



Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

DOŚWIACZENIA LUBLINA W PRZYGOTOWANIU STUDIUM ROZWOJU SYSTEMÓW KOMUNIKACYJNYCH

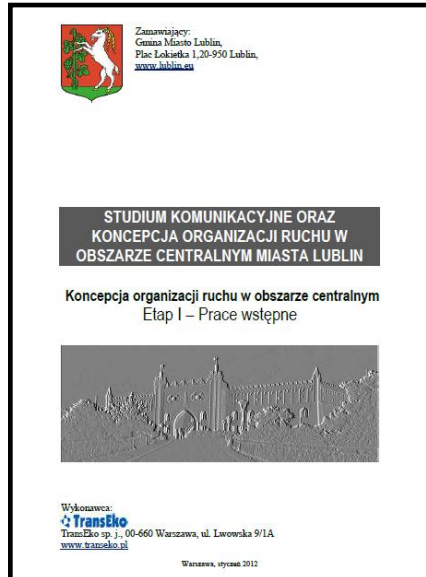
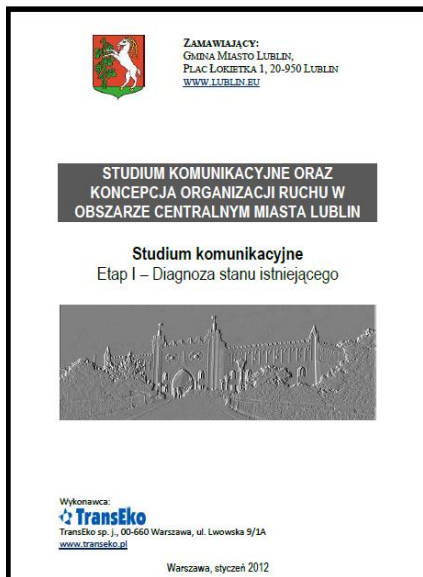
dr inż. Andrzej Brzeziński
Politechnika Warszawska/TransEko

Projekt: „Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem
w jednostkach samorządu lokalnego”

Grupa Wymiany Doświadczeń (GWD) – Transport Miejski

Lublin, 24-25 maja 2011

Studium rozwoju systemów komunikacyjnych

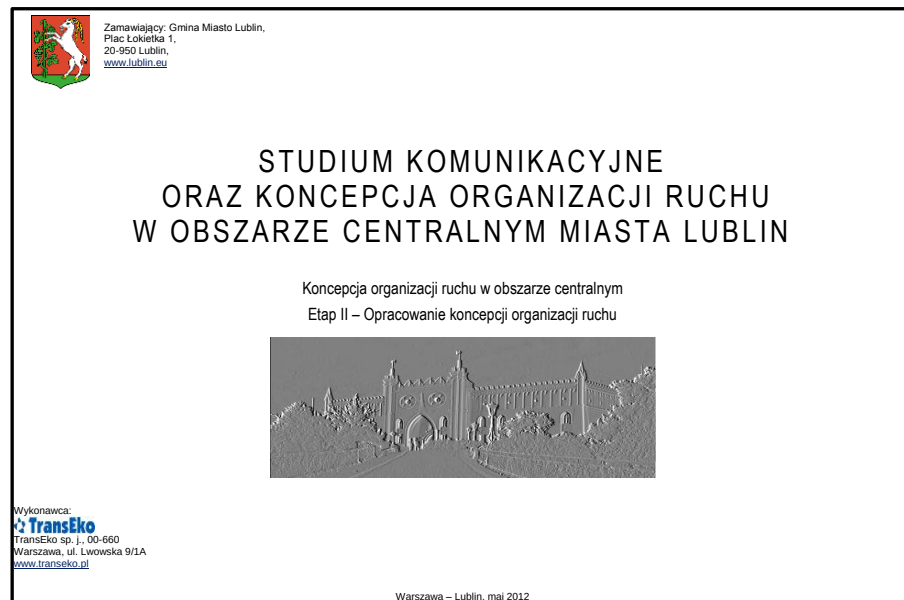
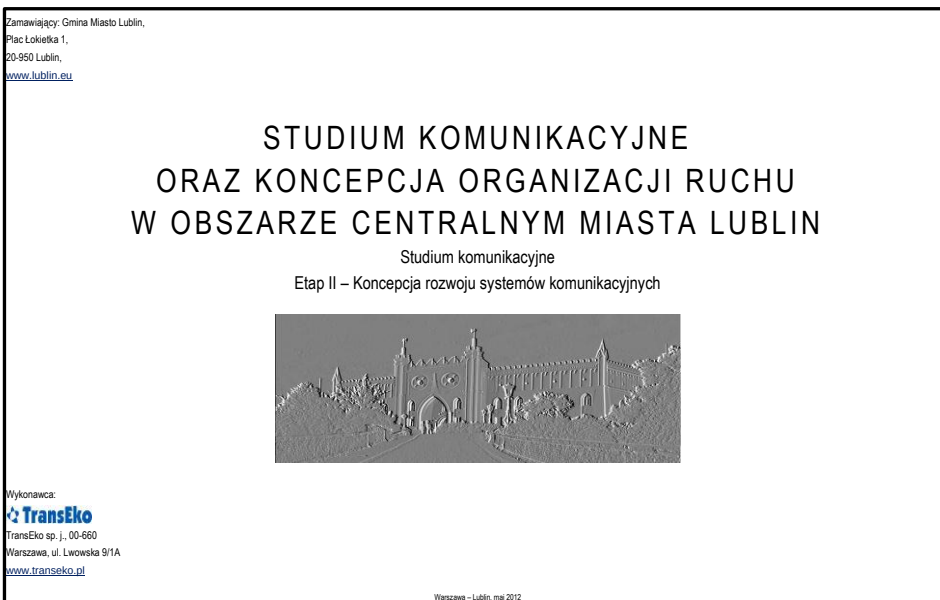


ETAP I: 20.10.2011 - 20.01.2012

ETAP II: 20.01.2012 - 20.05.2012

ETAP III: 20.05.2012 - 20.10.2012

Ocena oddziaływania na
środowisko – konsultacje
społeczne – warianty wynikowe



- 1. DIAGNOZA STANU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO**
- 2. UWARUNKOWANIA PLANU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO**
- 3. ZAŁOŻENIA - DYLEMATY**
- 4. WARIANTY ROZWOJU**

Diagnoza stanu

80 opisanych cech systemu
transportowego Lublina

WYBRANE SILNE STRONY SYSTEMU

SILNE STRONY

1. Historyczna uchwała Rady dot. Polityki Transportowej Lublina (22 maja 1997r) .

Uchwała Nr 495/XLIX/97
Rady Miejskiej w Lublinie
z dnia 22 maja 1997 r.

w sprawie określenia zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina.

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 oraz art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym (tekst jednolity Dz. U. Nr 13 z 1996 r., poz. 74 z późn. zmianami) - Rada Miejska w Lublinie uchwała, co następuje:

§ 1

Ustala się zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina w brzmieniu określonym w załączniku do uchwały.

§ 2

Organy miasta i służby miejskie, właściwe w sprawach zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, organizacji ruchu w mieście, infrastruktury komunikacyjnej oraz lokalnego transportu zbiorowego, powinny kierować się zasadami, o których mowa w § 1, przy podejmowaniu działań dotyczących rozwoju i funkcjonowania komunikacji w mieście.

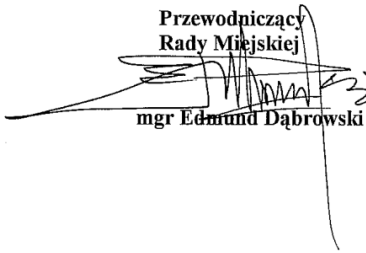
§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta Lublina.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Miejskiej


mgr Edmund Dąbrowski

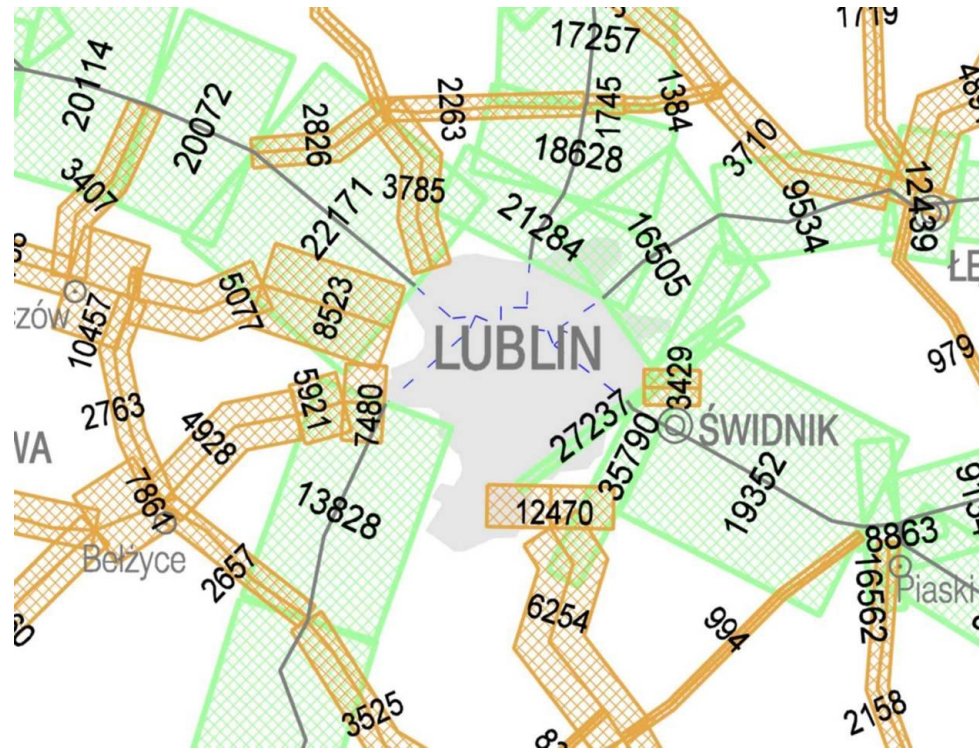
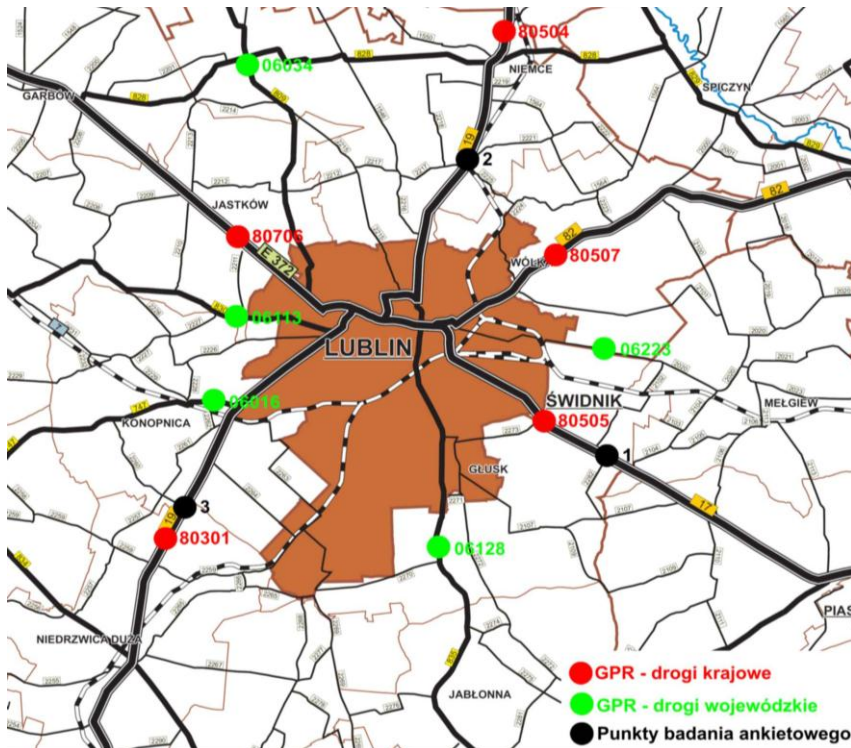
Załącznik Nr 1
do uchwały Nr 495/XLIX/97
Rady Miejskiej w Lublinie
z dnia 22 maja 1997 r.

ZASADY POLITYKI KOMUNIKACYJNEJ MIASTA LUBLINA

SILNE STRONY

2. Usytuowanie Lublina w ważnym węźle transportowym (S12/S17/S19).

- ❑ Duży udział ruchu dojazdowego do Lublina: **62% do 73%**
- ❑ Ale także wysoki udział ruchu tranzytowego: **27-38%** (w tym 17-22% ruch regionalny, a 8-12% ruch dalekobieżny).
- ❑ Tranzyt to w znacznym stopniu ruch ciężarowy: **40-60%**.
- ❑ Ruch międzynarodowy na wlotach od **1-2,5%** ruchu



SILNE STRONY

1. **Uchwała Rady dot. Polityki Transportowej** Lublina (22 maja 1997r) .
2. **Usytuowanie Lublina w ważnym węźle transportowym.**
3. **Rozwinięta sieć zamiejskiej komunikacji autobusowej - obsługa powiązań regionalnych i metropolitarnych oraz najważniejszych krajowych.**

PKS:

Lublin – Lubartów – Radzyń Podlaski – Biała Podlaska, **20** kursów na dobę;
Lublin – Krasnystaw – Zamość – Tomaszów Lubelski, **18** kursów na dobę;
Lublin – Kurów – Ryki – Garwolin – Warszawa , **16** kursów na dobę;
Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski – Rzeszów, **15** kursów na dobę;
Lublin – Chełm – Hrubieszów, **14** kursów na dobę;
Lublin – Parczew, **12** kursów na dobę;
Lublin – Puławy – Radom, **9** kursów na dobę;
Lublin – Łuków, **8** kursów na dobę.

Przewoźnicy prywatni:

Lublin – Opole Lubelskie, ok. **90** kursów na dobę;
Lublin – Warszawa, ok. **75** kursów na dobę;
Lublin – Puławy, ok. **75** kursów na dobę;
Lublin – Krasnystaw, ok. **65** kursów na dobę;
Lublin – Nałęczów, ok. **60** kursów na dobę;
Lublin – Bychawa, **55** kursów na dobę;
Lublin – Chełm, ok. **55** kursów na dobę;
Lublin – Kraśnik, ok. **45** kursów na dobę;
Lublin – Zamość, ok. **45** kursów na dobę;
Lublin – Łęczna, ok. **30** kursów na dobę;
Lublin – Włodawa, ok. **25** kursów na dobę;
Lublin – Janów Lubelski, ok. **25** kursów na dobę;
Lublin – Radom, ok. **20** kursów na dobę.

SILNE STRONY

1. **Uchwała Rady dot. Polityki Transportowej** Lublina (22 maja 1997r) .
2. **Usytuowanie Lublina w ważnym węźle transportowym.**
3. **Rozwinięta sieć zamiejskiej komunikacji autobusowej** - obsługa powiazań regionalnych i metropolitarnych oraz najważniejszych krajowych.
4. **Rozwinięta sieć miejskiego TZ**, z obsługą głównych korytarzy transportowych (i obszaru centralnego) oraz części gmin wokół Lublina. Podział zadań - ok. 58%. Wysoki poziom deklarowanego wykorzystywania przez mieszkańców (ok. 80%).

SILNE STRONY

1. **Uchwała Rady dot. Polityki Transportowej** Lublina (22 maja 1997r) .
2. **Usytuowanie** Lublina w ważnym węźle transportowym.
3. **Rozwinięta sieć zamiejskiej komunikacji autobusowej** - obsługa powiazań regionalnych i metropolitarnych oraz najważniejszych krajowych.
4. **Rozwinięta sieć miejskiego TZ**, z obsługą głównych korytarzy transportowych (i obszaru centralnego) oraz części gmin wokół Lublina. Podział zadań - ok. 58%. Wysoki poziom deklarowanego wykorzystywania przez mieszkańców (ok. 80%).
5. **Doświadczenia z wdrażania takich rozwiązań jak płatne parkowanie w centrum i ograniczanie dostępności centrum dla samochodów**, połączone z rewitalizacją obszarów (Stare Miasto, Krakowskie Przedmieście).

SILNE STRONY

1. **Uchwała Rady dot. Polityki Transportowej** Lublina (22 maja 1997r) .
2. **Usytuowanie Lublina w ważnym węźle transportowym.**
3. **Rozwinięta sieć komunikacji autobusowej** - obsługa powiązań regionalnych i metropolitarnych oraz najważniejszych krajowych.
4. **Rozwinięta sieć miejskiego TZ**, z obsługą głównych korytarzy transportowych (i obszaru centralnego) oraz części gmin wokół Lublina. Podział zadań - ok. 58%. Wysoki poziom deklarowanego wykorzystywania przez mieszkańców (ok. 80%).
5. **Doświadczenia z wdrażania takich rozwiązań jak płatne parkowanie** w centrum i **ograniczanie dostępności centrum dla samochodów**, połączone z rewitalizacją obszarów (Stare Miasto, Krakowskie Przedmieście).
6. **Podjęty program modernizacyjno-rozwojowy dotyczący systemu trolejbusowego.**

SILNE STRONY

1. **Uchwała Rady dot. Polityki Transportowej** Lublina (22 maja 1997r) .
2. **Usytuowanie** Lublina w ważnym węźle transportowym.
3. **Rozwinięta sieć zamiejskiej komunikacji autobusowej** - obsługa powiazań regionalnych i metropolitarnych oraz najważniejszych krajowych.
4. **Rozwinięta sieć miejskiego TZ**, z obsługą głównych korytarzy transportowych (i obszaru centralnego) oraz części gmin wokół Lublina. Podział zadań - ok. 58%. Wysoki poziom deklarowanego wykorzystywania przez mieszkańców (ok. 80%).
5. **Doświadczenia z wdrażania takich rozwiązań jak płatne parkowanie** w centrum i **ograniczanie dostępności centrum dla samochodów**, połączone z rewitalizacją obszarów (Stare Miasto, Krakowskie Przedmieście).
6. **Podjęty program modernizacyjno-rozwojowy dotyczący systemu trolejbusowego.**
7. **Rozdzielone funkcje zarządzającego TZ i przewoźników.**

SILNE STRONY

1. **Uchwała Rady dot. Polityki Transportowej** Lublina (22 maja 1997r) .
2. **Usytuowanie Lublina w ważnym węźle transportowym.**
3. **Rozwinięta sieć zamiejskiej komunikacji autobusowej** - obsługa powiazań regionalnych i metropolitarnych oraz najważniejszych krajowych.
4. **Rozwinięta sieć miejskiego TZ**, z obsługą głównych korytarzy transportowych (i obszaru centralnego) oraz części gmin wokół Lublina. Podział zadań - ok. 58%. Wysoki poziom deklarowanego wykorzystywania przez mieszkańców (ok. 80%).
5. **Doświadczenia z wdrażania takich rozwiązań jak płatne parkowanie** w centrum i **ograniczanie dostępności centrum dla samochodów**, połączone z rewitalizacją obszarów (Stare Miasto, Krakowskie Przedmieście).
6. **Podjęty program modernizacyjno-rozwojowy dotyczący systemu trolejbusowego.**
7. **Rozdzielone funkcje zarządzającego TZ i przewoźników.**
8. **Postęp w dostosowywaniu systemu TZ do potrzeb osób niepełnosprawnych**

WYBRANE SŁABE STRONY SYSTEMU

1. Brak instytucji zarządzającej i koordynującej TZ na poziomie aglomeracji.

SILNA STRONA:

TZ jest organizowany na terenie Lublina oraz na podstawie dodatkowych umów, na trasach łączących Lublin z przyległymi gminami (Jastków, Konopnica, Niemce, Niedrzwica Duża, Głusk, Wólka).

Sprzyja to zachęcaniu do rezygnowania z dojeżdżania samochodami osobowymi, na rzecz korzystania z komunikacji autobusowej.

SŁABE STRONY

1. Brak instytucji zarządzającej i koordynującej TZ na poziomie aglomeracji.
2. **Niska konkurencyjność kolei** (stan techniczny, zapóźnienia w rozwoju, słaba oferta, mankamenty organizacyjne i **niewielki udział kolei w obsłudze podróży regionalnych, metropolitarnych i odbywanych wewnątrz Lublina.**

Przewozy regionalne (7.00-8.00):

Chełm – 1 pociąg,

Zamość – 1 pociąg,

Łuków – Dęblin – Puławy – Nałęczów – Motycz – 1 pociąg,

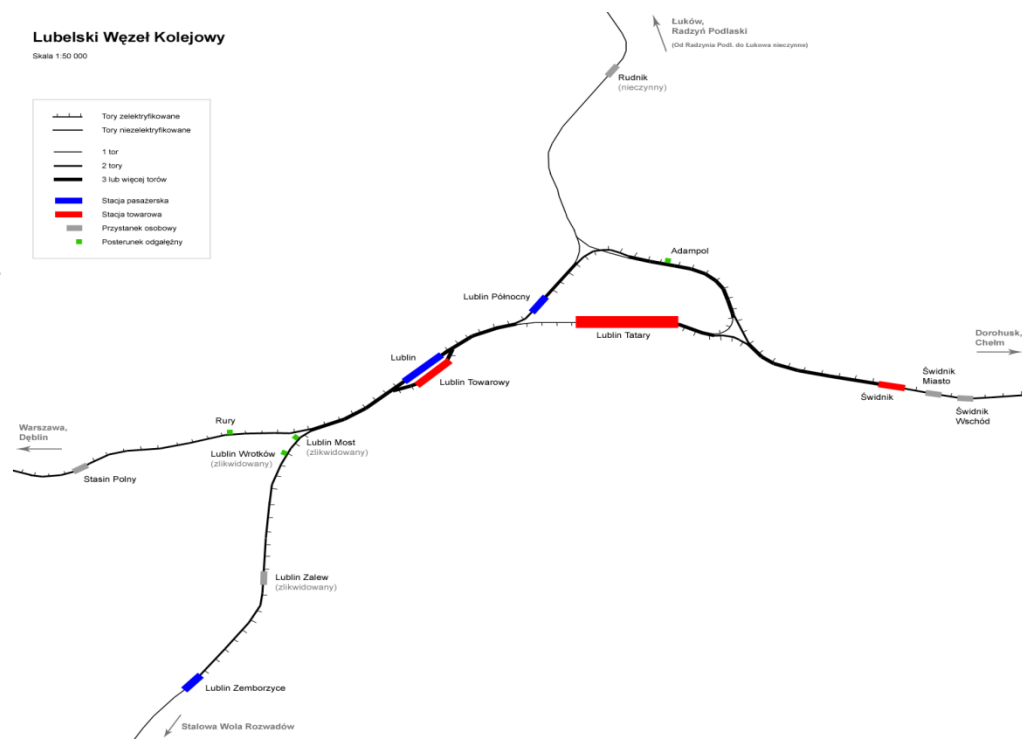
Stalowa Wola – Kraśnik – Majdan – 1 pociąg.

