

Rzeszów tygrysem Polski

Z **TADEUSZEM FERENCEM**, prezydentem Rzeszowa, rozmawiają **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA** i **MARIA SZRUBA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne



TADEUSZ FERENC (ur. 1940), z wykształcenia ekonomista. Absolwent Akademii Ekonomicznej w Krakowie i Katowicach oraz UMCS w Lublinie. Pracę zawodową rozpoczynał na stanowiskach robotniczych w rzeszowskiej WSK. Był zastępcą dyrektora ds. ekonomicznych w rzeszowskim Transbudzie (1972-1984), dyrektorem Miejskiego Zarządu Budynków Mieszkalnych w Rzeszowie (1985-1991). Piastował stanowisko prezesa zarządu Spółdzielni Mieszkaniowej Nowe Miasto (1993-2000). Radny miejski (1994-2001) i poseł na Sejm RP (2001-2002). Od 2002 r. jest prezydentem Rzeszowa. Odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski za wybitne zasługi w działalności samorządowej i społecznej.

Rada Miasta Rzeszowa przyjęła na początku 2016 r. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla ul. Szpitalnej, co umożliwi budowę hotelu i apartamentów przy pl. Garncarskim według projektu, który wygrał międzynarodowy konkurs architektoniczny. Ten oryginalny budynek, powstający w samym centrum Rzeszowa, ma szansę stać się nową wizytówką miasta. Ale Rzeszów rozwija się prężnie także dzięki własnym inwestycjom. Hasło „Rzeszów – miasto innowacji” zobowiązuje?

Zdecydowanie stawiamy na innowacje. Zostałem za to osobiście doceniony w 2015 r., otrzymując tytuł Człowieka Roku 2015, przyznawany w ramach Smart City Forum. Dostrzeżono mój wkład w realizację projektów, które umożliwiły wdrożenie inteligentnych rozwiązań dla

Zdecydowanie stawiamy na innowacje.

miasta Rzeszowa i jego mieszkańców. Obecnie, pozostając przy tematyce transportu, stawiamy na autobusy elektryczne – w 2017 r. zakupimy 10 nowych autobusów, w kolejnym roku następnych 100 pojazdów.

Miasto Rzeszów zostało wyróżnione najwyższą nagrodą europejską na rzecz czystego transportu miejskiego – Civitas Award 2016 w kategorii innowacje techniczne. Doceniono nasze wyjątkowe osiągnięcia w dziedzinie transportu

miejskiego. Miasto udowodniło, że jest wzorem doskonałości, który inspirowa i służy jako model do prowadzenia i stymulowania dalszego rozwoju inicjatywy zrównoważonej mobilności w Europie. Ta nagroda jest potwierdzeniem, że także w oczach Komisji Europejskiej miasto jest jednym z najlepszych w Europie w tworzeniu realnego wpływu na dobrobyt obywateli europejskich.

We wrześniu 2016 r. amerykańska agencja ratingowa zmieniła perspektywę ratingów miasta Rzeszowa ze stabilnej na pozytywną, co odzwierciedla scenariusz bazowy Fitch, oznaczając, że w średnim okresie Rzeszów nadal będzie poprawiał wyniki operacyjne. W latach 2016-2018 nadwyżka operacyjna wyniesie ponad 10% dochodów bieżących, co wpłynie na poprawę wskaźnika zadłużenia nadwyżki bieżącej do ok. ośmiu lat, mimo spodziewanego wzrostu zadłużenia od 2017 r. na skutek inwestycji. Ratingi odzwierciedlają dobre zarządzanie strategiczne i finansowe miastem oraz rozwijającą się gospodarkę Rzeszowa.

Województwo podkarpackie coraz bardziej umacnia swoją gospodarczą pozycję na mapie Polski, sporo w tym zasługi Rzeszowa. Co za tym stoi?

