym poprzez budowę drogi ekspresowej S19 i S74 oraz budowę i rozbudowę dróg krajowych, w tym DK9, DK28, DK73 i DK84;
- przebudowa DK 28 na odcinku Miejsce Piastowe – Sanok wraz ze zjazdem S-19;
- modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów;
- rozwój komunikacyjnych powiązań ekspresowych łączących Rzeszów najkrótszym przebiegiem ze stolicą (propozycja drogi ekspresowej S9) oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu;
- usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez budowę dodatkowych łączników autostradowych i łączników na drogach ekspresowych oraz rozbudowę dróg kierujących ruch „do” i „z” węzłów autostradowych i węzłów na drodze ekspresowej;
- usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg łączących ośrodki subregionalne oraz poprzez budowę ich obwodnic, jak również przez podniesienie klasy dróg i zmiany kategorii tych dróg, na których występuje szczególna koncentracja ruchu;
- modernizacja systemu głównych drogowych, powiązań komunikacyjnych województwa podkarpackiego z sąsiadującymi województwami;
- dostosowanie infrastruktury i sieci kolejowej do pełnego wdrożenia systemu ETCS (poziom 2);
- budowa nowych linii kolejowych, łącznic i obiektów dworcowych (np. relacji Jasło – Dębica linia 166, Przemyśl – Zagórz);

- modernizacja linii kolejowych umożliwiających połączenia transgraniczne z Ukrainą i Słowacją w tym w ramach Karpackiej Kolei Euroregionalnej;
- dążenie do uruchomienia nowych międzynarodowych połączeń kolejowych oraz przywrócenia stałego ruchu pasażerskiego ze Słowacją (nr 107) i Ukrainą (nr 108);
- budowa nowych linii kolejowych wysokich prędkości poprawiających dostępność komunikacyjną województwa do Warszawy;
- budowa sieci kolejowej związanej z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (planowana na terenie województwa podkarpackiego tzw. szprycha nr 6);
- zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez utworzenie spójnego systemu transportu łączącego transport kolejowy z innymi rodzajami transportu (połączenia i platformy multimodalne oraz intermodalne);
- poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej (modernizacja torowisk, obiektów dworcowych) oraz jej rozbudowa (łączniki, podwójne torowiska, elektryfikacja linii, nowoczesny tabor kolejowy), w tym linii kolejowych nr 25, 68, 71, 75, 78, 79, 101, 102, 106, 107, 108, E30);
- wzmocnienie systemu powiązań komunikacyjnych regionu ze stolicą oraz innymi krajowymi i zagranicznymi ośrodkami wzrostu;
- rozwój infrastruktury komunikacyjnej, tj. drogowej i kolejowej, celem wzmocnienia spójności terytorialnej regionu z uwzględnieniem specyfiki obszarów górskich;
- rozwój intermodalnego transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych tj. Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica, terminal LHS Wola Baranowska;
- rozbudowa istniejących oraz budowa nowych dróg poprawiających dostępność do przejść granicznych oraz centrów logistycznych;
- rozbudowa oraz budowa przejść granicznych, a także budowa nowych punktów kontroli fitosanitarnych.

Kierunek działania 3.2.2. Rozwój portu lotniczego Rzeszów-Jasionka oraz wyspecjalizowanych lotnisk lokalnych:

- wzrost krajowej i międzynarodowej rangi portu lotniczego Rzeszów-Jasionka dzięki zwiększeniu udziału w obsłudze ruchu osobowego oraz towarowego;
- wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku m.in. lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego czy sportowo-rekreacyjnym;
- wzmocnienie bazy szkoleniowej na funkcjonujących w województwie lotniskach;
- poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej port lotniczy z centrum Rzeszowa dzięki uruchomieniu nowych dogodnych dla pasażerów połączeń;
- integracja portu lotniczego Rzeszów-Jasionka z systemem transportu kolejowego poprzez budowę odgałęzienia linii kolejowej nr 71.

Priorytet 3.3. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego

Kierunek działania 3.3.1. Rozwój systemu transportowego województwa w celu zwiększenia dostępności wewnętrznej regionu:

- rozwój Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej;
- modernizacja linii kolejowych, w tym linii kolejowej nr 101 (Munina – Hrebenne), nr 71 (Rzeszów – Ocice) i nr 25 (na odcinku Padew Narodowa – Mielec);
- bezpieczeństwo rozwiązań komunikacyjnych we wszystkich sektorach transportu, z uwzględnieniem zagrożeń wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych;
- likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę i modernizację mostów;
- skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę komunikacyjną;
- usprawnienie systemu drogowego województwa dzięki budowie i przebudowie (modernizacji) dróg wszystkich kategorii (krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych), w tym budowa obwodnic miast;

- poprawa dostępności komunikacyjnej do miejsc koncentracji działalności gospodarczej, w szczególności stref ekonomicznych;
- poprawa infrastruktury transportowej pozwalająca na większą integrację miejskich obszarów funkcjonalnych;
- poprawa infrastruktury komunikacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem obszarów o utrudnionej dostępności transportowej;
- wykorzystanie w większym stopniu sieci kolejowej w komunikacji wewnątrzregionalnej poprzez usprawnienie połączeń z Rzeszowem oraz pomiędzy miastami województwa;
- rozwój połączeń autobusowych i kolejowych zapewniających transport obszarom dotkniętym wykluczeniem transportowym;
- zwiększenie dostępności do obszarów atrakcyjnych turystycznie poprzez dostosowanie infrastruktury i powiązań komunikacyjnych;
- rozwój infrastruktury dla mikromobilności z zapewnieniem funkcjonalności tej infrastruktury;
- rozwój infrastruktury komunikacyjnej poprawiającej potencjał obronny kraju i regionu.

Kierunek działania 3.3.2. Rozwój transportu publicznego:

- uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków;
- podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego poprzez udogodnienia dla osób korzystających z komunikacji miejskiej;
- rozwój transportu miejskiego w kierunku neutralnym klimatycznie min. poprzez wymianę taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny;
- rozwój warunków do elektromobilności;
- wprowadzenie systemów sterowania ruchem w celu jego upłynnienia i zmniejszenia emisji;
- wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego uwzględniającego działania wielu przewoźników polegające na opracowaniu wspólnego biletu;
- budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R;
- rozwój infrastruktury dedykowanej mikromobilności;
- wprowadzenie udogodnień drogowych tj. buspasów w celu usprawnienia przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej i minimalizowania ryzyka powstawania korków drogowych;
- rozwój systemów zarządzania ruchem;
- wprowadzenie stref niskiej emisyjności.

Kierunek działania 3.5.2. Rozwój infrastruktury służącej prowadzeniu turystyki:

- poprawa dostępności i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu;
- rozwój turystycznego transportu wodnego, w tym infrastruktury;
- rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, w tym szlaków greenways.

Priorytet 3.7. Zapobieganie i minimalizowanie skutków zagrożeń antropogenicznych

Kierunek działania 3.7.1. Zapewnienie dobrego stanu środowiska w zakresie czystości powietrza i hałasu:

- wymiana dużej części transportu publicznego na pojazdy niskoemisyjne i neutralne w zakresie hałasu;
- monitoring poziomu hałasu oraz realizowanie programów mających na celu ograniczanie poziomu hałasu.

Obszar tematyczny 2. Kapitał ludzki i społeczny

Priorytet 2.6. Włączenie społeczne

Kierunek działania 2.6.1. Działania zmierzające do zmniejszenia poziomu ubóstwa i wykluczenia społecznego w województwie:

- poprawa dostępu do usług transportowych dla osób z niepełnosprawnościami i starszych.

Terytorialny wymiar Strategii ma charakter horyzontalny, co przejawia się w integracji działań wskazanych w poszczególnych obszarach tematycznych i ukierunkowanie ich na obszary strategicznej interwencji (OSI). Poza krajowymi OSI wskazanymi w SOR i KSRR, do objęcia w Strategii wskazano następujące regionalne obszary strategicznej interwencji: subregionalne bieguny wzrostu i miejskie obszary funkcjonalne; miasta powiatowe i małe; Rzeszów i Rzeszowski Obszar Funkcjonalny; obszary wiejskie; obszary zagrożone trwałą marginalizacją w województwie; obszar Bieszczad; obszar gmin „Błękitnego Sanu”.

Terytorialny wymiar strategii został przedstawiony jako jeden z obszarów tematycznych. Poniżej zestawiono sformułowane w jego ramach działania odnoszące się do problematyki zrównoważonego transportu wskazane w ramach poszczególnych priorytetów i kierunków działań. Obejmują one zarówno priorytet dotyczący Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, jak i priorytety dotyczące innych OSI, których zasięg pokrywa się z przestrzenią ROF.

Priorytet 7.1. Wykorzystanie policentrycznego miejskiego układu osadniczego

Kierunek działania 7.1.3. Rozwój powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu:

Do biegunów wzrostu w Strategii zaliczono obszary funkcjonalne większych ośrodków miejskich regionu (subregionalne bieguny wzrostu i miejskie obszary funkcjonalne), w tym Rzeszowski Obszar Funkcjonalny.

- zwiększenie spójności terytorialnej obszarów funkcjonalnych budowę, rozbudowę oraz modernizację infrastruktury kolejowej;
- podniesienie bezpieczeństwa komunikacyjnego poprzez budowę obwodnic i odciążenie centrów miast od przeciążeń wynikających z transportu indywidualnego i komunikacji publicznej;
- modernizacja i rozwój infrastruktury dróg lokalnych w celu zwiększenia spójności obszarów funkcjonalnych miast;
- rozwój transportu publicznego, w tym poprzez modernizację i rozwój infrastruktury w celu efektywniejszego przemieszczania się wewnątrz obszarów funkcjonalnych oraz między nimi;
- wspieranie systemu zrównoważonego transportu wraz węzłami intermodalnymi typu P&R, B&R;
- rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji.

Kierunek działania 7.1.4. Rozwój miast powiatowych i miast mniejszych

- niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego pomiędzy ośrodkami miejskimi a sąsiednimi obszarami wiejskimi oraz innymi ważnymi ośrodkami miejskimi;
- rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się.

Priorytet 7.2. funkcje metropolitalne Rzeszowa oraz jego obszaru funkcjonalnego,

Kierunek działania 7.2.1. Tworzenie korzystnych warunków do trwałego wzrostu gospodarczego w Rzeszowie i jego obszarze funkcjonalnym ROF:

- zwiększenie dostępności transportowej i komunikacyjnej Rzeszowa ze stolicą kraju poprzez realizację bezpośredniego szybkiego połączenia kolejowego oraz drogi ekspresowej S9;
- skomunikowanie Rzeszowa z północną i południową Europą oraz regionami Polski Wschodniej poprzez budowę drogi ekspresowej S19 w standardzie drogi dwujezdniowej, dróg kontynuujących dla korytarza transportowego Via Carpatia oraz kolejowej Magistrali Wschodniej;
- usprawnienie systemu drogowego Rzeszowa i ROF poprzez budowę, przebudowę i modernizację dróg wszystkich kategorii w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, skrócenia czasu dojazdu, zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz poprawy dostępności do obszarów istotnych dla rozwoju i funkcjonowania Rzeszowa i ROF.

Kierunek działania 7.2.3. Zapewnienie dobrej jakości życia i realizacji funkcji publicznych w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym (ROF):

- rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego;

- rozwój alternatywnego transportu poza drogowo-kolejowym wraz z rozwojem systemu bezpieczeństwa użytkowników.

Kierunek działania 7.2.4. Rozwój powiązań komunikacyjnych i zintegrowanego systemu transportu publicznego łączących Rzeszów z jego obszarem funkcjonalnym ROF:

- powstanie i rozwój centrów logistyczno-dystrybucyjnych wykorzystujących tranzytowe położenie Rzeszowa i bliskość portu lotniczego Rzeszów-Jasionka;
- wzmocnienie Rzeszowa jako zintegrowanego multimodalnego węzła przesiadkowego (w tym ośrodka rozrządowego ruchu turystycznego), w szczególności dalsza budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego;
- rozwój szybkiej kolei miejskiej – Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, obsługującej aglomerację rzeszowską wraz z budową linii kolejowej na lotnisko Rzeszów-Jasionka;
- zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się po mieście i obszarze ROF;
- zapewnienie zrównoważonego systemu obejmującego transport zbiorowy i rowerowy na obszarze Rzeszowa i ROF z wykorzystaniem intermodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R;
- zmniejszenie zatłoczenia dróg miejskich i dróg wlotowych/wylotowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego;
- usprawnienie systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym w miastach;
- poprawa jakości środowiska wskutek redukcji nadmiernej emisji spalin i hałasu przez środki transportu.

Priorytet 7.4. Obszary wiejskie – wysoka jakość przestrzeni do zamieszkania, pracy i wypoczynku

Kierunek działania 7.4.1. Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich poprzez rozwój infrastruktury technicznej:

- poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym, w tym w relacji do najbliższego regionalnego bieguna wzrostu.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030

PZPWP 2030 został przyjęty uchwałą nr LIX/930/18 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 27 sierpnia 2018 r. Jest to kluczowy dokument samorządu województwa kreujący politykę przestrzenną na obszarze województwa podkarpackiego. Ujęte w nim kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego przedstawiono w podziale na sześć dziedzin: osadnictwo, środowisko, infrastruktura społeczno-gospodarcza, komunikacja, infrastruktura techniczna, obronność i bezpieczeństwo państwa. Dla każdej z dziedzin określono kierunki rozwoju i służące ich realizacji polityki przestrzenne. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Dziedzina 1. Osadnictwo

Kierunek 1.1. Poprawa spójności funkcjonalno-przestrzennej systemu osadniczego województwa:

- Wzrost znaczenia miasta Rzeszowa poprzez rozwój funkcji metropolitalnych – kierunki rozwoju i polityka przestrzenna w tym zakresie zostały określone w **Planie Zagospodarowania Przestrzennego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego** będącym integralną częścią PZPWP 2030.
- Poprawa spójności miast i wzmocnienie ich roli jako ośrodków kreujących wysoką jakość życia mieszkańców – m.in. poprzez rozwój powiązań komunikacyjnych wzmacniających zewnętrzną i wewnętrzną dostępność miast.

Dziedzina 2. Środowisko

Kierunek 2.2. Zapobieganie zagrożeniom i zanieczyszczeniom środowiska oraz minimalizowanie ich negatywnych skutków

W jego ramach wskazano na konieczność zapobiegania zagrożeniom i zanieczyszczeniom środowiska spowodowanym działalnością człowieka, w tym:

- zmniejszenie hałasu do dopuszczalnego poziomu, w tym celu przewidziano:
 - stosowanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych dla dróg na terenach zabudowanych, w miejscach gdzie występują przekroczenia dopuszczalnych standardów akustycznych;
 - budowę obwodnic dla wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza tereny zabudowy mieszkaniowej;
 - planowanie przestrzenne dróg w miarę możliwości poza terenami podlegającymi ochronie akustycznej.

Dziedzina 3. Infrastruktura społeczno-gospodarcza

Kierunek 3.1. Podniesienie poziomu życia mieszkańców województwa – zakłada on m.in.:

- rozwój infrastruktury ochrony zdrowia i opieki społecznej, w tym rozwój infrastruktury ratownictwa medycznego obejmującego m.in. sieć przyszpitalnych lądowisk, także w Rzeszowie.

Kierunek 3.2. Kształtowanie warunków rozwoju gospodarczego:

- zwiększenie potencjału gospodarczego i podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa – Dla osiągnięcia trwałego i dynamicznego wzrostu gospodarczego województwa przewiduje się m.in. rozwijanie obszarów działalności przemysłowej w sąsiedztwie istniejących głównych ciągów komunikacyjnych (drogi krajowe i wojewódzkie) oraz węzłów transportowych autostrady A4 i drogi ekspresowej S19, ze względu na dobrą dostępność komunikacyjną;
- zrównoważony rozwój turystyki, m.in. poprzez: poprawę dostępności i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów, mających charakter ogólnopolskich oraz ponadregionalnych atrakcji turystycznych.

Dziedzina 4. Komunikacja

Kierunek 4.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa:

- rozwój powiązań drogowych wzmacniających zewnętrzną dostępność komunikacyjną województwa w wymiarze krajowym i transgranicznym (międzynarodowym), m.in. poprzez:
 - dokończenie i utrzymanie dróg wchodzących w skład sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz pozostałego systemu drogowego o znaczeniu krajowym i transgranicznym (międzynarodowym);
 - dobre skomunikowanie autostrady i dróg ekspresowych z siecią drogową województwa;
 - budowę nowych dróg w celu tworzenia spójnej i zrównoważonej sieci drogowej o znaczeniu ponadlokalnym;
 - przebudowę i rozbudowa istniejących dróg krajowych i wojewódzkich w celu poprawy ich parametrów technicznych;
 - przebudowę i rozbudowę dróg w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego szczególnie w rejonie przejazdów kolejowych.
- wzmocnienie i rozwój wewnątrzregionalnych powiązań komunikacyjnych Rzeszowa z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz powiązań pomiędzy tymi ośrodkami, w tym m.in.:
 - utrzymanie podstawowego układu powiązań komunikacyjnych w województwie;
 - rozbudowę istniejącego układu drogowego o obwodnice miast i miejscowości w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich o dużym natężeniu ruchu, m.in.: Czudec, Dynów, Łańcut, Rzeszów;
- rozwój spójnego systemu kolejowego w zakresie zewnętrznych i wewnętrznych powiązań województwa, w tym m.in.
 - utrzymanie, a także modernizację i rewitalizację istniejących linii kolejowych;

- modernizację istniejących i budowę nowych terminali przeladunkowych na głównych liniach kolejowych województwa w tym na linii LHS;
- budowę łącznic kolejowych, przede wszystkim: z centrum Rzeszowa do lotniska w Jasionce, zapewniającej przewóz pasażerów oraz alternatywną formę transportu towarów do znajdującego się przy lotnisku Podkarpackiego Parku Technologicznego oraz łącznicy Jedlicze – Szebnie między liniami kolejowymi nr 106 i 108, skracającej drogę z Krosna do Rzeszowa i znacznie poprawiającej połączenie kolejowe pomiędzy tymi ośrodkami;
- integrację transportu kolejowego z systemem komunikacji publicznej miasta Rzeszowa oraz wdrożenie systemu kolei podmiejskiej z wykorzystaniem istniejących i projektowanych linii;
- utworzenie podmiejskiej kolei aglomeracyjnej w oparciu o istniejące i projektowane linie kolejowe.
- rozwój infrastruktury i usług transportu lotniczego, m.in, poprzez:
 - rozwój Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka oraz zwiększenie udziału w obsłudze ruchu osobowego i towarowego na poziomie krajowym i międzynarodowym;
 - poprawę regionalnej i lokalnej dostępności komunikacyjnej Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, m.in. poprzez budowę odgałęzienia linii kolejowej nr 71, nowych dróg dojazdowych do autostrady i drogi szybkiego ruchu oraz połączeń transportem zbiorowym;
 - uruchomienie na terenie lotniska Rzeszów – Jasionka terminala intermodalnego;
 - modernizację i rozbudowę lotniska Rzeszów – Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej;
 - utrzymanie i rozwój pozostałych elementów infrastruktury transportu lotniczego, w tym lądowisk szpitalnych;
- Zwiększenie dostępności infrastruktury granicznej na granicy województwa podkarpackiego z Ukrainą – w tym m.in. poprzez rozbudowę i modernizację przejścia granicznego na lotnisku Rzeszów – Jasionka.

Dziedzina 6. Obronność i bezpieczeństwo państwa

Kierunek 6.1. Zwiększenie zdolności obronnej i bezpieczeństwa państwa:

- rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa w tym systemów infrastruktury transportowej i technicznej – przewiduje się uwzględnienie potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa w przedsięwzięciach dotyczących m. in. rozwoju infrastruktury transportowej.

Zgodnie z art. 39 ust. 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w PZPWP 2030 ujęto wykaz inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa. Wykaz jest aktualny na czas uchwalenia PZPWP, tj. 2018 r. Zawiera m.in. inwestycje dot. infrastruktury transportowej, wskazane do realizacji na terenie miasta Rzeszowa oraz Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, a także inwestycje na ten obszar oddziałujące o innej lokalizacji. Wśród nich wymienić należy następujące:

- realizacja autostrady A4,
- realizacja drogi ekspresowej S19,
- realizacja drogi ekspresowej S74,
- budowa łącznika autostrady A4 na odcinku od granic miasta Rzeszowa do węzła Rzeszów – Północ,
- budowa łącznika do drogi ekspresowej S19 na odcinku od węzła Rzeszów Południe (Kielanówka) do drogi krajowej nr 19 w miejscowości Lutoryż,
- budowa obwodnicy północnej miasta Rzeszowa od ul. Załęskiej do ul. Krakowskiej,
- budowa obwodnicy południowej Rzeszowa,
- budowa obwodnicy Łańcuta,

- rozbudowa DW nr 878 Rzeszów – Tyczyn lub Rozbudowa DW nr 878 Rzeszów (ul. Sikorskiego w Rzeszowie) do skrzyżowania z DP nr 1404R w m. Tyczyn wraz z budową mostu na rzece Strug,
- rozbudowa DW nr 869 (droga lotniskowa) lub Rozbudowa DW nr 869 od węzła S-19 Jasionka do węzła DK 9 w Rudnej Małej,
- przebudowa drogi (była DK 19) na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do DW 869 (droga lotniskowa) - Budowa DW 878 od ul. Rejtana w Rzeszowie do DW 869 w Jasionce (od ul. Rejtana do ul. Lubelskiej, w tym rozbudowa ul. Ciepłowniczej z mostem Załęskim i ul. Gen. Maczka),
- rozbudowa ul. Podkarpackiej na odcinku od ul. 9 Dywizji Piechoty do granic miasta Rzeszowa,
- rozbudowa i budowa DW nr 988 Babica - Strzyżów – Warzyce, na odcinku Babica – Zaborów,
- przebudowa skrzyżowania w km. 207+200 na drodze krajowej nr 9 (zmieniony nr drogi na 19) (gm. Boguchwała),
- modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka – granica państwa,
- modernizacja linii kolejowej nr 74 Sobów – Stalowa Wola,
- modernizacja linii kolejowej nr 68 Stalowa Wola – Rozwadów – Przeworsk,
- modernizacja linii kolejowej nr 25 Skarżysko Kamienna – Ocice,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 106,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 107,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 108,
- budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie,
- Aglomeracyjna Kolej Podmiejska wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka,
- poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań (TSI PRM) (dot. Stacji Rzeszów Główny),
- rozwój lotniska Rzeszów – Jasionka,
- kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu – Transport publiczny Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (ROF),
 - rozbudowa inteligentnych systemów transportowych,
 - budowa/rozbudowa parkingów,
 - zakup nowego ekologicznego i przystosowanego dla osób niepełnosprawnych taboru kolejowego,
 - budowa/przebudowa i wyposażenie infrastruktury przystankowej/dworcowej, w tym węzłów przesiadkowych,
 - przebudowa infrastruktury drogowej.

Program strategiczny rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2030

Dokument przyjęty uchwałą nr 351/6977/22 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 11 stycznia 2022 r. Program spełnia dwa podstawowe zadania, tj.

- obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji podmiotów administracji publicznej),
- stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego).

Dokument identyfikuje **4 główne problemy (wyzwania) związane z rozwojem transportu – problemy bazowe:**

- A. Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym.
- B. Podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez poprawę dostępności transportowej w różnych skalach przestrzennych, z uwzględnieniem zachodzących niekorzystnych procesów demograficznych.

- C. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na szeroko rozumiane środowisko naturalne w wymiarze globalnym (zmian klimatycznych) i lokalnym (ochrona, cennych walorów przyrodniczych regionu).
- D. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie.

Odpowiedzią na powyższe zdiagnozowane problemy są zestawione poniżej cele podstawowe i horyzontalne oraz służące ich osiągnięciu kierunki podstawowe i horyzontalne (pominięto te zapisy, które nie mają odniesienia do ROF i miasta Rzeszowa).

Cel podstawowy 1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa.