Przewozy lokalne (7.00-8.00):

Trawniki i Świdnik – 2 pociągi,

Nałęczów i Motycz – 1 pociąg

Kraśnik i Majdan – 1 pociąg



SŁABE STRONY

1. **Brak instytucji zarządzającej i koordynującej TZ na poziomie aglomeracji.**
2. **Niska konkurencyjność kolei** (stan techniczny, zapóźnienia w rozwoju, słaba oferta, mankamenty organizacyjne i **niewielki udział kolei w obsłudze podróży regionalnych, metropolitarnych i odbywanych wewnątrz Lublina.**
3. **Niski udział TZ w podziale zadań przewozowych na granicy Lublina.**

- ☐ **Udział TZ w obsłudze codziennych podróży dojazdowych do Lublina jest znacznie poniżej oczekiwań.** Największe przewozy na wlotach dróg krajowych - na poziomie 300 - 700 osób/godzinę
- ☐ Łącznie w szycie porannym komunikacją autobusową wjeżdża do miasta **3 750 osób.**
- ☐ **Udział TZ w obsłudze podróży dojazdowych do Lublina - 35%.**

SŁABE STRONY

1. Brak instytucji zarządzającej i koordynującej TZ na poziomie aglomeracji.
2. Niska konkurencyjność kolei (stan techniczny, zapóźnienia w rozwoju, słaba oferta, mankamenty organizacyjne i niewielki udział kolei w obsłudze podróży regionalnych, metropolitarnych i odbywanych wewnątrz Lublina).
3. Niski udział TZ w podziale zadań przewozowych na granicy Lublina.
4. Niski standard zamiejskiej komunikacji autobusowej

Podstawowe problemy to:

- ☐ straty czasu w trakcie przejazdów wewnątrz miasta
- ☐ niski standard obsługi podróżnych na dworcach
- ☐ słaba dostępność (niepełnosprawni)
- ☐ niski poziom bezpieczeństwa pasażerów

RZĄDZĄCY		LUBLIN S.A. P.D.	
Linia	Stacja	Godzina	Godzina
CHMIEL KOL.	przez	08:50	0
JANÓW LUBELSKI DA	Rychawa	09:20	NIE
	Batorz	17:10	NIE
PRZEMYSŁÓW.Czarnieckiego 2/pa		10:06	F6-75 17:56 S75
TOMASZÓW LUB. D.A.	Wysokie	12:10	Fm 13:45 L
	Turbin		

CONACIENIA KURSOW

1. Kursa w godzinach 08:00 - 18:00

2. Kursa w godzinach 18:00 - 22:00

3. Kursa w godzinach 22:00 - 06:00

4. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

5. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

6. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

7. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

8. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

9. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

10. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

11. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

12. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

13. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

14. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

15. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

16. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

17. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

18. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

19. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

20. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

21. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

22. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

23. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

24. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

25. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

26. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

27. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

28. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

29. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

30. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

31. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

32. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

33. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

34. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

35. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

36. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

37. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

38. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

39. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

40. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

41. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

42. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

43. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

44. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

45. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

46. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

47. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

48. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

49. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

50. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

51. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

52. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

53. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

54. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

55. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

56. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

57. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

58. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

59. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

60. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

61. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

62. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

63. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

64. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

65. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

66. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

67. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

68. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

69. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

70. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

71. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

72. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

73. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

74. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

75. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

76. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

77. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

78. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

79. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

80. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

81. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

82. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

83. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

84. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

85. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

86. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

87. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

88. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

89. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

90. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

91. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

92. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

93. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

94. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

95. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

96. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

97. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

98. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

99. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

100. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

101. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

102. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

103. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

104. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

105. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

106. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

107. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

108. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

109. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

110. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

111. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

112. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

113. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

114. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

115. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

116. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

117. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

118. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

119. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

120. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

121. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

122. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

123. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

124. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

125. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

126. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

127. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

128. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

129. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

130. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

131. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

132. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

133. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

134. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

135. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

136. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

137. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

138. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

139. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

140. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

141. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

142. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

143. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

144. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

145. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

146. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

147. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

148. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

149. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

150. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

151. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

152. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

153. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

154. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

155. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

156. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

157. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

158. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

159. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

160. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

161. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

162. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

163. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

164. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

165. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

166. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

167. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

168. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

169. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

170. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

171. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

172. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

173. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

174. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

175. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

176. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

177. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

178. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

179. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

180. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

181. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

182. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

183. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

184. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

185. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

186. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

187. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

188. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

189. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

190. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

191. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

192. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

193. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

194. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

195. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

196. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

197. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

198. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

199. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

200. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

201. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

202. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

203. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

204. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

205. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

206. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

207. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

208. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

209. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

210. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

211. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

212. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

213. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

214. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

215. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

216. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

217. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

218. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

219. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

220. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

221. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

222. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

223. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

224. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

225. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

226. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

227. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

228. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

229. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

230. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

231. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

232. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

233. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

234. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

235. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

236. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

237. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

238. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

239. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

240. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

241. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

242. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

243. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

244. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

245. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

246. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

247. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

248. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

249. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

250. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

251. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

252. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

253. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

254. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

255. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

256. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

257. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

258. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

259. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

260. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

261. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

262. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

263. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

264. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

265. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

266. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

267. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

268. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

269. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

270. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

271. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

272. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

273. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

274. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

275. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

276. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

277. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

278. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

279. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

280. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

281. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

282. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

283. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

284. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

285. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

286. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

287. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

288. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00

289. Kursa w godzinach 00:00 - 02:00

290. Kursa w godzinach 02:00 - 04:00

291. Kursa w godzinach 04:00 - 06:00

292. Kursa w godzinach 06:00 - 08:00

293. Kursa w godzinach 08:00 - 10:00

294. Kursa w godzinach 10:00 - 12:00

295. Kursa w godzinach 12:00 - 14:00

296. Kursa w godzinach 14:00 - 16:00

297. Kursa w godzinach 16:00 - 18:00

298. Kursa w godzinach 18:00 - 20:00

299. Kursa w godzinach 20:00 - 22:00

300. Kursa w godzinach 22:00 - 00:00



SŁABE STRONY

5. Niewydolne, o niskim standardzie technicznym główne korytarze dróg krajowych i wojewódzkich (przepustowość, przebieg przez Miasto).

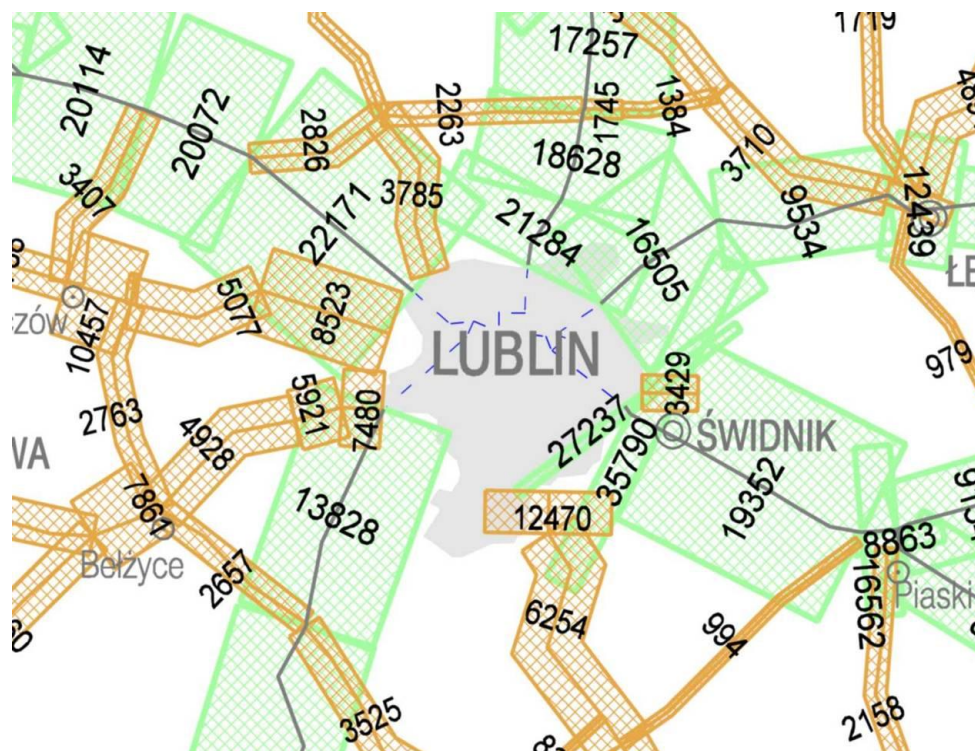
Już obecnie natężenia ruchu uzasadniają podniesienie standardu dróg do ekspresowych. Na najbardziej obciążonych wlotach dróg krajowych natężenie 22 000 - 27 000 SDR.

Silnie obciążone także drogi wojewódzkie (DW 835 >12 000 SDR, pozostałe 3 500–8 500 SDR).

W okresie 2005-2010 odnotowano wzrost ruchu na wlotach Lublina na poziomie 30%.

Maksymalny poziom ruchu na głównych ciągach jest zbliżony: **4150 – 4900 p/h**

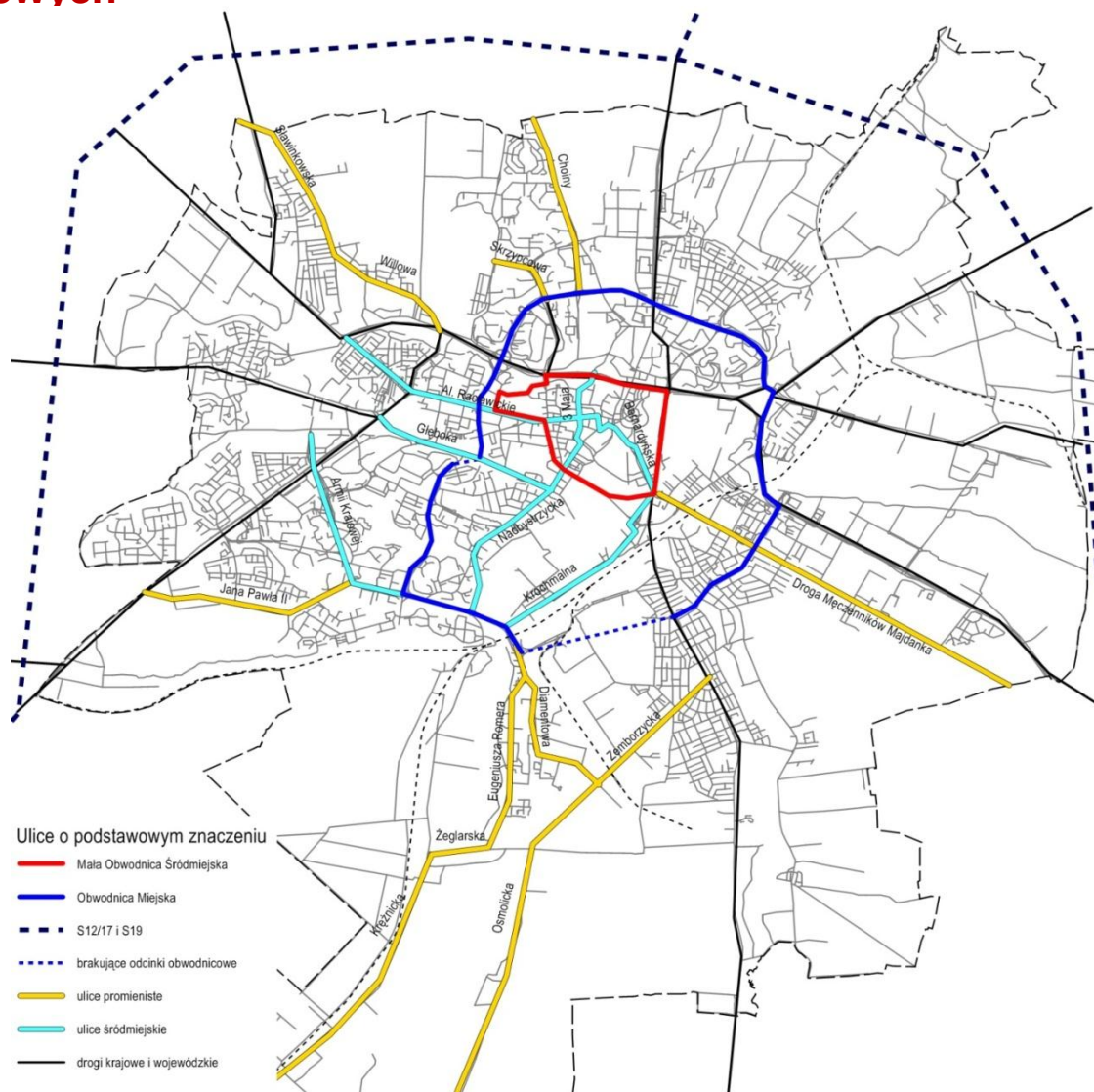
Tylko nieco mniejsze są obciążenia na drogach wojewódzkich: **835 - 3700 p/h** (al. Unii Lubelskiej).



SŁABE STRONY

6. Brak wykształconego układu tras obwodowych (brak niektórych odcinków ulic). Niejednolity standard tras obwodowych

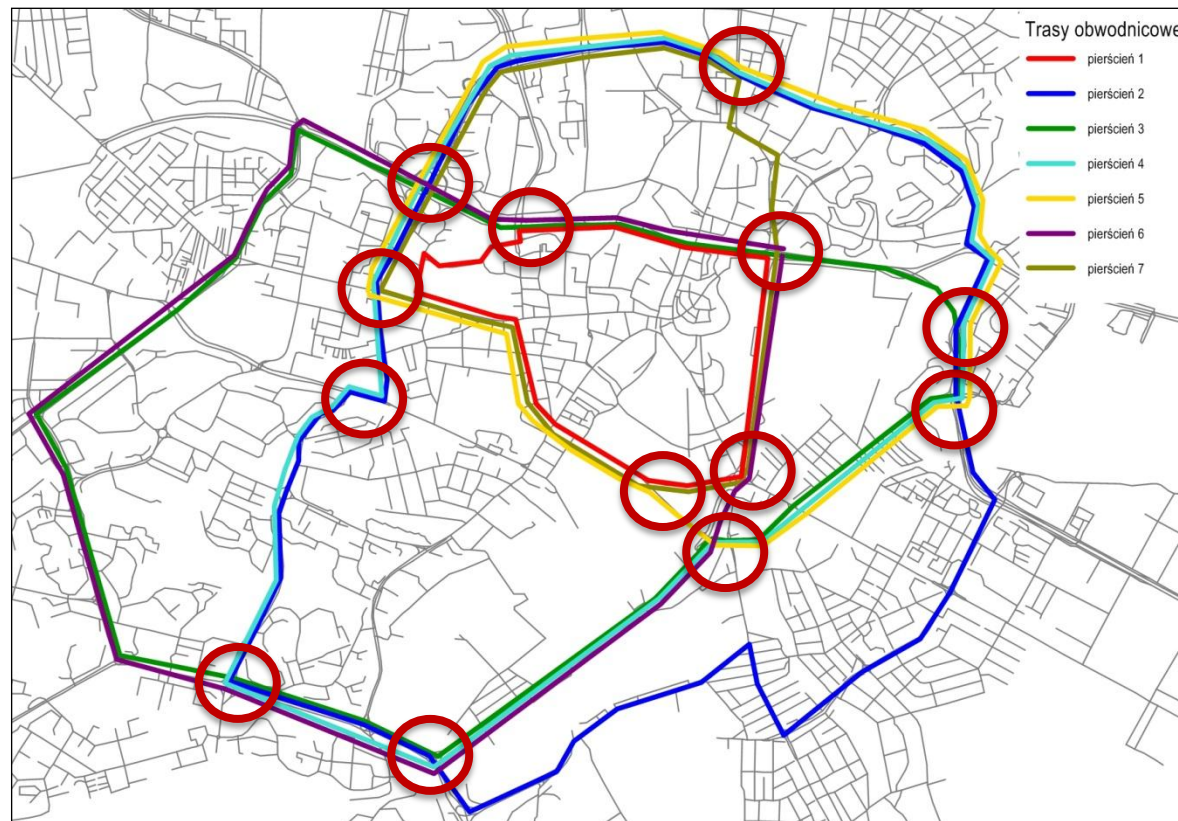
- ❑ **Obwodnica Śródmiejska** (7 km), okalająca obszar centralny
- ❑ **Obwodnica Miejska** (17 km), okalająca dzielnice: Śródmieście, Stare Miasto, Kalinowszczyzna (część południowa), Bronowice (część zachodnia), Kośminek (część północna), Dziesiąta (część północna), Za Cukrownią, Rury (część wschodnia), Wieniawa (część wschodnia), Czechów Południowy (część południowo-wschodnia).



SŁABE STRONY

7. Niejednoznaczność układu drogowego w obszarze śródmiejskim - dublowanie tras

Skomplikowany układ 7 pierścieni drogowych o różnym standardzie.

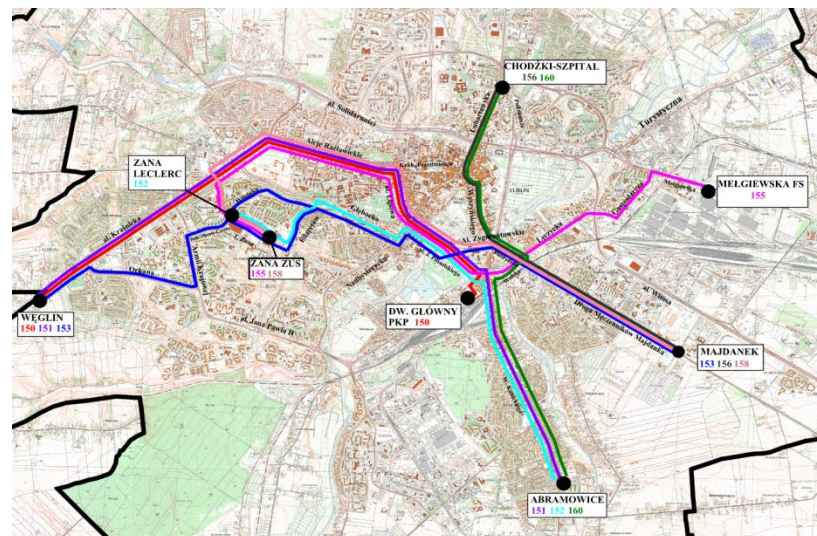


Komplikuje to rozrząd ruchu (niepożądane przejazdy siecznymi układem, przeciążenia węzłów). Osłabiają się funkcje głównych tras obwodowych i niweczy przejrzystość układu drogowego. Dodatkowo presja na rozbudowę skrzyżowań i zastępowanie skrzyżowań węzłami.

SŁABE STRONY

1. Brak instytucji zarządzającej i koordynującej TZ na poziomie aglomeracji
2. Niska konkurencyjność kolei i niewielki udział kolei w obsłudze podróży
3. Niski udział TZ w podziale zadań przewozowych na granicy Lublina
4. Niski standard zamiejskiej komunikacji autobusowej
5. Niewydolne, o niskim standardzie technicznym drogi w głównych korytarzach
6. Brak wykształconego układu tras obwodowych i niejednolity standard
7. Niejednoznaczność układu drogowego w obszarze śródmiejskim
8. Niska konkurencyjność usług TZ w stosunku do samochodów (brak priorytetów)

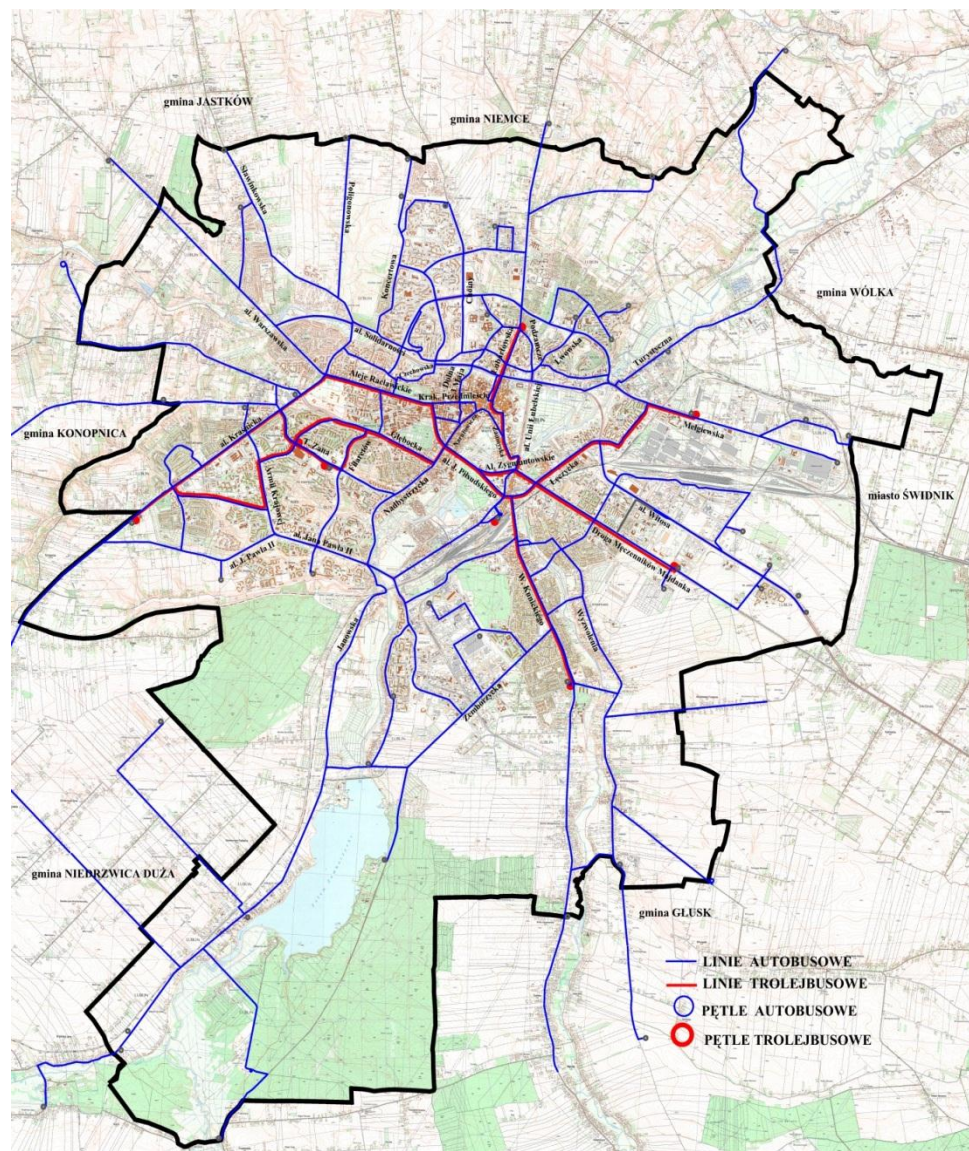
- ❑ Prędkości komunikacyjne trolejbusów na bardzo niskim poziomie – **16,8 km/h.**
- ❑ Związek z dużym udziałem przebiegów tras przez obszar śródmiejski i negatywnym oddziaływaniem zatłoczonego układu ulic.



SŁABE STRONY

9. Duża złożoność układu linii autobusowych (bezpośredniość podróży). Ograniczenie czytelności układu i efektywności funkcjonowania.

- ❑ **Dominują autobusy - 81,5% przewozów.**
- ❑ Cechą jest duża liczba linii (aż 58) i zasada powiązań bezpośrednich **80% podróży bez żadnej przesiadki.** Jest to akceptowane przez mieszkańców
- ❑ Jest to układ **mało czytelny** (dla nie stałych użytkowników) i **ma mniejszą efektywność ekonomiczną** (dublowanie się linii, relacje skrzyżkowe).
- ❑ Mimo to średnia prędkość na dość wysokim poziomie – **21,6 km/h**



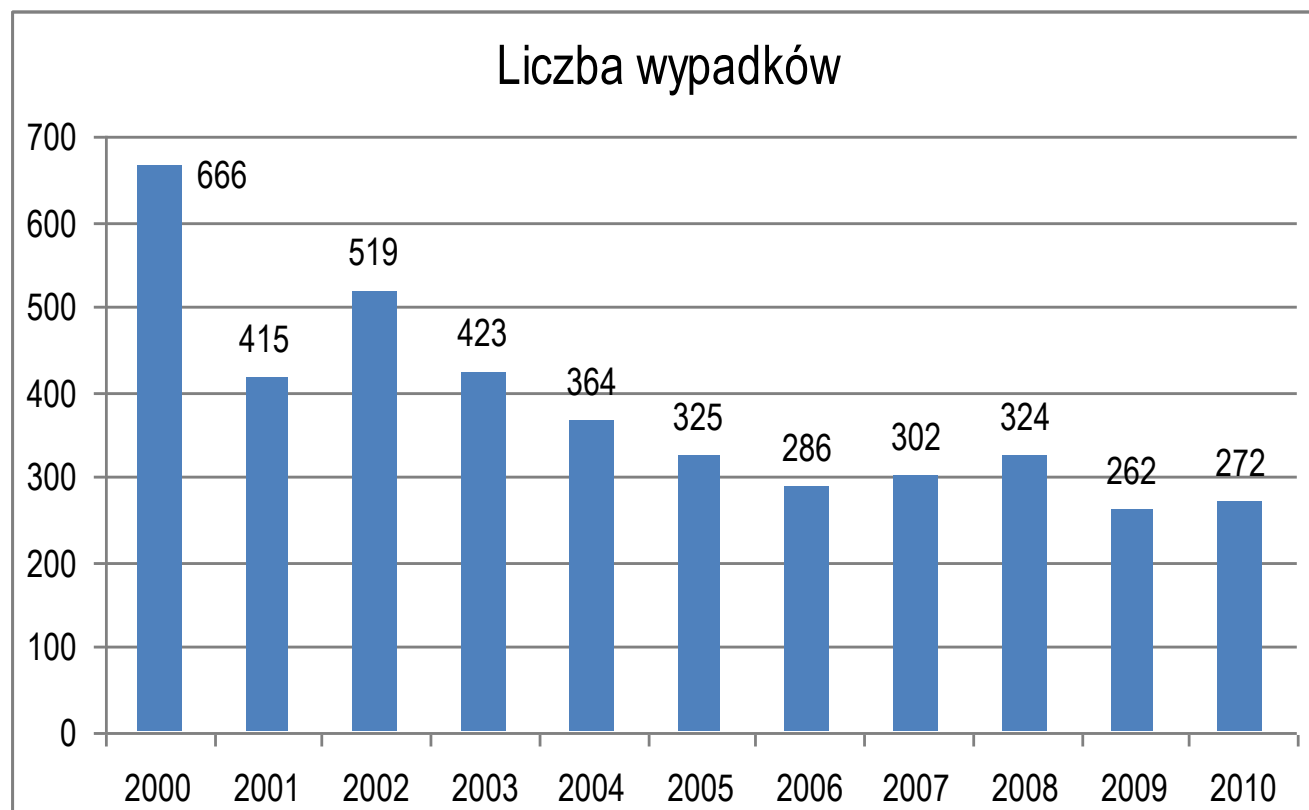
SŁABE STRONY

1. Brak instytucji zarządzającej i koordynującej TZ na poziomie aglomeracji
2. Niska konkurencyjność kolei i niewielki udział kolei w obsłudze podróży
3. Niski udział TZ w podziale zadań przewozowych na granicy Lublina
4. Niski standard zamiejskiej komunikacji autobusowej
5. Niewydolne, o niskim standardzie technicznym drogi w głównych korytarzach
6. Brak wykształconego układu tras obwodowych i niejednolity standard
7. Niejednoznaczność układu drogowego w obszarze śródmiejskim
8. Niska konkurencyjność usług TZ w stosunku do samochodów (brak priorytetów)
9. Wysoki stopień złożoności układu linii autobusowych.
10. Niedostateczny rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego

