

Załącznik Nr 30 do uchwały Nr XLII/273/2021  
Rady Miasta Łańcuta  
z dnia 8 września 2021 r.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA ŁAŃCUTA

**ZAŁĄCZNIK Nr 30 do uchwały Nr XX/146/2012  
Rady Miasta Łańcuta  
z dnia 30 października 2012 r.**

**ZAŁĄCZNIK Nr 30 do uchwały Nr XLIV/391/2010  
Rady Miasta Łańcuta  
z dnia 28 października 2010 r.**

## **ZAŁĄCZNIK NR 30**

do uchwały Nr XXXVI/247/01  
Rady Miasta Łańcuta  
z dnia 31.10.2001

# **KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI, W TYM TERENY NIEZBĘDNE DO WYTYCZENIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH**

## **JEDNOLITY TEKST**

**Opracowanie:**  
Główny projektant studium  
mgr inż. arch. Anna RAIŃCZUK  
**Opracowanie merytoryczne:**  
mgr inż. Stanisława KIWAK –  
CIUPIŃSKA

## **KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI W TYM TERENY NIEZBĘDNE DO WYTYCZENIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH**

Korzystne położenie Łańcuta w paśmie europejskiej przestrzeni wschód – zachód, w III Pan – Europejskim korytarzu transportowym, a także w przygranicznym obszarze Euroregionu Karpaty determinuje obecny i przyszły rozwój Miasta.

Przez miasto przebiegają międzynarodowe trasy komunikacji kolejowej i drogowej wschód – zachód:

⇒ magistrala kolejowa E – 30 relacji Niemcy (Drezno) – granica państwa – Wrocław – Kraków – Medyka – granica państwa – Ukraina (Lwów).

⇒ droga krajowa nr 4, międzynarodowa E – 40: powtarzająca przebieg magistrali kolejowej.

Trasy krajowe wschód – zachód uzupełniają drogi wojewódzkie biegnące z Łańcuta w kierunku Sokołowa, Leżajska, Dynowa i Przemyśla zapewniające powiązanie miasta w skali województwa podkarpackiego.

Port lotniczy Rzeszów – Jasionka, oddalony około 20 km od Łańcuta przystosowany do przyjmowania wszystkich typów samolotów, zarówno w komunikacji krajowej jak i międzynarodowej stwarza możliwości rozwojowe dla całego regionu.

W przyszłości układy drogowe południowo – wschodniej Polski zostaną wzmocnione autostradą A – 4 Drezno – Lwów, biegnącą przez północny fragment miasta i drogą ekspresową S – 74 Piotrków Trybunalski – Barwinek - /Koszyce/ - /Bukareszt/ przebiegającą po zachodniej stronie Rzeszowa.

Zarówno autostrada, jak i droga ekspresowa na terenie województwa podkarpackiego będzie realizowana po roku 2020. Oznacza to konieczność realizacji układu drogowego Łańcuta, tak aby był on zdolny przyjąć zwiększający się ruch tranzytowy przez okres 20 – 25 lat, tj do chwili ukończenia budowy autostrady, a także wzrastający w szybkim tempie ruch miejski i regionalny.

Obecny stan układu drogowego nie jest dostosowany do występujących potrzeb ruchowych i znacznie odbiega od przyjętych standardów. Dotyczy to poszczególnych elementów: skrzyżowań, przekroju poprzecznego ulic, stanu nawierzchni i parkingów.

### **POLITYKA KOMUNIKACYJNA**

Dostosowanie systemu komunikacji do obecnych i przyszłych potrzeb poza uwarunkowaniami technicznymi, powinno uwzględniać także aspekty pozakomunikacyjne, co skłania do innego podejścia do problemów komunikacyjnych

w różnych częściach miasta. Inne są bowiem potrzeby i problemy komunikacyjne występujące w śródmieściu a odmienne na peryferiach miasta. Konieczne jest więc selektywne podejście do problemów w zależności od położenia danego obszaru, jego funkcji i występujących zaniedbań lub opóźnień w rozwoju w stosunku do całego miasta. Z tego powodu istnieje potrzeba zastosowania odpowiedniej polityki komunikacyjnej do poszczególnych obszarów miasta.