Transport drogowy:

- rozwój drogowej sieci transportowej w wymiarze krajowym i międzynarodowym w ramach sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe),
- rozwój dróg krajowych w tym 9; 73 i 28 (o parametrach dróg ekspresowych),
- rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej dostępność zewnętrzną poprzez przebudowę istniejących dróg krajowych, w tym powiązanie z siecią TEN-T (również na styku województw),
- rozwój komunikacyjnych powiązań łączących Rzeszów najkrótszym przebiegiem ze stolicą kraju oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu (w tym regionami Polski Wschodniej),
- pełniejsze włączenie autostrad i dróg ekspresowych w system dróg w województwie (dodatkowe łączniki z autostradami i drogami ekspresowymi),
- usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg krajowych łączących bieguny wzrostu (w tym poprawę płynności i zwiększenie nośności dróg),
- poprawa połączeń sieci dróg krajowych i samorządowych – tworzenie nowych korytarzy drogowych (w szczególności do węzłów autostrad i dróg ekspresowych) poprzez zoptymalizowaną kategoryzację istniejących ciągów dróg wojewódzkich i powiatowych oraz ich modernizację,
- likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę obwodnic na drogach krajowych,
- likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę i modernizację mostów,
- modernizacja systemu głównych drogowych, powiązań komunikacyjnych województwa podkarpackiego z sąsiadującymi województwami,
- poprawa dostępności drogowej do przejść granicznych oraz rozbudowa infrastruktury drogowej (parkingi i zatoczki).

Transport kolejowy:

- budowa nowych linii kolejowych z prędkością do 160 km/h, poprawiających dostępność komunikacyjną województwa do krajowych i zagranicznych ośrodków wzrostu,
- poprawa infrastruktury w celu połączenia kolejowego z Warszawą (opracowanie mapy drogowej dla zwiększenia prędkości połączenia z Warszawą do 160 km/h),
- budowa sieci kolejowej związanej z organizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. szprycha 6),
- dostosowanie infrastruktury i sieci kolejowej do pełnego wdrożenia systemu ETCS (poziom 2),
- połączenie kolejowe do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”,
- skomunikowanie Rzeszowa z południową Europą (Karpacka Kolej Euroregionalna),
- skomunikowanie Rzeszowa z regionami Polski Wschodniej poprzez wydajne powiązanie kolejowe wzdłuż granicy wschodniej (Wschodnia Magistrala Kolejowa),
- poprawa dostępności do kolei w układzie Rzeszów – granica państwa z Ukrainą,
- przebudowa oraz budowa nowych obiektów dworcowych oraz przystanków (wraz z przygotowaniem infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R),
- poprawa stanu technicznego oraz rozbudowa istniejącej infrastruktury kolejowej o znaczeniu ponadregionalnym (w tym modernizacja torowisk, łączniki, podwójne torowiska, elektryfikacja linii),

- poprawa infrastruktury dla ruchu towarowego ponadregionalnego.

Transport lotniczy:

- wzrost krajowej i międzynarodowej rangi portu lotniczego Rzeszów-Jasionka dzięki zwiększeniu udziału w obsłudze ruchu osobowego oraz otwarciu nowych połączeń lotniczych krajowych i zagranicznych.
- wzrost krajowej i międzynarodowej rangi portu lotniczego Rzeszów-Jasionka dzięki zwiększeniu udziału w obsłudze ruchu towarowego.
- rozwój Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” poprzez wzmocnienie potencjału lotniska tj. realizacje inwestycji w infrastrukturę, a także poprzez integrację z systemem transportu kolejowego (poprawa komunikacji publicznej).
- poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej Port Lotniczy z centrum Rzeszowa dzięki uruchomieniu nowych dogodnych dla pasażerów połączeń.
- integracja Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka z systemem transportu kolejowego poprzez budowę odgałęzienia linii kolejowej nr 71.

Transport alternatywny:

- zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się.
- budowa zintegrowanej sieci podkarpackiego szlaku wodnego (poprzez stworzenie zintegrowanej wodnej infrastruktury turystycznej).

Cel podstawowy 2. Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania.

Transport drogowy:

- usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg wojewódzkich łączących bieguny wzrostu (w tym poprawę płynności i zwiększenie nośności dróg),
- likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę obwodnic (obwodnice usprawniające tranzyt),
- likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę i modernizację obiektów mostowych,
- poprawa dostępności obszarów funkcjonalnych poprzez budowę nowych mostów: na głównych dopływach Wisły i Sanu,
- zapewnienie odpowiednich standardów, w tym nośności obiektów mostowych w ciągach dróg wojewódzkich, w szczególności na obszarze Bieszczad (transport drewna),
- wzmocnienie kierunków diagonalnych poprzez podnoszenie standardu dróg wojewódzkich i powiatowych na osiach północ-południe i wschód-zachód,
- skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę komunikacyjną,
- poprawa dostępności transportowej dla obszarów o utrudnionym dostępie, w szczególności Bieszczady, Beskid Niski, Roztocze, Pogórze Dynowskie oraz Pogórze Przemyskie z uwzględnieniem poprawy infrastruktury komunikacyjnej (poprawa zewnętrznej i wewnętrznej spójności terytorialnej),
- poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów poza MOF (obszarów peryferyjnych) w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym, w tym w relacji do najbliższego regionalnego bieguna wzrostu,
- poprawa dostępności transportowej i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu,
- rozwój infrastruktury drogowej, celem wzmocnienia spójności terytorialnej regionu z uwzględnieniem specyfiki obszarów podgórskich i górskich,
- likwidacja wąskich gardeł dla transportu ciężkiego, które utrudniają działalność gospodarczą na terenach poza MOF (obszarów peryferyjnych),

- dostosowanie nawierzchni dróg wojewódzkich do parametrów nośności określonych przepisami prawa.

Transport kolejowy:

- wykorzystanie w większym stopniu sieci kolejowej w komunikacji wewnątrzregionalnej poprzez usprawnienie połączeń z Rzeszowem oraz pomiędzy miastami województwa, w tym rozwój Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej (połączenie kolejowe do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” oraz połączenia o zasięgu oddziaływania PKA na kierunkach Kolbuszowa, Strzyżów, Dębica, Przeworsk),
- budowa nowych linii kolejowych (w tym łącznicy Jedlicze – Szebnie),
- modernizacja linii kolejowej nr 107, 108, 79, 101, 25 i linii do Woli Baranowskiej oraz poprawa dostępności do jej infrastruktury,
- poprawa zewnętrznej i wewnętrznej spójności terytorialnej Bieszczad, Beskidu Niskiego i Roztocza oraz Pogórza Dynowskiego w wymiarze przestrzennym poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury uzupełniającej,
- poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów poza MOF (obszarów peryferyjnych) w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym, w tym w relacji do najbliższego regionalnego bieguna wzrostu,
- skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę kolejową oraz na skutek zmian organizacyjnych (np. częstotliwość połączeń kolejowych),
- poprawa stanu technicznego oraz rozbudowa istniejącej infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym (w tym modernizacja torowisk, łączniki, podwójne torowiska, elektryfikacja linii, mijanki),
- zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez doprowadzenie linii kolejowych do terenów inwestycyjnych,
- poprawa infrastruktury dla ruchu towarowego regionalnego,
- poprawa dostępności transportowej i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu.

Transport lotniczy:

- wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, w tym: – Rzeszów (Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej),
- wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lądowisk lokalnych w kierunku ratownictwa medycznego, w tym: – Rzeszów – Szpital Wojewódzki,
- wzmocnienie bazy szkoleniowej na funkcjonujących w województwie lotniskach.

Transport alternatywny:

- rozwój infrastruktury transportu rowerowego,
- rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji (w tym szlaków greenways),
- budowa systemu transportu wykorzystujący bezzałogowe statki powietrzne (BSP, drony).

Cel podstawowy 3. Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy.

Transport drogowy:

- poprawa infrastruktury transportowej (drogowej) pozwalająca na większą integrację miejskich obszarów funkcjonalnych,
- zmniejszenie zatłoczenia dróg miejskich i dróg wlotowych/wylotowych (wyprowadzenie ruchu z centrum miast),
- likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę obwodnic biegunów wzrostu,
- tworzenie drogowej infrastruktury technicznej np. infrastruktura zwiększająca płynność ruchu (zabezpieczenie szlaków komunikacyjnych),

- poprawa skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi (w tym TSSE, Europark Mielec),
- wzmacnianie procesu integracji rynków pracy grup i par MOF, w tym: – Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, MOF Dębica-Ropczyce i MOF Jarosław-Przeworsk,
- usprawnienie systemu drogowego Rzeszowa i ROF poprzez budowę, przebudowę i modernizację dróg wszystkich kategorii,
- usprawnienie systemu drogowego w ROF poprzez budowę układu pierścieniowego dróg wokół Rzeszowa,
- poprawa skomunikowania stref przemysłowych, w szczególności zlokalizowanych na północy ROF-u,
- rozwój funkcji logistycznej w ramach drogowego systemu transportowego dla poszczególnych MOF,
- wsparcie realizacji inwestycji drogowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną.

Transport kolejowy:

- rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz MOF,
- poprawa skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi,
- tworzenie infrastruktury technicznej (kolejowej) do zabezpieczenia szlaków komunikacyjnych,
- poprawa infrastruktury transportowej (kolejowej) pozwalająca na większą integrację miejskich obszarów funkcjonalnych,
- rozwój szybkiej kolei miejskiej – Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, obsługującej ROF wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”,
- rozwój kolei w ramach poszczególnych obszarów funkcjonalnych oraz powiązań komunikacyjnych miast (w tym przebudowa układów kolejowych w miastach),
- dostępność układów kolejowych Czwórmieścia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz), Krosna, Sanoka – Leska – Zagórze do Rzeszowa,
- budowa nowych przystanków na liniach kolejowych,
- rozwój funkcji logistycznej w ramach kolejowego systemu transportowego dla poszczególnych MOF,
- wsparcie realizacji inwestycji kolejowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną.

Transport alternatywny:

- rozwój infrastruktury transportu rowerowego,
- [rozwój] mobilności miejskiej z wykorzystaniem ścieżek rowerowych,
- rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji (w tym szlaków greenways),
- zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się.

Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne

- wprowadzenie systemów zarządzania ruchem w celu jego upłynnienia i zmniejszenia emisji spalin i hałasu, których źródłem są środki transportu,
- rozwój transportu publicznego (miejskiego oraz pozamiejskiego) w kierunku neutralnym klimatycznie min. poprzez wymianę taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny (zakup oraz poprawa jakości taboru wykorzystywanego do przewozu osób),
- tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności (w tym technologii oraz infrastruktury ładowania, jak również kwestii społeczno-gospodarczo-prawnych związanych z projektowaniem, produkcją, nabywaniem i używaniem pojazdów elektrycznych),
- stacje ładowania pojazdów elektrycznych przy głównych ciągach międzynarodowych,

- wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka, związanej z wymianą floty transportowej na pojazdy zeroemisyjne lub niskoemisyjne,
- wprowadzenie stref niskiej emisyjności w miastach,
- tworzenie warunków dotyczących obowiązku projektowania ścieżek rowerowych w ciągu budowanych/przebudowanych dróg,
- zapewnienie płynności ruchu, likwidacja wąskich gardeł (szczególnie w miastach) pod kątem poprawy jakości środowiska poprzez redukcję emisji spalin, drgań i hałasu,
- usprawnienie systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym w miastach,
- odciążenie obszarów szczególnie wrażliwych środowiskowo oraz zapobieganie zjawiskom niekontrolowanej ingerencji oraz degradacji środowiska naturalnego (np. odprowadzanie wód opadowych, zabezpieczanie osuwisk),
- budowa oraz modernizacja elementów ochrony środowiska (systemy odwodnienia, płotki naprowadzające dla herpetofauny, ekrany akustyczne, osadniki, parkingi dla pojazdów zatrzymanych ze względu na stwarzane zagrożenie dla środowiska oraz dla zatrzymanych transportów odpadów),
- realizacja inwestycji towarzyszących zmierzających do zachowania stanu siedlisk i gatunków poprzez budowę korytarzy komunikacyjnych dla zwierząt.

Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych

- realizacja zadań związanych ze zmianą modalną w transporcie międzyaglomeracyjnym (zastąpienie samochodu i samolotu transportem kolejowym),
- zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez utworzenie spójnego systemu transportu łączącego transport kolejowy z innymi rodzajami transportu (połączenia i platformy multimodalne oraz intermodalne),
- powstanie i rozwój centrów logistyczno-dystrybucyjnych wykorzystujących tranzytowe położenie Rzeszowa i bliskość Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”,
- rozbudowa istniejących oraz budowa nowych dróg poprawiających dostępność do przejść granicznych oraz centrów logistycznych,
- rozbudowa oraz budowa nowych punktów kontroli fitosanitarnych,
- rozwój funkcji logistycznej w ramach multimodalnych systemów transportowych,
- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym) oraz budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R,
- wzmocnienie Rzeszowa jako zintegrowanego multimodalnego węzła przesiadkowego, w szczególności dalsza budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego,
- wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego uwzględniającego działania wielu przewoźników polegające na opracowaniu wspólnego biletu,
- wsparcie realizacji inwestycji transportowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną (rozwój społeczeństwa informacyjnego wraz z e-usługami oraz transmisją danych). Tworzenie infrastruktury transportowej dla rozwoju działalności przemysłowej.

Cel horyzontalny 3. Transport publiczny

- rozwój transportu publicznego w przewozach między biegunami wzrostu:
 - a) duże aglomeracje miejskie (Rzeszów), gdzie celem jest zmniejszenie kongestii oraz emisji,
 - b) obszary zagrożone wykluczeniem transportowym, gdzie celem jest zapewnienie obsługi ludności bez dostępu do indywidualnych środków transportu oraz gdzie funkcjonowanie prywatnych przewoźników jest często nieopłacalne,
 - c) obszary turystyczne i jednocześnie wartościowe przyrodniczo, gdzie celem jest odciążenie presji na środowisko oraz podniesienie konkurencyjności turystycznej,
- zdywersyfikowanie sieci przewoźników, w tym zapewnienie obsługi transportu publicznego dla obszarów peryferyjnych i o niskiej dostępności – połączenia pierwszej i ostatniej mili (tam gdzie to

nie jest rentowne organizacja niewielkich parkingów typu P&R w miejscowościach węzłowych leżących przy już ustalonych korytarzach transportowych),

- zapewnienie zrównoważonego systemu obejmującego transport zbiorowy i rowerowy z wykorzystaniem multimodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R,
- podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego,
- rozwój i modernizacja infrastruktury transportu publicznego, w tym uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków,
- rozwój infrastruktury dedykowanej mikromobilności,
- integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego,
- niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego pomiędzy ośrodkami miejskimi a sąsiednimi obszarami wiejskimi i ośrodkami miejskimi,
- usprawnienie transportu oraz rozwój i modernizacja transportu publicznego poprzez dostosowanie taboru dla podróżnych na kierunkach obszarów turystycznych (Bieszczady, Beskid Niski, Roztocze, Jezioro Tarnobrzeskie) m.in. dostosowanie pojazdów do możliwości przewożenia rowerów, hulajnóg,
- upowszechnienie transportu indywidualnego typu door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności,
- włączenie komunikacyjne obszarów o utrudnionej dostępności, poprzez zdywersyfikowanie sieci przewoźników,
- rozwój połączeń autobusowych i kolejowych zapewniających transport obszarom dotkniętym wykluczeniem transportowym,
- zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez modernizacje oraz zakup nowoczesnego taboru kolejowego,
- niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w kierunku na Słowację, Ukrainę.

Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

- tworzenie infrastruktury technicznej (kolejowej i drogowej) celem zapewnienia bezpieczeństwa szlaków komunikacyjnych,
- modernizacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów (m.in. przejścia dla pieszych i rowerzystów),
- usprawnienie systemu drogowego województwa i zmniejszenie wypadkowości poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów rdzeniowych MOF oraz innych miast dzięki budowie ich obwodnic,
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów (m.in. poprzez budowę bezkolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych),
- modernizacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów poprzez budowę chodników i ścieżek pieszo-rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich.
- poprawa bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach (kolejowych) dla pieszych w aspekcie współpracy z zarządcami dróg i samorządami,
- wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, poprzez promocję zmiany zachowań transportowych,
- wsparcie instytucjonalne, infrastrukturalne, techniczne i szkoleniowe dla podmiotów ratowniczych, służb, inspekcji i straży, organizacji pozarządowych (NGO) i innych zapewniających bezpieczeństwo i działających w obszarze bezpieczeństwa i ratownictwa,
- bezpieczeństwo rozwiązań komunikacyjnych we wszystkich sektorach transportu, z uwzględnieniem zagrożeń wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych (bezkolizyjne skrzyżowania dróg i sieci kolejowej),

- higiena i bezpieczeństwo epidemiczne w zakresie transportu publicznego,
- sprzętowe wsparcie dla instytucji i podmiotów zarządzających ruchem oraz infrastrukturą transportową (w zakresie m. in. stacji monitorowania ruchu, sygnalizacji utrudnień w ruchu, systemów zarządzania ruchem, w szczególności w miastach).

Dokument zawiera **listę planowanych inwestycji** w podziale na przedstawione powyżej podstawowe cele i kierunki rozwoju. Zostały one podzielone na dwa priorytety. Priorytet A obejmuje działania, które powinny znaleźć się w programach z funduszy europejskich na okres finansowy UE 2021-2027 (w sensie planowania, niezależnie od ostatecznego pochodzenia środków na finansowanie). Priorytet B to działania, które mogą być wykonane w drugim etapie. Poniżej zestawiono wybór inwestycji powiązanych z ROF oraz miastem Rzeszów.

Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna

Transport drogowy – priorytet A

- S-19 na linii Rzeszów Płd. – Barwinek,
- budowa drogi ekspresowej S74,
- rozbudowa S19 Sokołów Młp. – Jasionka do przekroju dwujezdniowego,

Transport drogowy – priorytet B

- budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej),
- budowa DW w Rzeszowie na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej - połączenie DK 97 z DK 94,
- budowa DW w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK19) do Al. Sikorskiego (DW 878),

Transport kolejowy – priorytet A, projekty krajowe:

- modernizacja linii kolejowej E30 C-E30 odcinek Kraków-Rzeszów etap III, I Faza. Zakres: linia kolejowa nr: 91,
- zabudowa ERTMS-ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T. Zakres: linia kolejowa nr 91,
- modernizacja linii kolejowej E30 C-E30 odcinek Kraków-Rzeszów etap III, II Faza. Zakres: linia kolejowa nr 91,
- modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl - Medyka odcinek Rzeszów - granica państwa,
- modernizacja linii kolejowej Rzeszów - Warszawa przez Kolbuszową Zakres: linia kolejowa nr 71
- prace na linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów,
- modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice,

Transport kolejowy – priorytet B, projekty krajowe:

- prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa),
- prace na linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło wraz z elektryfikacją – prace przygotowawcze,
- Łętownia-Rzeszów:
 - budowa nowej linii kolejowej nr 58 na odcinku Łętownia – Rzeszów Główny (od km 130-134 linii kolejowej nr 68 do km 157-165 linii kolejowej nr 91),
 - budowa nowej linii kolejowej nr 632 na odcinku (od linii kolejowej nr 58 do km 56-59 linii kolejowej nr 71 lub do km 147-149 linii kolejowej nr 91),
- Rzeszów-Sanok:
 - budowa nowej linii kolejowej nr 122 na odcinku Babica-Sanok (od km 13-15 linii kolejowej nr 106 do km 91-109 linii kolejowej nr 108),
- Rzeszów-Jasło/Krosno:
 - budowa nowych odcinków linii kolejowej nr 106 na odcinku Babica-Strzyżów-Wojaszówka (od km 13-15 przez km 29-32 do km 54-58 linii kolejowej nr 106),
- budowa nowej linii nr 632 Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy.

Transport lotniczy – priorytet A

- budowa terminala CARGO wraz z infrastrukturą towarzyszącą i wyposażeniem oraz z opracowaniem dokumentacji projektowej,
- rozbudowa terminala pasażerskiego (odlot pirs wschodni i zachodni oraz przylot strefa wschód) wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej,
- wzmocnienie potencjału gospodarczego oraz wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego zrealizowane poprzez wymianę infrastruktury transportowej w Porcie Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o.,
- wzmocnienie infrastruktury transportowej i wzrost wydajności poprzez przebudowę drogi startowej i budowę równoległej drogi kołowania w Porcie Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o.,

Transport lotniczy – priorytet B

- przebudowa i budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą z uwzględnieniem lokalizacji linii kolejowej oraz peronu przy terminalu pasażerskim,
- budowa kolektora wód deszczowych łączącego teren lotniska z rzeką Wisłok,
- modernizacja systemów ogrzewania obiektów administracyjno-technicznych w Porcie Lotniczym "Rzeszów Jasionka" Sp. z o.o. z wykorzystaniem energii ze środowiska naturalnego za pomocą pompy ciepła,

Transport alternatywny – priorytet A

- „Green Velo – rozwój” - ponadregionalny produkt turystyczny w oparciu o trasy rowerowe Polski Wschodniej,
- „Trasy rowerowe w Bieszczadach z połączeniem do GreenVelo”,
- budowa trasy rowerowej EuroVelo 4 (400 km trasa krajowa nr 4 Roscoff-Kijów).

Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna

Transport drogowy – priorytet A

- budowa wschodniej obwodnicy Łańcuta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877 od węzła A4 "Łańcut" do drogi krajowej nr 94 w Głuchowie,
- rozbudowa DW 878 na odcinku od ul. Lubelskiej w Rzeszowie do skrzyżowania z DW 869 i DK 19 - DK 9 w Jasionce,
- obwodnica Tyczyna w ciągu DW 878,
- przebudowa/rozbudowa DW 988 na odcinku Strzyżów – Twierdza,
- przebudowa DW 988 na odcinku od miejscowości Czudec do miejscowości Zaborów,
- przebudowa i rozbudowa DW 878 na odcinku Tyczyn – Dylągówka,
- przebudowa i rozbudowa DW 877 na odcinku Dylągówka – Szklary,
- rozbudowa/przebudowa DW 881 na odcinku Sokołów Małopolski – Czarna,
- rozbudowa DW 881 na odcinku Czarna-Łańcut wraz z budową mostu na rzece Mikośka
- budowa obwodnicy m. Łańcut DW 881,

Transport drogowy – priorytet B

- rozbudowa DW 869 – etap V (węzeł A4 Rzeszów Zachodni – DK 9 w Rudnej Małej),
- budowa obwodnicy m. Dylągówka DW 877,

Transport kolejowy – priorytet A, projekty krajowe

- rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec,

Transport kolejowy – priorytet A, projekty regionalne (postulowane przez region):

- budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie,
- elektryfikacja łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie,
- budowa nowego przystanku/ peronu, Strzyżów Zachód, linia kolejowa nr 106, pow. strzyżowski,
- bezemisyjny tabor kolejowy wyposażony w odpowiednie urządzenia ERTMS - wykorzystywany w przewozach pasażerskich lub intermodalnych o charakterze regionalnym (elektryczny lub

wodorowy), w tym miejskich, podmiejskich oraz aglomeracyjnych (z możliwością obsługi połączeń wychodzących poza obszar województwa),

- budowa / rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej taboru kolejowego,
- rozwiązania cyfrowe (ITS, systemy organizacji przewozów, biletomaty, systemy informacji pasażerskiej, aplikacje planowania podróży, rezerwacji i zakupu biletów, systemy dla transportu intermodalnego),

Transport kolejowy – priorytet B, projekty krajowe:

- prace na liniach kolejowych nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) wraz z liniami przyległymi - opracowanie Studium Wykonalności. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 92, 68, 101, 102, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 612, 613, 614, 615, 861, 988, 989
- prace na linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów,

Transport kolejowy – priorytet B, projekty regionalne (postulowane przez region):

- elektryfikacja linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło,
- budowa Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej województwo z regionami południowej Europy,
- budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa podkarpackiego,
- modernizacja przystanku/peronu, Łańcut, linia kolejowa nr 91, pow. łańcucki,
- modernizacja przystanku/peronu, Ropczyce, linia kolejowa nr 91, pow. ropczycko-sędziszowski,

Transport alternatywny – priorytet A

- „sieć regionalnych tras rowerowych i szlaków Greenways”,
- budowa sieci głównych połączeń dla transportu rowerowego w województwie podkarpackim,
- inwestycje w ścieżki rowerowe w miastach.