SŁABE STRONY

11. Zahamowanie procesu poprawy brd – wysoki stopień zagrożenia pieszych

- ❑ 2010 r: 272 wypadki drogowe. 12 ofiar śmiertelnych i 329 rannych.
- ❑ Zwraca uwagę stagnacja poprawy brd w latach 2000-2006.
- ❑ Stosowane środki wyczerpały swoją skuteczność - konieczne bardziej stanowcze działania



2011 rok

Liczba wypadków: **245**

zabici: **18**

ranni: **313**

SŁABE STRONY

1. Brak instytucji zarządzającej i koordynującej TZ na poziomie aglomeracji
2. Niska konkurencyjność kolei i niewielki udział kolei w obsłudze podróży
3. Niski udział TZ w podziale zadań przewozowych na granicy Lublina
4. Niski standard zamiejskiej komunikacji autobusowej
5. Niewydolne, o niskim standardzie technicznym drogi w głównych korytarzach
6. Brak wykształconego układu tras obwodowych i niejednolity standard
7. Niejednoznaczność układu drogowego w obszarze śródmiejskim
8. Niska konkurencyjność usług TZ w stosunku do samochodów (brak priorytetów)
9. Wysoki stopień złożoności układu linii autobusowych.
10. Niedostateczny rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego
11. Zahamowanie procesu poprawy brd – wysoki stopień zagrożenia pieszych
12. **Polityka parkingowa (sposób organizacji parkowania w centrum, parkowanie na chodnikach, parkingi kubaturowe, postój i parkowanie samochodów towarowych i autokarów.**

SZANSE i ZAGROŻENIA

- 1. Zewnętrzne środki finansowe na rozwój - dofinansowanie z UE,** także w kolejnej perspektywie finansowej.
- 2. Inwestycje realizowane przez GDDKiA** (drogi ekspresowe).
- 3. Uruchomienie Portu Lotniczego Lublin** (Świdnik) i sprawnych połączeń drogowo-kolejowych z centrum Lublina.
- 4. Rezerwy przepustowości TZ** (prędkości) i **ulic** (zarządzanie ruchem)
- 5. Rosnące zainteresowanie ruchem rowerowym – mobilizacja do rozwoju**
- 6. Planowana aktualizacja SUIKZP** – dostosowanie do zmieniających się potrzeb

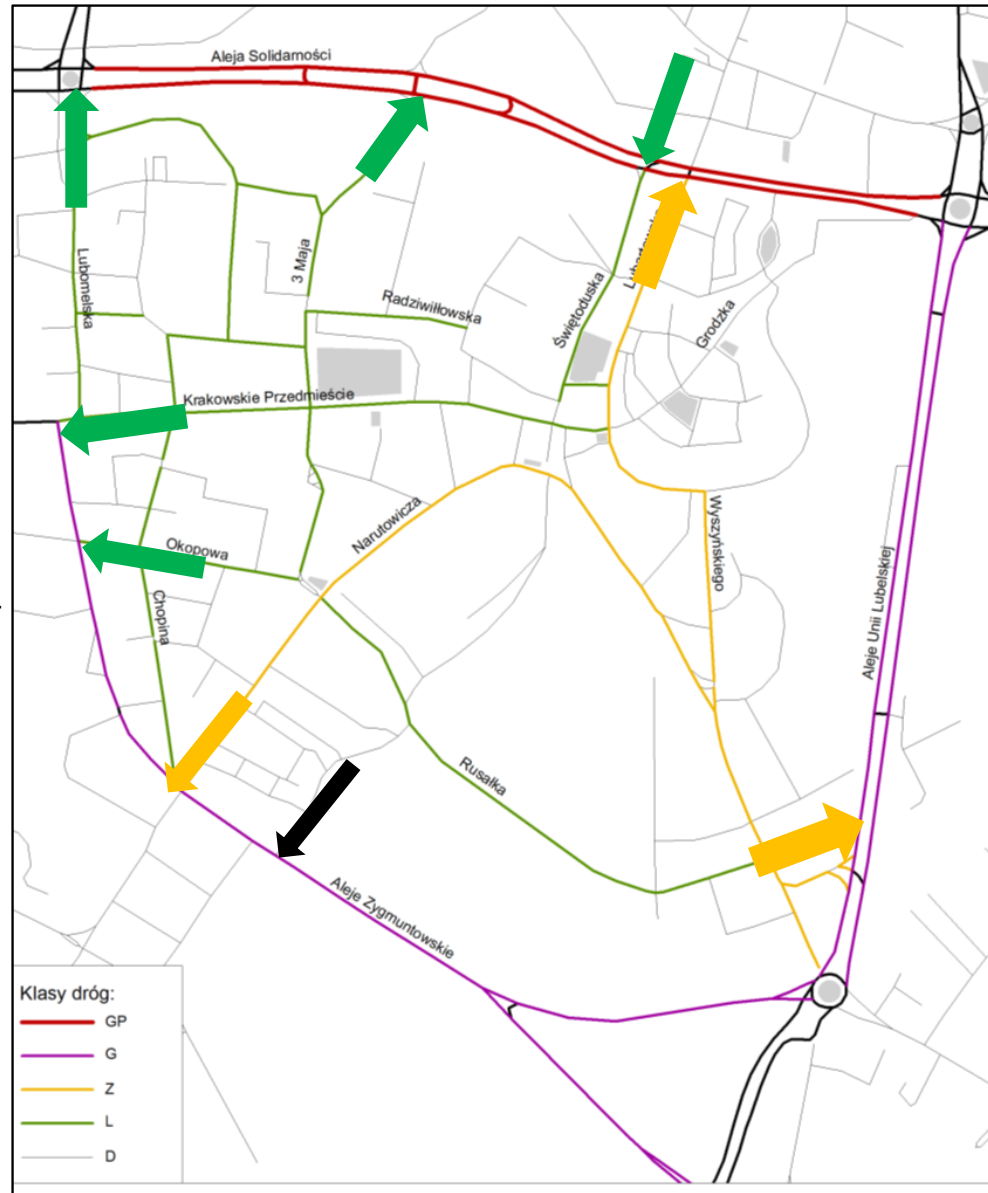
ZAGROŻENIA

1. **Niestabilność źródeł finansowania projektów** (brak długoterminowego zapewnienia źródeł finansowania, w tym środków UE).
2. **Niepewność dotycząca inwestycji GDDKiA i PKP**
3. **Rozpraszanie zabudowy i dezintegracja przestrzenna miasta** - wzrost zapotrzebowania na transport.
4. **Wzrost poziomu motoryzacji** - zatłoczenie
5. **Nie podejmowanie stanowczych decyzji dotyczących TZ** (priorytety) i zarządzanie ruchem.
6. **Decyzje o inwestycjach bez analizy porównawczej** - najlepsze opcje/kryteria społeczno-ekonomiczne
7. **Brak porozumienia społecznego – protesty różnych środowisk** przeciwko podejmowanym działaniom

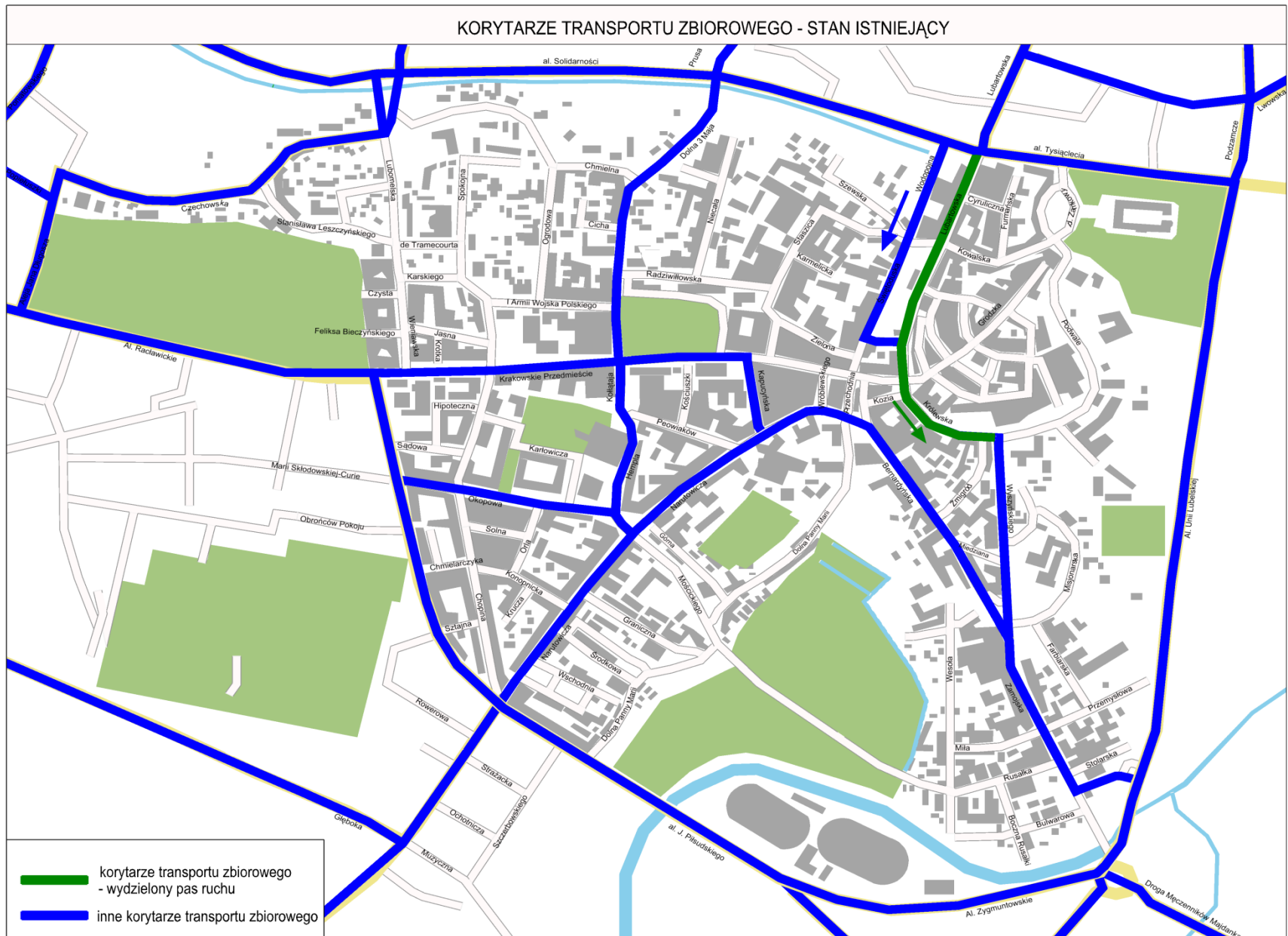
OBSZAR CENTRALNY

OBSZAR CENTRALNY

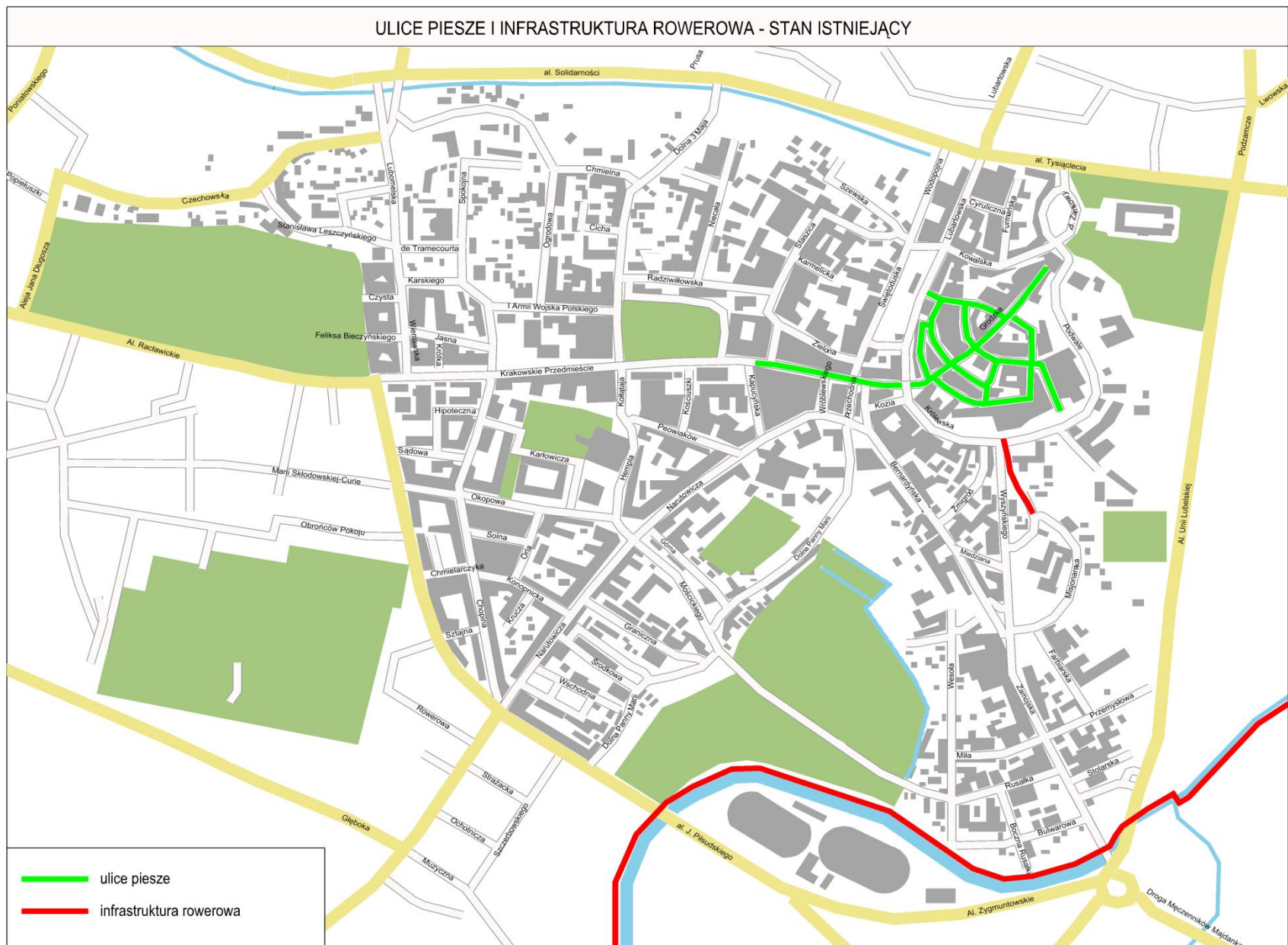
- ❑ Brak pełnego układu obwodnicy - „domknięcia” w północno – zachodnim fragmencie obszaru centralnego
- ❑ Układ ulic z przekątnymi przebiegającymi w poprzek obszaru centralnego - **skróty** bez korzystania z układu obwodowego.
- ❑ Zróżnicowanie zagospodarowania – niejednorodność. **Cele podróży są skoncentrowane przede wszystkim w jego północno-zachodniej części.**



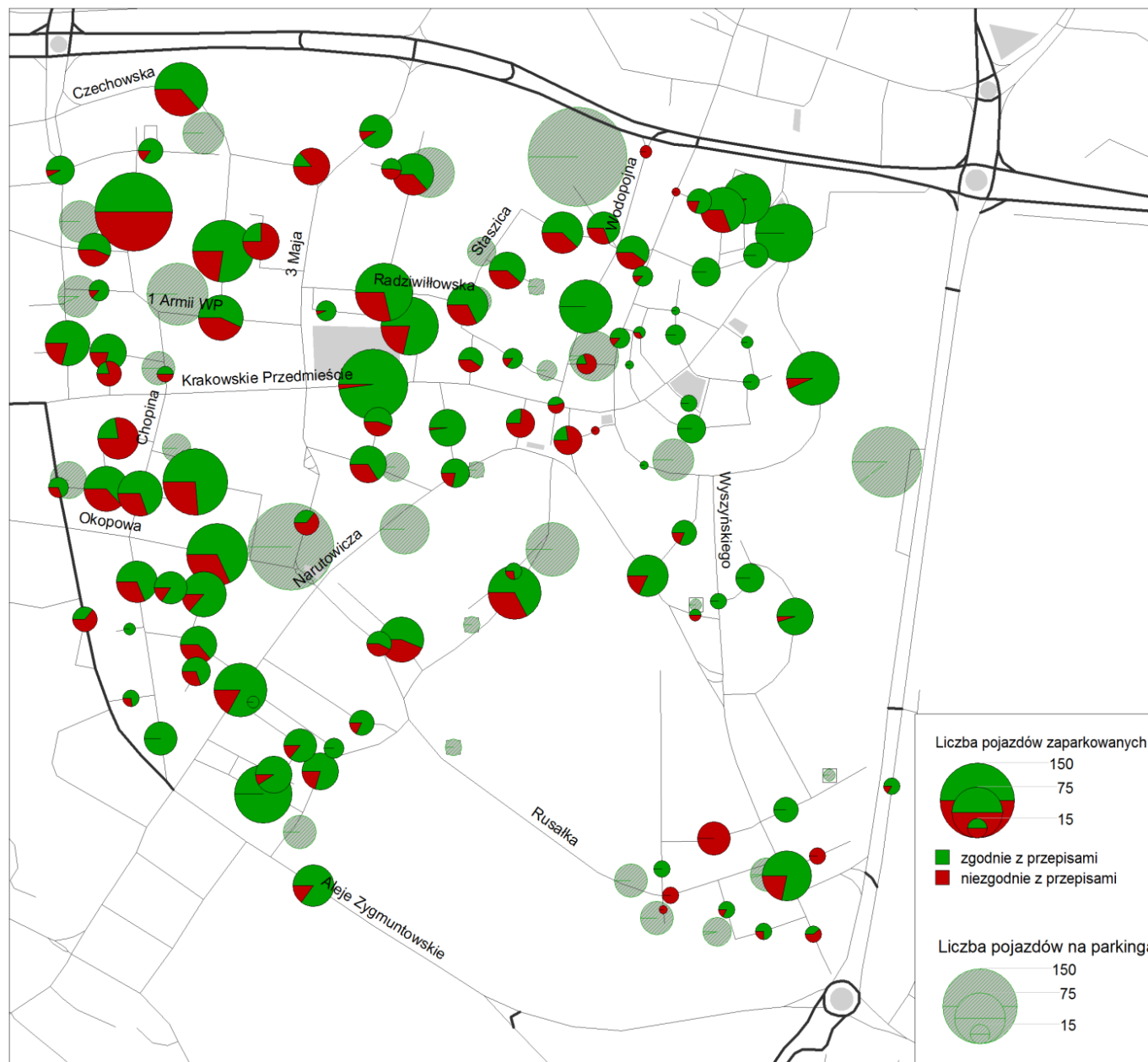
OBSZAR CENTRALNY



OBSZAR CENTRALNY

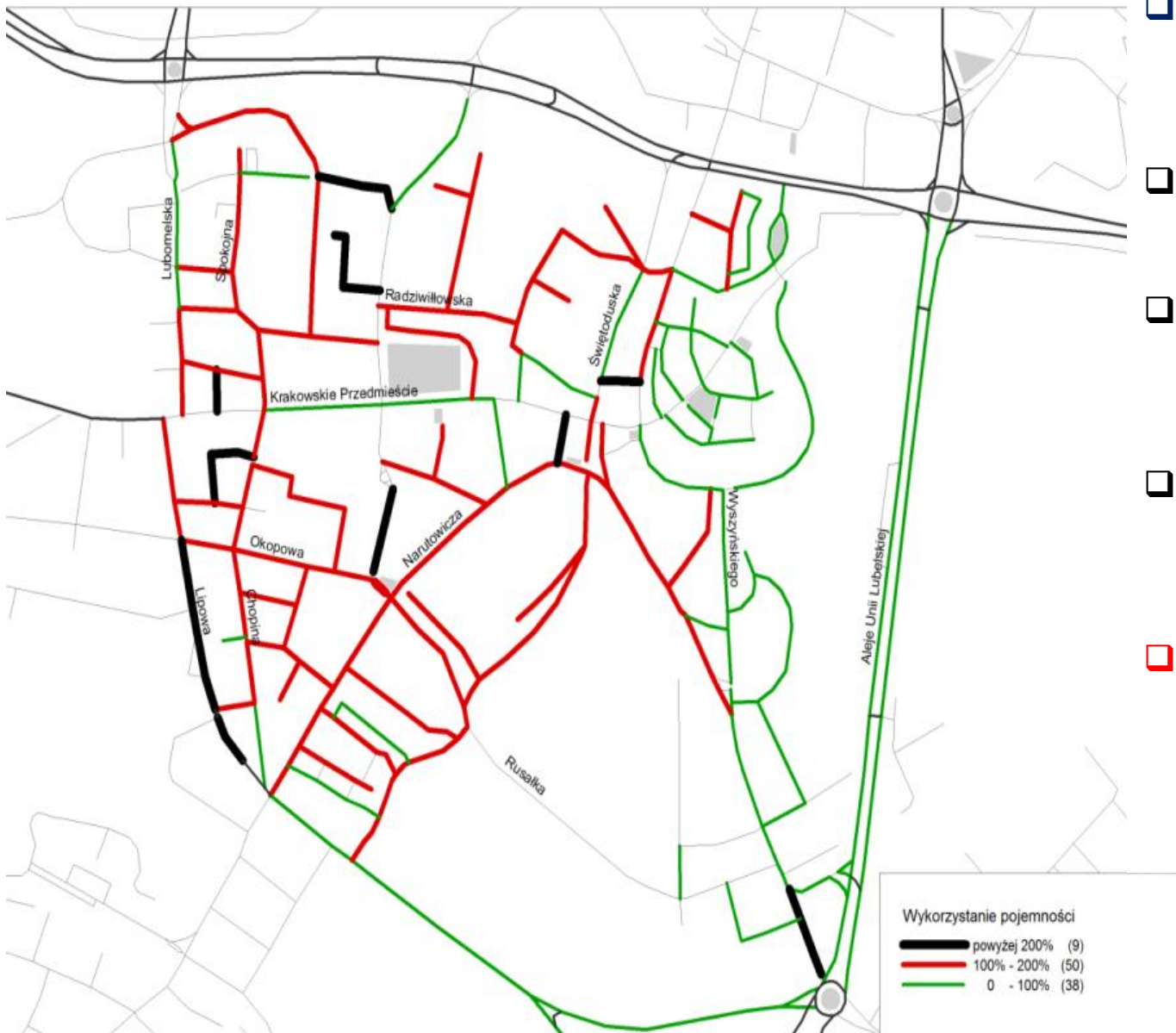


OBSZAR CENTRALNY



- ❑ 3108 miejsc parkingowych w pasach drogowych.
- ❑ 57% to miejsca wyznaczone na jezdni.
- ❑ 43% miejsc wyznaczonych na chodnikach
- ❑ Tylko 53% miejsc parkingowych równoległych.

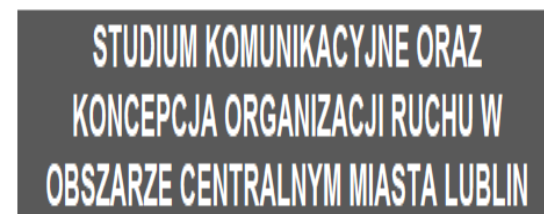
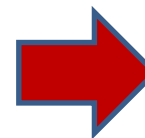
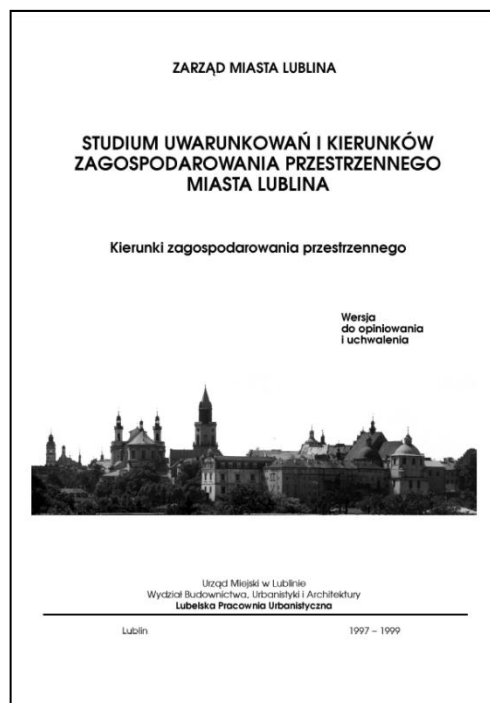
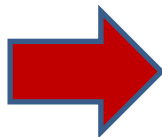
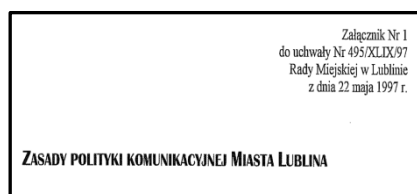
OBSZAR CENTRALNY



- ❑ 3108 miejsc parkingowych w pasach drogowych
- ❑ 57% to miejsca wyznaczone na jezdni.
- ❑ 43% miejsc wyznaczonych na chodnikach
- ❑ Tylko 53% miejsc parkingowych równoległych.
- ❑ Zaparkowanych jest 3700 pojazdów (120%) - 1000 pojazdów niezgodnie z przepisami.