Może to być polityka:

- ⇒ ochronna,
- ⇒ wyrównawcza,
- ⇒ modernizacyjna,
- ⇒ prospektywna.

**Celem polityki ochronnej** jest utrzymanie sprawności funkcjonowania układu komunikacyjnego w sposób nie kolidujący z innymi funkcjami pozakomunikacyjnymi miasta.

Dotyczy to przede wszystkim obszarów o unikalnych wartościach urbanistycznych tj zabytkowej części śródmieścia i innych obszarów chronionych.

W śródmieściu przyjęto zasadę:

- ⇒ eliminacji ruchu tranzytowego,
- ⇒ zachowania układu historycznego,
- ⇒ ograniczenia parkowania samochodów osobowych,
- ⇒ tworzenia parkingów strategicznych i pomocniczych na zewnątrz tego obszaru,
- ⇒ budowy tras odciążających śródmieście od ruchu zewnętrznego i tranzytowego.

**Celem polityki wyrównawczej** jest dążenie do całkowitej likwidacji dysproporcji jakie występują na obszarze miasta w jakości i standardzie obsługi komunikacyjnej pomiędzy poszczególnymi jego częściami.

Odnosi się to przede wszystkim do stanu technicznego ulic a szczególnie ich nawierzchni oraz dostępu do komunikacji zbiorowej. Dysproporcje te z czasem powinny być wyeliminowane.

Należy dążyć do tego, aby w zakresie komunikacji drogowej był zapewniony dojazd drogą o nawierzchni twardej do wszystkich posesji w mieście, a droga do przystanku komunikacji zbiorowej nie przekraczała 500 m.

**Celem polityki modernizacyjnej** jest dostosowanie układu ulicznego do wzrastających i zmieniających się potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Głównym środkiem transportowym mieszkańców jest samochód osobowy. Transport zbiorowy realizowany jest przez PKS, nie funkcjonuje obecnie komunikacja miejska.

W skali miasta Łańcuta powinna być zapewniona koegzystencja komunikacji publicznej jak i samochodów osobowych. Polityka modernizacyjna będzie dotyczyć tak układu drogowego jak i komunikacji publicznej.

Niezbędna jest:

- ⇒ modernizacja zewnętrznego układu drogowego – drogi krajowej i dróg wojewódzkich,
- ⇒ modernizacja podstawowego układu wewnętrznego – ulic powiatowych,
- ⇒ modernizacja układu ulic lokalnych i dojazdowych,
- ⇒ zwiększenie liczby miejsc parkingowych,
- ⇒ dostosowanie funkcjonowania komunikacji zbiorowej do potrzeb mieszkańców.

**Celem polityki prospektywnej** jest wyprzedzające inwestowanie w układ komunikacyjny miasta mające na celu zaspokojenie przyszłych potrzeb komunikacyjnych.

Należy bowiem liczyć się z nieuchronnym, stałym i długotrwałym wzrostem ruchu samochodowego wynikającym z:

- ⇒ wzrostu motoryzacji indywidualnej w mieście i jego otoczeniu,
- ⇒ przyrostu liczby ludności w samym mieście i jego strefie oddziaływania,
- ⇒ wzrostu ruchliwości mieszkańców,
- ⇒ przemianami przestrzennymi w strefie miejskiej i podmiejskiej,
- ⇒ atrakcyjności turystycznej miasta.

Z wymienionych czynników generujących ruch najistotniejszym jest wzrost motoryzacji. Przewiduje się, że poziom motoryzacji indywidualnej w mieście osiągnie w okresie perspektywicznym liczbę 400 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (obecnie 250 s.o./ 1000 mieszkańców), a odpowiadająca mu ilość aut będzie wynosić około 8000 sztuk.

Przewidywany ponad dwukrotny wzrost ruchu na drogach powoduje konieczność rozwoju i modernizacji układu drogowo – ulicznego.