Gdy objąłem stanowisko prezydenta Rzeszowa w 2002 r., miasto miało powierzchnię 53,4 km², a liczba ludności w przeliczeniu na km² była jedną z największych w Polsce. Nie było gdzie lokować inwestycji. Taka była rzeczywistość. Dlatego też podjęliśmy działania, by włączyć w obszar miasta kolejne miejscowości. Pierwszymi były Słocina i Załęże, włączone w roku 2006. W latach 2007-2008 – Przybyszówka i Zwiężczyca. W kolejnym, 2009 r., dołączono miejscowość Biała, rok później Miłocin i Budziwój. W tym roku miasto Rzeszów zostanie powiększone o Bziankę. Trwają dyskusje na temat rozszerzania granic miasta, pojawiają się także sprzeciwy. Mieszkańcy włączonych wiosek mieli obiekcje do wchłonięcia ich przez Rzeszów. Mówili o tradycji, o przywiązaniu do nazwy swojej miejscowości,

Mamy sporo wielkich planów.

Most im. Tadeusza Mazowieckiego w Rzeszowie

o więzi społecznej, obawiali się większych podatków. Ale kiedy już stali się częścią miasta, gdy zainwestowaliśmy tam w sumie miliardy zł – pojawiły się nowe inwestycje w infrastrukturę, kulturę, szkolnictwo – ci sami mieszkańcy okazali się największymi beneficjentami tych zmian. Co więcej, planujemy kolejne inwestycje, większość z nich przebiega przez tereny niegdyś leżące poza Rzeszowem, a w tej chwili znajdujące się w mieście, np. cała specjalna strefa ekonomiczna, w której ostatnio inwestuje m.in. Game Over Cycles, firma, do której należy salon Harley-Davidson. Oprócz tego w strefie działa m.in. Raben Polska, Automotiv Sobiesław Zasada, budowane są kolejne fabryki. Gdyby nie przyłączenie tych terenów do Rzeszowa, taka działalność nie miałaby miejsca. Gminy, które dysponują budżetami w granicach 30–60 mln zł, nie są w stanie obsłużyć takich inwestycji.

Gdzie tkwi potencjał?

Miasto Rzeszów dysponuje dużymi pieniędzmi. Rozszerzyło swoje granice, przybyło mu mieszkańców, a to zjawisko dotyczy jeszcze tylko Warszawy, pozostałe miasta kurczą się. W 2016 r. wybudowaliśmy 2907 mieszkań, które są wykupywane głównie przez ludzi z zewnątrz – z przeprowadzanych przez nas badań wynika, że aż w 80%. Napływ ludzi młodych, energicznych, którzy zakładają biznesy czy pracują na terenie Rzeszowa, także pozytywnie wpływał na budżet miasta w ostatnich latach, który obecnie wynosi ok. 1,33 mld zł. Odkąd zarządzam miastem, w budżecie

przybyło 1 mld zł. To wszystko jest wynikiem nowych inwestycji, nowych ludzi i nowych terenów. Na rzeszowskich uczelniach uczy się ok. 60 tys. studentów, którzy po skończeniu nauki najczęściej zostają w mieście. W nich również tkwi ogromny dla Rzeszowa potencjał.

Porozmawiajmy o inwestycjach drogowo-mostowych. Od października 2015 r. kierownicy mają do dyspozycji most im. Tadeusza Mazowieckiego przez Wisłok. Ta kluczowa dla województwa inwestycja powstała w rekordowym czasie 13 miesięcy. Proszę przybliżyć szczegóły tego przedsięwzięcia.

W ramach kontraktu, którego wykonawcą była firma PORR Polska Infrastructure SA, wybudowano drogę o długości ok. 1,8 km, łączącą ul. Załęską z ul. Lubelską w Rzeszowie, oraz pięcioprzęsłowy most przez Wisłok, typu podwieszoności, o długości 482 m. Całkowita wysokość pylonu to 108,5 m, tak więc jest to drugi co do wysokości most w Polsce. O skali przedsięwzięcia świadczą liczby – do budowy mostu zużyto 27 231 m³ mieszanek betonowych, 1738 t stali zbrojeniowej oraz 1898 t stali na konstrukcję pomostu. Zamontowano także wanty o całkowitej długości 9,4 km i całkowitej długości splotów 393 km, co daje w sumie ciężar 509 t.

Budowa mostu kosztowała 178 mln zł, z czego 149 mln zł pochodziło z unijnego programu Rozwój Polski Wschodniej, a kolejne 11,5 mln zł to dotacja z Ministerstwa Finansów. Z budżetu miasta wydaliśmy ok. 18 mln zł, czyli 10% całej inwestycji.



Obszary przyłączone do Rzeszowa

W niedalekich planach jest budowa kolejnego mostu?