UWARUNKOWANIA ROZWOJU

Założenie: podstawą planu systemu transportowego jest strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego



Co to oznacza ?

**Szerszy kontekst - zrównoważony rozwój
to w dużej mierze doktryna polityczna !**

**Doktryna „zrównoważonego rozwoju” oznacza dążenie do
równowagi pomiędzy celami transportowymi,
gospodarczymi, społecznymi i ochroną środowiska**

Jaki to ma znaczenie dla systemu transportowego ?

Celem powinno być osiągnięcie sprawnego i efektywnego systemu transportowego, który spełnia oczekiwania użytkowników/mieszkańców, ale ze świadomością że kierowcy nie stanowią większości !

Ważny warunek (edukacja):

Społeczeństwo ma świadomość szans i zagrożeń związanych z funkcjonowaniem systemu transportowego

Społeczeństwo rozumie konieczność kontrolowania wzrost popytu (motoryzacja, zagospodarowanie przestrzenne, TZ, alternatywa dla samochodu).

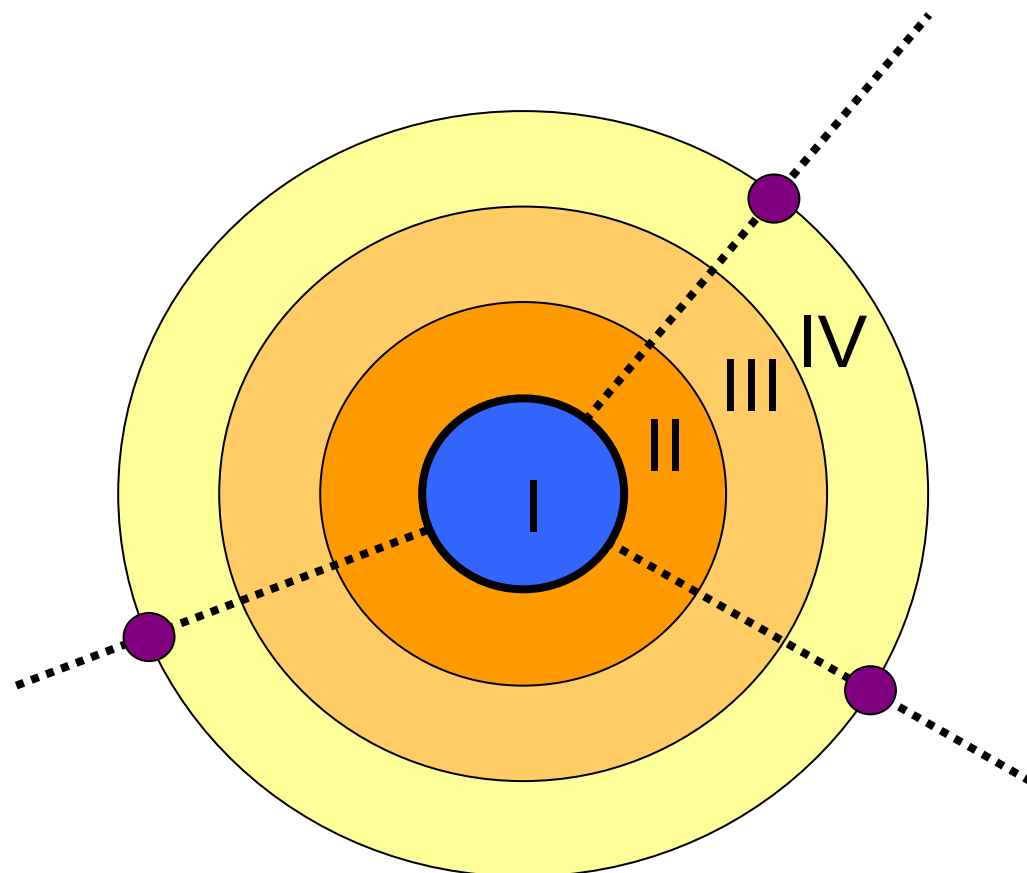
Kanon działań:

- 1. Lepsze wykorzystanie istniejących zasobów -** (zarządzanie ruchem, pms i bms, priorytety dla TZ itp.)
- 2. Stwarzanie alternatywnych ofert odbywania podróży** (zwiększanie atrakcyjności TZ, rozwój transportu rowerowego, ułatwienia w ruchu pieszych, systemy typu car-pooling/car sharing/car clubs)
- 3. Planowanie przestrzenne** (dogęszczanie zagospodarowania w korytarzach dobrze obsługiwanych przez TZ, zwiększanie atrakcyjności funkcjonalnej obszarów śródmiejskich, mieszanie funkcji, przeciwdziałanie eksplozji miasta).
- 4. Stosowanie mechanizmów fiskalnych** (opłaty za: parkowanie, opłaty za wjazd do obszaru, opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, podatki od pojazdów, kształtowanie cen biletów w TZ itp.)

UWARUNKOWANIE - STREFY

Czy w Lublinie funkcjonowanie systemu opieramy na zasadzie stref zróżnicowanej obsługi komunikacyjnej ?

- I – STREFA ŚRÓDMIEJSKA
- II – STREFA MIEJSKA
- III – STREFA PERYFERYJNA
- IV – STREFA PODMIEJSKA



RESTRYKCE I REKOMPENSATY

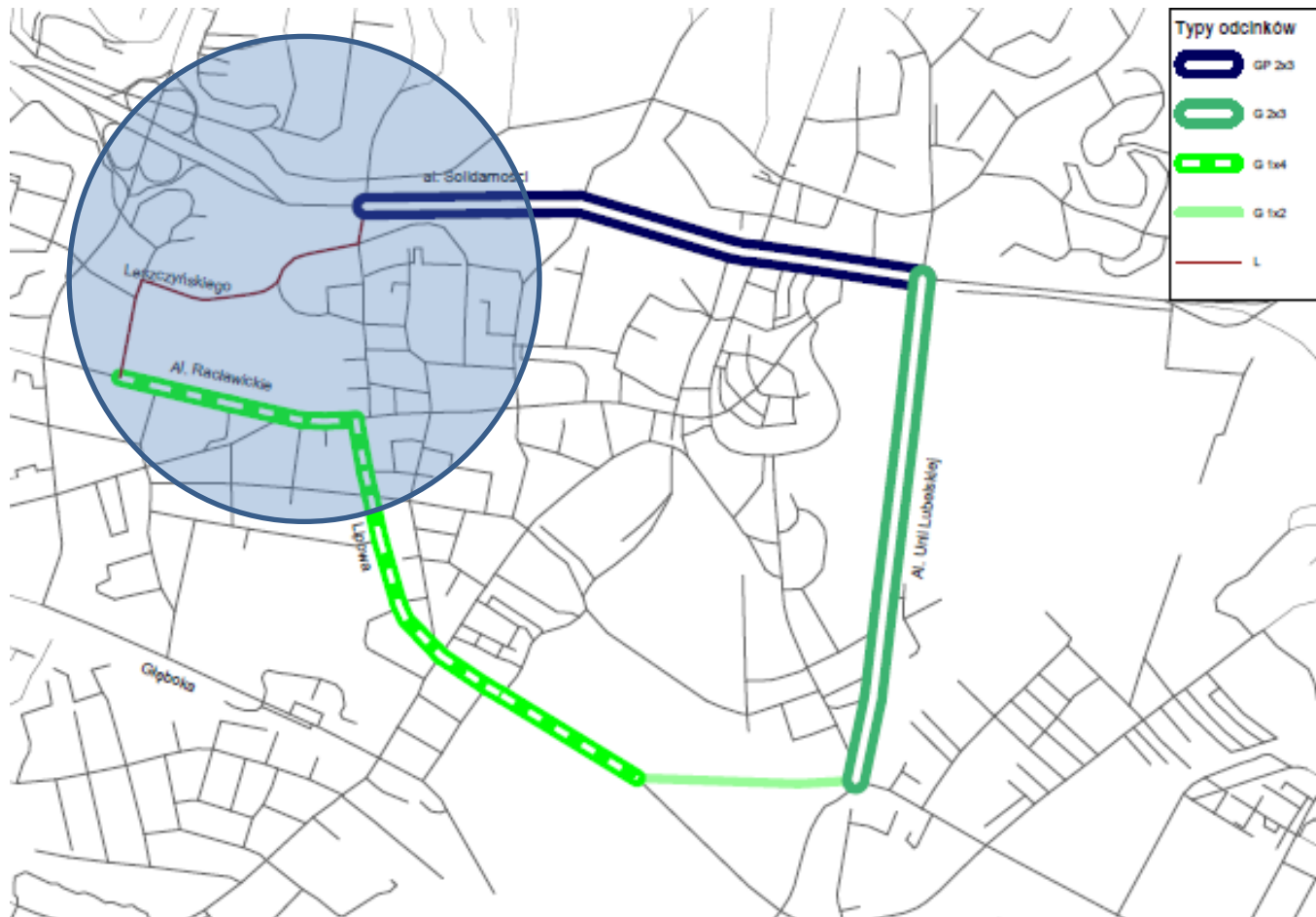
Strefowanie to także zarządzanie dopływami ruchu samochodowego i zwiększenie znaczenia TZ na głównych trasach i w centrum

Najlepiej sprzyja temu układ promienisto-obwodnicowy z układem rusztowym w centrum

Cele:

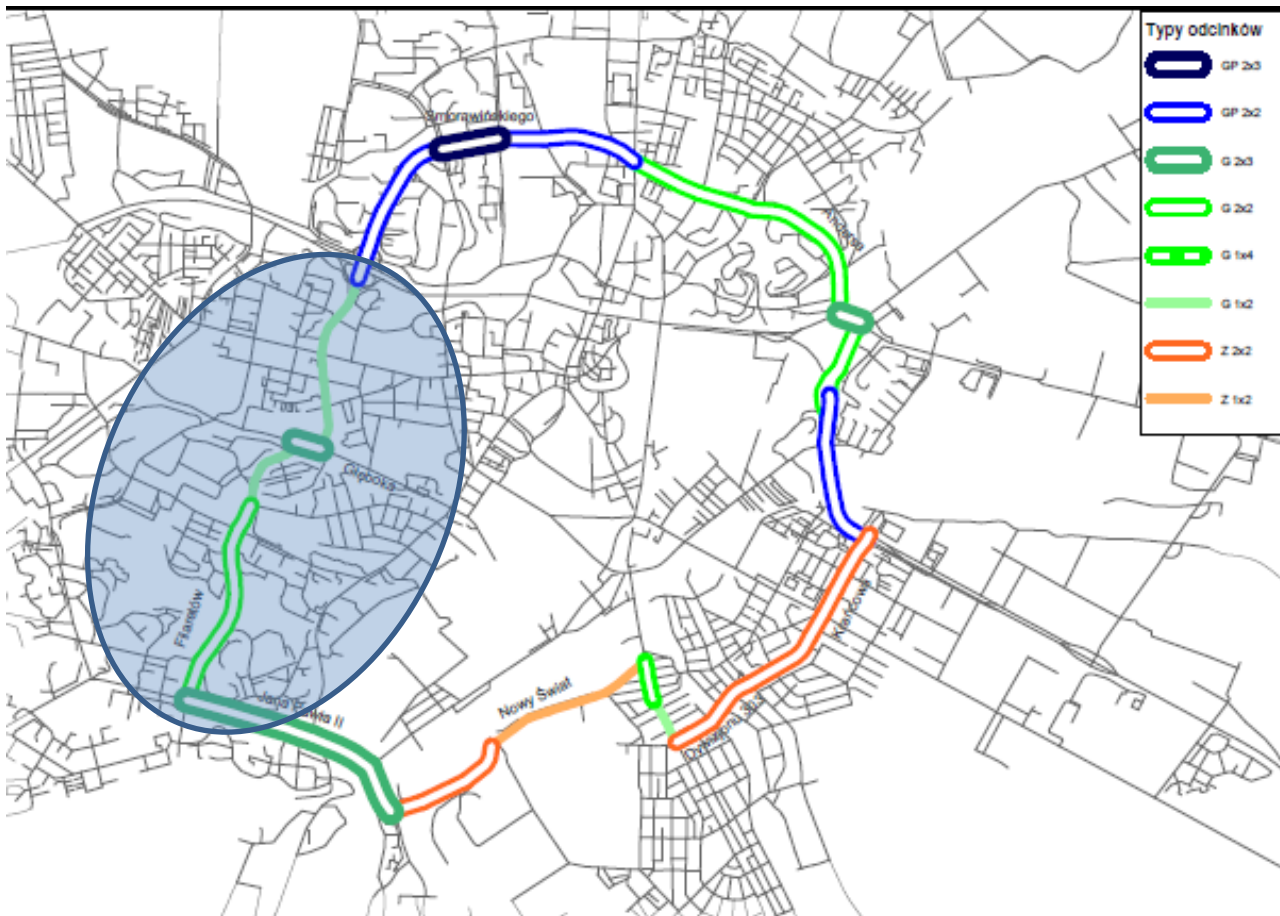
1. Ograniczenie liczby wjazdów do strefy centralnej
2. Ograniczenie tranzytu przecinającego poszczególne obszary – omija obszar
3. Wjazd do wybranego punktu obszaru z trasy obwodowej
4. Zapewnienie priorytetu dla TZ na kierunkach promienistych
5. Zapewnienie hierarchizacji ulic z punktu widzenia ich funkcji

UWARUNKOWANIE - STREFY



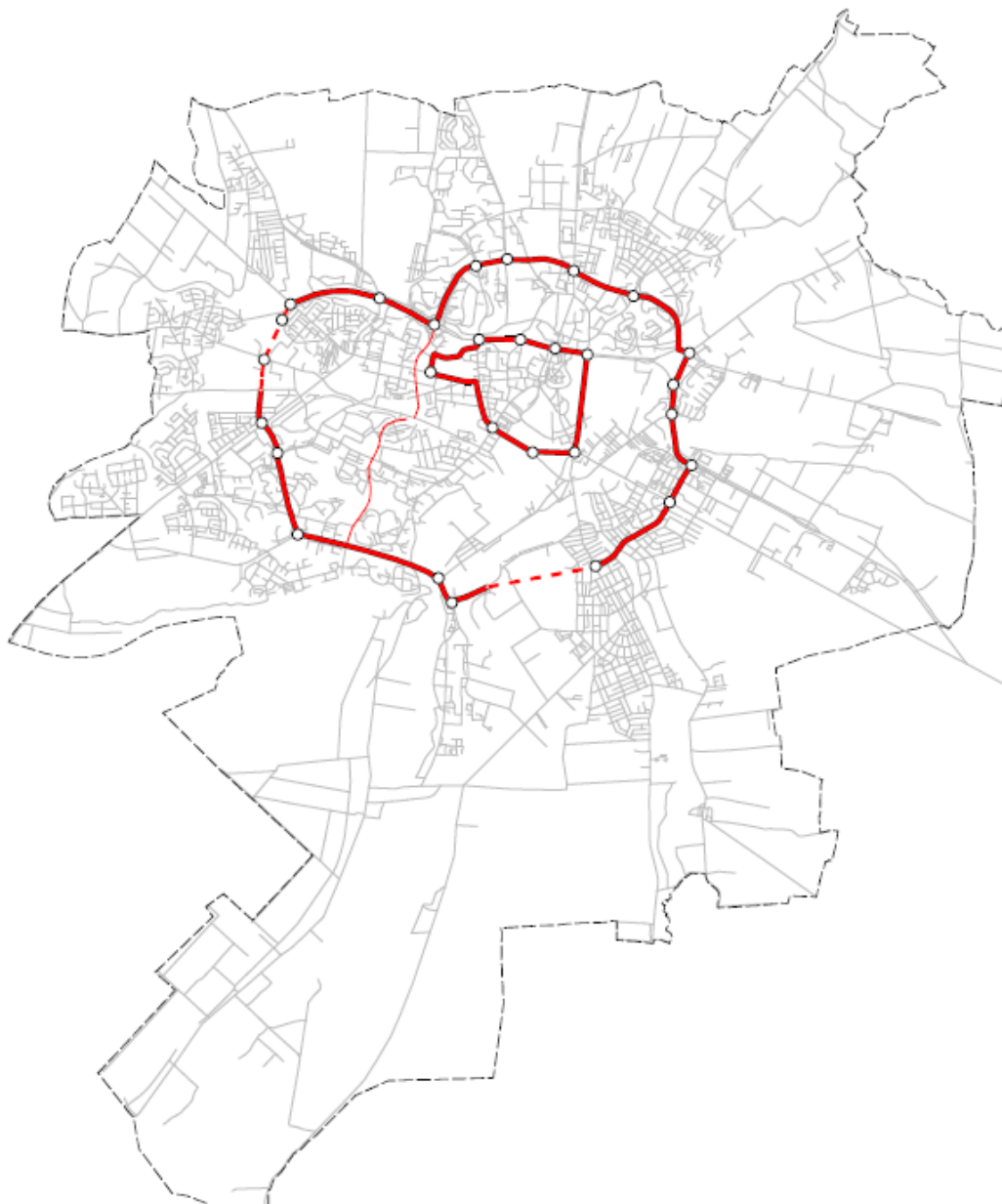
- ☐ Al. Solidarności
- ☐ Al. Unii Lubelskiej
- ☐ Al. Zygmunta
- ☐ Al. Piłsudskiego
- ☐ Lipowa
- ☒ Al. Racławickie
- ☒ Długa
- ☒ Leszczyńskiego
- ☒ Czechowska

UWARUNKOWANIE - STREFY



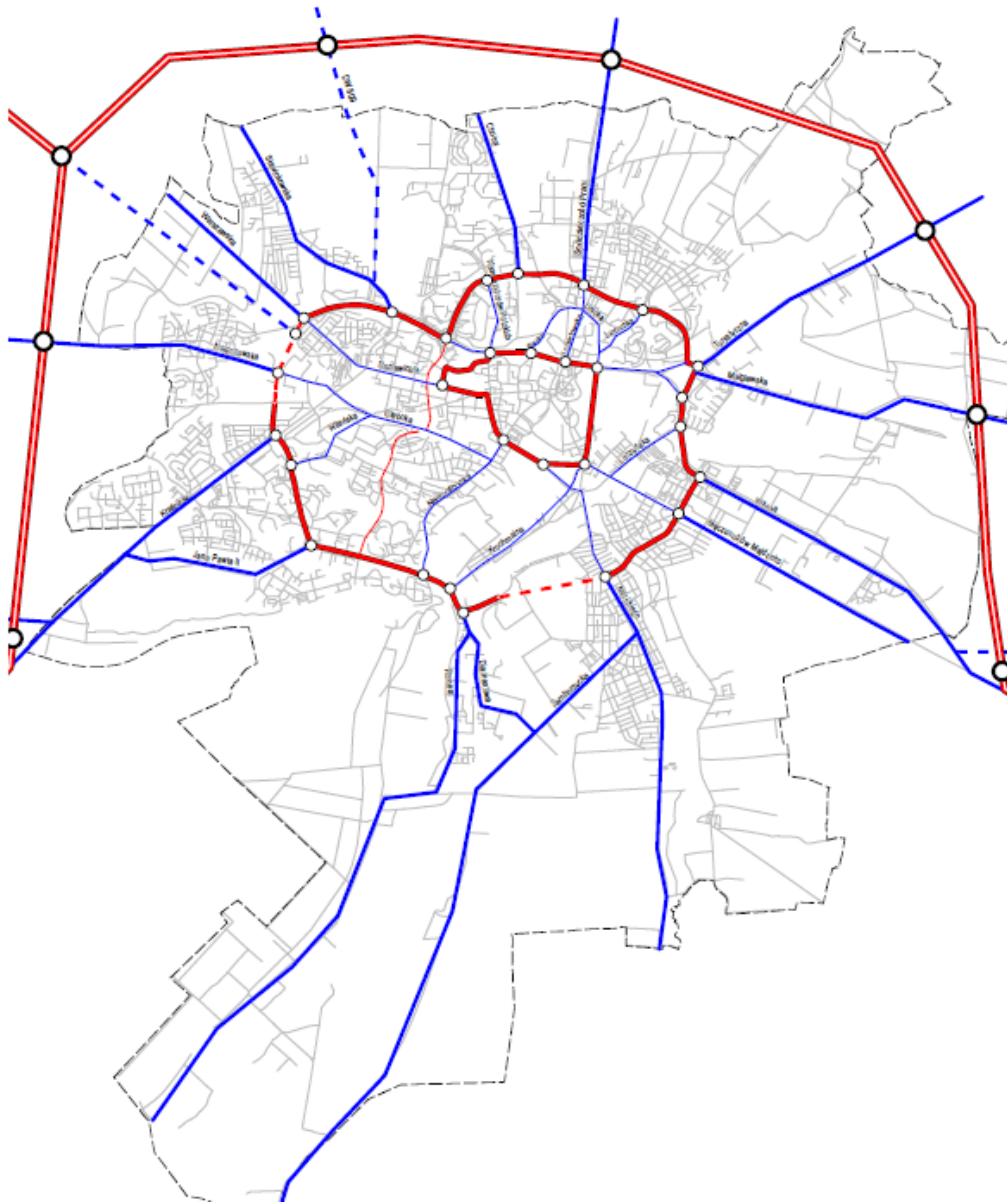
- ☐ Smorawińskiego
- ☐ Andersa
- ☐ Melgiewska
- ☐ Graffa
- ☐ Al. Tysiąclecia
- ☐ Krańcowa
- ☐ Dywizjonu 303
- ☐ Nowoprojektowana I
- ☐ Wrotkowska
- ☐ Diamantowa
- ☐ Krochmalna
- ☐ Jana Pawła II
- ☒ **Filaretów**
- ☒ **Głęboka**
- ☒ **Sowińskiego**
- ☒ **Poniatowskiego**

UWARUNKOWANIE - STREFY



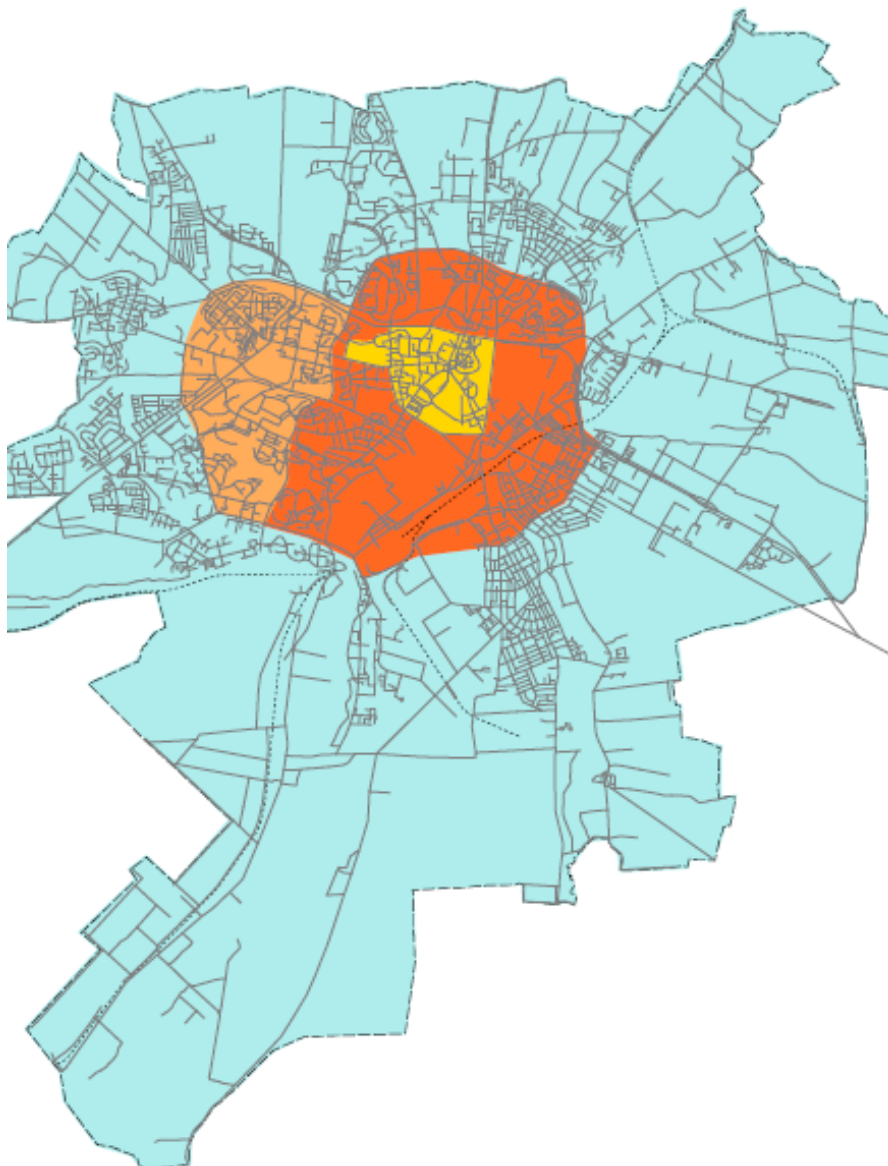
- ☐ Smorawińskiego
- ☐ Andersa
- ☐ Mełgiewska
- ☐ Graffa
- ☐ Al. Tysiąclecia
- ☐ Krańcowa
- ☐ Dywizjonu 303
- ☐ Nowoprojektowana I
- ☐ Wrotkowska
- ☐ Diamentowa
- ☐ Krochmalna
- ☐ Jana Pawła II
- ☒ **Armii Krajowej**
- ☒ **Bohaterów Monte Cassino**
- ☒ **Nowoprojektowana 2**
- ☒ **Al. Solidarności**