**W mieście Łańcucie przewidywane są następujące inwestycje komunikacyjne:**

- ⇒ budowa autostrady płatnej A-4 Drezno Lwów w północno- zachodniej części miasta,
- ⇒ budowa nowej obwodnicy wzdłuż południowej granicy miasta, w pasie wyznaczonym w dotychczasowym MPO ZP miasta Łańcuta,
- ⇒ modernizacja istniejącej drogi krajowej Nr 4 do parametrów ulicy dwujezdniowej,
- ⇒ budowa nowych dróg wojewódzkich, biegnących w zachodniej części miasta,
- ⇒ budowa nowej drogi wojewódzkiej we wschodniej części miasta wraz z wiaduktem kolejowym na magistrali kolejowej, łączącej drogę krajową nr 4 z ul. J. Kochanowskiego, z przedłużeniem trasy w kierunku północnym do granicy

miasta i na terenie gminy Białobrzegi do drogi wojewódzkiej nr 877 lub do węzła autostrady.

- ⇒ budowa wiaduktu drogowego nad torami magistrali kolejowej wraz z przełożeniem drogi wojewódzkiej w kierunku Leżajska, na odcinku dzielnicy Podzwierzyniec,
- ⇒ budowa ulicy ogólnomiejskiej po południowej stronie torów kolejowych będącej przedłużeniem ul. Składowej w kierunku wschodnim, z włączeniem jej do planowanej drogi wojewódzkiej.
- ⇒ budowa ulic ogólnomiejskich w zachodniej części miasta, przez osiedle Grabskie i Kały, umożliwiających eliminację ruchu tranzytowego z wnętrza miasta.
- ⇒ budowa ulic lokalnych i dojazdowych wiążących się z obsługą nowych terenów mieszkaniowych i usługowych,
- ⇒ stopniowa modernizacja całego układu ulicznego w celu dostosowania go do przyjęcia zwiększonego ruchu samochodowego, poprawy warunków jazdy i podniesienia estetyki ulic,
- ⇒ budowa parkingów strategicznych ogólnodostępnych dla obsługi centrum miasta umożliwiających udostępnienie tego rejonu bardziej pieszym niż samochodom,
- ⇒ budowa parkingów osiedlowych dla przechowywania samochodów w pobliżu domu, w ilości zapewniającej standard minimum 1,3 miejsca postojowego na 1 mieszkanie,
- ⇒ budowa ścieżek rowerowych dla zapewnienia możliwości alternatywnego, w stosunku do samochodu, sposobu poruszania się w mieście.

## DOCELOWY UKŁAD DROGOWY

### **Docelowy układ komunikacyjny miasta będą stanowić:**

1. planowana autostrada A- 4,
2. planowana obwodnica południowa - droga krajowa Nr 4 poprowadzona w rejonie południowej granicy miasta, klasy głównej ruchu przyspieszonego, o przekroju dwujezdniowym, ( GP 2/2 ) \*(w zmianie nr 1 Studium – oznaczona niebieską przerywaną linią)