W ramach budowy tzw. drogi południowej w Rzeszowie powstanie przeprawa o długości 1082 m, zlokalizowana nad Zbiornikiem Rzeszowskim. Zaprojektuje ją krakowska firma Sweco. Będzie to most rzadki w skali europejskiej, typu extradosed, z sześcioma 30-metrowymi pylonami. Powstanie na wysokości ok. 16 m nad poziomem lustra wody. Szerokość obiektu wyniesie 20 m. Most wejdzie w skład prawie sześciokilometrowej obwodnicy południowej Rzeszowa, której trasa rozpocznie się na ul. Podkarpackiej, pod estakadą, jaka powstanie w ramach budowanego łącznika od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty do węzła S19 Rzeszów Południe (Kielanówka). Ponadto na trasie obwodnicy powstanie również 90-metrowy jednoprzęsłowy most przez rzekę Strug.



Kładka w kształcie pierścienia o średnicy zewnętrznej 39,2 m

Wspomniał Pan o kładce. Ten pierwszy tego typu obiekt w Polsce stał się zapewne jednym z symboli miasta?

Kładka została zaprojektowana w kształcie pierścienia o średnicy wewnętrznej 39,2 m. Obejmuje swoim obwodem całe skrzyżowanie al. Piłsudskiego i ul. Grunwaldzkiej oraz umożliwia wejście na nią z czterech różnych stron za pomocą schodów, wind i pochylni. Dzięki formie okręgu nawiązuje kształtem do placu miejskiego, a płaska i lekka konstrukcja stwarza wrażenie zawieszenia pierścienia w przestrzeni, bez nadmiernej ingerencji w panoramę miasta.

Pomost w przekroju poprzecznym zaprojektowano w formie skrzynki o wysokości konstrukcyjnej 65 cm, a konstrukcja nośna została wykonana ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Stalowy pierścień kładki o bardzo smukłym przekroju z nawierzchnią wykonaną z egzotycznego gatunku drewna azobe sprawia wrażenie lekkości i zawieszenia w powietrzu. Jednak kładka to nie tylko symboliczny dla miasta obiekt. Odbywają się tutaj koncerty, wystawy obrazów, pokazy mody.

Minionej zimy problemem wielu miast były przekroczenia dopuszczalnych norm w zakresie zawartości w powietrzu pyłu oraz benzo(a)pirenu. Tymczasem Gmina Miejska Rzeszów już od 2013 r. realizuje przedsięwzięcie Likwidacja niskiej emisji wspierająca wzrost efektywności energetycznej i rozwój rozproszonych odnawialnych źródeł energii w ramach programu KAWKA. Na czym polega ten projekt i jakie działania są podejmowane w Rzeszowie w ramach przeciwdziałania smogowi?

Prowadzimy działania mające na celu systematyczną likwidację pieców węglowych i wprowadzenie centralnego zasilania w ciepło. W ostatnich pięciu latach

udało się nam zlikwidować 1400 pieców. Zostało już tylko 140, mamy zamiar do 2018 r. osiągnąć cel, czyli zero pieców. Ponadto w ramach przeciwdziałania smogowi Urząd Miasta wprowadził darmowe przejazdy autobusami MPK w tych dniach, kiedy normy zanieczyszczenia powietrza były przekroczone, ale także wtedy, gdy temperatura powietrza spadała do $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$. Wyposażyliśmy też Policję Miejską w urządzenia umożliwiające kontrolę dopuszczalnych norm emisji spalin – dymomierze, analizatory spalin oraz sonometry.

Na czym opiera się koncepcja rozwoju miasta?

Planów jest sporo i są potężne. Zależy nam na doprowadzeniu do pierścieniowego systemu komunikacji na wjazdach do miasta. Budujemy żłobki, przedszkola, szkoły i mieszkania. Powstają piękne biurowce, budowane przez prywatnych deweloperów. Od ubiegłego roku w jednym z najnowocześniejszych biurowców w Rzeszowie, SkyRes Warszawska, mieści się Centrum Usług dla Biznesu na Europę Środkową firmy doradczej Deloitte. Rozwój biznesowy miasta to rezultat naszej polityki w zakresie podatków, których nie podnosimy, a jeśli już, to tylko o wskaźnik inflacji. Natomiast niektóre podatki zlikwidowaliśmy. Stwarzamy wszystkim najbardziej optymalne warunki do działania. W magistracie powstał specjalny wydział do obsługi klientów biznesowych. Zdajemy sobie sprawę, że od naszego podejścia probiznesowego zależy niejednokrotnie powodzenie różnych przedsięwzięć, zwłaszcza w przypadku inwestorów zagranicznych, którzy nie znają polskiego systemu prawnego i pomoc przy okazji procedur urzędowych jest dla nich nieoceniona.