UWARUNKOWANIE - STREFY



- ☐ Spółdzielczości Pracy
- ☐ Turystyczna
- ☐ Mełgiewska
- ☐ Witosa
- ☐ Męczenników Majdanka
- ☐ Kunickiego
- ☐ Zemborzycka
- ☐ Diamentowa
- ☐ Romera
- ☐ Jana Pawła II
- ☐ Kraśnicka
- ☐ Nałęczowska\
- ☐ Nowy wlot dk 12/17
- ☐ Warszawska
- ☐ Sławinkowska
- ☐ DW 089 Nowoprojektowana
- ☐ Choiny
- ☐ Polskich

UWARUNKOWANIE - STREFY



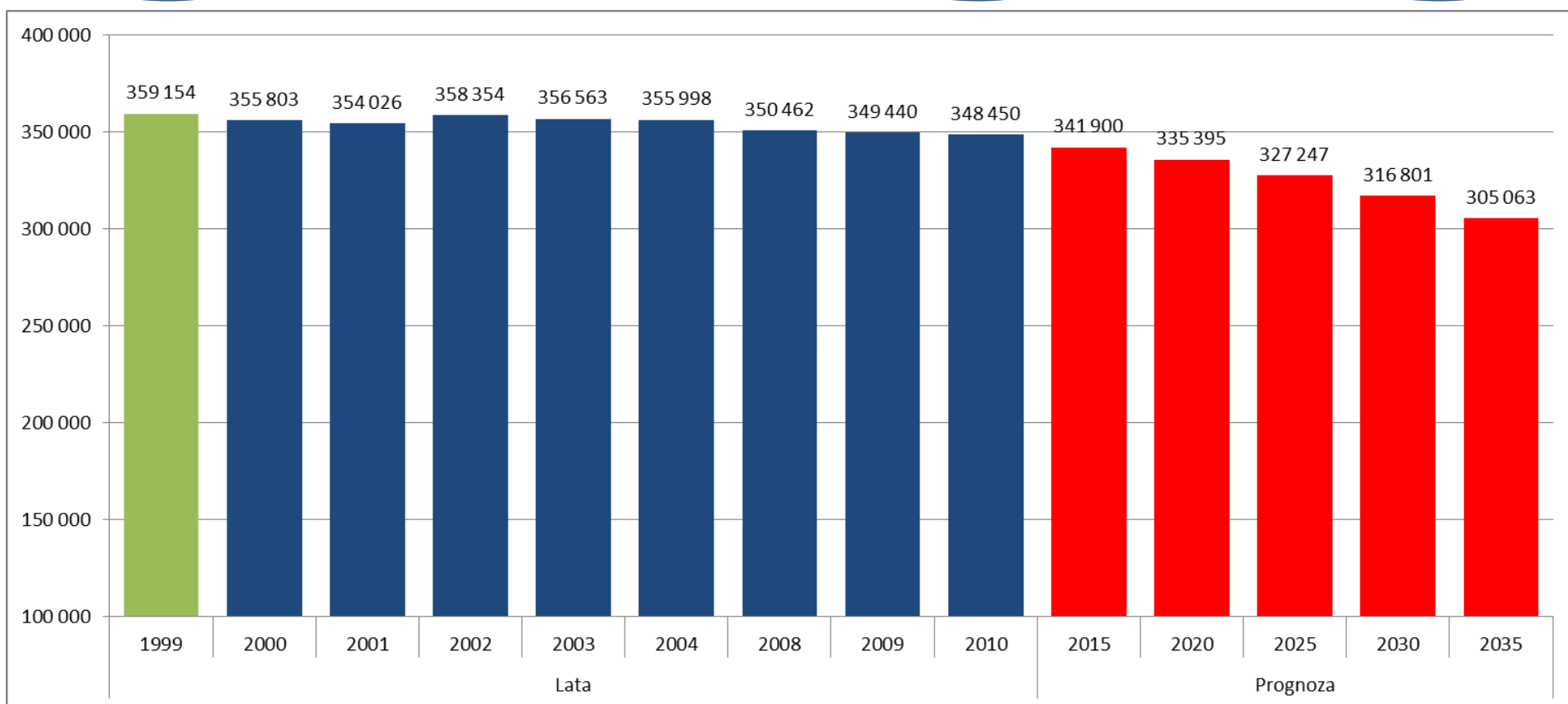
- ☐ Spółdzielczości Pracy
- ☐ Turystyczna
- ☐ Mełgiewska
- ☐ Witosa
- ☐ Męczenników Majdanka
- ☐ Kunickiego
- ☐ Zemborzycka
- ☐ Diamentowa
- ☐ Romera
- ☐ Jana Pawła II
- ☐ Kraśnicka
- ☐ Nałęczowska\
- ☐ Nowy wlot dk 12/17
- ☐ Warszawska
- ☐ Sławinkowska
- ☐ DW 089 Nowoprojektowana
- ☐ Choiny
- ☐ Polskich

JAKI SCENARIUSZ DEMOGRAFICZNY ?

360 tys.

350 tys.

305 tys.



GUS i dane z UM Lublin

Do czego dążymy ?

1. **Utrzymanie wielkości miasta** na obecnym poziomie ? –
potrzebne podjęcie działań przeciwdziałających
tendencjom
2. **Wzrost znaczenia miasta** – koncentrowanie zaludnienia
– usunięcie blokad rozwojowych i stworzenie zachęt –
także w systemie transportowym (działania umiarkowane
czy bardziej stanowcze ?)

UMIARKOWANY ROZWÓJ (PROGNOZA DEMOGRAFICZNA: PRZYROST NATURALNY I
SALDO MIGRACJI): **(400 000 ???)**

LICZBA LUDNOŚCI I ICH CHARAKTERYSTYKA



RUCHLIWOŚĆ
(AKTYWNOŚĆ)

DŁUGOŚCI
PODRÓŻY

PODZIAŁ ZADAŃ
PRZEWOZOWYCH
POMIĘDZY SYSTEMY



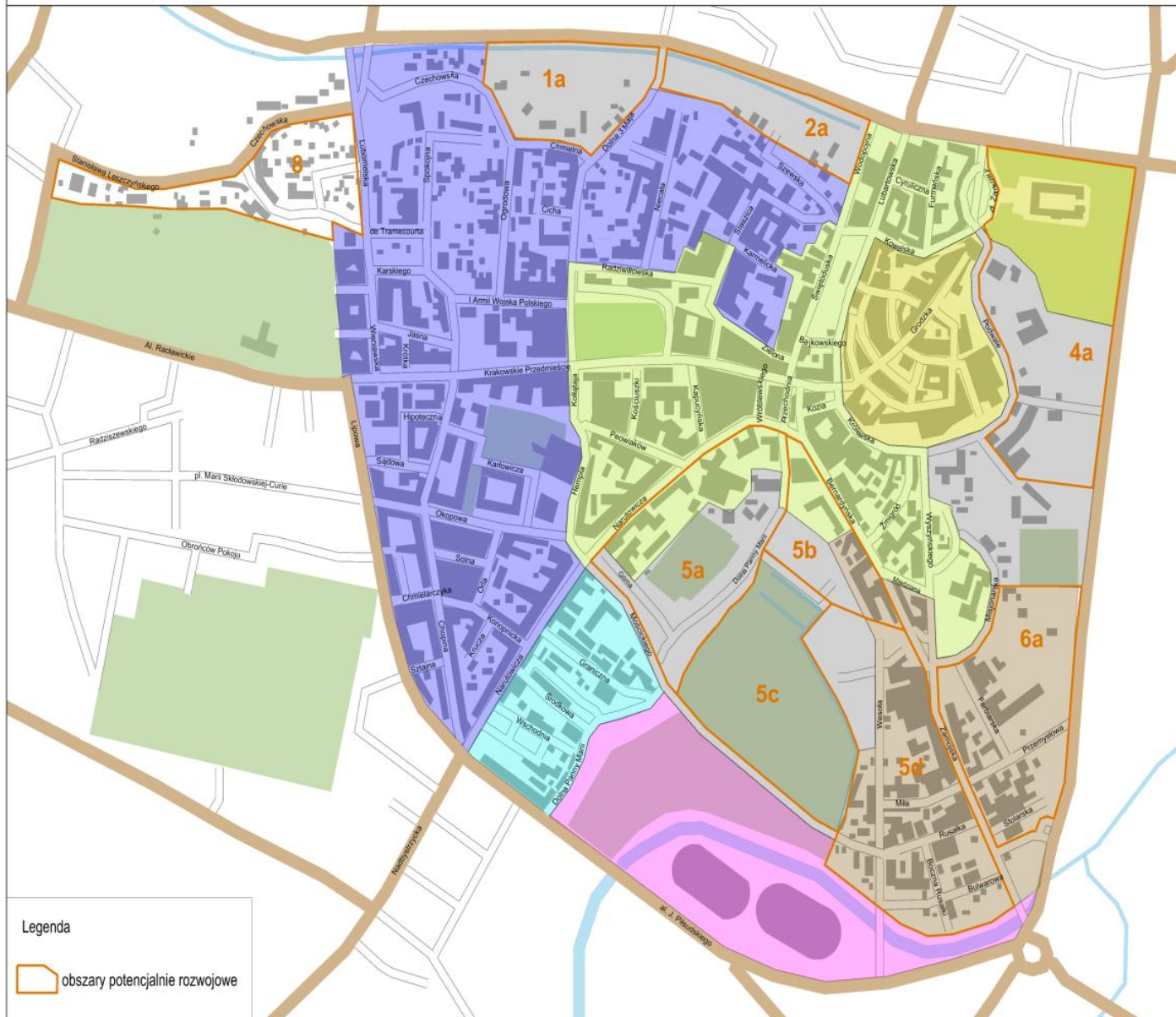
LICZBA PODRÓŻY –
OBCIĄŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO



SKALA ROZWOJU SYSTEMU
TRANSPORTOWEGO – DYLEMAT !

UWARUNKOWANIE – JAKI ROZWÓJ CENTRUM

ZAGOSPODAROWANIE OBSZARU WRAZ Z TERENAMI POTENCJALNIE ROZWOJOWYMI



LUDNOŚĆ:
16 180 (19 570)

MIEJSCA PRACY
20 670 (24 060)

BRAK KOMPLEKSOWYCH LUBELSKICH BADAŃ RUCHU !

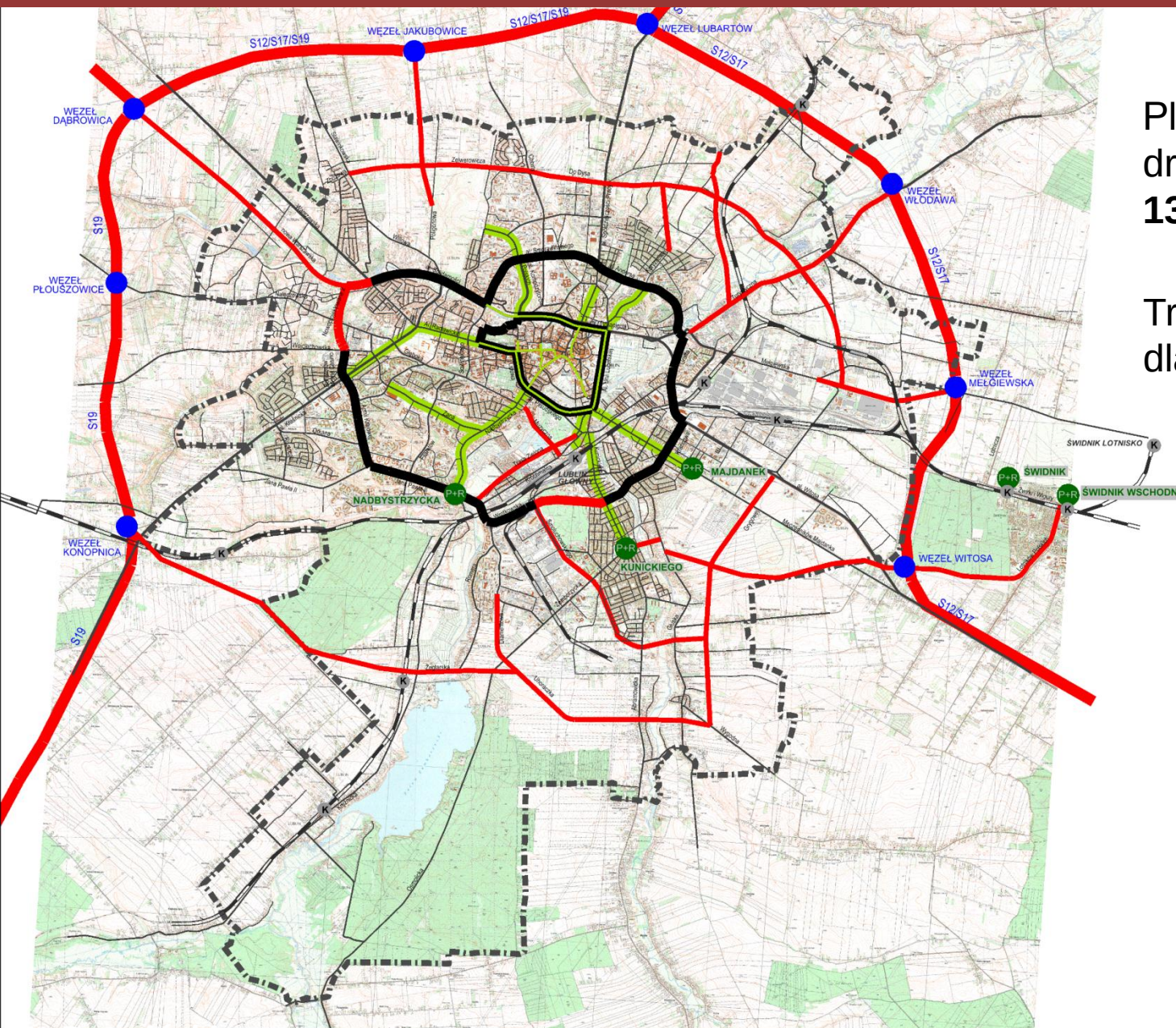
- ☐ Podział zadań przewozowych,
- ☐ Dane o zagospodarowaniu przestrzennym
- ☐ Wskaźniki ruchliwości w motywacjach podróży
- ☐ Motoryzacja
- ☐ Średni czas podróży
- ☐ Średnia długość podróży
- ☐ Dane do kalibracji
- ☐ Charakterystyka parkowania

WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU

5 WARIANTÓW RÓŻNIĄCYCH SIĘ

1. Skalą uprzywilejowania TZ na głównych trasach i w centrum.
2. Ograniczeniami w dostępności centrum miasta dla samochodów.
3. Zasięgiem stref pieszych w centrum.
4. Rozwojem systemu transportu rowerowego.
5. Organizacją parkowania.
6. Przebiegiem obwodnic Śródmiejskiej i Miejskiej.
7. Rozwojem nowych tras drogowych.
8. Włączeniem kolei do obsługi miasta.

WARIANT 1



Planowana sieć
drogowa: **129 km** i
13 dużych obiektów

Trasy z priorytetami
dla TZ: **25,5 km**

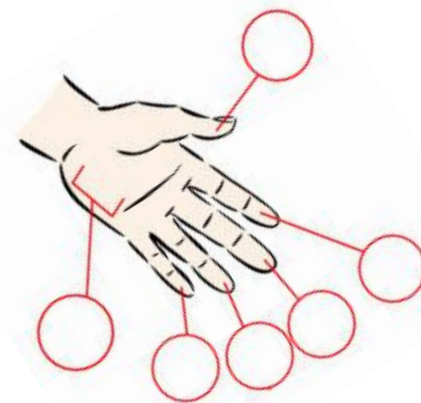
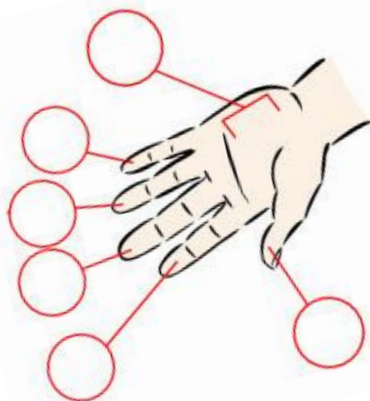
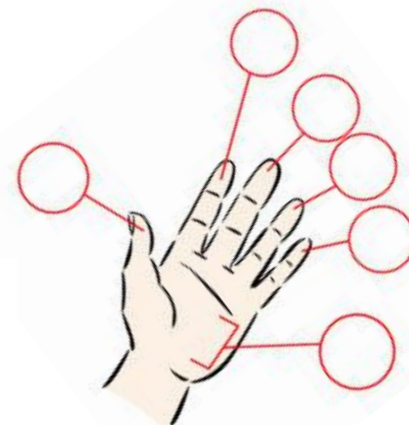
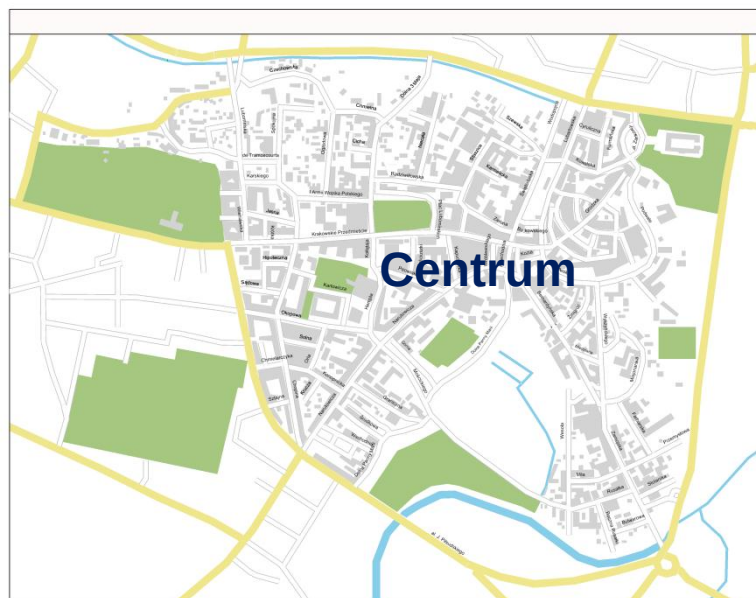
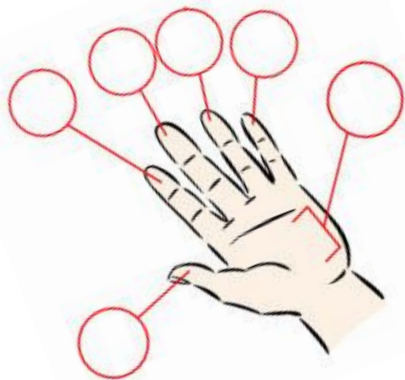
Zasady:

1. Stanowcze i konsekwentne wydzielenie pasów/jezdni autobusowych w centrum i na głównych osiach jako kontynuacja uprzywilejowania na trasach dojazdowych do centrum + priorytet w sterowaniu
2. **Do centrum łatwo wjechać i poruszać się TZ a trudno samochodem**

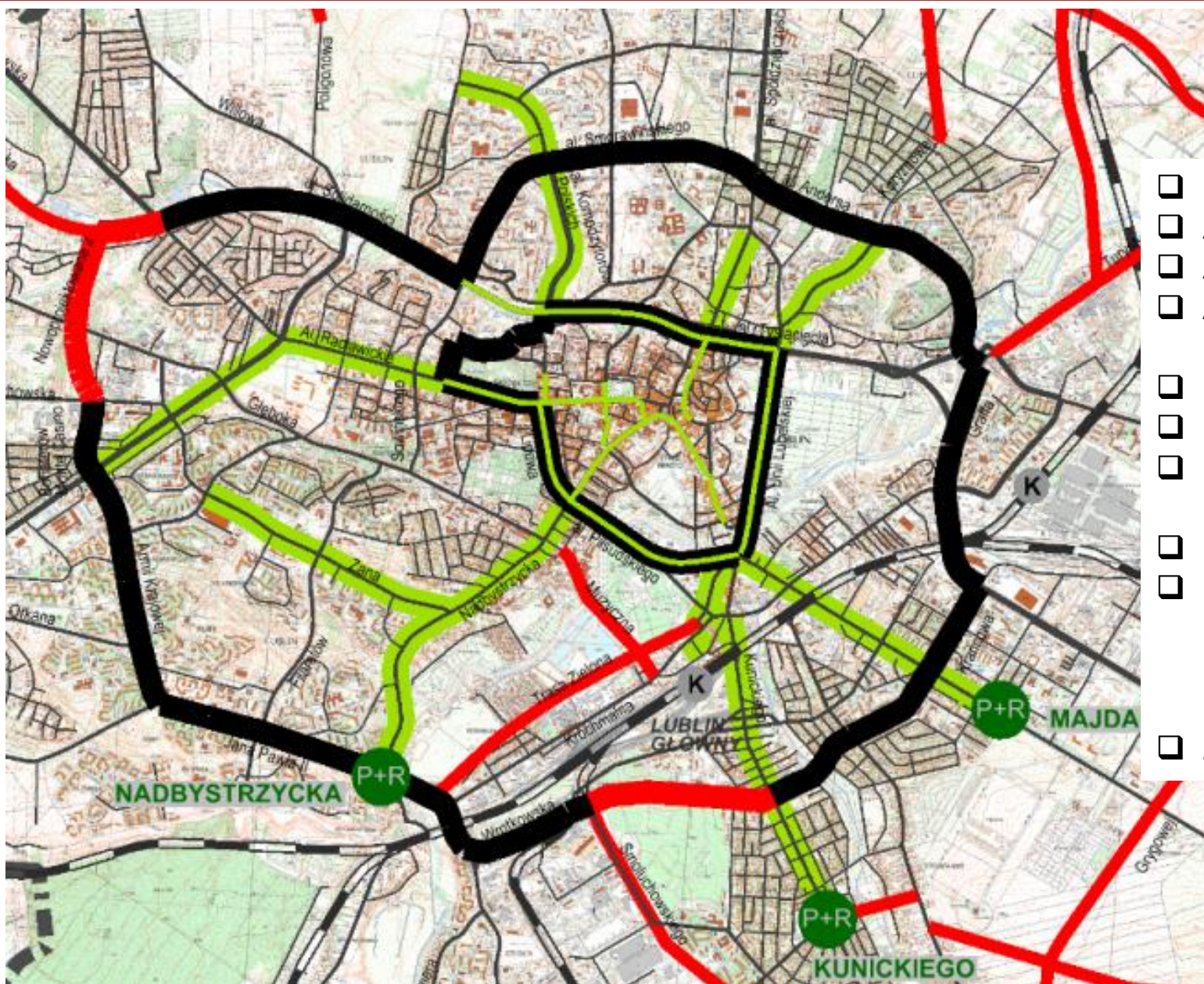
Problemy:

1. Słabość obecnego systemu – prawie brak uprzywilejowania/brak doświadczeń
2. Wąskie przekroje ulic – konieczność ograniczania dostępności dla samochodów