3. istniejąca droga krajowa Nr 4 biegnąca ulicami J. Piłsudskiego, Armii Krajowej, Tadeusza Kościuszki klasy głównej, zmodernizowana do przekroju dwujezdniowego, ( G 2/2 ),
4. planowana obwodnica zachodnia miasta - droga wojewódzka biegnąca z kierunku Leżajska do drogi krajowej Nr 4 w Krzemienicy (droga nr 877), klasy głównej o przekroju jednojezdniowym, ( G 1/2 ),
5. planowane przłożenie drogi wojewódzkiej Sokołów – Łańcut, nr 876, z włączeniem do projektowanej obwodnicy zachodniej, opisanej w punkcie 4, klasy głównej, o przekroju jednojezdniowym, ( G 1/2 ),
6. planowana obwodnica wschodnia miasta - droga wojewódzka biegnąca od planowanej drogi krajowej Nr 4 w Głuchowie do ul. J. Kochanowskiego i dalej do granicy miasta, z ewentualną kontynuacją na terenie gminy Białobrzegi do drogi wojewódzkiej nr 877 lub do węzła autostady, klasy głównej o przekroju jednojezdniowym, ( G 1/2 ),
7. droga wojewódzka z kierunku Dylągówki (nr 877) ,- ul. I. Mościckiego od granicy miasta do planowanej obwodnicy, klasy zbiorczej o przekroju jednojezdniowym ( Z 1/2 ),
8. ciąg drogowy Leżajsk – Dylągówka, biegnący od granicy miasta do planowanej obwodnicy południowej następującymi ulicami: Podzwierzyniec, następnie projektowaną trasą i wiaduktem nad torami PKP, ul. J. Kasprowicza, Grunwaldzką wraz z jej proponowanym przedłużeniem na wprost do ul. J. Kasprowicza , następnie ulicami S. Żeromskiego i S. Wyszyńskiego, i dalej drogą dojazdową stanowiącą przedłużenie ul. J. Cetnarskiego w kierunku północnym, potem ulicami J. Cetnarskiego, J. Piłsudskiego, kolejno projektowanym fragmentem łączącym ul. J. Piłsudskiego iul. Armii Krajowej oraz ul. I. Mościckiego , klasy zbiorczej, o przekroju jednojezdniowym, ( Z 1/2 ),
9. droga z kierunku Sokołowa - ulica J. I. Kraszewskiego, klasy zbiorczej o przekroju jednojezdniowym, ( Z 1/2 ),
10. droga z kierunku Kańczugi - ulica 3-go Maja, od granic miasta do istniejącej drogi krajowej nr 4, klasy zbiorczej, o przekroju jednojezdniowym, ( Z 1/2 ),
11. planowana ulica klasy zbiorczej, o przekroju jednojezdniowym, ( Z 1/2 ),biegnąca śladem ul. Składowej i dalej wzdłuż torów PKP, do planowanej drogi wojewódzkiej przebiegającej wzdłuż wschodniej granicy miasta,

12. ulce: Wł. Sikorskiego, T. Kościuszki na odcinku od ul. Wł. Sikorskiego do drogi krajowej nr 4, ul. Józefa Piłsudskiego na odcinku od ul. J. Cetnarńskiego do drogi krajowej nr 4, klasy zbiorczej, o przekroju jednojezdniowym, ( Z 1/2 ),
13. planowane ulice ogólnomiejskie w zachodniej części miasta, biegnące przez osiedle Grabskie i Kąty, klasy zbiorczej, o przekroju jednojezdniowym, ( Z 1/2 ),
14. ulica Polna, zmodernizowana do klasy zbiorczej o przekroju jednojezdniowym ( Z 1/2 ),
15. ulica Jana Kochanowskiego, klasy zbiorczej, o przekroju jednojezdniowym, (Z1/2 )

Ulice główne i zbiorcze, opisane wyżej, stanowią podstawowy układ komunikacyjny miasta, zapewniający powiązania zewnętrzne i ogólnomiejskie.

Pozostałe ulice istniejące, w tym dotychczasowe ulice wojewódzkie w centrum i projektowane klasy lokalnej ( L ) i dojazdowej ( D ) pełnią rolę uzupełniającą względem układu podstawowego, zapewniają powiązania lokalne i bezpośrednią obsługę terenów przez które przechodzą.

Docelowy układ komunikacyjny i jego hierarchia funkcjonalno-techniczna zostały podyktowane historycznym rozwojem miasta, przestrzennym rozmieszczeniem miejsc zamieszkania, miejsc pracy, lokalizacją usług i szkół w mieście.

Zaproponowany, układ komunikacyjny zapewnia możliwości prawidłowego funkcjonowania miasta, w tym wszystkich systemów transportowych - komunikacji publicznej, ruchu pieszego i rowerowego.

W okresie etapowym, do czasu realizacji obwodnic przedstawionych w punktach 2, 4, 5, i 6 proponuje się przeprowadzenie ciągów dróg wojewódzkich trasami opisanymi w punktach 7, 8, 9 i 10.

Rozwiązanie to zapewnia znaczne usprawnienie ruchu w mieście i pozwala na eliminację tranzytu z centrum przy stosunkowo niewielkich nakładach inwestycyjnych na rozbudowę układu komunikacyjnego.

Przeprowadzenie dróg wojewódzkich poza centrum jest możliwe już obecnie, bez ponoszenia nakładów na budowę nowych odcinków ulic, lecz tylko na modernizację istniejących tras.