Cel podstawowy 3. Integracja MOF (Inwestycje dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego)

Transport drogowy – priorytet A

- połączenie z północno-zachodnią częścią ROF-u, gminą Głogów Małopolski i dalej z Kolbuszową
- połączenie z północną i południową częścią ROF-u, poprawiające dostępność do Rzeszowa gminom Czudec, Boguchwała,
- połączenia drogowe wewnątrz miasta [Rzeszowa] celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu (w tym południowa obwodnica),

Transport drogowy – priorytet B

- zwiększenie dostępności portu lotniczego w Jasionce,
- połączenie w kierunku południowo wschodnim z gminami południowej części powiatu rzeszowskiego,
- połączenie w kierunku północ-południe, łączące gminy: Chmielnik, Łańcut i Czarna,

Transport kolejowy – priorytet A

- rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres: linie kolejowe nr 91, 71, 106, 626,

Transport kolejowy – priorytet B

- opracowanie dokumentacji modernizacji stacji Rzeszów Główny. Zakres (linia kolejowa nr): 91,
- poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap III Rzeszów Główny. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 611,

Transport alternatywny – priorytet A

- inwestycje w ścieżki rowerowe w miastach poszczególnych biegunach wzrostu.

W programie, oprócz planowanych inwestycji służących realizacji celów głównych, dla celów horyzontalnych określono kierunki horyzontalne / inwestycje, w tym m.in.

Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne

Priorytet A

- budowa i rozbudowa tras rowerowych na terenie województwa, także tych, które stanowiąc będą uzupełnienie/kontynuację Szlaku Green Velo,
- wzmocnienie potencjału gospodarczego oraz wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego zrealizowane poprzez wymianę infrastruktury transportowej w Porcie Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o.,
- systemy / narzędzia cyfrowe (np. ITS),
- infrastruktura wykorzystująca alternatywne źródła energii (np. oświetlenie dróg, podświetlane znaki drogowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykorzystujące OZE),

Priorytet B

- wymiana (przy budowie instalacja) oświetlenia jezdni, czy torowisk na takie, które jest energooszczędne lub/i wykorzystujące energię odnawialną,
- elektryfikacja szeregu linii kolejowych na obszarze regionu dotychczas użytkowanych wyłącznie przez składy ciągnięte przez lokomotywy spalinowe.

Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych

Priorytet A

- rozbudowa systemu szybkiej kolei podmiejskiej - Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA,
- budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK).

Cel horyzontalny 3. Transport publiczny

Priorytet A

- infrastruktura transportu publicznego, w tym ograniczająca zmotoryzowany ruch indywidualny lub integrująca różne formy transportu oraz działania towarzyszące rozwojowi transportu publicznego (rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające płynne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej; parkingi P&R, obiekty typu B&R, węzły przesiadkowe, infrastruktura paliw alternatywnych, systemy i urządzenia do liczenia rowerów w ruchu mieszanym),
- bezemisyjny lub niskoemisyjny tabor autobusowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG), spełniający wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (z priorytetem dla pojazdów zeroemisyjnych),
- bezemisyjny tabor kolejowy,
- mikromobilność i aktywne formy mobilności (drogi/pasy/ścieżki/trasy rowerowe z infrastrukturą towarzyszącą, systemy roweru miejskiego, systemy i urządzenia do zliczania rowerzystów, bike-sharing, hulajnogi, UTO, itp.),
- infrastruktura dla ruchu niezmotoryzowanego (np. w ramach stref wolnych od ruchu samochodowego, strefowe uspokojenie ruchu, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym, tworzenie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych i rowerowych).
- rozwój nowych rodzajów transportu zbiorowego (systemów współdzielenia środków transportu lub innowacyjnych środków transportu, np. transport na żądanie),
- inne środki transportu publicznego – autobusy i samochody w systemie car-sharing spełniające wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- infrastruktura liniowa i punktowa publicznego transportu zbiorowego (m.in. węzły / miejsca przesiadkowe, parkingi, dworce, przystanki, zajezdnie i pętle autobusowe, stacje obsługi, infrastruktura ładowania / tankowania paliw alternatywnych, budowa nowych i modernizacja

istniejących linii, bądź odcinków linii, inna infrastruktura towarzysząca), w tym dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami,

- tabor autobusowy wykorzystywany w publicznym transporcie zbiorowym (na zasadzie użyteczności publicznej), spełniający wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego:
 - małe autobusy - pojazdy mające max. 8 miejsc dla pasażerów siedzących i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna nie przekracza 5 ton;
 - duże autobusy – pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna przekracza 5 ton: pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi (BEV, FCV, PHEV, HEV, LNG, CNG, LPG);
- połączenia pierwszej / ostatniej mili (infrastruktura dla niezmotoryzowanych – drogi / pasy / ścieżki / trasy rowerowe oraz promocja ruchu pieszego i rowerowego zarówno w celach przejazdów i dojazdów codziennych, jak i turystycznych, systemy bike-sharing, parkingi P&R, ciągi pieszo-rowerowe, urządzenia transportu osobistego, innowacyjne formy transportu, np. transport na żądanie itp.),
- poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap III Rzeszów Główny,
- zadanie mające na celu usunięcie zaniedbań i doprowadzenie do odpowiedniego stanu obiektu dworca autobusowego PKS w Rzeszowie pod względem estetycznym oraz funkcjonalnym.

Priorytet B

- infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania / ładowania dla pojazdów o zerowej emisji, w tym dla pojazdów indywidualnych),
- rozwiązania cyfrowe w transporcie miejskim (ITS, systemy organizacji przewozów, systemy informacji pasażerskiej, aplikacje planowania podróży, zakupu biletów, rozwiązania cyfrowe wykorzystywane dla aktywnych form mobilności i mikromobilności, itp.),
- działania na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (np. systemy typu „wspólny bilet”).

Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Priorytet A

- działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa, w tym również działania edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi,
- inwestycje drogowe służące poprawie bezpieczeństwa poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych lub zmniejszeniu ruchu samochodowego w centrach miast,
- poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej,
- wyposażanie dróg, ulic, torowisk w obiekty inżynieryjne i niezbędne urządzenia służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego także wykorzystujące rozwiązania elektroniczne (inteligentne drogi, zbierające sygnały o potencjalnych punktach zagrożonych np. przeciążeniach i wypadkach celem ostrzeżenia innych via Internet, radio, tablice, etc.),
- budowa systemów oświetlenia przeznaczonych do poprawy warunków bezpiecznego korzystania z jezdni, torowisk, ścieżek rowerowych (etc.) (natężenie ruchu powyżej 5 tys. pojazdów na dobę),
- wkomponowywanie w infrastrukturę dróg, ulic elementów służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu publicznego (np. kocie oczy, karbowanie nawierzchni jezdni w newralgicznych miejscach, stosowanie charakterystycznego wzoru płytek i krawężników w miejscach przesiadek i przejść, lampy, znaki i elementy przystankowe z wyświetlaczami lub głosem lektora informującym o zasadach bezpieczeństwa – uruchamiane przez fotokomórki, lub ciepło ciała); ponadto wzbogacanie dróg (pod kątem pojazdów) w podstawowe zatoki, podjazdy, zjazdy oraz (pod kątem pasażerów) w przystanki, wyspy, przejścia naziemne i podziemne pozwalające bezpiecznie docierać do przystanków i bezpiecznie je opuszczać,

- poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę m.in. chodników, azyli centralnych, zatok autobusowych, wydzielenie obszaru dla ruchu lekkiego, instalację barier ochronnych na terenie województwa podkarpackiego (natężenie ruchu powyżej 5 tys. pojazdów na dobę),

Priorytet B

- odbudowa infrastruktury po powodziach m.in. zabezpieczenie osuwisk, poboczy itp. w regionie,
- poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę m.in. chodników, azyli centralnych, zatok autobusowych, wydzielenie obszaru dla ruchu lekkiego, instalację barier ochronnych na terenie województwa podkarpackiego (natężenie ruchu poniżej 5 tys. pojazdów na dobę),
- budowa systemów oświetlenia przeznaczonych do poprawy warunków bezpiecznego korzystania z jezdni, torowisk, ścieżek rowerowych (etc.) (natężenie ruchu poniżej 5 tys. pojazdów na dobę).

Regionalna polityka rowerowa województwa podkarpackiego

Dokument został przyjęty przez Zarząd Województwa Podkarpackiego Uchwałą nr 487/10171/23 z dnia 16 maja 2023 r. w celu wsparcia rozwoju transportu rowerowego. Polityka rowerowa określa jego rolę i znaczenie w regionie, w tym kwestie związane z kształtowaniem się infrastruktury rowerowej, a także z działaniami promocyjnymi i edukacyjnymi w zakresie ruchu rowerowego.

Główny cel Polityki rowerowej to: „wzrost satysfakcji z jakości infrastruktury rowerowej oraz wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie na terenie województwa, zarówno uwzględniając założenia komunikacyjnego podsystemu transportowego, jak również rowerowego transportu turystycznego”.

Założono, że realizacja celu głównego przełoży się na:

- zwiększenie atrakcyjności wykorzystania roweru jako środka transportu,
- odciążenie dróg publicznych ruchem samochodowym,
- rozwój alternatywnych form transportu,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- ograniczenie poziomu hałasu,
- poprawę stanu zdrowia i kondycji fizycznej mieszkańców województwa podkarpackiego,
- poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu rowerowego,
- rozwój aktywnych form spędzania czasu wolnego i zwiększenie świadomości prozdrowotnej i proekologicznej,
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu,
- zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej regionu,
- rozwój mikro, małych i średnich przedsiębiorstw w branży turystycznej.

Osiągnięcie celu głównego będzie możliwe dzięki realizacji poniższych celów strategicznych i celów szczegółowych, a także wdrażaniu działań zaplanowanych w ramach poszczególnych celów strategicznych.

Cel strategiczny 1: Wzrost ruchu rowerowego w miastach regionu - zwiększanie udziału podróży rowerowych w przemieszczeniach ogółem

1.1. Rozwój tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w tym przede wszystkim rozwój infrastruktury związanej z drogami rowerowymi i przemieszczeniem funkcjonalnym.

1.2. Zwiększenie spójności infrastruktury rowerowej w postaci zintegrowanej sieci dróg rowerowych w miastach i na terenach wiejskich.

1.3. Poprawa jakości rowerowej infrastruktury w oparciu o nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne skierowane w szczególności do mieszkańców i województwa podkarpackiego.

1.4. Usystematyzowanie planowanych oraz realizowanych projektów z zakresu transportu rowerowego na terenie województwa.

Działanie planowane w ramach celu strategicznego 1:

- rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach.
- zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się po mieście i obszarach funkcjonalnych miast.
- podejmowanie inwestycji mających na celu zwiększanie spójności sieci ścieżek rowerowych w obrębie obszarów funkcjonalnych (spójny system szlaków rowerowych, utworzenie z nich jednolitej sieci, jeszcze mocniej uatrakcyjnijającej region).
- zapewnienie zrównoważonego systemu obejmującego transport zbiorowy i rowerowy na obszarze Rzeszowa i ROF z wykorzystaniem intermodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R.
- poprawa jakości dróg rowerowych w ośrodkach zurbanizowanych w celu przenoszenia popytu na usługi transportowe w kierunku roweru prywatnego oraz współdzielonego.
- opracowanie koncepcji przebiegu regionalnych tras rowerowych, połączenia ich w sieć oraz połączenia tych tras z trasami sąsiednich województw.

Cel strategiczny 2: Wzrost ruchu rowerowego regionalnego - zwiększanie potencjału turystycznego regionu za pośrednictwem rozwoju turystyki rowerowej

- 2.1. Rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym,
- 2.2. Zwiększanie popularności rowerowych szlaków turystycznych województwa podkarpackiego,
- 2.3. Zwiększenie spójności rowerowych tras turystycznych,
- 2.4. Wsparcie inicjatyw regionalnych i lokalnych w zakresie tworzenia i zarządzania produktami turystyki rowerowej,

Działania planowane w ramach celu strategicznego 2 (poniżej wybór działań odnoszących się do obszaru ROF):

- opracowanie standardów tworzenia i zarządzania produktami turystyki rowerowej oraz wsparcie inicjatyw regionalnych i lokalnych w zakresie tworzenia i zarządzania produktami turystyki regionalnej,
- rozwój infrastruktury Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa podkarpackiego,
- kontynuacja Międzynarodowej trasy rowerowej Eurovelo nr 4, poprzez połączenie wygodną odseparowaną trasą rowerową pasa miast [Tarnów] - Dębica - Ropczyce - Rzeszów - Łańcut - Jarosław [granica PL-UA] – Przemyśl,
- stworzenie regionalnego systemu rozwoju i zarządzania turystyką rowerową oraz produktami turystyki rowerowej,
- stworzenie tras dojazdowych (nizinnych/dolinami rzek) do górskiej turystyki rowerowej w Beskidzie Niskim i Bieszczadach (min. 2 trasy),
- poprawa jakości dróg rowerowych oraz ich tworzenie wzdłuż licznych, istniejących szlaków turystycznych, w celu rozwijania turystyki rowerowej w województwie.

Cel strategiczny 3: Poprawa efektywności i jakości systemu zarządzania rozwojem ruchu rowerowego

- 3.1 Rozwój oraz zarządzanie rozwojem transportu rowerowego (zarówno w wymiarze komunikacyjnym, jak i turystycznym),
- 3.2 Poprawa bezpieczeństwa i redukcja zagrożeń motoryzacyjnych (hałasu, emisji spalin, kolizyjności przejazdów itp.),
- 3.3 Zwiększanie popularności transportu rowerowego - popularyzacja transportu zrównoważonego rozwoju (transportu ekologicznego) wraz z zasadami wzajemnego poszanowania uczestników ruchu drogowego (m.in. pieszych, rowerzystów i kierowców),
- 3.4. Wzrost społecznej akceptacji dla transportu rowerowego,
- 3.5 Zwiększanie wewnętrznej dostępności transportowej miast, dzięki udostępnianiu rowerów współdzielonych,

Działania planowane w ramach celu strategicznego 3 (wybór):

- edukacja przedszkolna i szkolna oraz promocja dobrych nawyków wśród kierowców o bezpieczeństwie w ruchu drogowym ze szczególnym uwzględnieniem ruchu rowerowego - jednolity, nowoczesny program edukacyjny dla przedszkoli szkół, uczący o bezpieczeństwie rowerzystów w ruchu drogowym,
- poprawa organizacji i wdrożenie Systemu Roweru Miejskiego w mieście Rzeszowie i innych większych ośrodkach miejskich,
- promowanie ruchu rowerowego poprzez akcje promocyjne, konkursy i gry rowerowe dla dzieci i dorosłych,
- edukacja uczestników ruchu drogowego o ruchu rowerowym i bezpieczeństwie,
- promowanie wśród mieszkańców i turystów ruchu rowerowego, jako konkurencyjnej dla samochodu osobowego, alternatywy poruszania się w różnych celach (od podróży do pracy czy szkoły po turystykę, rekreację i sport),
- nawiązanie współpracy z samorządami lokalnymi, innymi regionami, instytucjami i organizacjami pozarządowymi a także z administracją krajową w zakresie działań informacyjno-promocyjnych (współpraca z gremiami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego, edukację i promocję),
- opracowanie załączników do Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego:
 - szczegółowej koncepcji głównych i regionalnych tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego,
 - komunikacji marketingowej turystyki rowerowej województwa podkarpackiego,
 - strategii edukacji i promocji rowerowej regionu, której celem będzie upowszechnianie wiedzy o korzyściach z rozwoju ruchu rowerowego i jego bezpieczeństwie.

Załącznikiem nr 1 do Polityki rowerowej są **Wytyczne projektowania i wykonania infrastruktury rowerowej województwa podkarpackiego**. Do dokumentu dołączono także **Koncepcję sieci korytarzy tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego** (załącznik nr 2). Zawiera ona propozycje przebiegu 11 tras rowerowych na obszarze województwa podkarpackiego, w tym na obszarze ROF: Green Velo (istniejący), Euro Velo 4 (w dwóch wariantach przebiegu), Via Regia, Velo Wisłok oraz Velo Łęg.

DOKUMENTY PONADLOKALNE

Program rozwoju Powiatu Łańcuckiego do 2030 roku

Przyjęty uchwałą Nr XLV/342/2023 Rady Powiatu Łańcuckiego z dnia 15 czerwca 2023 r. dokument programuje rozwój powiatu w oparciu o zidentyfikowane 5 pól strategicznych. Są nimi: turystyka, przedsiębiorczość i rynek pracy, komunikacja, edukacja, opieka społeczna i zdrowotna. Do każdego z pól przypisano priorytety strategiczne, cele strategiczne oraz kierunki działań. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Priorytet strategiczny nr 1. Tworzenie warunków do pełniejszego wykorzystania potencjału turystycznego powiatu opartego na zasobach kulturowych i przyrodniczych

Cel strategiczny 1.1 Zwiększenie ruchu turystycznego na terenie powiatu, opartego na turystach o dłuższym okresie pobytu

6. Rozbudowa zaplecza sanitarnego i parkingów pod kątem potrzeb turystów;
9. Rozbudowa i synchronizacja ścieżek rowerowych w powiecie;

Priorytet strategiczny nr 3. Tworzenie dogodnych warunków przeływu mieszkańców wewnątrz powiatu oraz ich komunikacji z otoczeniem zewnętrznym

Cel strategiczny 3.1 Utworzenie efektywnego systemu komunikacyjnego na terenie powiatu, umożliwiającego łatwy dojazd do stolicy powiatu

1. Wspieranie procesów elektronizacji w dostępie do usług publicznych oraz tworzenia zintegrowanej bazy komunikacyjnej;
2. Prowadzenie działań na rzecz szerszego korzystania przez mieszkańców z transportu publicznego;
3. Współpraca z lokalnymi przewoźnikami wspierająca wzrost elastyczności komunikacyjnej na terenie powiatu;
4. Wspieranie działań na rzecz racjonalizacji systemu transportowego, poprzez zapewnienie synchronizacji komunikacyjnej różnych środków transportu (w tym zapewnienie dobrego skomunikowania dworca PKP z pozostałymi elementami systemu transportowego);
5. Zapewnienie łatwo dostępnej informacji dotyczącej komunikacji osobowej na terenie powiatu;
6. Prowadzenie działań diagnozujących potrzeby transportowe mieszkańców powiatu;
7. Poprawa infrastruktury drogowej, w tym budowa miejsc postojowych dla samochodów i autokarów;
8. Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego poprzez rozbudowę infrastruktury przydrogowej (bezpieczne przejścia dla pieszych, zatoki, przystanki, oświetlenie, chodniki, ścieżki rowerowe, oznakowanie dróg, sygnalizacja świetlna);
9. Stymulowanie procesów mających na celu odciążenie komunikacyjne stolicy powiatu m. in. poprzez: budowę wschodniej obwodnicy miasta – łącznika autostradowego do węzła „Łańcut” łączącego DK nr 94 z autostradą A4, budowę tunelu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 887;
10. Wspieranie procesu modernizacji bazy transportowej w kierunku rozwiązań proekologicznych;
11. Zapewnienie dobrych warunków dojazdu do stolicy powiatu w dni wolne od pracy;
12. Wspieranie procesów modernizacyjnych dróg, odnoszących się do sieci drogowej na terenie powiatu oraz łączącej powiat z otoczeniem;
13. Wprowadzenie systemu ulg komunikacyjnych mieszkańców;
14. Dążenie do stworzenia zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Łańcucie dające możliwości korzystania mieszkańcom z różnych form transportu publicznego;
15. Poszerzanie dostępności sieciowej do usług związanych z edukacją, zdrowiem, kontaktami z urzędami.

Priorytet strategiczny nr 4. Prowadzenie edukacji skutecznie wspierającej rozwój intelektualny mieszkańców, dostosowanej do wymogów współczesnego rynku pracy

Cel strategiczny 4.1 Utworzenie sprawnego systemu wspierania edukacji i jej prowadzenia na różnych poziomach

11. Zapewnienie dostępności do placówek edukacyjnych, poprzez zorganizowanie sprawnego systemu dowozu uczniów do szkół.

Strategia rozwoju powiatu rzeszowskiego na lata 2016-2023

Dokument przyjęty Uchwałą Nr XXVIII/279/17 Rady Powiatu Rzeszowskiego z dnia 17 marca 2017 r. W dniu 14 grudnia 2023 r. Rada Powiatu Rzeszowskiego podjęła uchwałę nr LVIII/476/23 w sprawie wydłużenia czasu obowiązywania strategii do końca 2026 r.

Strategia zawiera trzy cele strategiczne oraz stanowiące ich rozwinięcie cele operacyjne. Ich realizacji służyć mają typy zadań/zadania. Poniżej wskazano te powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny I – Rozwój gospodarczy, rozwój infrastruktury technicznej i społecznej

Cel operacyjny 1 - Poprawa dostępności komunikacyjnej powiatu

- usprawnienie systemu drogowego powiatu poprzez przebudowę/rozbudowę istniejących oraz budowę nowych dróg powiatowych wraz z obiektami budowlanymi i urządzeniami technicznymi związanymi z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzeniami związanymi z potrzebami zarządzania drogą,
- budowa i modernizacja obiektów mostowych w ciągach dróg powiatowych.

Strategia zawiera również rekomendacje działań dla pozostałych instytucji i podmiotów funkcjonujących w granicach administracyjnych powiatu rzeszowskiego, w tym m.in.:

- rozwój systemu komunikacji i przewozów pasażerskich na obszarze powiatu,
- budowanie partnerstw ponadlokalnych w rozwiązywaniu wspólnych problemów (w tym również z zaangażowaniem organizacji pozarządowych i przedsiębiorców).

Strategia rozwoju powiatu strzyżowskiego na lata 2017 – 2025

Przyjęty uchwałą nr XXXIII/214/2017 Rady Powiatu Strzyżowskiego z dnia 26 kwietnia 2017 r. dokument wskazuje 5 strategicznych obszarów rozwoju powiatu w perspektywie 2025 r. Przypisano do nich cele strategiczne, cele szczegółowe oraz kluczowe projekty. Poniżej wskazano te powiązane z problematyką zrównoważonego rozwoju.

Obszar Strategiczny 2. Infrastruktura techniczna

Cel strategiczny: Poprawa dostępności powiatu strzyżowskiego poprzez wzmocnienie i unowocześnienie powiązań z międzynarodowymi, krajowymi i regionalnymi sieciami komunikacyjnymi, regionalnymi i subregionalnymi ośrodkami wzrostu, a także powiązań wewnętrznych oraz rozwój infrastruktury przesyłowej, komunalnej, turystycznej i rekreacyjnej

- Cel szczegółowy nr 1: Budowa drogi szybkiego ruchu S-19 przez obszar powiatu strzyżowskiego, z węzłami w Babicy i Żarnowej,
- Cel szczegółowy nr 2: Budowa obwodnic Czudca, Strzyżowa i Wiśniowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 988 Babica – Warzyce,
- Cel szczegółowy nr 3: Modernizacja nawierzchni, poprawa bezpieczeństwa i infrastruktury drogowej dróg wojewódzkich w powiecie strzyżowskim,
- Cel szczegółowy nr 4: Modernizacja dróg powiatowych poprzez poprawę nawierzchni, przebudowę mostów, likwidację skutków powodzi i osuwisk oraz wzrost bezpieczeństwa użytkowników,
- Cel szczegółowy nr 5: Działania na rzecz szerszego wykorzystania komunikacji kolejowej i poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowej nr 106 z drogami lokalnymi.

Kluczowe projekty dla obszaru strategicznego nr 2, to m.in.:

- budowa drogi ekspresowej S-19 przez obszar powiatu strzyżowskiego,
- budowa obwodnic: Czudca, Strzyżowa i Wiśniowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 988 Babica – Warzyce,
- modernizacja nawierzchni i budowa chodników przy drogach wojewódzkich w powiecie strzyżowskim,
- przebudowa mostów o ograniczonej nośności w ciągach dróg powiatowych na terenie powiatu strzyżowskiego,
- likwidacja skutków powodzi, ulewnych deszczy i osuwisk na drogach powiatowych i w infrastrukturze technicznej na obszarze powiatu strzyżowskiego,
- zagospodarowanie terenów przykolejowych w ciągu linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło oraz poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych w powiecie strzyżowskim.