WARIANT 1 – PRIORYTET DLA TZ

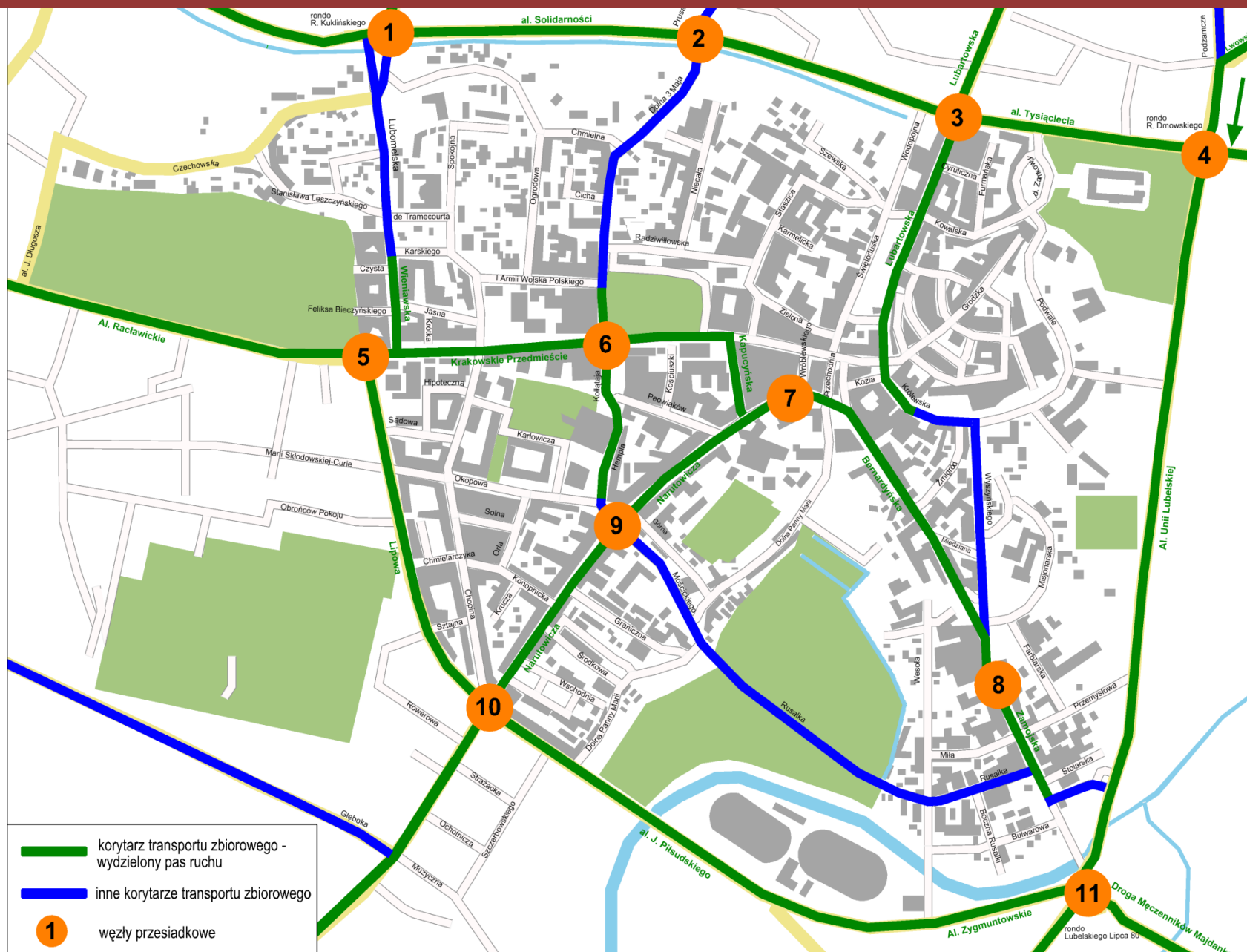


WARIANT 1 – 10 KORYTARZY Z PRIORYTETEM DLA TZ



- ☐ Raławicka
- ☐ Al. Kraśnicka
- ☐ Al. Solidarności
- ☐ Al. Kompozytorów Polskich
- ☐ Lubartowska
- ☐ Lwowska
- ☐ Męczenników Majdanka
- ☐ Kunickiego
- ☐ Dworcowa - Młyńska – Lubelskiego Lipca Nadbystrzycka
- ☐ Zana

WARIANT 1 – PRIORYTET DLA TZ W CENTRUM (9 KM)

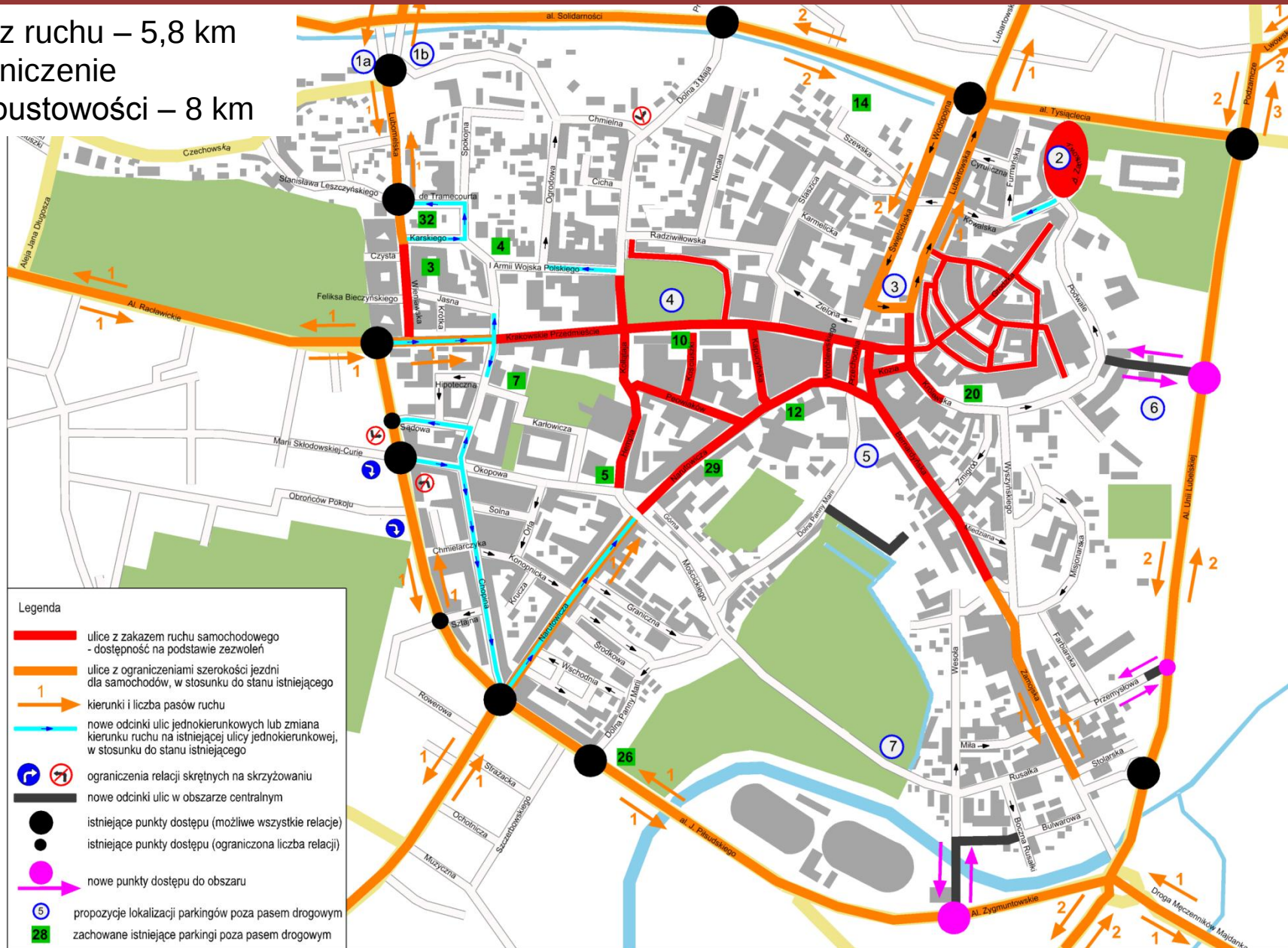


Zasady:

1. Podporządkowanie dostępności samochodami uprzywilejowaniu TZ
2. Utrudnienie przejazdu w poprzek obszaru centralnego (eliminacja tranzytu)
3. Sięganie do obszaru (z obwodnicy i powrót na obwodnicę)

WARIANT 1 – ORGANIZACJA RUCHU SAMOCHODOWEGO

- Zakaz ruchu – 5,8 km
- Ograniczenie przepustowości – 8 km



PRAWIE PEŁNA SIEĆ POWIĄZAŃ

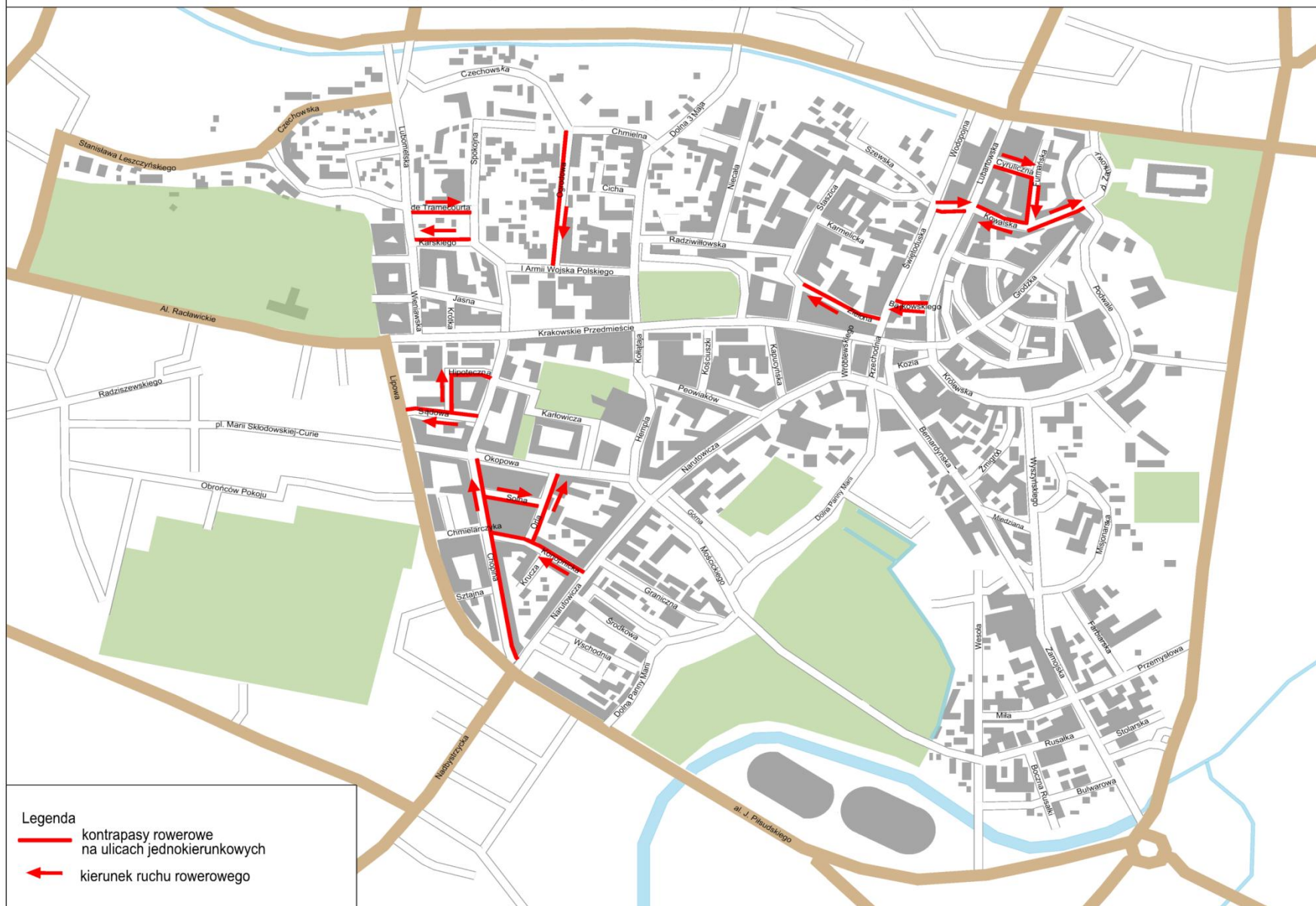
Zasady:

1. Wydzielone drogi dla rowerów
2. Pasy autobusowo-rowerowe
3. Kontrapasy
4. Ulice ogólnodostępne – 30 km/h

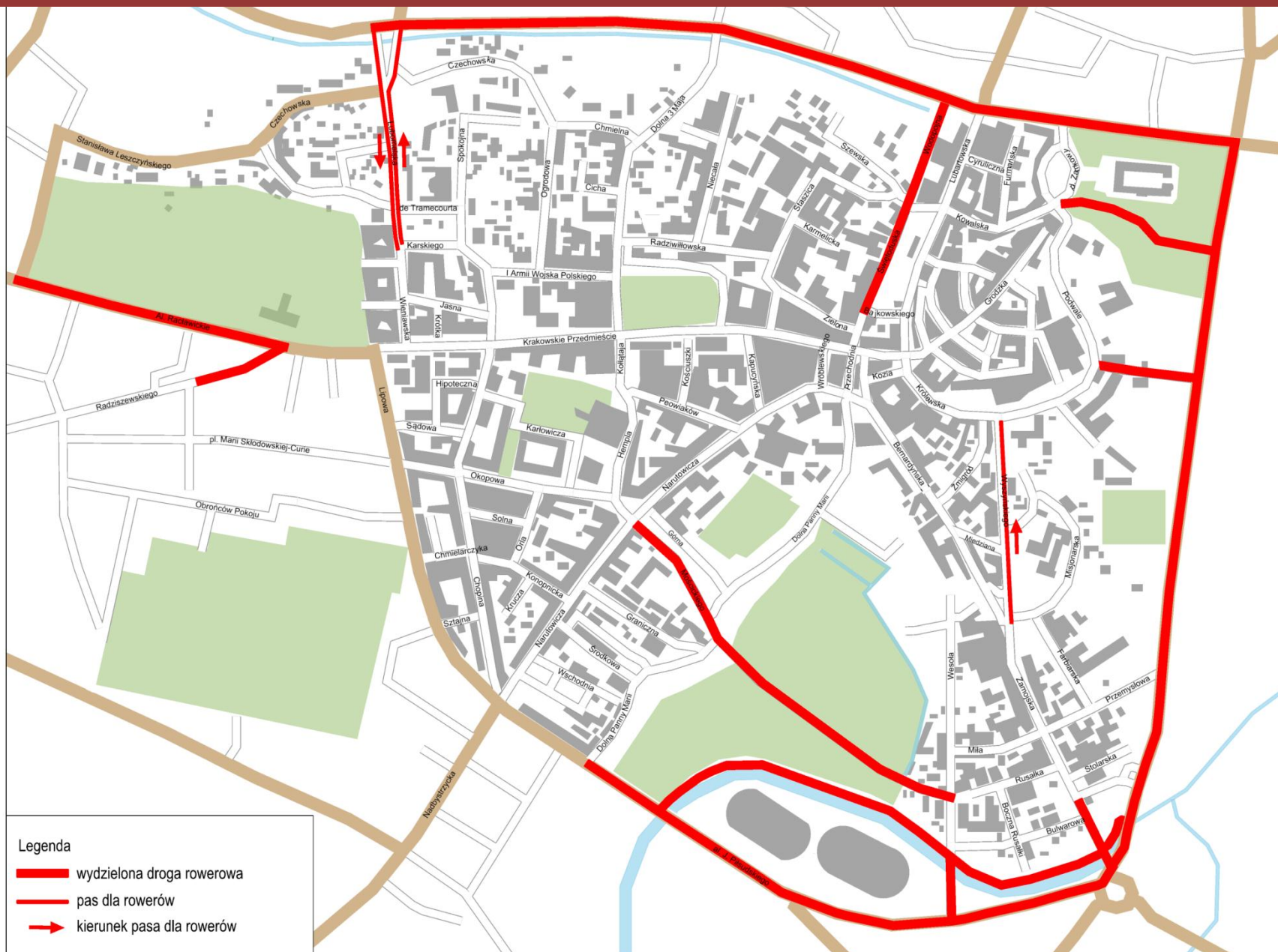
Problemy:

1. Słabość obecnego systemu - brak
2. Ukształtowanie terenu – pochylenia
3. Śródmieście - wąskie przekroje ulic

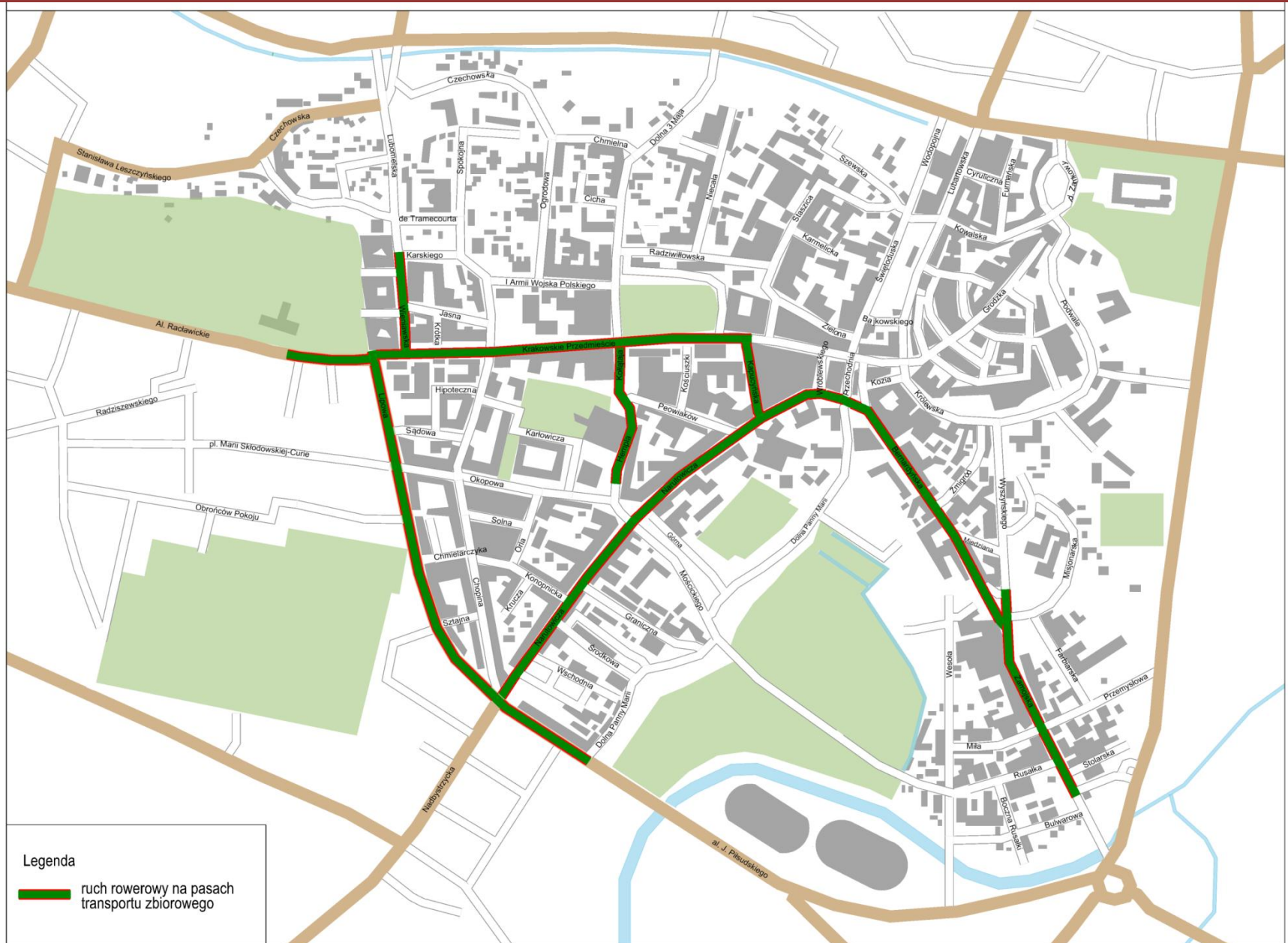
WARIANT 1 – KONTRAPASY ROWEROWE (3,3 KM)



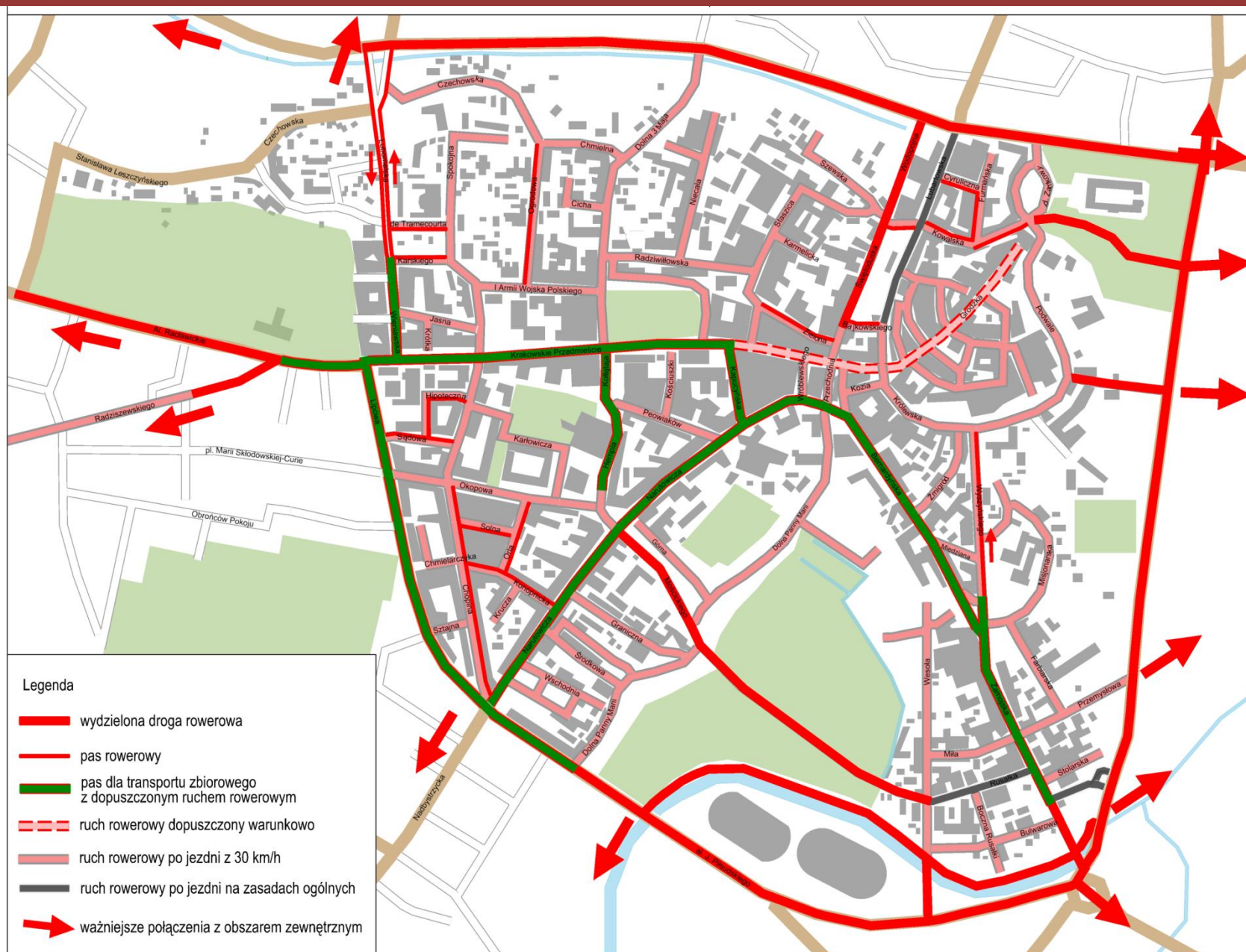
WARIANT 1 – DROGI DLA ROWERÓW (8,2 KM)