Proponuje się ich następujący przebieg:

Kierunek Leżajsk - Dylągówka ulicami: Podzwierzyniec, Grunwaldzką, S. Żeromskiego, Kard. St. Wyszyńskiego, J. Cetnarskiego, J. Piłsudskiego, A. Mickiewicza i I. Mościckiego.

Kierunek Sokołów - Łańcut ulicą J. I. Kraszewskiego.  
lub

Kierunek Leżajsk – Łańcut ulicami: Podzwierzyniec, Wł. Sikorskiego, T. Kościuszki do istniejącej drogi krajowej nr 4.

Kierunek Łańcut – Dylągówka ulicą I. Mościckiego.

Kierunek Sokołów – Łańcut ulicami: I. Kraszewskiego, J. Cetnarskiego, J. Piłsudskiego do istniejącej drogi krajowej nr 4.

Należy zaznaczyć, że istnieją jeszcze inne możliwości kształtowania węzła dróg wojewódzkich w Łańcucie. Na przykład z wykorzystaniem projektowanych ulic zbiorczych biegnących przez osiedle Grabskie i wzdłuż południowej strony torów PKP, na przedłużeniu ul. Skadowej w kierunku wschodnim.

Wymagają one jednak większych nakładów finansowych na budowę nowych dróg.

#### **PRIORYTETOWE INWESTYCJE W ZAKRESIE KOMUNIKACJI:**

- ⇒ modernizacja drogi krajowej nr 4,
- ⇒ eliminacja ruchu tranzytowego z centrum miasta,
- ⇒ budowa dwupoziomowego skrzyżowania drogi wojewódzkiej z magistralą kolejową Kraków - Przemyśl,
- ⇒ stała modernizacja istniejącego układu ulic,
- ⇒ budowa parkingów strategicznych dla ochrony centrum przed nadmiernym ruchem.

#### **ZASADY KSZTAŁTOWANIA SIECI DROGOWEJ**

Rezerwy terenu pod projektowane ulice, zależnie od ich klas, należy przyjmować zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Szerokość ulic w liniach rozgraniczających powinna zapewnić możliwość umieszczenia elementów ulicy i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji ulicy oraz uwarunkowań terenowych, w tym infrastruktury towarzyszącej ulicy, ścieżek rowerowych, osłon izolacyjnych itp. Ze względu na istniejącą zabudowę, szczególnie w śródmieściu, dopuszcza się zachowanie istniejących linii zabudowy.

Proponuje się szerokość pasów regulacyjnych o wielkościach średnich. Wielkości minimalne reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki



Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ( Dz. U. Nr 43 z dn. 14 maja 1999r.).

- **Klasa A – autostrada**

Linie rozgraniczające zostały określone decyzją Wojewody Rzeszowskiego nr 1/98 o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A-4, z dnia 28-12-1998 roku.

Linie te obejmują teren przeznaczony pod budowę autostrady oraz wszystkich niezbędnych obiektów budowlanych, jak również teren oddziaływań maksymalnych, które razem tworzą pas drogowy autostrady.

W węźle „Łańcut”, w km 592+303, w Woli Małej, planowana jest Stacja Poboru Opłat.

Z uwagi na ponadnormatywne oddziaływanie autostrady na środowisko, w strefie oddziaływań maksymalnych, tj. 20 m od krawędzi jezdni, ulegają likwidacji wszelkie obiekty, w tym budynki bez względu na ich przeznaczenie, z wyłączeniem urządzeń infrastruktury technicznej i ochrony środowiska.

W strefie zagrożeń 50 m od krawędzi jezdni niedopuszczalna jest lokalizacja obiektów budowlanych z pomieszczeniami na stały pobyt ludzi, a także prowadzenie upraw rolnych z wyjątkiem produkcji roślin nasiennych, przemysłowych i gospodarki leśnej.

W strefie uciążliwości o zasięgu 130 m od krawędzi jezdni należy zapewnić skuteczną ochronę istniejących obiektów przeznaczonych na stały pobyt ludzi poprzez zastosowanie rozwiązań, środków i urządzeń technicznych, pozwalających na maksymalną ochronę środowiska i zdrowia tj. ekranów ochronnych, zieleni ochronnej w pasie 30 - 50 m od autostrady, lub zieleni osłonowej za ekranami ochronnymi w pasie 6 - 15 m.