Obszar strategiczny 3. Usługi publiczne

Cel strategiczny: Rozwój różnych form nowoczesnych usług publicznych: edukacji ogólnej i zawodowej, usług administracji publicznej opartych o cyfrowy przekaz informacji, usług transportowych, a także zapewnienie wysokiego standardu usług medycznych i społecznych, jak również bezpieczeństwa obywateli oraz działania na rzecz włączenia w życie lokalnej wspólnoty osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem

- Cel szczegółowy nr 8. Wdrożenie zsynchronizowanego, dostosowanego do potrzeb pasażerów, opartego o rozwiązania multimodalne systemu transportu zbiorowego.

Kluczowe projekty dla obszaru strategicznego nr 3, to m.in.:

- rozwój nowoczesnych, multimodalnych form komunikacji publicznej, w tym komunikacji kolejowej oraz wyznaczenie wzmacniających spójność powiatu linii użyteczności publicznej w przewozach pasażerskich,
- poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie powiatu strzyżowskiego.

DOKUMENTY PONADLOKALNE DOTYCZĄCE RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Plan zagospodarowania przestrzennego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Plan zagospodarowania przestrzennego ROF uchwalono jako integralną część Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030 r.

Plan zawiera wizję rozwoju, zgodnie z którą ROF będzie zwartym przestrzennie układem osadniczym, składającym się z miejskiego ośrodka wojewódzkiego (rdzenia), pozostałych ośrodków osadniczych i powiązanej z nimi strefy zurbanizowanej. Wizja zakłada również m.in., że ROF będzie dobrze skomunikowany z głównymi szlakami drogowymi i z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka. Na terenie ROF będzie funkcjonował zintegrowany system transportu publicznego oraz spójny system inwestycyjny, szczególnie w zakresie infrastruktury drogowej i infrastruktury komunalnej.

Plan ROF zawiera wiodące kierunki rozwoju obszaru ROF oraz polityki służące ich realizacji. Poniżej zestawiono te z nich, które związane są z problematyką zrównoważonej mobilności.

Wzmocnienie potencjału społecznego i gospodarczego ośrodków miejskich i gminnych stymulujących rozwój ROF

- rozwój infrastruktury dla ruchu tranzytowego, w tym turystyki tranzytowej w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19.

Poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym

Infrastruktura drogowa:

- dokończenie budowy infrastruktury drogowej autostrady A4,
- budowa drogi ekspresowej S19,
- poprawa wewnętrznego skomunikowania ROF z węzłami autostrady A4,
- poprawa wewnętrznego skomunikowania ROF z węzłami budowanej drogi ekspresowej S19,
- rozwój powiązań komunikacyjnych wewnątrz ROF, zwłaszcza powiązań między obszarami peryferyjnymi ROF, a rdzeniem obszaru,
- rozwój powiązań komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi ośrodkami osadniczymi ROF – utworzenie układu komunikacyjnego drogowego pierścieniowego,
- budowa obwodnicy Łańcuta w ciągu drogi krajowej nr 94,
- realizacja inwestycji służących ograniczeniu ruchu kołowego w centrum Łańcuta, związanego m.in. z przebiegiem przez miasto dróg wojewódzkich: nr 877 Naklik – Leżajsk – Łańcut – Dylągówka – Szklary i nr 881 Sokółów Małopolski – Łańcut – Kańczuga – Pruchnik – Żurawica,
- realizacja inwestycji mających na celu uspokojenie ruchu przede wszystkim w śródmieściu Rzeszowa oraz w innych wymagających tego obszarach, w tym na terenach osiedli mieszkaniowych,
- rozbudowa i przebudowa dróg wojewódzkich: Nr 878 Stobierna – Rzeszów – Dylągówka i Nr 869 (droga lotniskowa),
- przebudowa dróg w celu likwidacji miejsc niebezpiecznych, szczególnie w rejonie przejazdów kolejowych,

Infrastruktura kolejowa:

- modernizacja linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło,
- budowa odgałęzienia linii kolejowej nr 71 Rzeszów Główny – Tarnobrzeg Ocice do portu lotniczego Rzeszów-Jasionka, jako elementu tzw. kolei aglomeracyjnej,

Lotnisko:

- rozwój infrastruktury lotniska Rzeszów-Jasionka,

Inne:

- stworzenie na terenie ROF rozwiązań systemowych w zakresie ścieżek rowerowych przez rozwój infrastruktury, powiązanie gminnych tras i ścieżek rowerowych, połączenie ich z systemem ścieżek funkcjonujących na terenie miasta Rzeszowa,
- rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego.

Integracja i rozwój transportu publicznego

- prowadzenie działań mających na celu zapewnienie sprawnej obsługi przez transport publiczny obszarów zurbanizowanych (jako alternatywa dla transportu indywidualnego),
- poprawa wewnętrznej dostępności ROF poprzez kompleksowy rozwój infrastruktury transportu publicznego ROF, przede wszystkim z gmin peryferyjnie położonych w stosunku do rdzenia obszaru,
- prowadzenie działań integrujących różne formy transportu publicznego – zapewnienie jego intermodalności,
- budowa kolejki miejskiej uzupełniającej tradycyjny system komunikacji miejskiej Rzeszowa,
- utworzenie tzw. kolei aglomeracyjnej w oparciu o istniejącą i zmodernizowaną infrastrukturę kolejową (znajdujące się na obszarze ROF odcinki linii kolejowych: nr 71 Rzeszów Główny – Tarnobrzeg Ocice, nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka, nr 106 Rzeszów Główny – Jasło) oraz projektowane odgałęzienie linii nr 71 do portu lotniczego Rzeszów-Jasionka,
- budowa nowych przystanków kolejowych dla kolei aglomeracyjnej z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców oraz możliwości integracji z innymi formami transportu,
- utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego jako multimodalnego węzła przesiadkowego integrującego regionalną i ponadregionalną komunikację kolejową i autobusową oraz komunikację miejską z uwzględnieniem dotychczasowej infrastruktury dworca autobusowego i kolejowego,
- poprawa skomunikowania dworca autobusowego (planowana przebudowa na Centrum Komunikacyjne) oraz kolejowego w Łańcucie,
- tworzenie centrów przesiadkowych, w szczególności przy stacjach kolejowych Boguchwała oraz Głogów Małopolski,
- tworzenie intermodalnych węzłów przesiadkowych,
- budowa parkingów, jako istotnego elementu multimodalnego systemu transportu ROF, w tym parkingów przy centrach i węzłach przesiadkowych (w ramach systemu „parkuj i jedź”, w tym w wariantach: Park&Ride, Bike&Ride i Park&Go) oraz na obszarze Rzeszowa i Łańcuta,
- powiązanie transportu publicznego z głównymi przestrzeniami publicznymi i usługami zlokalizowanymi w ROF,
- lokowanie obiektów generujących znaczny ruch w miejscach o dobrej dostępności do transportu publicznego bądź zapewnienie takiej dostępności.

Ochrona zasobów środowiska i dziedzictwa kulturowego:

- wspieranie inwestycji ograniczających emisję komunikacyjną, w tym dotyczących niskoemisyjnego taboru oraz infrastruktury transportu publicznego.

Strategia Przestrzenna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego - zasady prowadzenia polityki przestrzennej ROF

Ukończony w 2023 r. dokument został przyjęty stosownymi uchwałami rad miast i gmin tworzących Rzeszowski Obszar Funkcjonalny. Obejmuje on ROF z wyłączeniem gmin Błażowa oraz Hyżne, które zostały członkami Stowarzyszenia ROF w trakcie prowadzonych prac. Nie jest on strategią w ścisłym tego słowa znaczeniu. Ma charakter raportu dotyczącego ROF i jego przestrzeni. Zawiera m.in. obszernie omówienie prac, w tym o charakterze diagnostycznym, wskazanie Strategicznych Obszarów Rozwoju (SOR) w poszczególnych gminach ROF, a także rekomendacje dot. prowadzenia polityki przestrzennej w ramach ROF.

Strategiczne Obszary Rozwoju (SOR) w poszczególnych gminach ROF zostały przedstawione w podziale na ich funkcje. Wyodrębniono obszary o funkcji:

- produkcyjno-usługowej,
- centrotwórczej,
- ochronnej/zielonej,
- turystycznej (rekreacyjnej),
- publicznej,
- mieszanej.

W oparciu o listę zidentyfikowanych obszarów sformułowano wnioski odnoszące się do proponowanych SOR, w tym powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności, m.in:

dla obszarów o funkcji centrotwórczej (lokalizacja: Miasto Rzeszów, Łańcut i Tyczyn oraz gmina Chmielnik) i mieszanej (Głogów Małopolski i Boguchwała), uwzględniającej m.in. tereny mieszkaniowe:

- Co do zasady, gminy zgadzają się do postulatu ograniczania śladu węglowego, jednak nie przekłada się to na ich plany rozwojowe i koncentrowaniu SOR wzdłuż linii kolejowych. Gminy deklarują, że Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna (PKA) może być potencjalną osią rozwoju ROF, jakkolwiek ich plany rozwojowe nie odzwierciedlają tych deklaracji. Generalnie, gminy nie są silnie zorientowane na wykorzystanie kolei jako czynnika wzrostu. Dotyczy to zarówno PKA jak i kolei wysokich prędkości mających łączyć Rzeszów z Centralnym Portem Komunikacyjnym (CPK).
- Obecnie trwają prace nad studium ekonomiczno-techniczno-środowiskowym (STEŚ) dla linii kolejowej Łętownia-Rzeszów. Stanowić ma ona planowane szybkie połączenie Rzeszowa z przyszłym Centralnym Portem Komunikacyjnym. Planowane połączenie tworzy nowe warunki dla rozwoju przestrzennego aglomeracji. Część z wstępnie zgłoszonych przez autorów STEŚ wariantów przebiegu biegnie przez obszary ROF, które nie są obecnie silnie zagospodarowane, co stwarza możliwości ukształtowania nowej zrównoważonej struktury urbanistycznej opartej na dostępności do transportu publicznego. Nowa linia może być elementem, który będzie jednym z kluczowych czynników kształtujących przestrzeń w ROF.

dla terenów o funkcji produkcyjno-usługowej (gospodarczej):

- W gminach o korzystnym położeniu z punktu widzenia dostępu do autostrady lub drogi ekspresowej, linii kolejowej lub portu lotniczego wskazano obszerne tereny z myślą o przeznaczeniu produkcyjno-usługowym. W dużej mierze skupione były one w pasie ograniczonym linią kolejową Nr 91 od południa i autostradą A4 od północy. Chodzi w szczególności o gminy Głogów Małopolski, Czarna, Trzebownisko, Krasne, gminę wiejską Łańcut. Dotyczyło to również gminy Świlcza, w której zlokalizowany jest SOR nadający się do przeznaczenia pod dużą inwestycję produkcyjną (kilkaset hektarów).

Dla terenów o funkcji ochronnej/zielonej i rekreacyjnej:

- Kluczowe znaczenie dla ROF ma błękitno-zielony korytarz ciągnący się doliną Wisłoka. Jest on priorytetowy z punktu widzenia aglomeracji i jego znaczenia dla mieszkańców, jak i usług ekosystemowych.
- Wisłok ma potencjał przyrodniczy (tereny zalewowe i podmokłe), wentylacyjny (rola w systemie przewietrzania Rzeszowa i całego obszaru ROF), rekreacyjny (m.in. ścieżki spacerowe, rowerowe, strefy aktywności fizycznej) oraz turystyczny (np. spływy kajakowe) i wykorzystanie jego potencjału powinno być priorytetem dla ROF w obecnej perspektywie finansowej.
- Wykorzystanie potencjału Starego Wisłoka poprawiałoby dostępność do terenów zielonych i mogłaby stanowić element zielonego korytarza pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem, który mógłby mieć charakter rekreacyjny i turystyczny.
- Sieć ścieżek rowerowych mogłaby być integralnym i integrującym elementem obszarów zielonych i chronionych. Gminy ROF widzą potrzeby rozwijania ścieżek rowerowych nie tylko jako sposób na rekreację i turystykę, ale także sposób codziennego transportu, choć to pierwsze spojrzenie dominuje. Stworzenie takiej sieci może być ciekawym i dość szybkim projektem dla ROF. Dwoma

głównymi osiami takiej sieci byłyby dolina Wisłoka oraz połączenie między Rzeszowem i Łańcutem przebiegające przez gminy Łańcut, Czarna i Krasne.

Główne rekomendacje dla dalszego zacieśniania współpracy w zakresie planowania przestrzennego i prowadzenia bardziej zrównoważonej polityki rozwoju przestrzennego ROF to:

1. Uwzględnienie zidentyfikowanych Strategicznych Obszarów Rozwojowych (SOR) w gminnych dokumentach planistycznych i przyjęcie wspólnych zasad rozwoju przestrzennego ROF.
2. Zaprojektowanie i wdrożenie koncepcji błękitno-zielonego korytarza wzdłuż rzeki Wisłok i jego dopływów, jako kluczowego SOR, który łączy cały ROF.
3. Dalsze pogłębianie prac merytorycznych (analitycznych) i budowanie kompetencji.
4. Konsekwentne budowanie i koordynowanie potencjału instytucjonalnego w kontekście planowania przestrzennego ROF.

Strategia ZIT Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2030 (projekt)

Dokument w fazie projektu (stan na 25.10.2024 r.). Jest to strategia rozwoju ponadlokalnego, ukierunkowana równocześnie na wdrażanie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na terenie ROF.

W projekcie Strategii (wersja z 01.2024 r.) wskazano sześć głównych celów strategicznych oraz służące ich wdrażaniu kierunki działań. Poniżej zestawiono te powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 2. Wzmacnianie kapitału ludzkiego oraz społecznego

- 2.1 Budowa i rozbudowa uzbrojenia terenów inwestycyjnych oraz poprawa ich skomunikowania.

Cel strategiczny 4. Ochrona i zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego, w tym krajobrazu oraz adaptacja do zmian klimatu

- 4.3 Rozwój turystyki na obszarze ROF,
- 4.11 Budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego.

Cel strategiczny 6. Integracja ROF w oparciu o nowoczesny transport publiczny i efektywny system komunikacji

- 6.1 Zwiększanie mobilności poprzez rozbudowę układu drogowego z uwzględnieniem obwodnic oraz drogowych połączeń międzygminnych oraz poprawy skomunikowania z Międzynarodowym Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka,
- 6.2 Realizacja strategii niskoemisyjnych, w tym zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej
- 6.3 Integracja i rozwój systemu transportu publicznego,
- 6.4 Integracja z Podmiejską Koleją Aglomeracyjną,
- 6.5 Budowa spójnego systemu dróg rowerowych na terenie ROF,
- 6.6 Poprawa skomunikowania obszaru ROF z siecią TEN-T (w szczególności południowa część ROF).

W dokumencie zawarto również **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej**. Poniżej zestawiono te zapisy, które są powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Zasady ochrony środowiska i jego zasobów, w tym ochrony powietrza, przyrody i krajobrazu.

- Podejmowanie działań na rzecz poprawy czystości powietrza - ograniczanie zanieczyszczenia powietrza poprzez m.in.: ograniczanie niskiej emisji, jak również emisji komunikacyjnej.

Kierunki zmian w strukturze zagospodarowania terenów, w tym określenia szczególnych potrzeb w zakresie nowej zabudowy mieszkaniowej.

- Dalszy rozwój funkcjonalny obszaru metropolitalnego Rzeszowa oraz zachowanie połączeń z ośrodkami lokalnymi, szczególnie kształtowanie relacji z najważniejszymi satelitami, rozwój powiązań Rzeszowa z obszarem funkcjonalnym;

- Utrzymanie policentrycznego charakteru sieci osadniczej wokół miasta Rzeszowa, przy jednoczesnym wsparciu dominującej roli Rzeszowa jako centrum regionalnego układu osadniczego, m.in. poprzez rozwój funkcji metropolitalnych i zwiększenie dostępności systemem komunikacji publicznej;
- Wypracowywanie ponadgminnych i gminnych relacji funkcjonalno-przestrzennych miejsko-wiejskich w zakresie kształtowania wielofunkcyjnych centrów lokalnych i obszarów nowej zabudowy mieszkaniowej oraz kształtowania pożądanych relacji pomiędzy nimi w zakresie zwartości struktur osadniczych, efektywności układu komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji zbiorowej, dostępu do usług (w tym edukacyjnych i służby zdrowia) i dostępności do terenów rekreacyjnych. Zagwarantowanie kształtowania miejsc integracji i odpoczynku zarówno na terenach wiejskich, jak i miejskich;
- Wiązanie rozwoju terenów mieszkaniowych z powstaniem odpowiednio wydajnej/efektywnej sieci komunikacji zbiorowej, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów komunikacji publicznej i dostępnością infrastruktury rowerowej.

Kierunki rozwoju systemów komunikacji.

- Multimodalny system komunikacji powinien wspierać zarówno połączenia wewnątrz poszczególnych gmin obszaru funkcjonalnego (spójność przestrzenna), połączenia pomiędzy nimi (utworzenie drogowego układu komunikacyjnego w formie pierścieniowej), jak i dostępność zewnętrzną (m.in. poprawa skomunikowania z węzłami autostrady A4 i drogi S19);
- Wspieranie transportu multimodalnego, integrowanie różnych form transportu publicznego w kierunku wytworzenia efektywnych węzłów sieci komunikacji publicznej z siecią park and ride oraz bike and ride, szczególnie w obszarach przedmieść oraz powiązanych funkcjonalnie z rdzeniem ROF obszarów wiejskich;
- Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz zrównoważenie struktury komunikacyjnej w ROF;
- Rozwój transportu publicznego, w tym komunikacji kolejowej, ze szczególnym naciskiem na kolej aglomeracyjną i redukcję komunikacji samochodowej indywidualnej, szczególnie wewnątrz rdzenia ROF;
- Podniesienie dostępności komunikacyjnej dworca kolejowego w Rzeszowie w zakresie komunikacji publicznej;
- Rozwój infrastruktury kolejowej, w tym modernizacja i rozbudowa linii kolejowych;
- Rozwój sieci transportu publicznego, szczególnie z gmin oddalonych od centrum obszaru funkcjonalnego oraz wzmocnienie jego powiązań (węzłów przesiadkowych z przestrzeniami publicznymi);
- Budowanie wieloośrodkowej struktury funkcjonalno-przestrzennej, zgodnie z ideą miasta piętnastominutowego;
- Preferowanie ruchu pieszego i rowerowego w obszarach centralnych i śródmiejskich w miastach ROF:
 - a. Rozwój infrastruktury ruchu pieszego w szczególności w zakresie poprawy bezpieczeństwa;
 - b. Rozwój sieci ścieżek rowerowych, rozbudowa infrastruktury dla rowerzystów wraz z integracją z węzłami sieci komunikacji publicznej.

Częścią Strategii ZIT ROF będzie lista **projektów przewidzianych do realizacji w formule Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych**. Są one obecnie przedmiotem uzgodnień z Samorządem Województwa Podkarpackiego (stan na 25.10.2024).

DOKUMENTY MIASTA RZESZOWA

Strategia rozwoju miasta Rzeszowa do roku 2025

Strategia przyjęta uchwałą nr XXXIII/452/2016 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 26 stycznia 2016 r., zmieniona uchwałą nr XXXIII/489/2016 z dnia 1 marca 2016 r. jest kluczowym dokumentem określający politykę rozwoju miasta. Stanowi podstawę dla innych miejskich strategii o charakterze sektorowym oraz programów.

Wizja rozwoju miasta została w Strategii sformułowana w następującym brzmieniu: „Rzeszów – biegun wzrostu Podkarpacia – miasto przyjazne ludziom, posiadające i rozbudowujące liczne funkcje metropolitalne, gdzie warto mieszkać i gdzie można liczyć na wysoką jakość życia i środowiska zamieszkania, a przy tym – wszechstronny rozwój: gospodarczy, społeczny i kulturalny”.

Rozwinięciem wizji jest misja rozwojowa, stanowiąca podstawowy cel strategiczny. W ramach misji określono **cel podstawowy, uwzględniający 4 powiązane ze sobą główne aktywności – obszary działań:**

- tworzenie przestrzeni współdziałania pozwalającej na wykorzystanie potencjału rzeszowian dla budowania wspólnoty o wysokim kapitale społecznym i znacznych zdolnościach konkurencyjnych,
- harmonizowanie działań podmiotów publicznych, gospodarczych, społecznych, naukowych, kulturalnych oraz indywidualnych inicjatyw mieszkańców dla stworzenia wielofunkcyjnego miasta nowoczesnej gospodarki, nauki i kultury,
- podnoszenie rangi Rzeszowa na arenie krajowej i międzynarodowej,
- zapewnianie wysokiej jakości życia mieszkańców poprzez opracowanie i wdrażanie polityk miejskich, uwzględniających ustawowe zadania władz publicznych oraz aspiracje mieszkańców,

W oparciu o wizję i misję w dokumencie sformułowano strategiczne cele główne rozwoju miasta, dzieląc je na cele sektorowe oraz cele horyzontalne.

Dokument zawiera **4 sektorowe cele strategiczne**, odnoszące się do otoczenia i podsystemów miasta.

Są to:

1. Inteligentne Miasto – Tworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju Rzeszowa jako atrakcyjnego miejsca dla prowadzenia działalności gospodarczej oraz rozwoju edukacji, szkolnictwa wyższego, nauki i kultury;
2. Miasto społecznie spójne i zintegrowane – Poprawa warunków życia mieszkańców i stanu bezpieczeństwa publicznego;
3. Mobilność miejska i infrastruktura – Rozwój i poprawa funkcjonowania systemu komunikacji i infrastruktury technicznej;
4. Wykorzystanie zasobów – czysta energia i bogate dziedzictwo – Ochrona i zagospodarowywanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego.

Cele strategiczne zostały skorelowane z **czterema celami o charakterze horyzontalnym**, koncentrującymi się na procesach zarządzania miastem. Są nimi:

1. Spójność terytorialna – Zagospodarowywanie terenu miasta w sposób racjonalny pod względem przestrzennym i architektonicznym. Prowadzenie prorozwojowej, zrównoważonej gospodarki przestrzennej, stanowiące jedno z głównych zadań gminy;
2. Bogate (Zasobne) Miasto – Zapewnienie zdolności finansowania rozwoju Miasta z wykorzystaniem środków publicznych i prywatnych Wykorzystanie dla rozwoju instrumentów wsparcia ujętych w polityce spójności Unii Europejskiej i Umowie Partnerstwa oraz innych instrumentów publicznych i publiczno-prywatnych dostępnych w ramach polityk państwa;
3. Miasto współpracy – Zapewnienie sprawnej komunikacji społecznej i współpracy Miasta z podmiotami publicznymi, gospodarczymi, społecznymi i mieszkańcami Stworzenie instytucjonalnego systemu zarządzania Miastem w zgodzie z polityką spójności UE, uwzględniającą rządzenie wielopoziomowe i wielopodmiotowe;
4. Marka „Rzeszów” – Wypracowanie rozpoznawalnego w kraju i za granicą wizerunku Rzeszowa jako centrum innowacji gospodarczych i społecznych, miasta gościnnego i przyjaznego dla odwiedzających.

W strategii określono również katalog strategicznych celów szczegółowych. Każdy z nich wpisuje się w realizację zarówno jednego z celów horyzontalnych jak i celu wybranego celu sektorowego. Każdemu ze strategicznych celów szczegółowych przyporządkowano listę konkretnych przedsięwzięć/działań realizacyjnych. Wśród nich znalazły się również działania o charakterze lobbingowym

Poniżej **zestawiono strategiczne cele szczegółowe** powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności miejskiej, przedstawiające je w podziale na cele strategiczne.