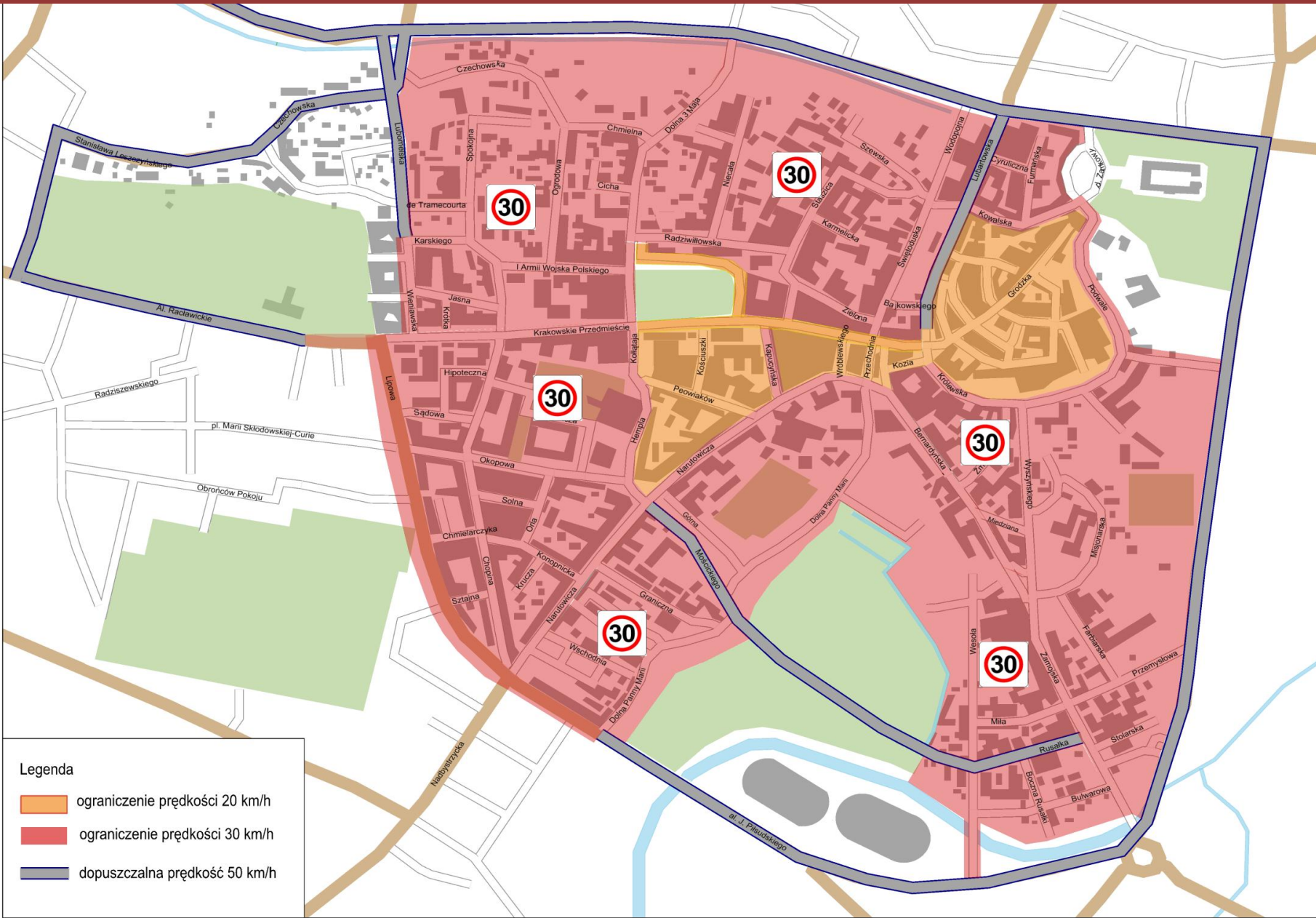
WARIANT 1 – PASY AUTOBUSOWO-ROWEROWE



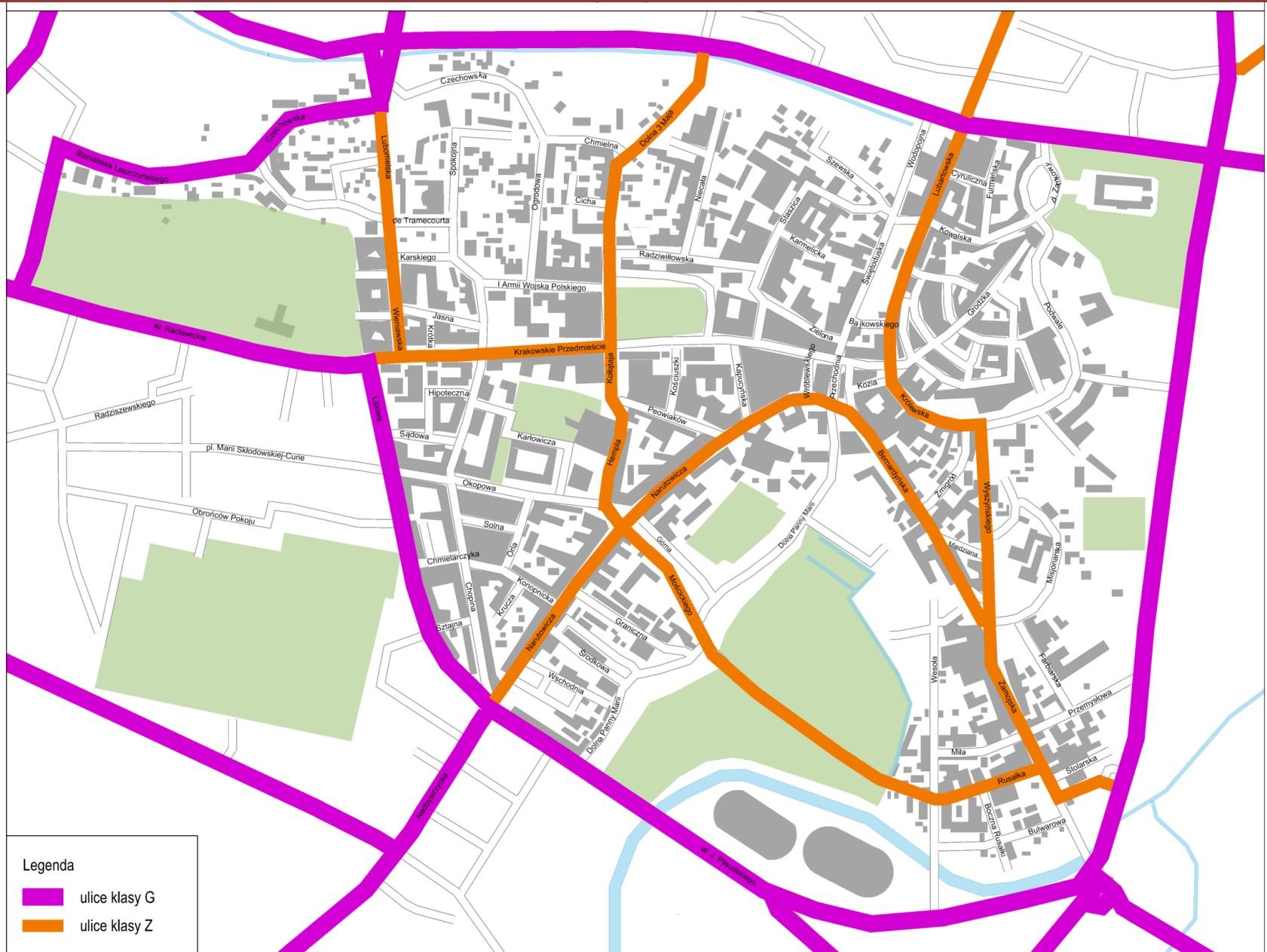
WARIANT 1 – SYSTEM TRAS ROWEROWYCH (15,8 KM + 30 KM/H)



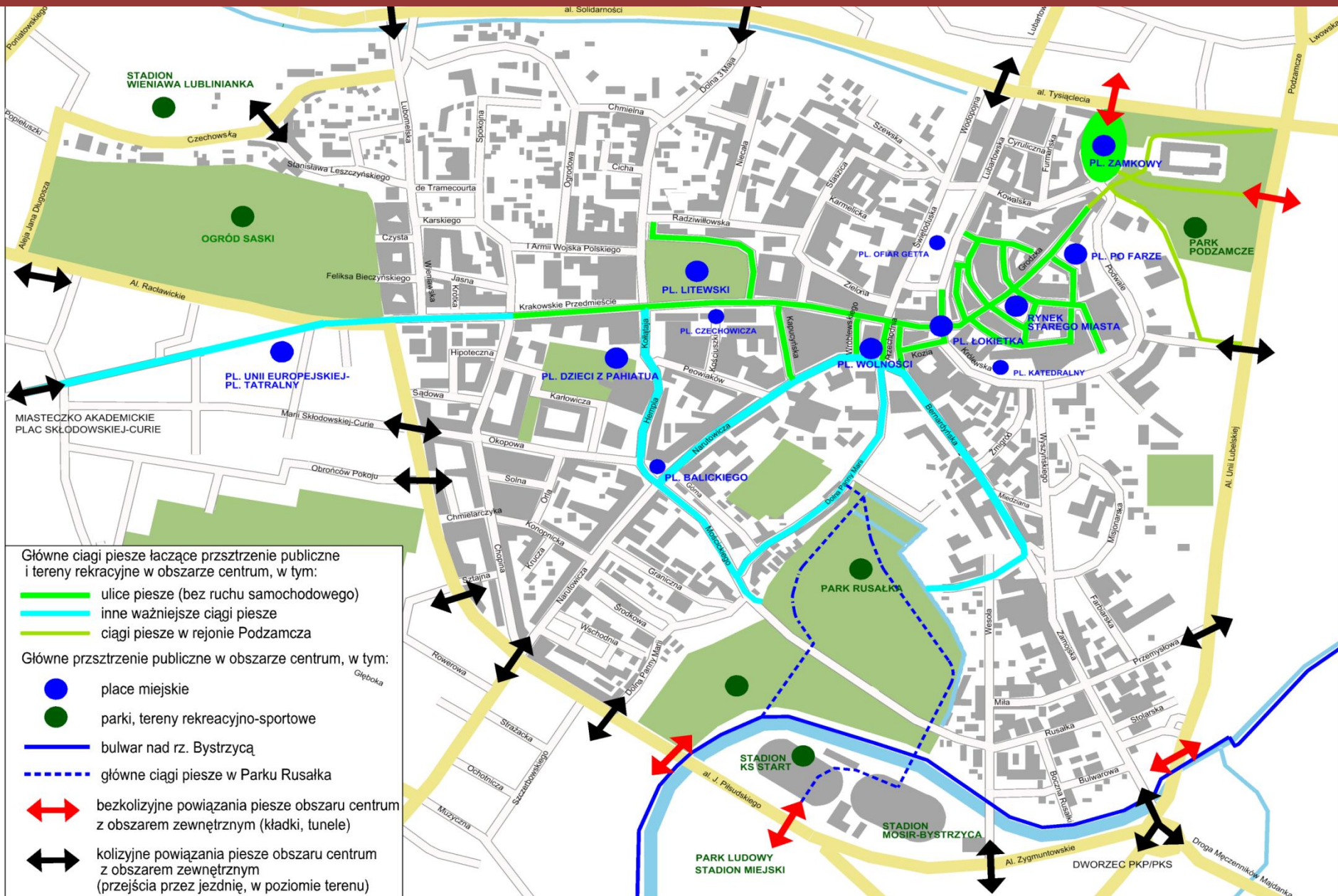
WARIANT 1 – PRĘDKOŚCI DOPUSZCZALNE



WARIANT 1 – KLASY FUNKCJONALNE



WARIANT 1 – RUCH PIESZYCH



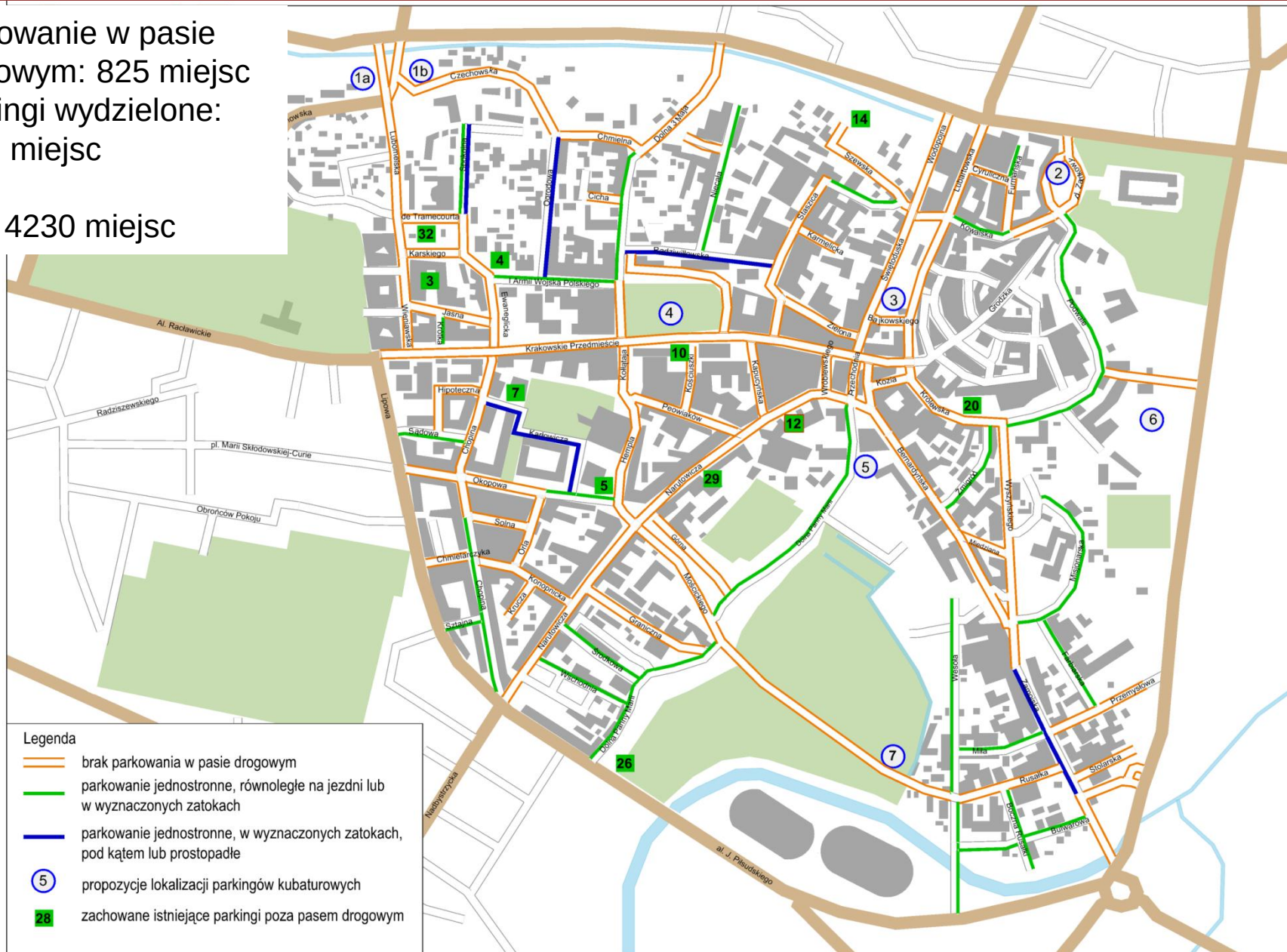
Zasady:

1. Zmniejszenie liczby parkujących na powierzchni
2. Parkowanie tylko na wyznaczonych miejscach
3. Bezwzględny parkowania zakaz na chodnikach
4. Zakaz parkowania wzdłuż pasów z priorytetami dla TZ
5. Ograniczenia parkowania na ul. jednokierunkowych – kontrapasy rowerowe
6. Część parkowania przeniesiona do parkingów poza pasem drogowym – ze wskazaniem potencjalnych lokalizacji ale realizacja ostrożna
7. Płatne parkowanie w całej strefie I

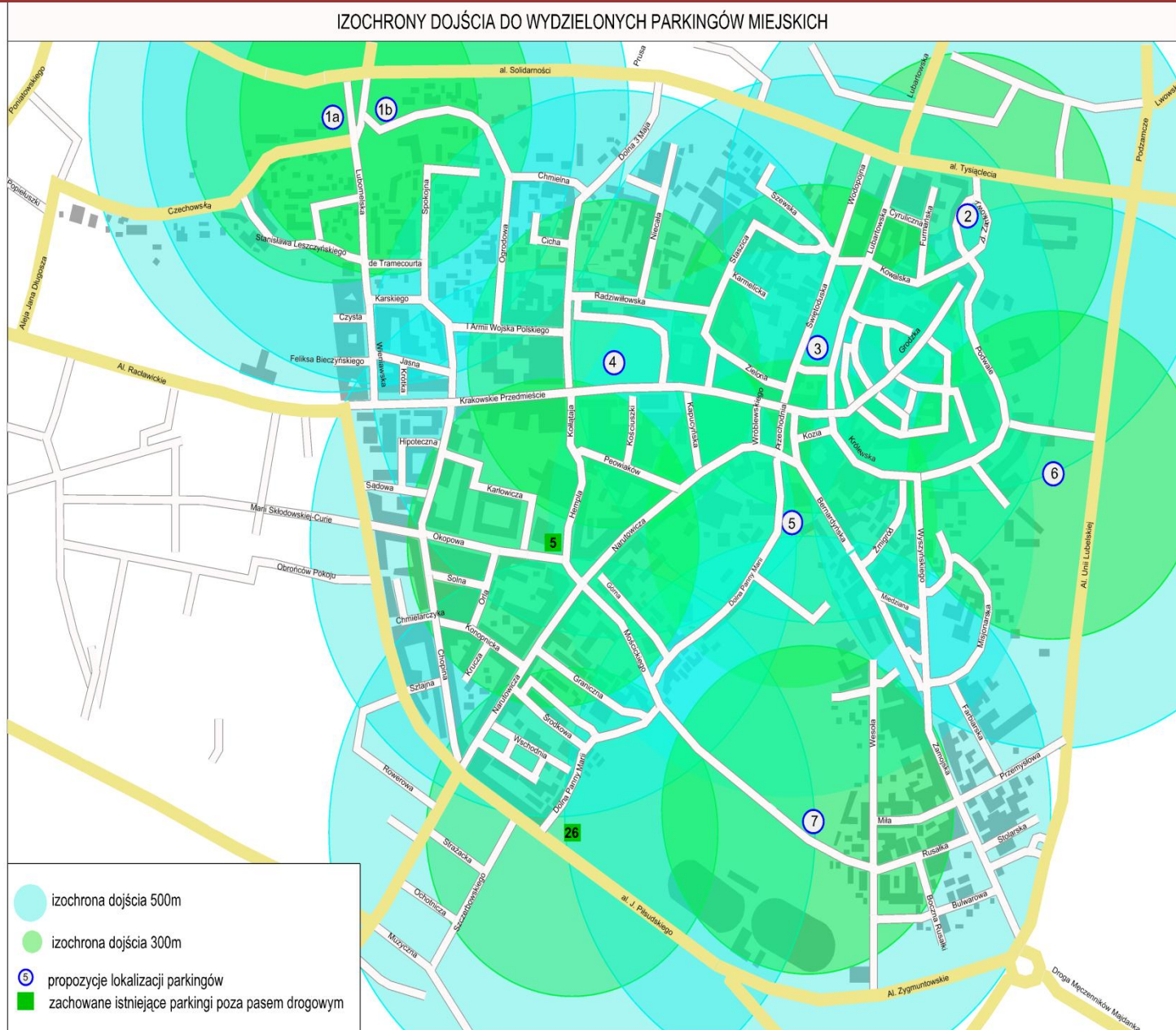
WARIANT 1 - PARKOWANIE

- ❑ Parkowanie w pasie drogowym: 825 miejsc
- ❑ Parkingi wydzielone: 3405 miejsc

Razem: 4230 miejsc

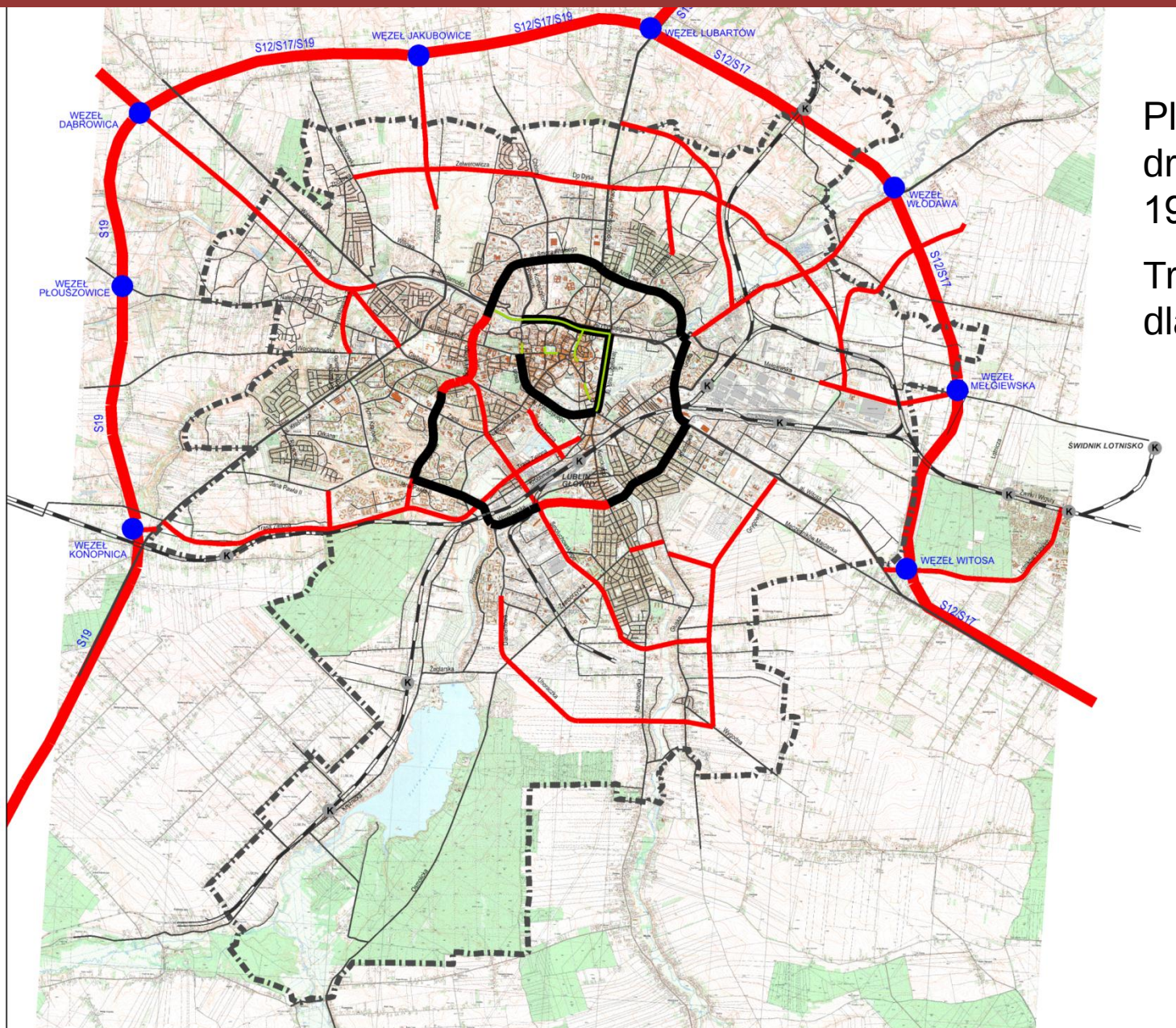


WARIANT 1 - PARKOWANIE



- ☐ Priorytet dla TZ tam gdzie nie ogranicza to istotnie przepustowości układu drogowego
- ☐ Mniejsze ograniczenia dostępności centrum miasta
- ☐ Większa liczba miejsc do parkowania
- ☐ Mniejszy zakres rozwoju systemu transportu rowerowego i pieszego
- ☐ Inny układ obwodnic