- **Klasa GP – ulica główna ruchu przyspieszonego**

2/2\* - 60 m

- **Klasa G – ulice główne**

1/2 - 30 m

- **Klasa Z – ulice zbiorcze**

1/2 - 25 m

- **Klasa L – ulice lokalne**

1/2 - 15 m (min 12 m)

- **Klasa D – ulice dojazdowe**

1/2 - 12 m (min. 10 m)

\* - przekrój ulicy - liczba jezdni / liczba pasów ruchu

\*W zmianie nr 1 wprowadza się następujące drogi publiczne:

- Obszar oznaczony na rysunku symbolem **1KD-Z** obejmuje teren projektowanej **drogi zbiorczej**. Szerokość w liniach rozgraniczających nie mniej niż 20m,
- Obszary oznaczone na rysunku symbolami **1KD-D - 4KD-D** obejmują tereny projektowanych **dróg dojazdowych**. Szerokość w liniach rozgraniczających nie mniej niż 10m.

Dopuszcza się zmianę klasy w/w dróg (w zakresie jednej klasy) a także zagospodarowanie ich pod drogi wewnętrzne lub ciągi pieszo – jezdne.

Dopuszcza się wykonanie drogi głównej ruchu przyspieszonego (po zmianie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego) jako drogę zbiorczą lub główną.

Do czasu realizacji drogi głównej ruchu przyspieszonego, w terenie znajdującym się w pasie pod projektowaną drogę zakazuje się lokalizacji budynków trwale związanych z gruntem.

\*\*[W zmianie nr 2 wprowadza się następującą drogę publiczną:

- Obszar oznaczony na rysunku symbolem **5KD-D** obejmuje teren projektowanej **drogi dojazdowej**. Szerokość w liniach rozgraniczających nie mniej niż 15m.

Dopuszcza się zmianę klasy w/w drogi (w zakresie jednej klasy) a także prowadzenie dróg dojazdowych nie wyznaczonych na rysunku Studium.]

Do projektowania komunikacji rowerowej i pieszej należy przyjąć następujące zasady:

- **Ścieżki rowerowe**

- ☐ Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:
  - ścieżka jednokierunkowa - 1,5 m
  - ścieżka dwukierunkowa - 2,0 m
  - ścieżka jednokierunkowa z dopuszczalnym ruchem pieszym - 2,5 m
- ☐ Szerokość ścieżki rowerowej należy ustalić indywidualnie jeśli oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona inne funkcje.

- **Chodniki – ciągi pieszce.**

Chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych oraz odpowiednio zwiększoną, jeśli oprócz ruchu jest on przeznaczony do usytuowania urządzeń technicznych, (w szczególności podpór znaków drogowych, słupów, drzew, wejść lub zjazdów utrudniających ruch pieszych).

Szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2,0 m. W wypadku przebudowy lub remontu ulicy dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 m jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych.

Szerokość chodnika odsuniętego od jezdni lub szerokość samodzielnego ciągu pieszego nie powinna być mniejsza niż 1,5 m. Dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,0 m jeśli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych.

Zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej miasta jest związane z zachowaniem odpowiedniej akcesji układu komunikacyjnego zgodnie z klasyfikacją funkcjonalną ulic.

Odpowiednie odstępy między skrzyżowaniami na trasach w zależności od ich klasy, a także możliwość zjazdów i wjazdów z i do wyższych klas ulic określa Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. ( Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r ).

#### **Klasa GP**

- ☐ odstęp między skrzyżowaniami nie powinien być mniejszy niż 1000 m, dopuszcza się wyjątkowo odstęp między skrzyżowaniami nie mniejszy niż 600 m Stosowanie zjazdów jest dopuszczane wyjątkowo, z pasem dodatkowym na włączenie się do ruchu; zakaz zatrzymywania się i postoju.