C.1. Inteligentne Miasto

1. Zapewnienie Miastu terenów dla dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych

1.2. Budowa istotnych dla domykania układu komunikacyjnego ulic miejskich oraz udostępniania nowych terenów rozwojowych, w szczególności:

- budowa ważnej ulicy zbiorczej północ-południe mającej połączyć ul. Anny German z ul. 9 Dywizji Piechoty,
- budowa ważnej ulicy zbiorczej zachód-wschód mającej połączyć ul. Bohaterów 10 Sudeckiej Dywizji Piechoty z ul. Lwowską,
- budowa ważnej ulicy lokalnej wzdłuż Wisłoka mającej połączyć ul. Kopisto (Most Zamkowy) z ul. Wierzbową (Most Narutowicza), która poprawi dostępność komunikacyjną prawobrzeżnego Śródmieścia,
- budowa ważnej ulicy lokalnej mającej połączyć ul. Langiewicza z ul. ks. Sondej, która przebiegając przez obecne tereny kolejowe, odciąży ulice Śródmieścia,
- budowa ważnej ulicy zbiorczej mającej połączyć ul. Podkarpacką z ul. Chmaja (z wiaduktem nad al. Batalionów Chłopskich), umożliwiającą budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego w oparciu o przystanek kolejowy Rzeszów Osiedle,
- budowa ważnej ulicy zbiorczej mającej połączyć ul. Żółkiewskiego z ul. Głowackiego, z budową nowego wiaduktu kolejowego i rozbudową ul. Styki.

2. Lokalizacja – w skali ROF – stref zwiększonej aktywności gospodarczej

2.3. Budowa dróg udostępniających tereny inwestycyjne w strefach aktywności gospodarczej: Dworzysko, w rejonie ul. Ciepłowniczej (wraz z uzupełnieniem infrastruktury technicznej), w rejonie ul. Przemysłowej (wraz z uzupełnieniem infrastruktury technicznej),

2.4. Budowa bocznicy kolejowej do Strefy Aktywności Gospodarczej Rzeszów-Dworzysko w przypadku zainteresowania inwestorów),

5. Lokalizacja centrum logistyczno-dystrybucyjnego (tranzytowe położenie Miasta),

5.1. Realizacja zadań własnych miasta w sferze gospodarki przestrzennej,

9. Atrakcyjne dla mieszkańców i przyjezdnych tereny rekreacyjnowypoczynkowe, sportowe i turystyczne,

9.5. Rozbudowa systemu ścieżek/ tras rowerowych obejmujących całe miasto, zintegrowanych z innymi podsystemami komunikacji w mieście oraz z gminami sąsiednimi,

9.6. Budowa kładek pieszo-rowerowych, poprawiających m.in. dostępność terenów rekreacyjnych:

- przez Wisłok mającej połączyć ulice Długosza i Podwisłocze,
- przez Zalew mającej połączyć ulice Żeglarską i Grabskiego (ewentualnie przeprawa mostowa),
- nad linią kolejową oraz ulicami ks. Sondej i Wyspiańskiego, w ciągu ulic Pułaskiego - Chełmońskiego, z ewentualną możliwością obsługi peronu dworca kolejowego Rzeszów Staroniwa.

11. Współpraca w ramach ROF krokiem ku wzmocnieniu funkcji metropolitalnych Miasta

11.1. Współpraca ze Stowarzyszeniem Rzeszowski Obszar Metropolitalny w sferze koordynacji polityki subregionalnej.

C.3. Mobilność miejska i infrastruktura

1. Dobra dostępność transportowa i komunikacyjna Rzeszowa z Warszawy – realizacja bezpośredniego szybkiego połączenia kolejowego oraz lobbing na rzecz wprowadzenia do strategicznych i planistycznych dokumentów rządowych nowej drogi ekspresowej S9 relacji Rzeszów – Radom.

1.1. Bezpośrednie szybkie połączenie kolejowe Rzeszowa z Warszawą,

1.2. Prowadzenie akcji lobbingowej na rzecz nowej drogi ekspresowej S9 relacji Rzeszów – Radom o standardzie dwujezdniowym,

2. Dobre skomunikowanie Rzeszowa z północą i południem Europy oraz z regionami Polski wschodniej – lobbing na rzecz realizacji całej drogi ekspresowej S19 w standardzie dwujezdniowym oraz ujęcia w strategicznych i planistycznych dokumentach rządowych transeuropejskiego korytarza transportowego Via Carpatia – z uwzględnieniem wewnętrznej infrastruktury drogowej Miasta,

2.1. Budowa drogi od ul. Podkarpackiej do węzła S-19 Rzeszów Południe,

2.2. Budowa drogi od ul. Podkarpackiej do ul. Sikorskiego wraz z mostem na rzece Wisłok,

2.3. Budowa drogi od ul. Lubelskiej do ul. Warszawskiej,

2.4. Budowa drogi od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej,

2.5. Budowa ulicy głównej przelotowej, mającej połączyć planowaną drogę pomiędzy ul. Warszawską i Krakowską z ul. Okulickiego,

3. Dobre skomunikowanie drogowe Rzeszowa z południowo-wschodnią częścią ROF i południowo-wschodnią częścią województwa,

3.1. Rozbudowa DW Nr 878,

3.2. Rozbudowa ul. Podkarpackiej,

3.3. Rozbudowa ulicy Jana Pawła II,

3.4. Lobbing na rzecz budowy południowej obwodnicy miejscowości Kielnarowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 878,

3.5. Lobbing na rzecz przedłużenia (ustanowienia) drogi krajowej nr 97 z Rzeszowa do Krościenka przez Tyczyn i Dynów, a jednocześnie lobbing na rzecz wykreowania wariantowego, uzupełniającego południowowschodniego odgałęzienia III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Via Regia relacji Rzeszów – Krościenko - Kiszyniów - Odessa i docelowe wpisanie całej trasy do sieci TEN-T,

3.6. Lobbing na rzecz budowy przez PKP PLK łącznicy kolejowej (nowej krótkiej linii kolejowej) relacji Przybówka - Krosno Turaszówka, pomiędzy liniami nr 106 (Rzeszów - Jasto) i 108 (Jasto - Zagórz),

3.7. Budowa i rozbudowa dróg łączących Miasto Rzeszów z gminami ościennymi,

4. Zintegrowane systemy zrównoważonego transportu zbiorowego i rowerowego w skali ROF, wykorzystujące intermodalne węzły, powiązane z transportem rowerowym (P&R, B&R, K&R2) oraz alternatywne formy kołowego i szynowego transportu publicznego, w tym:

- Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne jako zintegrowany intermodalny węzeł przesiadkowy dla wszystkich rodzajów komunikacji zbiorowej,

- Rzeszowska Kolej Aglomeracyjna wraz z linią kolejową do terminalu pasażerskiego na lotnisku,

- spójny system tras rowerowych pozwalający na bezpieczne i wygodne poruszanie się po mieście.

4.1. Kompleksowa przebudowa Dworca Komunikacji Lokalnej pod Wiaduktem Śląskim, jako uzupełnienie idei RCK.

4.2. Rozwój i rozbudowa systemu transportu publicznego w Rzeszowie,

4.3. Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie,

4.4. Utworzenie sieci Rzeszowskiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z budową nowych przystanków na obszarze Rzeszowa i poza nim. Integracja istniejących i nowych przystanków z innymi środkami transportu zbiorowego i z transportem indywidualnym,

4.5. Wymiana autobusów i poszerzanie oferty przewozowej z rozbudową infrastruktury przystankowej,

4.6. Lobbing na rzecz podjęcia przez PKP PLK kompleksowej modernizacji węzła kolejowego Rzeszów na odcinku pomiędzy stacją Rzeszów Zachodni, a mostem kolejowym na Wisłoku (wraz z budową koniecznych bezkolizyjnych skrzyżowań z ruchem drogowym i pieszym oraz budową nowej stacji pasażerskiej i dworca Rzeszów Zachodni),

- 4.7. Realizacja idei RCK poprzez modernizację i rozbudowę zespołu stacyjno-dworcowego Rzeszów Główny - budowa wysokich i zadaszonych w całości peronów, budowa/rozbudowa przejść podziemnych/nadziemnych, przywrócenie historycznej architektury gmachowi dworca kolejowego, budowa nowego głównego dworca autobusowego wraz z nowym/rozbudowanym placem manewrowym, budowa parkingów, wprowadzenie usług komercyjnych i publicznych, generalna poprawa dostępności komunikacyjnej drogowej,
- 4.8. Budowa nadziemnej kolejki Monorail na obszarze Rzeszowa,
5. Dobrze skomunikowany infrastrukturą kolejową, drogową i transportem publicznym Międzynarodowy Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka,
- 5.1. Budowa DW 878 od ul. Rejtana w Rzeszowie do DW 869 w Jasionce,
- 5.2. Lobbing na rzecz budowy południowej obwodnicy Jasionki, jako przedłużenia drogi wojewódzkiej nr 869 (tzw. Trasy Lotniskowej) do węzła Jasionka na drodze ekspresowej S19, wraz z rozbudową Trasy Lotniskowej na dwie jezdnie,
- 5.3. Budowa linii kolejowej od linii nr 71 do Międzynarodowego Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. Budowa kolejowego dworca czółowego w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu pasażerskiego. Uruchomienie pierwszej linii kolei metropolitalnej na trasie z lotniska do dworca głównego. Budowa bocznicy kolejowej od nowej linii do terminalu cargo na lotnisku,
8. Zaspokajający w sposób zrównoważony potrzeby mieszkańców i przyjezdnych system parkowania w Mieście,
- 8.1. Budowa 5 nowych parkingów w węzłach przesiadkowych (P&R, B&R),
- 8.2. Budowa parkingów wielokondygnacyjnych i podziemnych w Śródmieściu Rzeszowa.

C.4. Wykorzystanie zasobów – Czysta energia i bogate dziedzictwo

1. Miasto dostosowane do wyzwań związanych ze zmianami klimatu,
- 1.1. Zmniejszenie zagrożeń w celu dostosowania do zmian klimatu na obszarze ROF,
10. Wizerunek uwzględniający walory obiektów zabytkowych, zachowanego krajobrazu kulturowego oraz dziedzictwa historycznego,
- 10.3. Realizacja inwestycji na obszarze Rzeszowa związanych z budową Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.

W dniu 27 sierpnia 2024 r. Rada Miasta Rzeszowa podjęła uchwałę nr X/122/2024 w sprawie przystąpienia do sporządzenia **Strategii Rozwoju Miasta Rzeszowa do 2035 roku**.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa

Studium przyjęło uchwałą nr LXXXV/1890/2023 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 26 września 2023 r. Jest to podstawowy dokument kreujący politykę przestrzenną miasta. Ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dokument nie ma określonych ram czasowych, jednak potrzeby i możliwości rozwoju miasta wskazane w oparciu o zidentyfikowane uwarunkowania rozwoju przestrzennego zostały określone w perspektywie roku 2045.

W zakresie transportu wskazano następujące **potrzeby i możliwości rozwoju miasta**:

- Jednym z czynników wpływających na jakość życia w mieście jest zapewnienie jego mieszkańcom, a także podróżnym odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych, w tym dostępności do transportu publicznego.
- Jednym z głównych problemów miasta jest niekompletność podstawowego układu drogowego, w szczególności brak domknięć kolejnych pierścieni obwodnic. Uzupelnienie podstawowej sieci drogowej pozwoli na znaczną eliminację z obszaru miasta ruchu tranzytowego.
- Narastający w mieście ruch samochodowy coraz częściej skutkuje niewydolnością sieci drogowej. Oznacza to potrzebę zmiany w zakresie podejścia do komunikacji. Dalszy rozwój infrastruktury

drogowej w kierunku zwiększania siatki dróg oraz ich przepustowości nie rozwiąże problemów, skutkując dalszym wzrostem ruchu samochodowego.

- Konieczne jest prowadzenie działań zmierzających do ograniczenia ruchu samochodowego w mieście, w szczególności w śródmieściu w tym jego zabytkowym centrum, przy jednoczesnym rozwijaniu usług transportu publicznego.
- Istotny potencjał do rozwoju transportu publicznego stanowi Podmiejska Kolej Aglomeracyjna. Wymaga ona ścisłego powiązania z miejskim systemem komunikacji publicznej.
- Ograniczenie ruchu samochodowego oznacza potrzebę rozwijania infrastruktury dla pieszych, pozwalającej na traktowanie pieszego jako pełnoprawnego i uprzywilejowanego uczestnika ruchu, jako najsłabszego i najbardziej narażonego na niedogodności.
- Zmiana priorytetów w zakresie transportu wymaga także rozwoju transportu multimodalnego i odpowiedniej polityki parkingowej, z czym związane są potrzeby tworzenia węzłów przesiadkowych integrujących różne formy transportu.
- Miasto posiada niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę rowerową. Pożądanym jest jej rozwój pozwalający nie tylko na wykorzystanie roweru w celach rekreacyjnych, ale także jako pełnoprawnego środka transportu, by zapewnić wygodne przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi częściami miasta, w tym słabo obecnie dostępnym historycznym centrum, a także skomunikowanie z terenami gmin sąsiednich.
- Postępujące zmiany klimatyczne, a także problemy z jakością powietrza wiążą się z ograniczeniem ruchu samochodowego, rozwojem elektromobilności, w tym potrzebami infrastrukturalnymi w tym zakresie, m.in. w postaci stacji ładowania pojazdów, a także wprowadzeniem tzw. stref transportu zeromisyjnego.

W części kierunkowej Studium, w oparciu o zidentyfikowane uwarunkowania oraz wynikające z nich potrzeby i możliwości rozwoju, określono politykę przestrzenną miasta, której elementem jest pięć polityk sektorowych, w tym „transport i infrastruktura techniczna”.

W jej ramach wskazano **główne cele polityki przestrzennej w zakresie transportu**, tj.:

- Kształtowanie infrastruktury minimalizującej negatywny wpływ transportu na środowisko, odpornej na ewentualne skutki zmiany klimatu oraz zapewniającej lepsze bezpieczeństwo i ochronę użytkowników.
 - Priorytetowe traktowanie pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.
 - Poprawa międzyosiedlowej obsługi komunikacyjnej w szczególności osiedli położonych w strefie ekologicznej, a także połączeń miasta z gminami sąsiednimi tworzącymi Rzeszowski Obszar Funkcjonalny.
 - Dążenie do ograniczenia ruchu samochodowego w mieście, ze szczególnym uwzględnieniem śródmieścia, w tym historycznego centrum.
 - Integracja różnych form transportu publicznego oraz oferty różnych przewoźników ze szczególnym uwzględnieniem Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej.
 - Prowadzenie polityki parkingowej wspierającej funkcjonowanie transportu publicznego.
- Ich osiągnięciu mają służyć określone kierunki działań oraz konkretne działania. Ich wybór został przedstawiony poniżej.

Rozwój podstawowego układu drogowego miasta

- domknięcie obwodnicy śródmiejskiej poprzez przedłużenie al. Okulickiego w kierunku ul. Młocińskiej i połączenie jej z ul. Krogulskiego wiaduktem nad torami i ul. Warszawską – droga kl. G;
- budowa dróg głównych w ciągu obwodnicy zewnętrznej miasta, dla której w części południowej i północnej (kl. G) tereny pod realizację zostały zarezerwowane w planach miejscowych;
- budowa dróg wyprowadzających ruch poza centrum, w szczególności:
 - budowa drogi łączącej ul. gen. Maczka z ul. Sieciecha - droga kl. G,

- budowa drogi łączącej ul. Dworaka z ul. gen. Maczka tzw. „Wisłokostrady” - droga kl. Z,
- budowa wiaduktu nad torami kolejowymi na przedłużeniu ul. Wyspiańskiego,
- budowa ulicy alternatywnej dla ul. Dąbrowskiego.
- rozwijanie alternatywnych tras dla istniejącego układu drogowego, zapewniających międzyosiedlową obsługę komunikacyjną, w szczególności:
 - przedłużenie ul. Niemierskiego w kierunku wschodnim, a następnie w kierunku południowym do ul. Stocińskiej oraz w kierunku północnym do ul. Olbrachta i dalej, do ul. Lwowskiej - droga kl. Z,
 - budowa drogi od ul. Krakowskiej do ul. Miłocińskiej i dalej, do ul. Warszawskiej - droga kl. G,
 - budowa drogi łączącej przedłużenie ul. Okulickiego z planowaną obwodnicą północną i ul. Technologiczną – droga kl. G,
 - połączenie al. Wyzwolenia z ul. Dębicką poprzez zmianę przebiegu odcinka ul. Dębickiej przy skrzyżowaniu z ul. Krakowską - droga kl. Z,
 - budowa drogi od ul. bł. Karoliny w kierunku południowym do ul. Potokowej - droga kl. Z/G,
 - budowa drogi od ronda Pileckiego do ul. Staroniwskiej i do ul. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty - droga kl. Z,
 - budowa drogi od ul. Miłej - droga kl. Z,
 - budowa drogi od al. Armii Krajowej do ul. Wieniawskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Dunikowskiego - droga kl. Z,
 - budowa drogi od ul. Sieciecha na wschód, wzdłuż torów kolejowych, w kierunku gminy Krasne (kl. G) oraz połączenie jej z ul. Lwowską w rejonie ul. Filipa drogą klasy Z,
 - budowa drogi od ul. Ciepłowniczej do planowanej obwodnicy północnej – droga kl. Z;
- podniesienie klasy dróg istniejących do klasy Z:
 - ul. Załęskiej na odcinku od ul. Rzecha do ul. Spichlerzowej,
 - ul. Jana Pawła II na odcinku od ul. Senatorskiej do ul. Budziwojskiej,
 - ul. Ługowa i połączenie na odcinku od ul. Dębickiej do planowanej drogi – przedłużenie ul. Bł. Karoliny do ul. Leśne Wzgórze;
- dopuszczenie zmiany klasy technicznej drogi podstawowego układu transportowego w przedziale jednej klasy, jeżeli analizy ruchu oraz analizy zagospodarowania terenu w otoczeniu planowanej drogi wykażą taką potrzebę;
- dla nowoprojektowanych dróg stosowanie efektywnych technicznie i ekonomicznie sposobów i metod ochrony przed hałasem;
- wyposażenie dróg stanowiących podstawowe elementy układu drogowego w drogi dla rowerów i szerokie chodniki, a także, po dokonaniu uprzednich analiz – w uzasadnionych przypadkach, w pasy pierwszeństwa dla transportu zbiorowego (buspasy).

Rozwój transportu zbiorowego jako priorytetowego środka transportu dla miasta i gmin sąsiednich

- planowanie tras transportu autobusowego i lokalizacji przystanków z uwzględnieniem aktualnych potrzeb przewozowych mieszkańców, w tym:
 - rozwijanie sieci połączeń w oparciu o analizy potrzeb przewozowych dla nowych generatorów ruchu, tj. powstających nowych osiedli mieszkaniowych, większych zakładów pracy, szkół itp.,
 - większe wykorzystanie mostu Zamkowego w prowadzonych trasach autobusów,
 - wprowadzanie przystanków „na żądanie” na terenach o niskiej gęstości zabudowy;
- organizacja węzłów intermodalnych integrujących transport miejski z transportem gmin ościennych poprzez:
 - lokalizację pętli autobusowych w kompleksach podmiejskich parkingów strategicznych P&R,

- umożliwienie szybkiej przesiadki z auta do autobusu i z autobusu do autobusu (koordynacja rozkładów jazdy i bilet zintegrowany);
- dążenie do wyposażenia ulic, na których znajdują się przystanki autobusowe, w chodniki, oświetlenie, zatoki autobusowe oraz inne elementy infrastruktury zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego;
- lokalizowanie/dogęszczanie dojeżdżających pieszych pomiędzy równoległymi ulicami, które umożliwiałyby dojście do przystanków mieszkańcom ulic, po których autobusy miejskie nie jeżdżą;
- dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego do wymagań seniorów oraz innych osób o szczególnych potrzebach, w celu zapewnienia im bezpieczeństwa oraz wysokiego poziomu mobilności;
- rozwijanie infrastruktury systemów służących zarządzaniu transportem zbiorowym, w tym poprawiających komfort, bezpieczeństwo oraz obsługę pasażerów;
- zwiększenie na drogach priorytetu dla transportu zbiorowego w celu skrócenia czasu przejazdu autobusem, a tym samym zachęcenia mieszkańców miasta oraz terenów sąsiednich do korzystania z komunikacji autobusowej, m.in. poprzez:
 - nadanie priorytetu dla transportu zbiorowego wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej,
 - wprowadzenie wydzielonych pasów autobusowych na ulicach prowadzących do centrum z parkingów strategicznych P&R oraz z silnie zurbanizowanych osiedli mieszkaniowych,
 - ograniczenie uprawnień do poruszania się buspasami do transportu zbiorowego, taksówek oraz pojazdów określonych przepisami odrębnymi,
 - rozszerzenie funkcjonowania priorytetu dla komunikacji miejskiej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, poprzez zachowanie istniejących szlak autobusowych oraz w uzasadnionych lokalizacjach budowę nowych szlak;
- wykorzystanie Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej (PKA), w tym nowej linii kolejowej do lotniska Rzeszów – Jasionka, jako ważnego elementu transportu publicznego, poprzez jej powiązanie z siecią komunikacji miejskiej, w tym:
 - budowa nowych przystanków PKA, dążenie do nadania im nazw adekwatnych do lokalizacji w strukturze administracyjnej miasta,
 - organizacja węzłów przesiadkowych przez odpowiednie rozplanowanie przystanków autobusowych w sąsiedztwie przystanków PKA, koordynacja rozkładów jazdy i tras autobusów, w tym wyznaczenie trasy linii wychodzących z przystanków sąsiadujących z PKA w kierunkach poprzecznych do linii kolejowych,
 - budowę parkingów w sąsiedztwie przystanków PKA, w szczególności:
 - parkingów P&R i B&R w strefie ekologicznej i peryferiach strefy miejskiej,
 - parkingów Kiss&R w strefie miejskiej i śródmiejskiej;
- rozwój Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego jako intermodalnego węzła przesiadkowego o znaczeniu regionalnym, integrującego transport autobusowy i kolejowy, w tym połączenia regionalne, krajowe i międzynarodowe;
- dążenie do wprowadzenia w mieście alternatywnego szybkiego środka transportu przy założeniu, że będzie on „kręgosłupem” transportu miejskiego, a sieć komunikacji autobusowej będzie stanowiła jego uzupełnienie;
- przekształcanie najważniejszych ciągów drogowych w korytarze wysokiej jakości obsługi transportowej, zdolne do obsługi dużej ilości potoków pasażerskich poprzez odpowiednią organizację transportu i nadanie priorytetu transportowi zbiorowemu.

Rozwój infrastruktury rowerowej

- budowa sieci dróg rowerowych zapewniających połączenie poszczególnych osiedli z centrum miasta oraz terenami gmin sąsiednich, w tym:
 - budowa tzw. velostrad, tj. niezależnych od dróg kołowych dróg rowerowych dużego „zasięgu”, zapewniających bezkolizyjną jazdę na trasach:
 - Boguchwała – Rzeszów – Trzebownisko, np. wzdłuż prawego brzegu Wisłoka,

- Świlcza – Rzeszów – Łańcut,
 - uzupełnienie istniejących tras rowerowych umożliwiających przemieszczanie się rowerem bez konieczności zsiadania z niego,
 - uzupełnienie istniejących tras w oparciu o funkcje miasta i potrzeby użytkowników, w tym dowiązanie do dużych generatorów ruchu, w szczególności szkół podstawowych i średnich, uczelni, targowisk ogólnomiejskich, centrów i galerii handlowych, dużych zakładów pracy,
 - zmiana organizacji ruchu na istniejących ciągach drogowych polegająca na przekształcaniu ich w drogi rowerowe, wprowadzanie kontrapasów dla rowerów na drogach jednokierunkowych lub nadawaniu priorytetu rowerom i zwiększeniu bezpieczeństwa rowerzystów;
- dowiązania do miejskiej sieci dróg rowerowych układu dróg rowerowych funkcjonujących na strefie Dworzysko;
- budowa dróg rowerowych wzdłuż ciągów drogowych oraz samodzielnych dróg rowerowych:
 - w przypadku dróg głównych i zbiorczych o dużym natężeniu ruchu, wyznaczanie dróg rowerowych w pasach odizolowanych od ruchu samochodowego i pieszego,
 - w przypadku dróg klas „L” i „Z”, tworzenie pasów dla ruchu rowerowego uzupełnionych śluzami dla rowerów lub kontrapasami na drogach jednokierunkowych, lub, jeśli to wynika z analiz bezpieczeństwa drogowego – na wydzielonych ciągach rowerowych;
- stosowanie wysokich standardów wykonania, w miarę możliwości jednolitych dla całego miasta;
- dążenie do minimalizacji „przeplatania” dróg rowerowych z innymi formami ruchu;
- organizacja układu parkingów dla rowerów, w tym:
 - w węzłach integrujących transport zbiorowy,
 - rozproszonych parkingów indywidualnych,
 - określenie wskaźników miejsc parkingowych dla rowerów w mpzp;
- zintegrowanie dróg rowerowych i sieci wypożyczalni rowerów i hulajnóg z komunikacją zbiorową;
- wprowadzenie planu zintegrowanych działań na rzecz transportu rowerowego, np. poprzez opracowanie dokumentów: „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej pieszej miasta Rzeszowa” oraz „Polityka rowerowa miasta”;
- wymuszanie ruchu rowerowego poprzez zamykanie ulic dla ruchu samochodowego lub ograniczenia prędkości dla samochodów – strefy TEMPO 30.