Efektem naszych działań jest wskaźnik bezrobocia – można kolokwialnie

powiedzieć, że w tej chwili w Rzeszowie brakuje rąk do pracy. Nie pracują tylko ci, którzy nie chcą. Notujemy napływ ludzi nie tylko z ościennych terenów, ale także z całej Polski. W ostatnim czasie w Rzeszowie powstało 20 hoteli, a obsługiwane są w większości przez kadrę wykształconą w Warszawie. Hotele także stanowią dobry miernik rozwoju miasta. Pomimo ich sporej liczby, w Rzeszowie tyle się dzieje, że miejsca noclegowe są często rezerwowane także poza obszarem miasta, ponieważ popyt na nie przewyższa podaż. Turyści odwiedzający Rzeszów pochodzą z całego świata. Jedną z atrakcji jest trasa podziemna. Obecnie prowadzone są także prace modernizacyjne na głównym deptaku.

Jednym z niekonwencjonalnych konceptów jest budowa w Rzeszowie kolei jednoszynowej.

Już od jakiegoś czasu staramy się wprowadzić w życie innowacyjne rozwiązanie w zakresie transportu publicznego, jakim jest nadziemna kolej jednoszynowa – *monorail*. Tego typu kolej działa m.in. w Sydney czy Dubaju. W Polsce jest to rozwiązanie na tyle nietypowe, że nie ma umocowania w przepisach prawa, co stanowi przeszkodę na drodze do realizacji tej inwestycji. Prowadzimy w tej kwestii rozmowy z odpowiednimi organami, czego efektem jest powołanie na szczeblu rządowym komisji odpowiedzialnej za wypracowanie potrzebnych przepisów.

W Rzeszowie wagonik zabierający ok. 150 osób poruszałby się na stalowej szynie na wysokości ok. 6 m nad ziemią. Prędkość maksymalna, jaką mogłaby rozwinąć nadziemna kolejka, to 80 km/h. Dwuwagonikowy skład kolejki nadziemnej w ciągu godziny może przewieźć 10 tys. pasażerów. Zaplanowane są już dwie ewentualne trasy kolejki, opracowane z myślą o studentach, którzy mieliby łatwiejszy dojazd na uczelnię i do akademików. Pierwsza trasa liczyłaby ok. 8 km i zaczynałaby się na dworcu PKP, przez al. Rejtana kierowałaby się w stronę Uniwersytetu Rzeszowskiego, aż do kampusu Politechniki Rzeszowskiej. Druga linia prowadziłaby od Politechniki Rzeszowskiej do dworca PKP. W przyszłości, gdyby w ramach terytorium miasta znalazło się także lotnisko, bezwzględnie także ono zostałoby skomunikowane za pomocą kolejki. Tym bardziej, że w planach jest uruchomienie połączeń lotniczych z Nowym Jorkiem.



Prezydent Rzeszowa opisuje tabor planowanej nadziemnej kolei jednoszynowej – monorail



Miasto wdraża inteligentny system transportowy

Skąd Pan Prezydent czerpie inspiracje?