#### **Klasa G**

- ☐ odstęp między skrzyżowaniami nie powinien być mniejszy 500 m, dopuszcza się wyjątkowo odstęp nie mniejszy niż 400 m, należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów.

#### **Klasa Z**

- ☐ odstęp między skrzyżowaniami nie powinien być mniejszy niż 300 m, dopuszcza się wyjątkowo odstęp między skrzyżowaniami nie mniejszy niż 150 m, należy dążyć do ograniczenia zjazdów.

#### **Klasa L**

- ☐ dostępność do tych ulic na skrzyżowaniach, odległość skrzyżowań nie określona, wjazdy nie ograniczone.

### **KOMUNIKACJA ZBIOROWA**

Ważnym elementem usprawniającym powiązania zewnętrzne miasta będzie przystosowanie magistrali kolejowej Kraków – Medyka, E-30 do wymaganych w Unii Europejskiej standardów prędkości: 120 km/h dla ruchu towarowego i 160 km/h dla ruchu pasażerskiego.

„Plan rozwoju infrastruktury transportowej do roku 2015”, opracowany przez MT i GM w 1998 roku – zakłada, w wariantcie minimalnym, kompleksową modernizację linii E-30, jako linii międzynarodowego znaczenia, w latach 2002 – 2005. Zakłada się wykorzystanie kolei do obsługi strefy metropolitalnej Rzeszowa obejmującej swym zasięgiem powiaty grodzkie i ziemskie: ropczycki - sędziszowski, rzeszowski, łańcucki, poprzez zagęszczenie istniejących przystanków kolejowych oraz uruchomienie połączeń wahadłowych między innymi na kierunku Sędziszów – Rzeszów – Łańcut.

Docelowo proponuje się nowy główny dworzec autobusowy, usytuowany w rejonie dworca PKP, na terenie wyznaczonym w MPO ZP m. Łańcuta.

Przewiduje się usprawnienia obsługi miasta komunikacją publiczną, przez dostosowywanie jej funkcjonowania do występujących, bieżących potrzeb mieszkańców miasta i strefy podmiejskiej.

## PARKOWANIE

Przewiduje się wzrost wskaźnika motoryzacji do ~ 400 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej przyjęto wskaźnik minimum 1,3 miejsca postojowego na mieszkanie w ramach terenów mieszkaniowych. Nadwyżka stanowisk postojowych ponad 1,3 miejsca postojowego na jedno mieszkanie, wynikająca z prognozy motoryzacyjnej, winna być lokalizowana poza granicami zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

Dla zabudowy niemieszkalnej orientacyjne wskaźniki określające liczbę miejsc parkingowych dla realizowanych inwestycji handlowych i administracyjnych wynoszą:

- w strefie centrum - 1 na 50 m<sup>2</sup> p.u.\*
  - na pozostałym obszarze - 1 na 20 m<sup>2</sup> p.u.
- p.u.\* - *powierzchnia użytkowa*

Inwestorzy winni zabezpieczać miejsca postojowe na terenie własnych posesji.

Zakłada się częściową eliminację parkowania z Rynku, racjonalne wykorzystanie istniejących miejsc postojowych, realizację parkingów podziemnych w centrum, ewentualnie budowę parkingu spiętrzonego.

Proponuje się wyznaczenie sieci parkingów usytuowanych poza centrum, między innymi na terenie obecnego dworca PKS, przy ul. S. Wyszyńskiego i w sąsiedztwie trasy obecnej drogi krajowej nr 4 relacji Rzeszów-Jarosław oraz w rejonie dworca PKP.

## **OCHRONA ŚRODOWISKA W TRANSPORCIE**

Ochrona środowiska w transporcie polega na:

- zwiększaniu udziału komunikacji zbiorowej w podróżach,
- oddziaływaniu na zmniejszenie ruchliwości w podróżach samochodem,
- promowaniu ruchu niezmotoryzowanego – budowa systemu dróg rowerowych, rozwój stref ruchu pieszego,
- eliminacji ruchu tranzytowego z miasta,
- zabezpieczeniu odpowiedniego przewietrzenia miasta,
- zastosowaniu ochrony biernej przed uciążliwościami transportu (strefy ochronne, ekrany).