Realizacja polityki parkingowej

- opracowanie i wdrożenie systemu parkingowego P&R, ściśle powiązanego z systemem transportu zbiorowego oraz polityką parkingową w centrum miasta;
- budowa parkingów strategicznych przy ulicach wlotowych do miasta, w tym:
 - od ul. Warszawskiej – przy węźle z przyszłą obwodnicą północną miasta (rezerwa w mpzp),
 - od ul. Lwowskiej – przy granicy z gminą Krasne (rezerwa w mpzp),
 - na wlocie łącznika od węzła A4 Rzeszów Wschód – w okolicy ronda Kuronia,
 - od nowej drogi na przedłużeniu ul. Sieciecha w kierunku gminy Krasne – po północnej stronie cmentarza komunalnego,
 - od ul. Sikorskiego – w rejonie obwodnicy południowej,
 - od ul. Podkarpackiej – przy granicy z gminą Boguchwała,
 - od łącznika z S19 Rzeszów Południe – w okolicy skrzyżowania nowej drogi w kierunku północnym,
 - od ul. Krakowskiej – w rejonie skrzyżowania z ul. Chmury;
- dążenie do wspólnej realizacji parkingów strategicznych P&R z gminami sąsiednimi, w tym parkingów zlokalizowanych na ich terenie w pobliżu granicy miasta;
- wyposażenie parkingów strategicznych w pętle autobusowe, parkingi dla rowerów, punkty ładowania pojazdów elektrycznych;
- tworzenie w sąsiedztwie parkingów P&R lokalnych centrów usługowych i handlowych;

- organizacja w parkingach P&R węzłów przesiadkowych dla różnych form transportu i różnych przewoźników (zabezpieczenie rezerw terenowych niezbędnych do realizacji parkingów przesiadkowych), tam, gdzie jest to możliwe, w oparciu o nowoczesne rozwiązania umożliwiające szybka przesiadkę „drzwi w drzwi”;
- kontynuacja polityki parkingowej w oparciu o strefy płatnego parkowania, w tym:
 - utrzymanie, a w razie konieczności popartej stosownymi analizami, powiększenie stref płatnego parkowania w mieście,
 - dążenie do ograniczenia powszechnie dostępnych bezpłatnych miejsc parkingowych w obszarze stref płatnego parkowania,
 - w uzasadnionych przypadkach stosowanie barier przestrzennych utrudniających parkowanie w miejscach do tego nie wyznaczonych;
- dążenie do realizacji działań służących wdrażaniu miejskiej polityki parkingowej, jako elementu prowadzonych kompleksowych działań rewitalizacyjnych;
- opracowanie dokumentu ustalającego wytyczne dla polityki parkingowej miasta, w którym powyższe założenia zostaną uszczegółowione (standardy, dobre praktyki).

W celu uporządkowania i zróżnicowania zasad dostępności do poszczególnych obszarów miasta, uwzględniających możliwości korzystania z samochodu osobowego i parkowania, wprowadzono podział miasta na 3 strefy dostępności komunikacyjnej. Są to:

- strefa „0” – ograniczona od zachodu i południa ciągiem ulic: Ciepłińskiego i Lisa Kuli, od wschodu rz. Wisłok, a od północy torami kolejowymi,
- strefa „1” – obszar objęty obwodnicą śródmiejską,
- strefa „2” – pozostały obszar miasta poza obwodnicą śródmiejską do granic miasta.

Dla każdej ze stref ustalono zasady określania wskaźników parkingowych. Konkretnie wartości wskaźników określone są przez Prezydenta Miasta w formie zarządzenia zawierającego wytyczne do projektów miejscowych planów i decyzji o warunkach zabudowy.

Kształtowanie infrastruktury dla pieszych jako najbardziej uprzywilejowanych uczestników ruchu

- budowa nowych ciągów pieszych wzmacniających powiązania pomiędzy przestrzeniami publicznymi, centrami osiedlowymi, terenami zieleni ogólnodostępnej;
- budowa ciągów pieszych przez istniejące bariery komunikacyjne (np. potoki), w celu skrócenia dojazdu do terenów usługowych i rekreacyjno-wypoczynkowych;
- tworzenie bezpiecznych, czyli widocznych i dobrze oświetlonych, przejść dla pieszych;
- poprawa istniejącej infrastruktury do – w miarę możliwości – ujednoczonych standardów (przejścia dla pieszych i inne miejsca kolizji z innymi użytkownikami ruchu, linie prowadzące dla osób niewidomych i niedowidzących, poprawa jakości nawierzchni, montaż barier architektonicznych blokujących zastawianie chodników samochodami itp.);
- projektowanie i realizacja ulic typu woonerf;
- tworzenie czasowych stref wolnych od ruchu pojazdów indywidualnych, w tym:
 - stref wokół szkół,
 - ulic otwieranych na weekendy dla pieszych i rowerzystów;
- budowa szerokich chodników, wzdłuż których dominuje zieleń uliczna, dająca w upalny dzień zacienienie oraz izolująca ruch pieszy od pozostałych form transportu;
- zwiększenie ilości ławek wzdłuż ciągów pieszych, co pozwoli na odpoczynek, zwłaszcza osobom starszym;
- realizacja nowych inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego;
- kształtowanie przyjaznych dla pieszych stref okołoprzystankowych;
- uwzględnianie problemów przemieszczania się osób o szczególnych potrzebach, w tym osób starszych oraz innych osób z ograniczeniami ruchowymi;
- rozwijanie stref dla pieszych w szczególności na obszarze śródmieścia, w tym:

- utrzymanie istniejących stref pieszych i rozszerzanie ich zasięgu: strefa ruchu pieszego „A”, strefa ograniczonego ruchu „B”,
- wyłączenia kolejnych ulic i placów z ruchu drogowego i parkowania, w celu przekształcenia ich w deptaki z dopuszczeniem wolnego ruchu rowerowego, w tym ulic w obszarze wewnętrznym ograniczonym ulicami: ul. Piłsudskiego, ul. Szopena, ul. Kilara, pl. Śreniawitów, ul. Lisa-Kuli i ul. Cieplickiego,
- dążenie do zwiększenia stref uspokozonego ruchu na osiedlach mieszkaniowych;
- dążenie do realizacji działań dotyczących rozwoju infrastruktury dla pieszych, jako elementu prowadzonych kompleksowych działań rewitalizacyjnych;
- kształtowanie stref uspokożenia ruchu na terenie osiedli, gdzie projektowana przestrzeń powinna uwzględniać poprawę bezpieczeństwa, zmniejszając prędkości pojazdów względem pieszych, poprzez zastosowanie takiej organizacji ruchu i elementów infrastruktury ulicznej, która ruch samochodowy spowolni.

Tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności miejskiej

- wspieranie wykorzystania zeroemisyjnych pojazdów transportu indywidualnego wśród mieszkańców i przedsiębiorców w oparciu o rozwój elementów infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych;
- kontynuacja rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego i infrastruktury niezbędnej do jego funkcjonowania;
- stopniowe wprowadzenie w strefie śródmiejskiej strefy zeroemisyjnej, ściśle powiązane z liczbą użytkowanych samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi, na zasadach określonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- dążenie do wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych (OZE) do zasilania pojazdów elektrycznych.

Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin będą obowiązywały do czasu uchwalenia planów ogólnych gmin, jednak nie dłużej niż do 31 grudnia 2025 r. W miejsce studium, podstawą prowadzenia polityki przestrzennej gmin staną się strategie rozwoju gmin wraz z planami ogólnymi.

[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](#)

Dokument stanowi załącznik do Uchwały nr XLIII/901/2021 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 23 lutego 2021 r. Zakres przestrzenny planu transportowego obejmuje obszar miasta Rzeszów oraz gmin Boguchwała, Lubenia, Świlcza oraz Tyczyn.

Integralną częścią dokumentu jest Strategia rozwoju mobilności, elektromobilności i publicznego transportu zbiorowego. Określono w niej cele strategiczne oraz służące ich osiągnięciu zadania, usystematyzowane w podziale na obszary.

Cel Strategiczny 1. Rozwój nisko- i bezemisyjnego transportu publicznego

Obszar A. Wyeliminowanie niespełniającego oczekiwań pasażerów taboru komunikacji miejskiej

- 1.A.1. Kontynuowanie wymiany taboru w ramach projektów „Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie” oraz „Rozbudowa systemu transportu publicznego w Rzeszowie”,
- 1.A.2. Opracowanie koncepcji budowy jednoszynowej kolei nadziemnej oraz wymiany taboru komunikacji miejskiej na zeroemisyjny wraz z budową infrastruktury zasilającej autobusy zeroemisyjne na wybranych pętlach w ramach kolejnych projektów wymiany taboru,
- 1.A.3. Systematyczna wymiana taboru komunikacji miejskiej starszego niż 15-letni na nisko- lub zeroemisyjny oraz utrzymanie średniego wieku taboru poniżej 9 lat,
- 1.A.4. Wdrożenie do eksploatacji autobusów autonomicznych kursujących na wybranych trasach,
- 1.A.5. Wdrożenie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych z ogniwami wodorowymi.

Obszar B. Utrzymanie poziomu obsługi komunikacji miejskiej obszaru miasta i gmin ościennych

- 1.B.1. Utrzymanie zakresu obsługi ilościowej transportem zbiorowym Miasta i gmin ościennych,
- 1.B.2. Systematyczne badania i analiza potrzeb, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- 1.B.3. Systematyczne dostosowywanie oferty przewozowej do potrzeb i preferencji mieszkańców,
- 1.B.4. Opracowanie koncepcji nowego układu linii komunikacyjnych po uruchomieniu docelowym, Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej z nowymi przystankami oraz jednoszynowej kolei nadziemnej,
- 1.B.5. Kategoryzacja linii i uruchomienie elastycznych lokalnych linii dowozowych.

Obszar C. Utrzymanie wysokiego poziomu jakości przewozów w komunikacji miejskiej

- 1.C.1. Kontynuacja doposażenia przystanków w kompletacji spełniającej oczekiwania pasażerów, w tym w perony, systemy fotowoltaiczne ogrzewania, chłodzenia i oświetlenia,
- 1.C.2. Dalsza rozbudowa systemu dynamicznej informacji przystankowej,
- 1.C.3. Uruchomienie dodatkowych funkcjonalności Rzeszowskiej Karty Miejskiej, uruchomienie systemu biletowego w modelu on-line,
- 1.C.4. Wprowadzenie systemu bonusów dla posiadaczy Karty i korzystających z biletów okresowych komunikacji miejskiej.

Obszar D. Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej

- 1.D.1. Przygotowanie realizacji i budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride na wybranych pętlach autobusowych,
- 1.D.2. Budowa parkingów Bike&Ride na wytypowanych przystankach, przy ważnych celach podróży,
- 1.D.3. Opracowanie i wdrożenie koncepcji rozbudowy buspasów służ, kontrapasów, rozszerzenie zakresu uprzywilejowań i innych ułatwień dla pojazdów komunikacji miejskiej i służb miejskich w ruchu ulicznym,
- 1.D.4. Opcjonalnie – budowa systemu jednoszynowej kolei nadziemnej na wybranych odcinkach,
- 1.D.5. Rozpoczęcie budowy sieci parkingów wielopoziomowych na terenie osiedli mieszkaniowych, przy pętlach autobusowych oraz przy obrzeżach centrum miasta, wraz z wprowadzeniem ograniczeń parkowania na ulicach z funkcjonującymi liniami komunikacji miejskiej.

Obszar E. Integracja różnych form transportu pasażerskiego w Rzeszowie

- 1.E.1. Budowa i uruchomienie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego,
- 1.E.2. Współudział w inwestycji i wpieranie uruchomienia Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej,
- 1.E.3. Rozszerzenie funkcjonalności biletów „autobus + pociąg”,
- 1.E.4. Wprowadzenie oferty przewozowej komunikacji miejskiej i przewozów regionalnych kolejowych i autobusowych do wspólnego portalu dla pasażerów transportu zbiorowego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Cel Strategiczny 2. Wspieranie rozwoju mobilności i elektromobilności mieszkańców i przedsiębiorców

Obszar A. Budowa ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i zasilanych gazem ziemnym.

- 2.A.1. Realizacja Planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych,
- 2.A.2. Wypracowanie polityki budowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wspólnie z deweloperami oraz zarządzającymi centrami handlowymi i usługowymi,
- 2.A.3. Promocja budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych przy punktach handlowych, usługowych, kulturalnych i sportowych,
- 2.A.4. Lobbowanie za budową i uruchomieniem w Rzeszowie dodatkowej ogólnodostępnej stacji tankowania pojazdów gazem ziemnym.

Obszar B. Obsługa pojazdami zeroemisyjnymi lub zasilanymi gazem ziemnym służb miejskich

- 2.B.1. Nabycie pojazdów elektrycznych do obsługi Urzędu Miasta i pozostałych jednostek Miasta w celu wypełnienia wymogów ustawy o elektromobilności,
- 2.B.2. Wprowadzenie taboru elektrycznego albo zasilanego gazem ziemnym do wykonywania zleconych zadań własnych Miasta, w celu wypełnienia wymogów ustawy o elektromobilności,
- 2.B.3 Zakup pojazdów elektrycznych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- 2.B.4. Opracowanie założeń i realizacja zadań inwestycyjnych dotyczących wprowadzenia do eksploatacji w służbach miejskich pojazdów elektrycznych i zasilanych gazem ziemnym, także specjalistycznych,
- 2.B.5. Utworzenie systemu carsharingu pojazdów służb miejskich,
- 2.B.6. Wprowadzenie zasady obsługi zadań służb miejskich w centrum Rzeszowa taborom zeroemisyjnym.

Obszar C. Promocja taboru zero- i niskoemisyjnego w ruchu miejskim

- 2.C.1. Opracowanie koncepcji wspierania użytkowników pojazdów elektrycznych, innych niż pojazdy komunikacji miejskiej, na całym obszarze Rzeszowa,
- 2.C.2. Opracowanie koncepcji i utworzenie Strefy Czystego Transportu,
- 2.C.3. Wdrożenie systemu wykorzystania zużytych baterii autobusów elektrycznych na zasobniki energii wyrównujące zapotrzebowanie szczytowe w stacjach ładowania,
- 2.C.4. Promowanie rozwoju nowych usług transportowych z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych, w tym systemu e-carsharing, e-scooter sharing, e-bike sharing, e-cargo bike sharing.

Obszar D. Wdrożenie elementów Smart City w Rzeszowie

- 2.D.1. Opracowanie i wdrożenie planu rozwoju Smart City w Rzeszowie, w tym koncepcji nowych funkcjonalności Rzeszowskiej Karty Miejskiej,
- 2.D.2. Wydzielenie „części zielonej” w budżetach obywatelskich,
- 2.D.3. Opracowanie koncepcji i pilotaż usługi „transport na żądanie”,
- 2.D.4. Wprowadzenie systemu woonerf na wybranych ulicach osiedlowych,
- 2.D.5. Wdrożenie dla mieszkańców platformy partycypacji społecznej, w portalu internetowym Miasta oraz na urządzenia mobilne, w zakresie mobilności i elektromobilności,
- 2.D.6. Promowanie rozwoju nowych usług transportowych z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych, w tym systemu e-carsharing, e-scooter sharing, e-bike sharing, e-cargo bike sharing,
- 2.D.7. Uruchomienie systemu informacji dla mieszkańców o poziomie zanieczyszczeń powietrza w mieście oraz o występujących utrudnieniach i zagrożeniach w ruchu ulicznym.

Obszar E. Rozwój alternatywnych źródeł wytwarzania i ograniczenie zużycia energii w transporcie

- 2.E.1. Wprowadzenie paneli fotowoltaicznych na przystankach, autobusach i pojazdach miejskich, obiektach miejskich itp., dla zmniejszenia zużycia paliwa i energii,
- 2.E.2. Zaprojektowanie i budowa farm fotowoltaicznych z wykorzystaniem obiektów zajezdni MPK oraz obiektów spółek miejskich,
- 2.E.3. Stała modernizacja oświetlenia ulicznego poprzez zastosowanie energooszczędnych źródeł światła.

Cel Strategiczny 3. Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców Rzeszowa

Obszar A. Utworzenie zintegrowanego systemu dróg rowerowych

- 3.A.1. Opracowanie całościowej koncepcji budowy systemu dróg i pasów rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych w Rzeszowie, zintegrowanych z gminnymi systemami dróg rowerowych,
- 3.A.2. Systematyczna budowa kolejnych odcinków dróg i pasów rowerowych, wspólnych separowanych dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz ciągów pieszo-rowerowych z parkingami rowerowymi i miejscami odpoczynku według opracowanej koncepcji,
- 3.A.3. Systematyczne dostosowywanie skrzyżowań do obsługi ruchu rowerowego,
- 3.A.4. Budowa parkingów rowerowych przy ważnych celach podróży.

Obszar B. Stałe funkcjonowanie systemu roweru miejskiego

- 3.B.1. Uporządkowanie funkcjonowania hulajnóg elektrycznych i innych podobnych pojazdów, w szczególności systemu ich parkowania,
- 3.B.2. Stałe funkcjonowanie systemu roweru miejskiego z minimum 300 rowerami, z elementami cargo i rowerów współdzielonych,
- 3.B.3. Uruchomienie uzupełniającego systemu miejskiego roweru elektrycznego,
- 3.B.4. Uruchomienie pilotażowego systemu innych form indywidualnego poruszania się.

Obszar C. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście

- 3.C.1. Podjęcie działań dla wprowadzenia ograniczeń transportu towarowego, w tym tranzytowego, w centrum miasta Rzeszowa,
- 3.C.2. Objęcie bocznych ulic w centrum miasta strefą uspokojonego ruchu Tempo 30,
- 3.C.3. Rozszerzenie stref ruchu uspokojonego Tempo 30 w osiedlach o przewadze funkcji mieszkaniowej,
- 3.C.4. Systematyczne opracowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej dla wybranych obszarów miasta i dużych pracodawców,
- 3.C.5. Promowanie i wspieranie systemu carsharingu z wykorzystaniem pojazdów zeroemisyjnych.

Obszar D. Uwzględnianie elektromobilności w edukacji

- 3.D.1. Wprowadzenie tematyki zrównoważonego, zeroemisyjnego i bezpiecznego transportu miejskiego w szkołach w Rzeszowie – na zajęciach oraz poprzez organizację konkursów i warsztatów,
- 3.D.2. Zorganizowanie wycieczek do przedsiębiorstw komunalnych (komunikacji miejskiej i innych) – z przedstawieniem taboru elektrycznego i niskoemisyjnego do obsługi różnych zadań komunalnych,
- 3.D.3. Przeprowadzanie akcji edukacyjnych i informacyjnych, promujących ekologiczny transport miejski.

Obszar E. Promowanie elektromobilności wśród mieszkańców Rzeszowa

- 3.E.1. Uruchomienie na portalu internetowym Miasta strony dotyczącej elektromobilności z interaktywną mapą stacji ładowania,
- 3.E.2. Systematyczna organizacja akcji promocyjno-informacyjnych Miasta o rozwoju elektromobilności i zrównoważonej mobilności w Rzeszowie,
- 3.E.3. Wspólne prowadzenie akcji informacyjnych przez spółki miejskie, dotyczących zrównoważonej mobilności i ekomobilności oraz segregacji odpadów,
- 3.E.4. Wprowadzenie okresowej akcji plakatowej na i w pojazdach w komunikacji miejskiej oraz służb miejskich promującej elektromobilność,
- 3.E.5. Zorganizowanie wspólnych dni otwartych służb miejskich – z przedstawieniem taboru elektrycznego i zasilanego gazem ziemnym do obsługi różnych zadań komunalnych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zawiera także następujące rozwiązania:

- Utrzymanie planowanej zasadniczej sieci komunikacyjnej w zbliżonym do obecnego kształcie, co nie wyklucza zmian w dostosowaniu przebiegu i częstotliwości linii w wyniku zmieniających się potrzeb mieszkańców i możliwości wynikających z dostępnej sieci dróg.

- Docelowy kształt sieci komunikacyjnej miejskiego publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie oraz na obszarze gmin, z którymi podpisane zostały porozumienia komunalne w zakresie wspólnej obsługi komunikacyjnej, powinien obejmować wszystkie dostępne rodzaje transportu publicznego, a więc:
 - komunikację miejską – wewnątrz miasta oraz łączącą Rzeszów z miejscowościami w sąsiednich gminach;
 - podmiejską komunikację autobusową innych organizatorów oraz realizowaną przez przewoźników – łączącą Rzeszów z miejscowościami w sąsiednich gminach;
 - komunikację kolejową, w tym pociągi planowanej Rzeszowskiej Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej.
- W okresie planistycznym zakłada się utrzymanie prawa do przejazdów bezpłatnych dla uczniów. Główne zmiany będą dotyczyć zwiększenia udziału biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży, docelowo do 50%.
- W związku z możliwością wykorzystania nowych technologii, poprawy łączności pomiędzy urządzeniami zewnętrznymi (pojazdy, urządzenia kontrolerskie) a centrum zarządzania transportem publicznym, zamierza się rozbudować/przebudować system biletowy w oparciu model on-line.

Ponadto dokument:

- określa propozycje lokalizacji i wyboru linii obsługiwanych autobusami zeroemisyjnymi oraz punktów ich ładowania,
- zawiera zasady dostosowania taboru i rozmieszczenia linii autobusowych do potrzeb mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych,
- wskazuje proponowane lokalizacje stacji i punktów ładowania pozostałych pojazdów, w tym komunalnych,
- proponuje utworzenie w Rzeszowie Strefy Czystego Transportu, której granice wyznaczają ulice: Mikołaja Kopernika, Kręta, Adama Mickiewicza, Króla Kazimierza i Plac Farny.

Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Rzeszowa do roku 2030

Plan stanowi załącznik do Uchwały Nr XVII/332/2019 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 27 sierpnia 2019 r. Plan adaptacji ma na celu przystosowanie miasta do zmian klimatu, zmniejszenie jego podatności na zjawiska ekstremalne oraz zwiększenie potencjału do radzenia sobie ze skutkami tych zjawisk i ich pochodnych.

Celem nadrzędnym dokumentu jest: „Rozwój i zwiększenie atrakcyjności Rzeszowa poprzez poprawę stanu środowiska i podniesienie potencjału adaptacyjnego z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju w warunkach zmieniającego się klimatu”. Plan określa 9 celów szczegółowych, tj.:

1. Zwiększenie odporności miasta na występowanie powodzi nagłych/miejskich,
2. Zwiększenie odporności miasta na występowanie okresów bezopadowych z wysoką temperaturą,
3. Zwiększenie odporności miasta na występowanie deszczy nawałnych,
4. Zwiększenie odporności miasta na występowanie wyższych temperatur maksymalnych,
5. Zwiększenie odporności miasta na występowanie fal upałów,
6. Zwiększenie odporności miasta na występowanie temperatur przejściowych (międzydobowej zmiany temperatury),
7. Zwiększenie odporności miasta na występowanie silnego i bardzo silnego wiatru,
8. Zwiększenie odporności miasta na występowanie burz (w tym burz z gradem),
9. Zwiększenie odporności miasta na występowanie smogu.