Jeżdżąc po świecie, obserwuję rozwiązania stosowane w różnych dziedzinach, jestem otwarty na nowości. W szpitalu w mieście Gainesville w stanie Floryda miałem okazję zobaczyć w akcji robota chirurgicznego da Vinci. Dzięki jego pomocy operacje odbywają się zdalnie – konsola sterownicza znajduje się w innym pomieszczeniu niż robot medyczny, stanowiący element wykonawczy operacji. Taki sprzęt będziemy mieli w Rzeszowie. Okrągła kładka to z kolei pokłosie pobytu w Szanghaju. Ogrzewane przystanki są inspiracją z Dubaju, gdzie byliśmy przy okazji wystąpienia mojego zastępcy, Marka Ustrobińskiego, na temat rzeszowskiego inteligentnego systemu transportowego. Tamte przystanki służyły co prawda chłodzeniu oczekujących pasażerów, ale wyszliśmy z założenia, że skoro mogą chłodzić, to mogą także ogrzewać. Dlatego rzeszowskie przystanki łączą obie te funkcje, uruchamiane w zależności od potrzeby. Inwestujemy również w infrastrukturę informatyczną. Przystanki posiadają wbudowany system głośnomówiący dla niewidomych. Wszystkie autobusy są monitorowane. Ponadto jeśli autobus jest opóźniony, stoi na skrzyżowaniu na czerwonym świetle, przez nadanie sygnału uruchamiane jest światło zielone, by kierowca mógł nadrobić stracony czas. Z kolei po powrocie z Chin postanowiłem, że warto się uczyć tamtejszego języka. Zaczęliśmy od przedszkoli – dzieci podeszły do tego wyzwania z dużym entuzjazmem. W tej chwili język chiński mamy także w programie szkół średnich i na uniwersytecie.

Inwestycje w Rzeszowie rosną jak grzyby po deszczu.

Można tak powiedzieć. Taką mam naturę, że lubię działać. Mamy nowy hotel Rzeszów, który powstał w miejscu sta-

rego, typowego budynku z lat 60. XX w. Mamy piękną galerię. Zbudowaliśmy multimedialną fontannę wodną, gdzie latem na pokazy zjeżdża się ok. 6 tys. osób. Powstają nowe biurowce. Widać ogromny pęd do inwestowania w budownictwo mieszkaniowe. Dość powiedzieć, że dochodzi do sytuacji, w których deweloper jeszcze nie kupił gruntu, a już ma chętnych na kupno mieszkań, tak duży jest popyt. Przy ul. Chopina niebawem powstanie 50-piętrowy wieżowiec Olszynki Park.

Wszystkie te inwestycje przynoszą zysk dla miasta. Biznesmeni płacą tu podatki. Turyści zasilają budżet, korzystając z dostępnej infrastruktury, w tym hotelowej i gastronomicznej. Nie bez powodu żartuję ze mnie, że moje ulubione ptaki to żurawie. Chodzi bowiem o te żelazne, stojące na budowach.

Jakie są metody działania Pana Prezydenta?

Motorem mojego działania nie jest jedynie poczucie obowiązku z racji pełnionej funkcji wóldarza miasta. Po prostu lubię swoją pracę. Często zdarza mi się osobiście sprawdzać funkcjonowanie zaimplementowanych w mieście rozwiązań. W czasie budowy okrągłej kładki dla pieszych byłem obecny podczas newralgicznego momentu montażu segmentów dźwigami. Nocą jeżdżąc po mieście, sprawdzam działanie sygnalizacji świetlnej, która powinna odpowiednio reagować na to, co się dzieje na drodze.

Jako prezydent Rzeszowa to ja

podejmuję decyzje. W specyfikę piastowanego przez mnie stanowiska są oczywiście wpisane sprzeczności, dyskusje. Natomiast decyzje są podejmowane w ten sposób, że szukamy środków do sfinansowania inwestycji. Jeśli tylko ich pozyskanie jest możliwe, błyskawicznie akceptuję taki plan. Dzięki temu miasto się rozwija. Zdaję sobie sprawę, że nie każdy musi się z tymi decyzjami zgadzać. Ale to ja biorę za nie odpowiedzialność. Papierkiem lakmusowym są dla mnie m.in. stale napływający do miasta ludzie, którzy są dumni z faktu, że mieszkają w Rzeszowie, gdzie ciągle tyle się dzieje. Oczywiście, w trakcie trwania inwestycji nieuniknione są wynikające z tego tytułu pewne niedogodności. Ale później efekty cieszą. Potwierdzeniem słuszności moich działań są także wyniki wyborów na stanowisko prezydenta miasta. Wśród dołączonych do Rzeszowa terenów wskaźnik głosów oddanych na moją osobę wyniósł ok. 80%. Podczas spotkań z mieszkańcami dyskutuję o ich realnych potrzebach. Te rozmowy są bardzo cenne. Po 15 latach urzędowania mogę stwierdzić, że mamy zaufanie do siebie nawzajem.

Dziękujemy za rozmowę.