Plan określa **działania adaptacyjne** przewidziane do realizacji w perspektywie roku 2030. Można je podzielić na: informacyjno-edukacyjne, organizacyjne oraz techniczne. Wśród nich, biorąc pod uwagę problematykę zrównoważonej mobilności miejskiej, wyróżnić należy następujące:

34. Rozwój sieci ścieżek rowerowych.

37a. Kontynuacja zakupu ekologicznego taboru autobusowego.

37b. Program Transportu Bezemisyjnego w Rzeszowie.

37c. Przystosowanie infrastruktury przystankowej do skutków zmian klimatu.

STRATEGIE ROZWOJU GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Strategia rozwoju Gminy Błażowa do roku 2030

Dokument przyjęty uchwałą nr LIII/292/2022 Rady Miasta Błażowa z dnia 30 sierpnia 2022 r. Określa trzy cele strategiczne osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Ich realizacji służą ujęte w strategii kierunki działań oraz działania. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 1. Systematyczna poprawa atrakcyjności osiedleńczej i jakości życia mieszkańców

Kierunek działania 1. Poprawa jakości i dostępności oferty sportowo-rekreacyjnej, kulturalnej oraz czasu wolnego.

- wytyczenie i budowa ścieżek i tras rowerowych.

Cel strategiczny 2. Wspieranie przedsiębiorczości jako koła zamachowego rozwoju lokalnej gospodarki.

Kierunek działania 5. Wykorzystanie lokalnych zasobów i produktów na rzecz rozwoju gospodarki na terenie Gminy Błażowa

- rozwój infrastruktury turystycznej sprzyjający stworzeniu zróżnicowanej oferty i promocji różnych form rekreacji m.in. jeździectwo, turystyka rowerowa.

Cel strategiczny 3. Poprawa funkcjonowania zjawisk i komponentów przestrzennych.

Kierunek działania 7. Poprawa jakości infrastruktury publicznej

- budowa, przebudowa i modernizacja dróg gminnych, w celu poprawy bezpieczeństwa,
- systematyczne podnoszenie standardu infrastruktury drogowej i okołodrogowej,
- poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz gminy,
- poprawa dostępności transportu publicznego w gminie,
- prowadzenie działań lobbingsowych na rzecz budowy zachodniej obwodnicy gminy,
- budowa i remont chodników,
- rozbudowa oświetlenia ulicznego wraz z wymianą na oświetlenie LED,
- rozbudowa ścieżek rowerowych,
- budowa obiektów małej architektury na terenie całej gminy.

W 2021 r. Gmina Błażowa została włączona do Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Z uwagi na ten fakt, w ramach poziomu operacyjnego strategii, wyznaczono kierunek działania, który stanowi obszar strategicznej interwencji kluczowy dla Gminy Błażowa i skupia się na wykorzystaniu potencjału i możliwości rozwoju w ramach przynależności do ROF.

Kierunek działania 9. Aktywne współdziałanie i integracja z samorządami wchodzącymi w skład Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez realizację przedsięwzięć zintegrowanych.

- aktywna współpraca i partycypacja w działaniach podejmowanych przez jednostki samorządu terytorialnego skupione w ramach Stowarzyszenia Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- wdrażanie przedsięwzięć zintegrowanych w ramach perspektywy finansowej na lata 2021-2027.

Strategia zawiera także **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** (załącznik nr 2). W ich ramach wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego przedstawione w podziale na dziedziny. Wśród nich znalazły się m.in.:

1. Osadnictwo – poprawa spójności funkcjonalno-przestrzennej systemu osadniczego:

1.1. wykorzystanie potencjału i możliwości rozwoju w ramach przynależności do ROF,

3. Infrastruktura społeczno-gospodarcza

3.2. kształtowanie warunków rozwoju gospodarczego:

3.2.1.współpraca w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego; realizacja mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,

3.2.8.rozwoj infrastruktury turystycznej i okołoturystycznej,

4. Komunikacja - poprawa dostępności komunikacyjnej województwa:

4.1. rozwój połączeń z rdzeniem ROF, organizacja wydajnej sieci transportowej,

4.2. budowa, przebudowa i modernizacja dróg gminnych, w celu poprawy bezpieczeństwa,

4.3. poprawa dostępności komunikacyjnej na zewnątrz, w tym rozwój infrastruktury drogowej łączącej się z węzłami sieci dróg szybkiego ruchu oraz infrastruktury kolejowej (budowa drogi Tyczyn-Czudec),

4.4. wydajniejsza organizacja transportu publicznego,

4.5. poprawa jakości dróg publicznych,

4.6. budowa ścieżek rowerowych - stworzenie rozwiązań systemowych przez rozwój infrastruktury, powiązanie gminnych tras i ścieżek rowerowych,

4.7. rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego.

Strategia rozwoju gminy Boguchwała na lata 2022-2030

Strategia przyjęta uchwałą nr LII.571.2022 Rady Miejskiej w Boguchwale z dnia 29 września 2022 r. Dokument określa trzy cele strategiczne osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym oraz będące ich uszczegółowieniem cele operacyjne. Ich realizacji służą ujęte w strategii kierunki działań oraz działania. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 1. Gmina dbająca o potrzeby mieszkańca

Kierunek działania 1. Integracja wszystkich form transportu publicznego na terenie Gminy Boguchwała

Cel operacyjny 1.1 Poprawa jakości skomunikowania Gminy Boguchwała ze szczególnym uwzględnieniem terenu Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,

- współpraca w ramach rozbudowy Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA,
- prowadzenie działań na rzecz stworzenia wspólnej oferty transportowej i synchronizacji transportu z Rzeszowem,
- optymalizacja usług i wzmocnienie zasobów Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”,
- rozwijanie oraz integracja systemu transportu publicznego na terenie ROF, współpraca z Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie,
- zwiększenie dostępności do usług związanych z transportem publicznym na terenie całej gminy,
- rozwój i wprowadzanie intermodalnych rozwiązań transportowych w gminie,
- rozwijanie oferty transportu publicznego dostosowanego do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami.

Kierunek działania 2. Systematyczna poprawa świadczonych usług publicznych w szczególności w obszarze wsparcia rodziny, edukacji kultury i spędzania czasu wolnego

Cel operacyjny 2.4 Rekreacja i czas wolny

- rozbudowa ścieżek rowerowych na terenie gminy.

Cel strategiczny 2. Gmina dbająca o jakość przestrzeni, w której żyją jej mieszkańcy

Kierunek działania 4. Ochrona zasobów środowiska naturalnego oraz poprawa jakości infrastruktury publicznej i układu komunikacyjnego.

Cel operacyjny 4.1 Poprawa infrastruktury transportowej w Gminie Boguchwała

- działania na rzecz zwiększenia dostępności transportowej gminy w ujęciu zewnętrznym i wewnętrznym,
- współpraca z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Dróg Wojewódzkich i Zarządem Dróg Powiatowych, w zakresie zwiększenia dostępności komunikacyjnej gminy,
- budowa, rozbudowa i modernizacja dróg gminnych,

- poprawa jakości i standardu infrastruktury drogowej,
- prowadzenie działań na rzecz unormowania sytuacji prawnej dróg,
- budowa infrastruktury towarzyszącej w postaci chodników,
- poprawa efektywności energetycznej poprzez kompleksową modernizację oświetlenia ulicznego wraz z wymianą na oświetlenie typu LED.

Cel strategiczny 3. Gmina Boguchwała ośrodkiem silnego rozwoju gospodarczego

Kierunek działania 5. Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej oraz lokalnego rynku pracy na terenie Gminy Boguchwała

Cel operacyjny 5.3 Marketing i promocja Gminy Boguchwała

- promowanie turystyki pieszej i rowerowej jako formy aktywnego stylu życia w oparciu o posiadane potencjały.

Ponadto sformułowano kierunek działania dotyczący Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Odnosi się on do wszystkich wymiarów strategii (społecznego, gospodarczego oraz przestrzennego), stanowi obszar strategicznej interwencji (OSI) kluczowy dla Gminy Boguchwała.

Kierunek działania 6. Integracja i rozwój Gminy Boguchwała w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

- współpraca z innymi gminami, w szczególności z Rzeszowem, w zakresie wyzwań ponadlokalnych m.in. z zakresu transportu i ochrony środowiska,
- współpraca w ramach ROF w celu pozyskania środków zewnętrznych na realizację wspólnych działań,
- wzmacnianie jakości powiązań funkcjonalnych oraz integracja terytorialna, przestrzenna i funkcjonalna w ramach ROF,
- wdrażanie przedsięwzięć zintegrowanych w ramach perspektywy 2021-2027.

Strategia zawiera także **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** (załącznik nr 2). W ich ramach wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego przedstawione w podziale na dziedziny. Wśród nich znalazły się m.in.:

1. Osadnictwo – poprawa spójności funkcjonalno-przestrzennej systemu osadniczego:

- 1.1. wykorzystanie potencjału i możliwości rozwoju w ramach przynależności do ROF,

3. Infrastruktura społeczno-gospodarcza

3.1. Podniesienie poziomu życia mieszkańców województwa:

- 3.1.5. kształtowanie i rozwój infrastruktury sportowo-rekreacyjnej (infrastruktury do aktywnego wypoczynku ; miejsc spędzania wolnego czasu),

3.2. Kształtowanie warunków rozwoju gospodarczego:

- 3.2.1. współpraca w ramach MOF Rzeszowa; realizacja mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- 3.2.10. rozwój infrastruktury turystycznej i okołoturystycznej,

4. Komunikacja - poprawa dostępności komunikacyjnej województwa:

- 4.1. rozwój połączeń z rdzeniem ROF, synchronizacja transportu (w wymiarze intermodalnym) z Rzeszowem i gminami ROF,
- 4.2. organizacja wydajnej sieci transportowej,
- 4.3. budowa, przebudowa i modernizacja dróg gminnych, w celu poprawy bezpieczeństwa,
- 4.4. poprawa dostępności komunikacyjnej na zewnątrz, w tym rozwój infrastruktury drogowej łączącej się z węzłami sieci dróg szybkiego ruchu oraz infrastruktury kolejowej,
- 4.5. organizacja wydajnego transportu publicznego,
- 4.6. poprawa jakości dróg publicznych,
- 4.7. budowa zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych,
- 4.8. rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego.

Strategia rozwoju gminy Chmielnik na lata 2020-2029

Dokument przyjęto Uchwałą nr XLIX/301/2023 Rady Gminy Chmielnik z dnia 31 października 2023 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanej Strategii Rozwoju Gminy Chmielnik do roku 2029. W Strategii sformułowano trzy cele strategiczne osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Ich realizacji służą ujęte w strategii kierunki działań oraz działania. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 1. Poprawa warunków i jakości życia mieszkańców oraz zapewnienie wysokiego poziomu kapitału ludzkiego i społecznego

1.1. Poprawa bezpieczeństwa na terenie gminy

- zapewnienie bezpieczeństwa na drogach, m.in. poprzez przebudowę dróg i chodników oraz budowę zatok autobusowych,
- poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego poprzez rozwój systemu zarządzania prędkością (np. automatyczny pomiar prędkości), wprowadzenie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz prowadzenie działalności edukacyjno-profilaktycznej z zakresu bezpieczeństwa na drodze.

1.5. Poprawa dostępności transportu publicznego

- poprawa standardu pojazdów komunikacji publicznej,
- dostosowywanie częstotliwości kursów (w tym w weekendy) do potrzeb mieszkańców,
- dostosowywanie oferty transportu publicznego do potrzeb osób dojeżdżających do pracy,
- budowa parkingów Park&Ride położonych w centrach miejscowości położonych przy trasach linii komunikacyjnych,
- budowa węzła przesiadkowego z parkingiem (Chmielnik),
- budowa zatok i pętli autobusowych w ciągach dróg powiatowych i wojewódzkich (wraz z montażem wiat przystankowych).

Cel strategiczny 2. Rozwijanie przedsiębiorczości i poprawa atrakcyjności gospodarczej Gminy

2.2. Upowszechnianie turystyki wiejskiej oraz poprawa jej standardu

- budowa centrum turystyczno-przyrodniczego wraz z budową tras rowerowych w Zabratówce,
- rozbudowa infrastruktury turystycznej, m.in. ścieżek rowerowych, szlaków turystycznych, punktów widokowych, itp.),
- utworzenie trasy turystycznej po największych atrakcjach gminy.

Cel strategiczny 3. Rozwijanie infrastruktury technicznej dostosowanej przestrzeń do potrzeb mieszkańców i osób odwiedzających gminę oraz poprawa stanu walorów i zachowanie wysokiej jakości potencjału przyrodniczego i kulturowego Gminy

3.2. Poprawa stanu infrastruktury drogowej

- rozbudowa chodników i oświetlenia ulicznego,
- uregulowanie stanu prawnego na drogach będących we władaniu gminy,
- budowa, przebudowa i modernizacja dróg gminnych, w tym zjazdów, odwodnienia i obiektów mostowych, nawierzchni dróg,
- zwiększanie liczby miejsc parkingowych i postojowych przy obiektach użyteczności publicznej,
- działania ukierunkowane na wpisanie gminy Chmielnik w plan dróg wojewódzkich,
- współpraca z Podkarpackim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie w zakresie poprawy standardu drogi wojewódzkiej DW 877 (niezbędne remonty i przebudowy) oraz inwestycji kluczowych dla bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców gminy,
- współpraca z Zarządem Dróg Powiatowych w Rzeszowie w zakresie rozbudowy i przebudowy dróg powiatowych położonych na terenie gminy.

3.7. Poprawa jakości środowiska

- Promowanie rozwiązań ekologicznych w transporcie – ECODRIVING.

Strategia zawiera także zestaw działań / zadań pn. „**Integracja i rozwój Gminy Chmielnik w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego**” służących realizacji OSI jakim jest Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (regionalny OSI). Jednym z nich jest:

- budowa centrum turystyczno-przyrodniczego wraz z budową tras rowerowych w Zabratówce.

Strategia określa **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** (załącznik nr 1), w tym odnoszące się do systemu komunikacyjnego i transportowego:

- budowanie, modernizacja, przebudowywanie i rozbudowywanie: zatok autobusowych, dróg i chodników, w tym zjazdów, odwodnień, obiektów mostowych oraz nawierzchni dróg,
- rozwijanie systemu zarządzania prędkością na drogach, w celu poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego,
- rozbudowywanie infrastruktury turystycznej (ścieżek rowerowych, szlaków turystycznych, punktów widokowych, itp.),
- tworzenie trasy turystycznej po największych atrakcjach gminy.

Strategia rozwoju gminy Czarna do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

Strategię przyjęto uchwałą Nr XL/395/2010 Rady Gminy w Czarnej z dnia 16 marca 2010 roku. W dokumencie określono szereg celów strategicznych. Do celów powiązanych z problematyką zrównoważonej mobilności należy zaliczyć następujące:

- ścieżki rowerowe,
- rozwinięta infrastruktura drogowa: oświetlone drogi, wybudowane chodniki przy drodze wojewódzkiej, drogach powiatowych i gminnych,
- rozbudowana infrastruktura turystyczna, rekreacyjna, sportowa,
- zapewniona wystarczająca liczba miejsc parkingowych przy obiektach użyteczności publicznej,
- rozbudowana infrastruktura turystyczna, rekreacyjna, sportowa.

W oparciu o cele strategiczne sformułowano zadania realizacyjne, przedstawione w podziale na trzy główne potencjały gminy: ludzki, techniczny oraz ekologiczny. Jak czas ich realizacji ogólnie wskazano rok 2020 z perspektywą 2030. Wśród nich wskazano zadania powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności, tj.:

Potencjał techniczny

- współpraca z zarządcami dróg powiatowych i wojewódzkich w zakresie poprawy ich stanu technicznego i standardu,
- budowanie chodników dla pieszych wzdłuż ciągów komunikacyjnych,
- budowanie ścieżek rowerowych wzdłuż ciągów komunikacyjnych,
- instalowanie oświetlenia ulicznego w części zabudowanych terenów wiejskich,
- uzupełnianie oświetlenia ulicznego w niektórych częściach Gminy,
- systematyczne powiększanie liczby miejsc parkingowych w Gminie,
- budowa, remonty i projektowanie nowych dróg gminnych,
- działania w kierunku poprawy bezpieczeństwa i warunków komunikacji transportu samochodowego,
- rozbudowa parkingów przy obiektach użyteczności publicznej,
- regulacja przepustowości rowów przydrożnych,

Potencjał ekologiczny

- poprawa stanu i standardu dróg,

Ponadto wyodrębniono zadania realizacyjne (główne zadania) do roku 2020 w sferze gospodarczej gminy, w tym:

- rozwijanie szlaków i bazy do uprawiania turystyki pieszej i rowerowej.

Strategia rozwoju gminy Czudec do roku 2035

Strategię przyjęto uchwałą nr LVII/461/2023 Rady Gminy Czudec z dnia 31 sierpnia 2023 roku. Dokument określa trzy cele strategiczne osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Ich realizacji służą ujęte w strategii kierunki działań oraz działania. Poniżej przedstawiono ujęte w projekcie zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 2. Wzmacnianie lokalnej gospodarki poprzez rozwój funkcji turystycznych Gminy Czudec.

2.1. Wspieranie przedsiębiorczości i aktywności zawodowej mieszkańców

- wspieranie tworzenia nowych miejsc pracy poprzez działania ukierunkowane na rozwój bazy turystycznej – miejsc noclegowych, szlaków turystycznych, punktów gastronomicznych i usługowych,

2.2. Rozwój funkcji turystycznych Gminy

- wyznaczenie i bieżące utrzymanie szlaków pieszych i szlaków rowerowych.

Cel strategiczny 3. Zrównoważony rozwój przestrzenny Gminy Czudec i ochrona jej walorów przyrodniczych.

3.2. Rozwój sieci transportowej i zapewnienie dostępności komunikacyjnej Gminy

- rozbudowa sieci drogowej gminy i systematyczna poprawa jej stanu technicznego m.in. poprzez rozbudowę i modernizację oraz utwardzanie dróg w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej wszystkich miejscowości gminy,
- działania ukierunkowane na remont dworca kolejowego,
- działania ukierunkowane na budowę przystanku kolejowego przy ul. Szarych Szeregów w Czudcu,
- stworzenie zwartej sieci ścieżek pieszo-rowerowych ułatwiających przemieszczanie się po terenie gminy,
- współpraca z przewoźnikami w celu dostosowania oferty transportowej do potrzeb mieszkańców,
- współpraca z innymi jednostkami samorządu terytorialnego w celu zapewnienia wysokiej dostępności komunikacyjnej gminy.

Integracja i rozwój Gminy Czudec w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Jest to wskazany w Strategii kierunek działania powiązany z Obszarem Strategicznej Interwencji jakim jest ROF. Dotyczy on współpracy z gminami wchodzącymi w skład Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, zwłaszcza w zakresie realizacji założeń Strategii Zintegrowanych Inwestycji Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego w perspektywie 2021-2027. Wśród wskazanych inwestycji znalazła się m.in.:

- modernizacja i rozbudowa oświetlenia drogowego.

Strategia zawiera także **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie**. W ich ramach wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego gminy przedstawione w podziale na dziedziny. Wśród nich znalazły się m.in.:

5. System komunikacyjny i transportowy:

- poprawianie infrastruktury drogowej poprzez regularne naprawy jej stanu technicznego,
- tworzenie sieci chodników i szlaków pieszych,
- rozbudowywanie i poprawienie infrastruktury rowerowej,
- przeprowadzenie remontu dworca kolejowego oraz utworzenie nowego przystanku kolejowego w Czudcu (Szare Szeregi),
- poprawianie dostępności komunikacyjnej dla wszystkich miejscowości gminy w celu osiągnięcia spójności przestrzennej regionu oraz integracji obszarów funkcjonalnych,

6. Cały obszar gminy:

- działania wspólne z sąsiadującymi gminami w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Strategia rozwoju gminy Głogów Małopolski na lata 2022-2027 z perspektywą do 2030 (w trakcie opracowania)

Gmina posiada opracowaną Strategię rozwoju gminy Głogów Małopolski na lata 2014-2020. W oparciu o Uchwałę nr LIX/708/2022 Rady Miejskiej W Głogowie Małopolskim z dnia 30 września 2022 r. przystąpiła do opracowania Strategii Rozwoju Gminy Głogów Małopolski na lata 2022-2027 z perspektywą do 2030. Nowy dokument dotychczas nie został uchwalony (stan na 25.10.2024).

Strategia rozwoju gminy Hyżne do 2030 roku

Strategia została przyjęta uchwałą nr XLVIII/368/22 Rady Gminy Hyżne z dnia 25 listopada 2022 r. Dokument określa trzy cele strategiczne osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Ich realizacji służą ujęte w strategii kierunki działań oraz działania. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 1. Poprawa jakości życia i zaspokojenie potrzeb mieszkańców

Kierunek działania 1. Rozwój oferty kulturalnej i spędzania czasu wolnego oraz poprawa jakości infrastruktury sportowo-rekreacyjnej

- wytyczenie i budowa nowych ścieżek i tras rowerowych oraz modernizacja i oznakowanie już istniejących.

Cel strategiczny 2. Stymulowanie lokalnej przedsiębiorczości i rozwoju gospodarczego w oparciu o zasoby wewnętrzne i potencjał turystyczny.

Kierunek działania 5. Wykorzystanie lokalnych zasobów przyrodniczych oraz historycznych jako koła zamachowego rozwoju lokalnej gospodarki

- budowanie zróżnicowanej oraz całorocznej oferty turystycznej i rekreacyjnej (trasy piesze i rowerowe, zabytki sakralne, tunel kolejki wąskotorowej),
- prowadzenie działań i współpraca w ramach Stowarzyszenia Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz Związku Gmin Turystycznych Podgórze Dynowskiego.

Cel strategiczny 3. Zwiększanie dostępności do infrastruktury technicznej oraz racjonalne wykorzystanie środowiska.

Kierunek działania 8. Rozwój infrastruktury drogowej oraz zwiększenie dostępności do komunikacji publicznej

- budowa, przebudowa i modernizacja dróg gminnych,
- podnoszenie standardu infrastruktury drogowej i okołodrogowej,
- poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz gminy,
- zwiększenie dostępności komunikacji publicznej do kluczowych ośrodków miejskich, m.in. Rzeszowa oraz Dynowa,
- budowa obiektów małej architektury na terenie gminy,
- rozbudowa oświetlenia drogowego oraz wyposażenie lamp drogowych w oświetlenie LED.

Ponadto w Strategii wskazano kierunek działania stanowiący obszar strategicznej interwencji (OSI) kluczowy dla Gminy Hyżne. Obejmuje interwencje z zakresu trzech wymiarów (społecznego, gospodarczego i przestrzennego) i wpisuje się we wszystkie wyznaczone cele strategiczne.

Kierunek działania 9. Integracja i rozwój Gminy Hyżne w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

- partycypacja w działaniach Stowarzyszenia Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, w szczególności w zakresie wyzwań ponadlokalnych, m.in. z zakresu komunikacji publicznej oraz ochrony środowiska,
- tworzenie spójnych tras pieszych oraz rowerowych łączących sąsiednie gminy z obszaru ROF.

Strategia zawiera także **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** (załącznik nr 2). W ich ramach wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego przedstawione w podziale na dziedziny. Wśród nich znalazły się m.in.:

2. Środowisko

2.2. wspieranie inwestycji ograniczających emisję komunikacyjną, w tym dotyczących niskoemisyjnego taboru oraz infrastruktury transportu publicznego,

4. Komunikacja

- 4.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej na zewnątrz, organizacja wydajnej sieci transportowej,
- 4.2. Wydajniejsza organizacja transportu publicznego,
- 4.3. Poprawa jakości dróg publicznych,
- 4.4. Rozwój spójnego systemu kolejowego,
- 4.5. budowa ścieżek rowerowych – stworzenie rozwiązań systemowych przez rozwój infrastruktury, powiązanie gminnych tras i ścieżek rowerowych,
- 4.6. rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego.

Strategia rozwoju gminy Krasne na lata 2022-2030

Strategia rozwoju gminy Krasne na lata 2022-2030 została przyjęta uchwałą nr L/370/2022 Rady Gminy Krasne z dnia 31 marca 2022 r. Dokument określa trzy cele strategiczne osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Ich realizacji służą ujęte w strategii kierunki działań oraz działania. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 1. Zapewnianie wysokiej jakości usług publicznych oraz zróżnicowanej oferty spędzania

Kierunek działania 1. Bezpieczna gmina

- poszerzenie spektrum działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (poprawa bezpieczeństwa na drogach, zarówno uczestników ruchu kołowego jak i pieszych).

Cel strategiczny 2. Gmina Krasne atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym oraz dobrym miejscem do pracy dla swoich mieszkańców

Kierunek działania 8. Zapewnienie wysokiego standardu infrastruktury technicznej i komunalnej

- budowa, modernizacja oraz rozbudowa infrastruktury drogowej,
- budowa infrastruktury towarzyszącej w postaci chodników oraz oświetlenia ulicznego,
- działania na rzecz uporządkowania układu komunikacyjnego na terenie gminy, szczególnie w kwestii drożności oraz jakości skomunikowanie z głównymi drogami,
- tworzenie obiektów typu park&ride, w szczególności w sołectwach przez które bezpośrednio przebiega linia kolejowa oraz w bezpośrednim sąsiedztwie Rzeszowa przy drodze krajowej nr 94,
- rozbudowa tras rowerowych (plan trasy Rzeszów – Łańcut).

Cel strategiczny 3. Wzmocnienie poziomu integracji gminy z ROF poprzez przedsięwzięcia liniowe, osiągnięcie efektu skali oraz wspólną politykę przestrzenną.

Kierunek działania 9. Integracja i rozwój Gminy Krasne w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Kierunek obejmuje działania z zakresu trzech wymiarów (społecznego, gospodarczego i przestrzennego). Stanowi obszar strategicznej interwencji (OSI) kluczowy dla gminy Krasne.

- aktywne współtworzenie i partycypowanie w działaniach podejmowanych przez Stowarzyszenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- budowa zintegrowanej sieci tras i ścieżek rowerowych o charakterze (przeznaczeniu) komunikacyjnym i rekreacyjnym,
- kreowanie liniowych produktów turystycznych łączących potencjały sąsiednich gmin,
- rozwijanie oraz integracja systemu transportu publicznego,

- realizowanie wspólnych działań prośrodowiskowych w ramach ROF,
- działania na rzecz opracowania Strategii rozwoju przestrzennego ROF,
- wdrażanie przedsięwzięć zintegrowanych w ramach perspektywy 2021-2027.

Strategia zawiera także **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** (załącznik nr 2).

Rekomendacje obejmują m.in.:

- modernizację i rozbudowę dróg rowerowych - zarówno dublujących lub zastępujących komunikację samochodową, jak i ściśle rekreacyjnych i krajoznawczych, prowadzonych pętlą po obrzeżach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Mogą one stanowić element promocyjny i kolejny czynnik integracyjny obszaru.

Strategia rozwoju gminy Lubenia do roku 2030. Aktualizacja

Strategia została przyjęta Uchwałą nr LI/242/2022 Rady Gminy Lubenia z dnia 4 lipca 2022 r. w sprawie: przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Gminy Lubenia do roku 2030. W dokumencie wskazano trzy cele strategiczne osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Ich realizacji służyć mają sformułowane kierunki działań oraz działania. Poniżej zestawiono zapisy powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 2. Ograniczenie niekorzystnych skutków procesów demograficznych w oparciu o dobry system usług publicznych

Kierunek działania 4. Rozwijanie oferty w ramach kluczowych usług publicznych.

- ograniczanie wykluczenia transportowego,
 - poprawa jakości komunikacji publicznej poprzez zwiększenie liczby kursów i utworzenie nowych,
 - współpraca ze Związkiem Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa,
 - działania na rzecz zwiększenia dostępności komunikacyjnej.

Cel strategiczny 3. Podniesienie standardów infrastruktury technicznej przy jednoczesnej ochronie zasobów środowiska naturalnego.

Kierunek działania 7. Rozwijanie infrastruktury publicznej

- przebudowa, budowa, remont, rozbudowa i modernizacja dróg, ciągów pieszo-jezdnych, chodników, ścieżek / tras rowerowych na terenie całej Gminy Lubenia,
- budowa i modernizacja dróg gminnych,
- współpraca z pozostałymi zarządcami dróg w zakresie poprawy ich standardów,
- budowa i modernizacja dróg dojazdowych do domów mieszkańców Gminy,
- budowa chodników przy drogach gminnych,
- budowa, przebudowa i modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie całej Gminy,
- budowa monitoringu wizyjnego na terenie gminy w tym w szczególności na skrzyżowaniach, w budynkach użyteczności publicznej i w obrębie przestrzeni publicznych.

Kierunek działania 8. Integracja Gminy Lubenia poprzez wdrażanie przedsięwzięć zintegrowanych w ramach ZIT ROF

- aktywna współpraca w działaniach podejmowanych przez Stowarzyszenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- prowadzenie działań z zakresu rozwijania i integracji systemu transportu publicznego w ROF wraz z budową sieci tras i ścieżek rowerowych

W ramach kierunku działania 8. wskazano także działania / przedsięwzięcia związane z OSI ujętym w Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030, jakim jest rzeszowski Obszar Funkcjonalny, wskazane do realizacji w ramach perspektywy finansowej 2021–2027 jako przedsięwzięcia zintegrowane, w tym:

- budowa chodników przy drogach gminnych,

- budowa oraz przebudowa oświetlenia przy drogach gminnych,
- budowa oraz przebudowa oświetlenia przy drogach gminnych na niskoemisyjne.

Projekt aktualizacji strategii zawiera **także ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** (załącznik nr 2). Rekomendacje zawarto w formie kierunków zagospodarowania przestrzennego będących podstawą prowadzenia polityki przestrzennej samorządu gminy. Zostały one przedstawione w podziale na poszczególne dziedziny. Obejmują one m.in.:

2. Środowisko:

2.10. wspieranie inwestycji ograniczających emisję komunikacyjną, w tym dotyczących niskoemisyjnego taboru oraz infrastruktury transportu publicznego,

3. Infrastruktura społeczno-gospodarcza:

3.1. współpraca w ramach MOF Rzeszowa,

4. Komunikacja:

4.1. poprawa dostępności komunikacyjnej na zewnątrz, w tym rozwój infrastruktury drogowej łączącej się z węzłami sieci dróg szybkiego ruchu oraz infrastruktury kolejowej (budowa drogi Tyczyn-Czudec),

4.2. rozwój połączeń z rdzeniem ROF, organizacja wydajnej sieci transportowej,

4.3. wydajniejsza organizacja transportu publicznego,

4.4. poprawa jakości dróg publicznych,

4.5. budowa ścieżek rowerowych - stworzenie rozwiązań systemowych przez rozwój infrastruktury, powiązanie gminnych tras i ścieżek rowerowych,

4.6. rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego.

Strategia rozwoju miasta Łańcuta na lata 2021-2027

Strategię przyjęto uchwałą nr XLII/275/2021 Rady Miasta Łańcuta z dnia 8 września 2021 r. Dokument określa cele strategiczne, do których przypisane zostały poszczególne cele operacyjne, kierunki działań oraz działania. Poniżej zestawiono te powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny II. Rozwój nowoczesnych usług turystycznych.

Cel operacyjny 2.1: Wydłużenie pobytu turysty w łańcucie

- polepszenie jakości przestrzeni miejskiej,
 - w ramach współpracy przy modernizacji Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej budowa parkingu park&ride,
 - wytyczenie nowych ścieżek rowerowych, wykorzystanie ruchu turystycznego z Green Velo. Połączenie ścieżką rowerową z Rzeszowem,

Cel operacyjny 2.2: Łańcut regionalnym centrum turystyki

- budowanie porozumienia w regionie na rzecz zintensyfikowania promocji turystyki,
 - współpraca z sąsiednimi samorządami w celu wspólnej promocji turystycznej regionu oraz tworzenia nowych produktów turystycznych,

Cel strategiczny III. Poprawa jakości życia w mieście.

Cel operacyjny 3.1: Zmniejszenie podatności mieszkańców na zmiany cen energii oraz zmiany klimatu

- wsparcie dla termomodernizacji połączonej z wymianą źródła ciepła,
 - wymiana oświetlenia dróg i przestrzeni publicznych z wykorzystaniem energooszczędnych technologii,
- zeroemisyjny transport,
 - zakup busów elektrycznych,
 - budowa stacji ładowania pojazdów dla busów oraz samochodów osobowych.

Cel strategiczny IV. Zwiększenie potencjału miasta poprzez zwiększenie liczby mieszkańców

Cel operacyjny 4.1. Tworzenie nowych przestrzeni mieszkalnych

- zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i pieszym,
 - przebudowa nawierzchni ulic wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na obszarze Łańcuta,
 - współpraca z samorządem województwa podkarpackiego w zakresie budowy łącznika autostradowego z A4 i tunelu pod linią kolejową,
 - przebudowa ulic wraz z infrastrukturą techniczną.

Dokument zawiera **zestawienie projektów strategicznych**, rozumianych jako projekty mające zasadniczy wpływ na kształtowanie przestrzeni miejskiej, kierunków rozwoju miasta, w tym m.in. wpływające na ład przestrzenny i przestrzeń publiczną:

- modernizacja parkingu oraz placu przy ul. Cetnarskiego w Łańcutie przy zachowaniu funkcji placu targowego,
- przebudowa nawierzchni ulic wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na obszarze Łańcuta.

Strategia rozwoju gminy Łańcut na lata 2022-2030

Strategia została przyjęta uchwałą nr XXXV/598/22 rady Gminy Łańcut z dnia 7 października 2022 r. W dokumencie wyodrębniono 4 obszary priorytetowe:

- gospodarki komunalnej i infrastruktury technicznej,
- infrastruktury i usług społeczno-edukacyjnych,
- polityki gospodarczej,
- turystyki i promocji.

Dla każdego z nich określono cele strategiczne i operacyjne oraz służące ich realizacji kierunki interwencji / kluczowe działania. Poniżej zestawiono te powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny I. Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej

Cel operacyjny I.3. Rozwój infrastruktury drogowej na terenie Gminy Łańcut

- przebudowa, budowa i remont dróg gminnych, wewnętrznych, powiatowych i wojewódzkich na terenie Gminy Łańcut,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Gminy Łańcut, m.in. poprzez modernizację przejść dla pieszych Budowa i przebudowa chodników na terenie Gminy Łańcut,
- budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Łańcut Budowa i remont wiat przystankowych na terenie Gminy Łańcut,
- organizacja nowoczesnego i przyjaznego pasażerom transportu zbiorowego w zakresie organizacji połączeń komunikacyjnych z poszczególnymi miejscowościami do Rzeszowa i Łańcuta Budowa nowego, modernizacja i rozbudowa oświetlenia drogowego na terenie Gminy Łańcut.

Cel strategiczny IV. Atrakcyjna oferta turystyczna Gminy, oparta na jej walorach kulturowych i przyrodniczych

Cel operacyjny IV.1. Wzmocnienie promocji i turystyki Gminy Łańcut

- zwiększenie dostępności i atrakcyjności terenów poprzez budowę ścieżek pieszo-rowerowych.

Strategia zawiera **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej** w gminie przedstawione w podziale na funkcje poszczególnych obszarów, w tym: dla terenów o funkcjach mieszkaniowych:

- poprawa dostępności komunikacji (np. poprzez budowę dróg i chodników),

dla terenów o funkcjach usługowych, w tym użyteczności publicznej:

- zapewnienie dobrej dostępności komunikacyjnej (np. poprzez budowę dróg i chodników),

- zapewnienie odpowiedniej ilości miejsc parkingowych przy budynkach użyteczności publicznej (w tym miejsc dla osób niepełnosprawnych),

dla terenów stref gospodarczych:

- poprawa sieci drogowej na terenie Gminy,

dla terenów zieleni:

- organizacja szlaków pieszo-rowerowych.

Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Świlcza na lata 2022-2030

Strategia została przyjęta uchwałą nr LXIV/519/2023 Rady Gminy Świlcza z dnia 27 marca 2023 r. W dokumencie określono trzy główne obszary rozwoju gminy i przypisane do nich cele operacyjne oraz służące ich realizacji kierunki działań. Poniżej zestawiono te powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

I. Obszar rozwoju. Gospodarka

Cel operacyjny 1.1. Poprawa jakości systemu dróg publicznych oraz zwiększenie dostępności układu komunikacyjnego w gminie.

1. Budowa, przebudowa i rozbudowa sieci dróg gminnych,
2. Poprawa infrastruktury około drogowej (oświetlenie, chodniki, pobocza, monitoring miejsc szczególnie niebezpiecznych),
3. Wzmocnienie współpracy z zarządcami dróg wyższej kategorii w zakresie modernizacji dróg publicznych,
4. Rozwój komunikacji zbiorowej na terenie Gminy oraz współpraca w tym zakresie z gminami ościennymi w tym w ramach ZIT ROF,
6. Uregulowanie stanu prawnego dróg będących w samoistnym posiadaniu Gminy,
9. Rozbudowa ścieżek rowerowych, szlaków pieszo-jezdnych wzdłuż dróg gminnych oraz dróg wyższej kategorii.

W odniesieniu do celu operacyjnego 1.1., oczekiwane rezultaty planowanych działań to:

- poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez rozbudowę oświetlenia,
- zmniejszenie natężenia ruchu drogowego na głównych ciągach komunikacyjnych,
- zwiększenie stopnia rowerowego skomunikowania Gminy oraz integracja przestrzenna Gminy pod względem turystycznym i rekreacyjnym,
- zmniejszenie natężenia ruchu drogowego poprzez zastąpienie komunikacji samochodowej komunikacją rowerową,
- poprawa warunków tranzytu pojazdów w dotychczasowym układzie komunikacyjnym,
- ograniczenie emisji spalin i innych szkodliwych związków do powietrza,
- zwiększenie poczucia bezpieczeństwa u mieszkańców Gminy.

Cel operacyjny 1.5. Zrównoważony rozwój gospodarczy bazujący na współpracy międzygminnej ze szczególnym uwzględnieniem gmin Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

1. Realizacja projektów w zakresie transportu publicznego, poprawy środowiska naturalnego (w tym min. wykorzystanie OZE), gospodarki odpadami, rozwoju kultury, administracji i e-usług,
6. Poprawa dostępności transportu publicznego, rozwój infrastruktury transportowej,
7. Rozwijanie oraz integracja systemu transportu publicznego na terenie ROF, współpraca z Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie,
9. Współpraca w ramach rozbudowy Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej -PKA, w tym m.in.: budowa przystanku dla Osiedla w Rudnej Wielkiej,
10. Wdrażanie przedsięwzięć zintegrowanych zgodnie z zapisami FEP 2021-2027, w szczególności:
 - 10.1. Kompleksowa odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej na terenie gminy Świlcza (zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in. parkingi),

10.7 Tworzenie terenów inwestycyjnych na terenie gminy Świlcza (zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in. uzbrojenie terenu w infrastrukturę drogową).

II. obszar rozwoju. Społeczeństwo

Cel operacyjny 2.3. Rozwój oferty usług publicznych oraz wykorzystanie nowych form działań pomocowych

10. Wdrażanie polityki Dostępność Plus (jednym z 8 obszarów wsparcia programu Dostępność Plus jest „transport”).

W strategii zawarto **rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie**, przedstawione w podziale na założenia ogólne oraz odnoszące się do terenów o konkretnych funkcjach, w tym m.in.:

Ogólne założenia w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie

- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez rozwój infrastruktury drogowej i towarzyszącej, chodników, ścieżek rowerowych,

Tereny o funkcjach usługowych

- zapewnienie dobrej dostępności komunikacyjnej (układ drogowy, komunikacja zbiorowa, infrastruktura pieszka i rowerowa, punkty przesiadkowe),
- organizacja miejsc parkingowych przy kluczowych obiektach,

Tereny zielone

- wyznaczanie szlaków, ścieżek i tras turystycznych, ścieżek dydaktycznych, rowerowych, itp. oraz stref rekreacji i wypoczynku wyposażonych w miejsca parkingowe, infrastrukturę rowerową, tablice informacyjne i małą architekturę,

Tereny rolnicze

- dopuszcza się lokalizację szlaków, ścieżek i tras turystycznych, ścieżek rowerowych itp.

Strategia rozwoju gminy Trzebowniko na lata 2022-2030

Strategia została przyjęta uchwałą nr XLIII/4192022 Rady Gminy Trzebowniko z dnia 31 sierpnia 2022 r. Dokument określa trzy cele strategiczne (domeny) osadzone w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Ich realizacji służą ujęte w strategii kierunki działania, stanowiące ich rozwinięcie cele operacyjne, a także działania. Poniżej zestawiono zapisy strategiczne powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny 1. Podnoszenie jakości usług publicznych i poziomu integracji społecznej mieszkańców gminy Trzebowniko

Kierunek działania 4. Atrakcyjna oferta sportowo-rekreacyjna dla mieszkańców w każdym wieku

Cel operacyjny 4.2 Baza i oferta rekreacyjna jako wstęp do budowania oferty turystycznej,

- wykorzystanie dróg leśnych do budowy sieci tras turystycznych,
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej od Klubu Sportowego Dół do szkoły w Jasionce.

Cel strategiczny 2. Utrzymanie wysokiego poziomu rozwoju gospodarczego, przy jednoczesnym wzmocnieniu wschodzących branż gospodarczych

Kierunek działania 6. Podnoszenie poszczególnych komponentów atrakcyjności inwestycyjnej gminy Trzebowniko jako filarów lokalnej gospodarki

Cel operacyjny 6.3 Poprawa komponentów atrakcyjności inwestycyjnej gminy Trzebowniko,

- działania na rzecz poprawiania dostępności transportowej gminy w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym,
- rozwijanie intermodalnych form transportu publicznego i ich dostępności.

Cel strategiczny 3. Integracja wewnętrzna i zewnętrzna gminy w wymiarze środowiskowym, przestrzennym oraz funkcjonalnym

Kierunek działania 8. Zapewnienie nowoczesnej infrastruktury publicznej i zrównoważony rozwój terytorialny w oparciu o wykorzystywanie instrumentów przestrzennych

Cel operacyjny 8.3 Poprawa infrastruktury komunikacyjnej,

- usprawnienie komunikacji poprzez realizację nowych inwestycji oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dostosowywanie układu komunikacyjnego do zmieniających się potrzeb związanych z dynamiczną urbanizacją gminy Trzebowniko,
- utwardzenie dróg w miejscach, gdzie nawierzchnia jest żwirowa bądź piaskowa,
- budowa nowych i rozbudowa istniejących sieci dróg gminnych utwardzonych wraz z niezbędną infrastrukturą (oświetlenie, chodniki, ścieżki rowerowe) mające na celu łączenie poszczególnych sołectw ze sobą oraz łączenia poszczególnych części miejscowości ze sobą,
- budowa, modernizacja oraz rozbudowa infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach, zarówno uczestników ruchu kołowego, jak i pieszych,
- budowa spójnego systemu ścieżek rowerowych na terenie gminy Trzebowniko,
- Integracja systemu ścieżek rowerowych i łączenie ich z istniejącym i powstającym układem komunikacyjnym,
- opracowanie planu działań rowerowych w gminie Trzebowniko do 2030 r.,
- budowa infrastruktury towarzyszącej w postaci chodników oraz oświetlenia ulicznego.

W ramach poziomu operacyjnego Strategii, wyznaczono również kierunek działania 9., który obejmuje działania z zakresu trzech wymiarów i wpisuje się w wyznaczone cele strategiczne. Kierunek ten stanowi również obszar strategicznej interwencji (OSI) kluczowy dla gminy.

Kierunek działania 9. Integracja i rozwój gminy Trzebowniko w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

- aktywne partycypowanie w działaniach podejmowanych przez Stowarzyszenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- kreowanie liniowych produktów turystycznych łączących potencjały sąsiednich gmin,
- budowa spójnego systemu ciągów pieszo-rowerowych oraz integracja systemu transportu publicznego na terenie ROF,
- wdrażanie przedsięwzięć zintegrowanych w ramach perspektywy 2021-2027, w szczególności:
 - utworzenie otwartej strefy wypoczynku i rekreacji w miejscowości Terliczka i Łukawiec (Przedsięwzięcie obejmuje m.in. budowę ścieżek rowerowych, budowę ciągów pieszo - rowerowych, wyznaczenie szlaków rowerowych, remont odcinka drogi, budowę kładki dla pieszych itd.),
 - budowa dworca przesiadkowego w Nowej Wsi wraz z budową drogi dojazdowej i ścieżki rowerowej.

Strategia zawiera także **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** (załącznik nr 2). Rekomendacje przedstawiono w formie kierunków zagospodarowania przestrzennego będących podstawą prowadzenia polityki przestrzennej samorządu gminy, w podziale na poszczególne dziedziny. Obejmują one m.in.:

1. Osadnictwo - poprawa spójności funkcjonalno-przestrzennej systemu osadniczego:

1.1 Wykorzystanie potencjału i możliwości rozwoju w ramach przynależności do ROF,

3. Infrastruktura społeczno-gospodarcza

3.2. Kształtowanie warunków rozwoju gospodarczego,

3.2.1 współpraca w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego; realizacja mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,

4. Komunikacja - poprawa dostępności komunikacyjnej województwa

4.1 Rozwój połączeń z rdzeniem ROF, organizacja wydajnej sieci transportowej,

4.2 Budowa, przebudowa i modernizacja dróg gminnych, w celu poprawy bezpieczeństwa,

- 4.3 Poprawa dostępności komunikacyjnej na zewnątrz, w tym rozwój infrastruktury drogowej łączącej się z węzłami sieci dróg szybkiego ruchu oraz infrastruktury kolejowej,
- 4.4 Wydajniejsza organizacja transportu publicznego,
- 4.5 Poprawa jakości dróg publicznych,
- 4.6 Budowa ścieżek rowerowych - stworzenie rozwiązań systemowych przez rozwój infrastruktury, powiązanie gminnych tras i ścieżek rowerowych,
- 4.7 Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego.

Strategia rozwoju gminy Tyczyn na lata 2022-2030

Strategia została przyjęta uchwałą nr LXII.400.23 Rady Miejskiej w Tyczynie z dnia 25 maja 2023 r. Dokument określa 3 cele strategiczne w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz przestrzennym. Mają one być osiągnięte poprzez realizację szczegółowych celów operacyjnych, dla których wskazano kierunki działań oraz przyporządkowane do nich zadania. Poniżej zestawiono te powiązane z problematyką zrównoważonej mobilności.

Cel strategiczny: 2. Zrównoważony rozwój infrastruktury technicznej i atrakcyjności inwestycyjnej

Cel operacyjny 2.1. Rozwój infrastruktury komunikacyjnej

- poprawa infrastruktury drogowej,
 - budowa i modernizacja żwirowych i asfaltowych dróg gminnych,
- budowa infrastruktury okołodrogowej,
 - etapowa i systematyczna budowa nowych chodników i ścieżek rowerowych, parkingów,
 - rozbudowa oświetlenia ulicznego i drogowego.

Elementem strategii jest Wieloletnim plan inwestycyjny wskazujący przedsięwzięcia planowane do realizacji, w tym przedsięwzięcia dla celu operacyjnego 2.1.:

- budowa ciągów pieszo rowerowych (ścieżek rowerowych) na obszarze Gminy Tyczyn,
- budowa, przebudowa, modernizacja, sieci dróg, mostów, chodników, przepustów oraz parkingów na obszarze Gminy Tyczyn,
- rozbudowa systemu oświetlenia ulicznego (wymiana i montaż nowych lamp) na obszarze Gminy Tyczyn.

Strategia zawiera także **ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie** w odniesieniu do obszarów o określonych funkcjach, w tym:

Obszary lokalizacji infrastruktury społecznej:

- zapewnienie dogodnej dostępności komunikacyjnej obiektów użyteczności publicznej, udogodnienia dla rowerzystów, bezpieczne przejścia dla pieszych,

Obszary o rozwiniętej lub przeważającej funkcji mieszkaniowej:

- zapewnienie wysokiej jakości życia mieszkańców poprzez dostęp do wysokiej jakości infrastruktury technicznej: dróg, chodników, sieci wodociągowej i kanalizacyjnej,
- kształtowanie funkcjonalnych układów zabudowy zgodnie z zasadami ładu przestrzennego, dostępnych komunikacyjne, wyposażonych w niezbędną infrastrukturę i mających dostęp do funkcji poza mieszkaniowych.