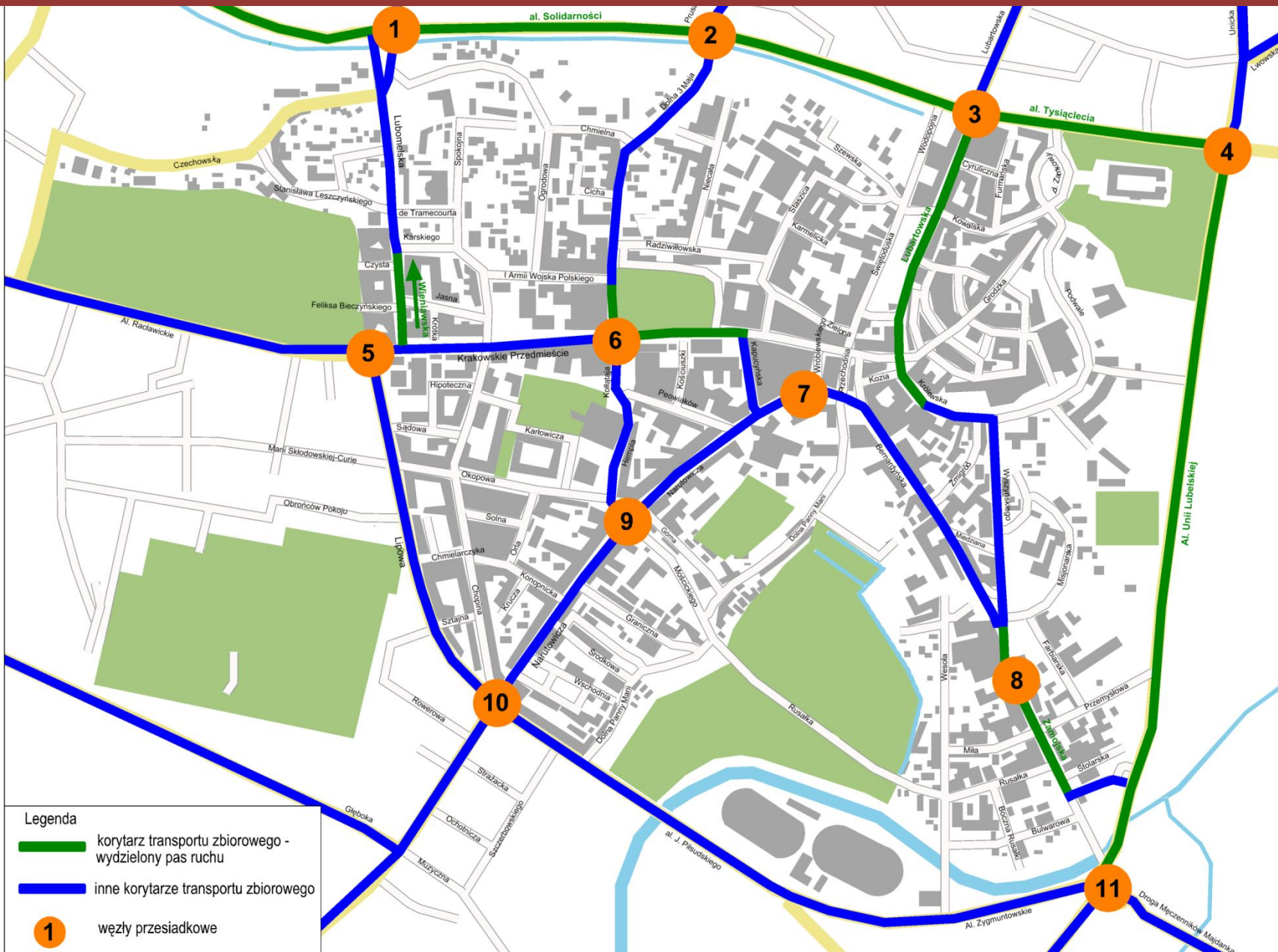
WARIANT 2



Planowana sieć
drogowa: **153 km** i
19 dużych obiektów

Trasy z priorytetami
dla TZ: **4,3 km**

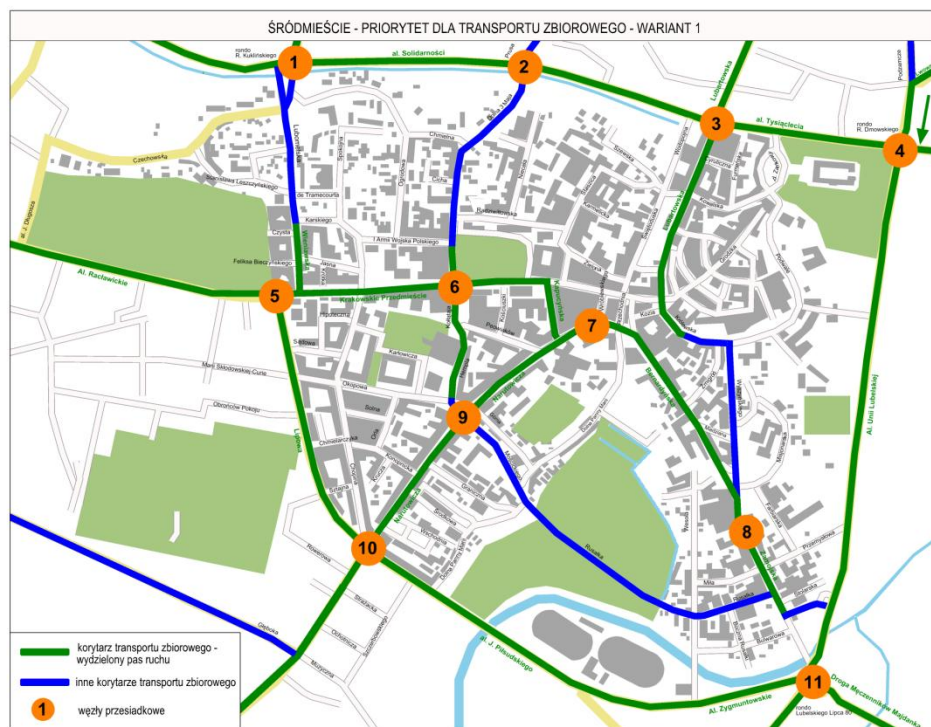
WARIANT 2 – PRIORYTET DLA TZ



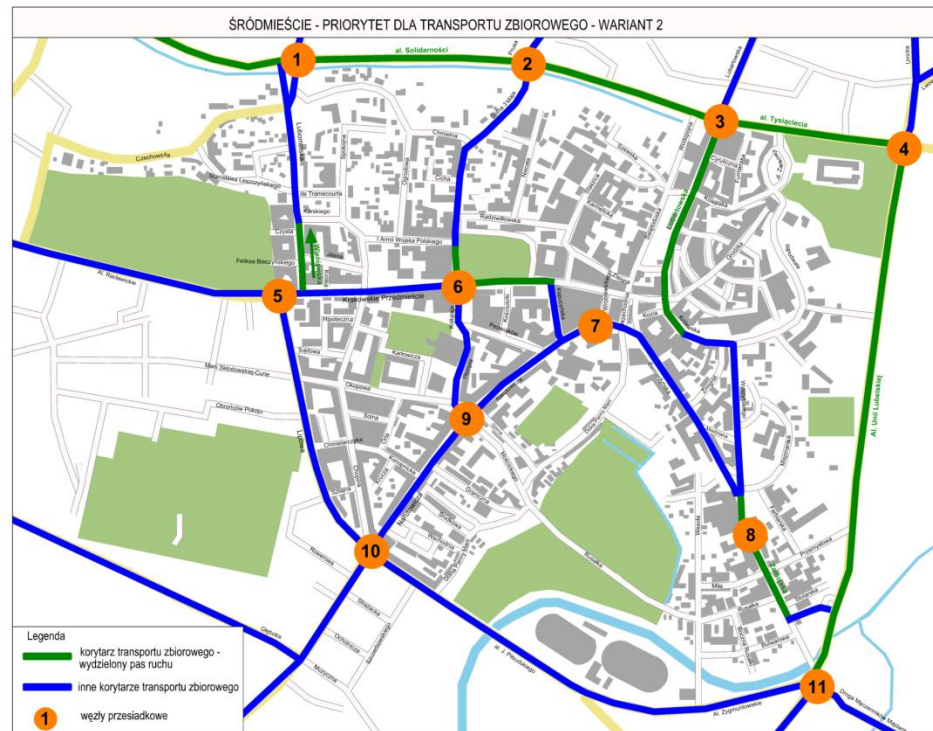
PORÓWNANIE WARIANTÓW - TZ

WARIANT 1

WARIANT 2

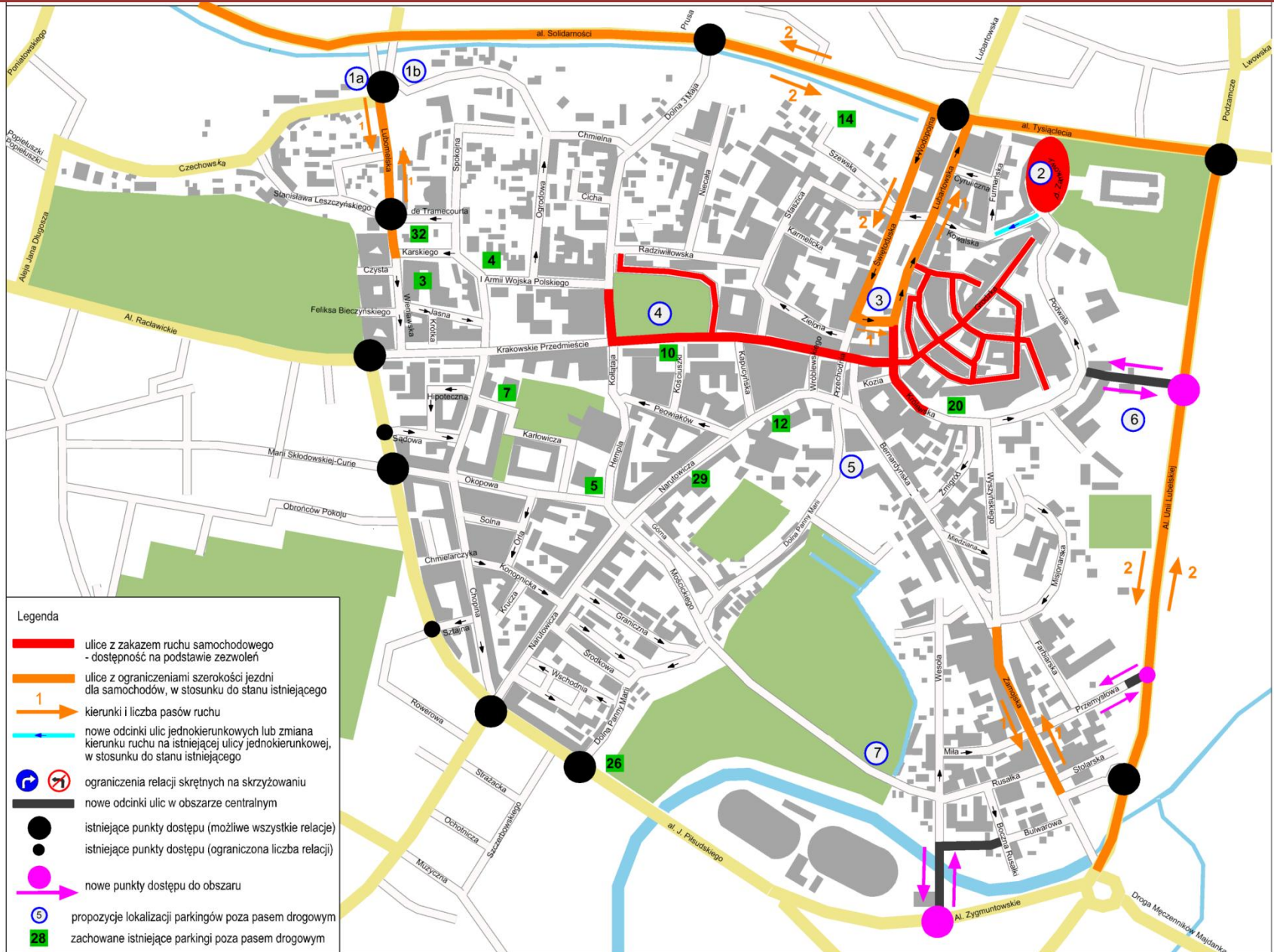


9 km pasów dla autobusów



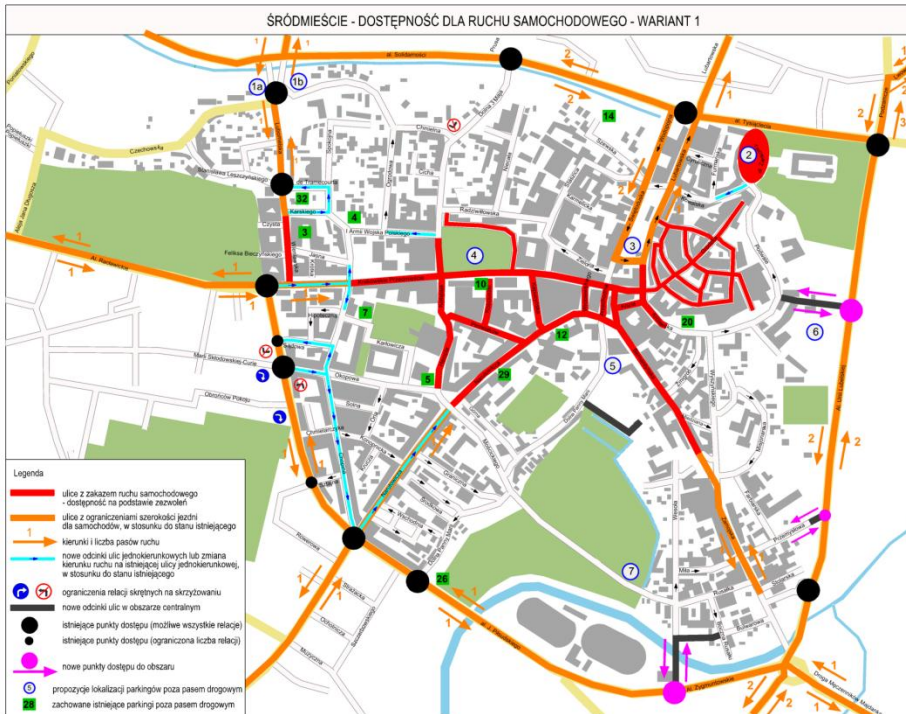
4,3 km pasów dla autobusów

WARIANT 2 – ORGANIZACJA RUCHU SAMOCHODOWEGO



PORÓWNANIE WARIANTÓW – ORGANIZACJA RUCHU SAMOCHODOWEGO

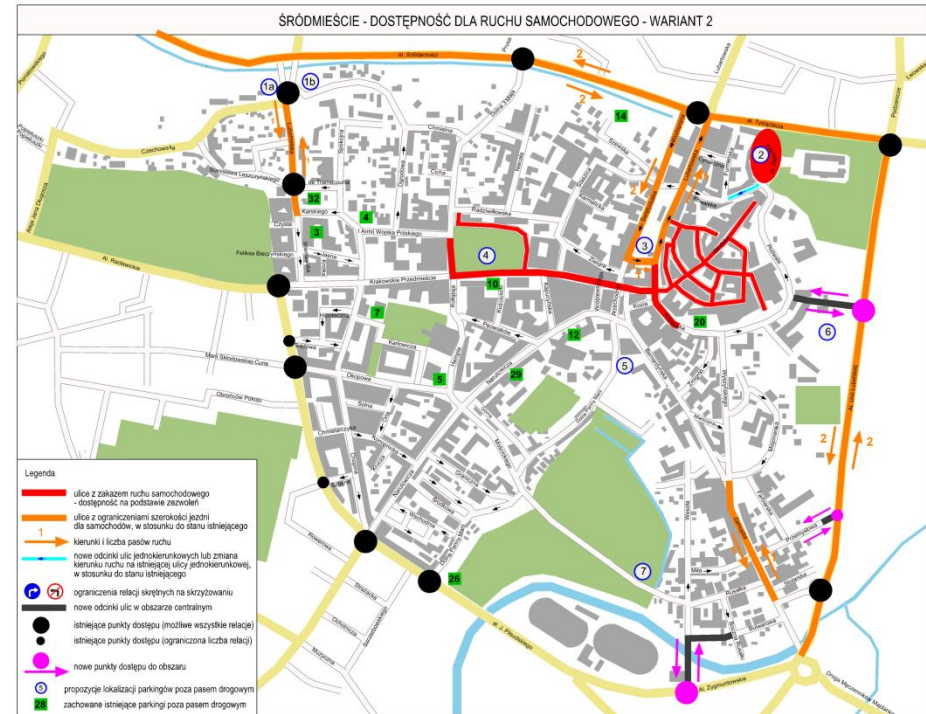
WARIANT 1



Zakaz ruchu - 5,8 km

Ograniczenie przepustowości – 8 km

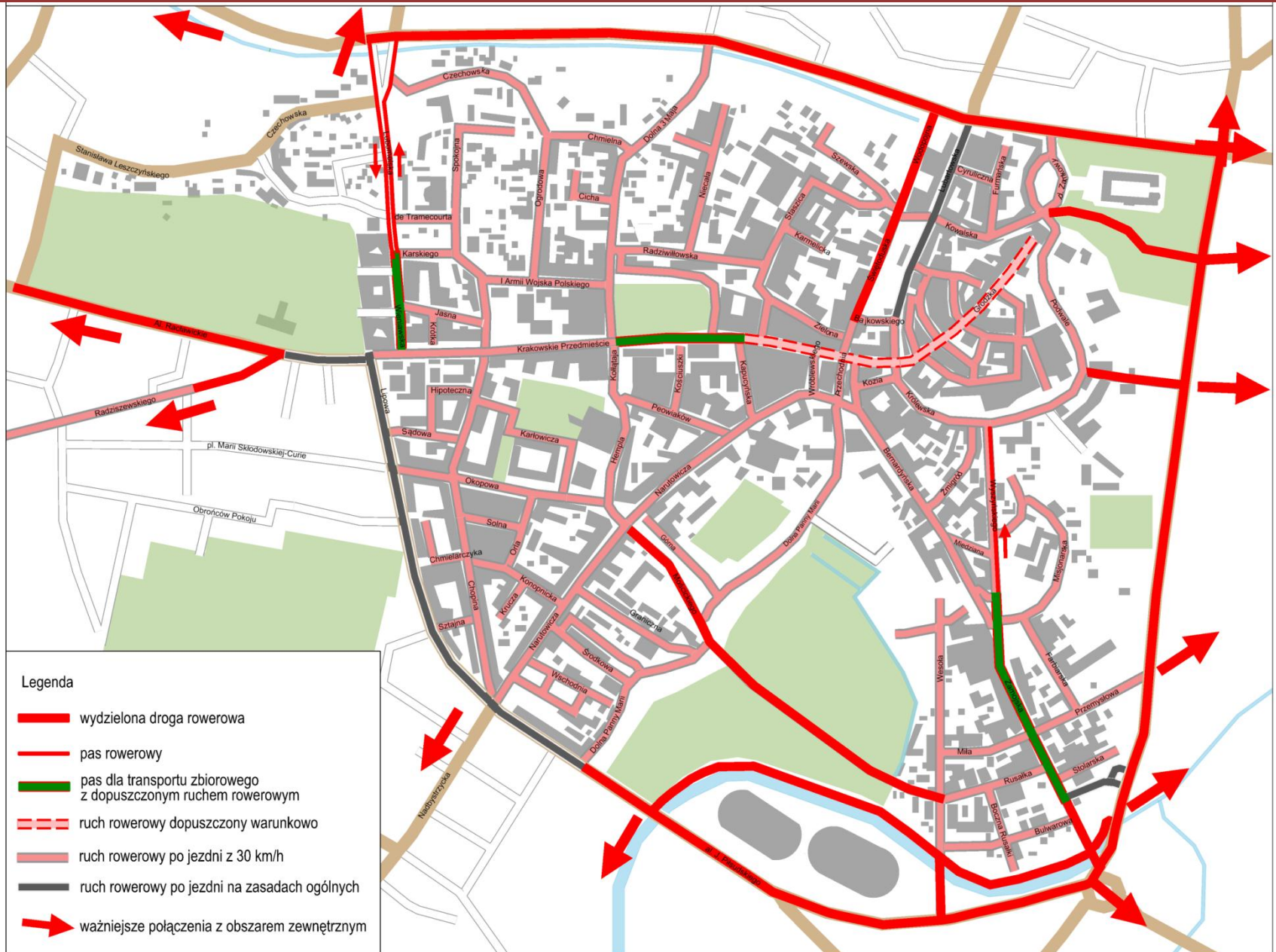
WARIANT 2



Zakaz ruchu - 3,2 km

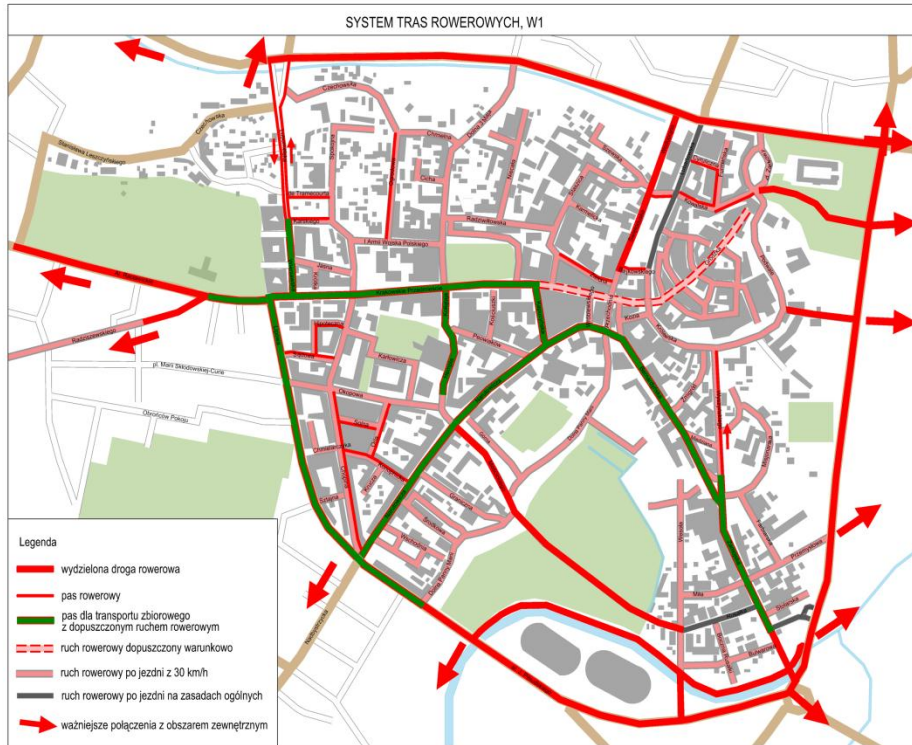
Ograniczenie przepustowości – 4,6 km

WARIANT 2 – SYSTEM TRANSPORTU ROWEROWEGO



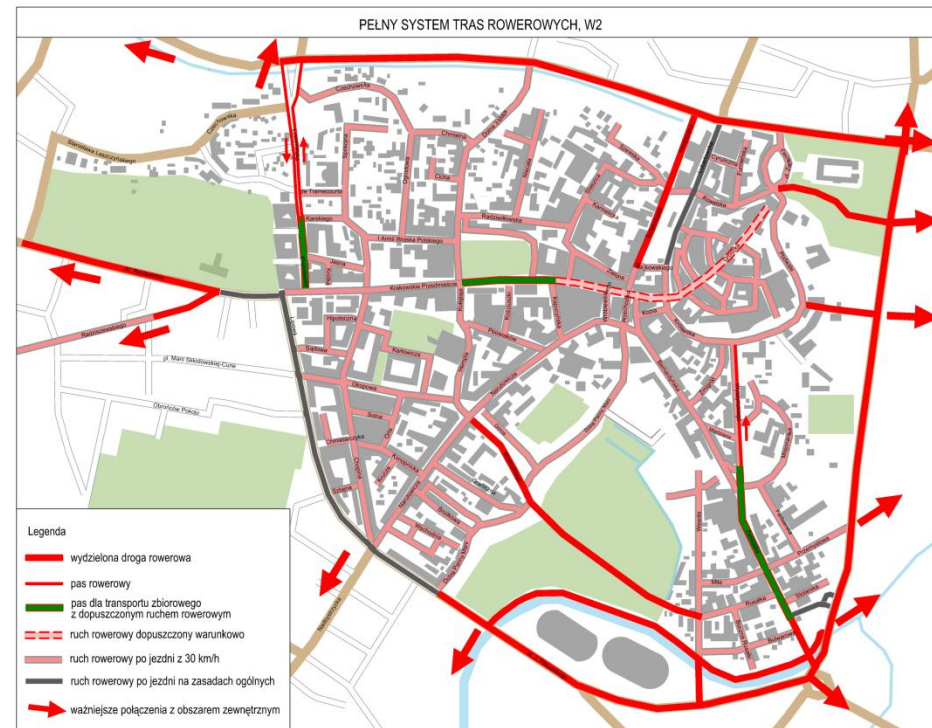
PORÓWNANIE WARIANTÓW – SYSTEM TRANSPORTU ROWEROWEGO

WARIANT 1



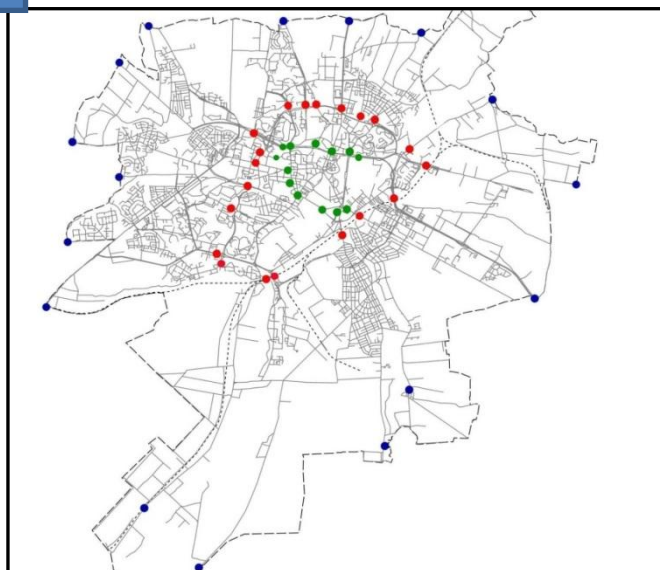
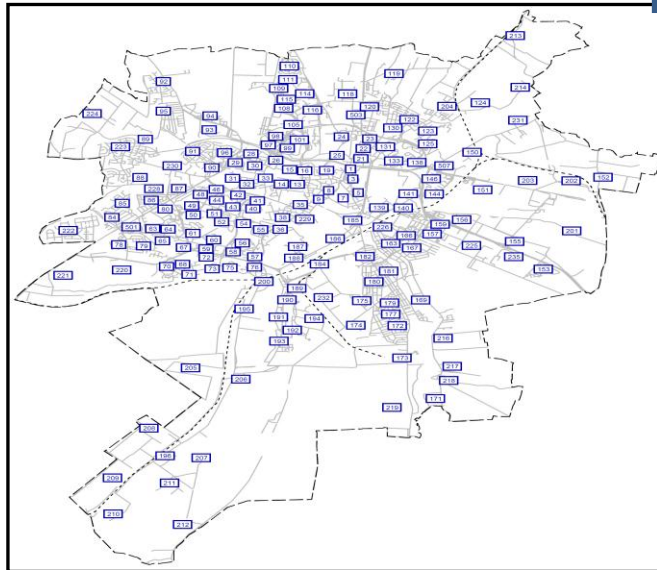
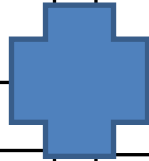
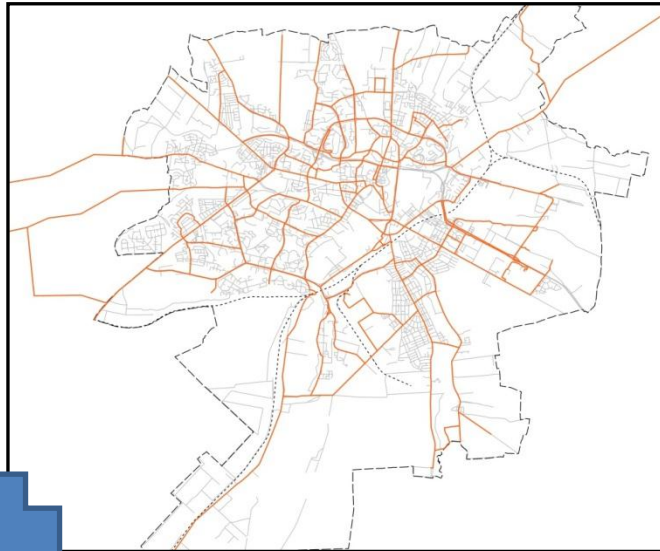
15,8 km tras rowerowych

WARIANT 2



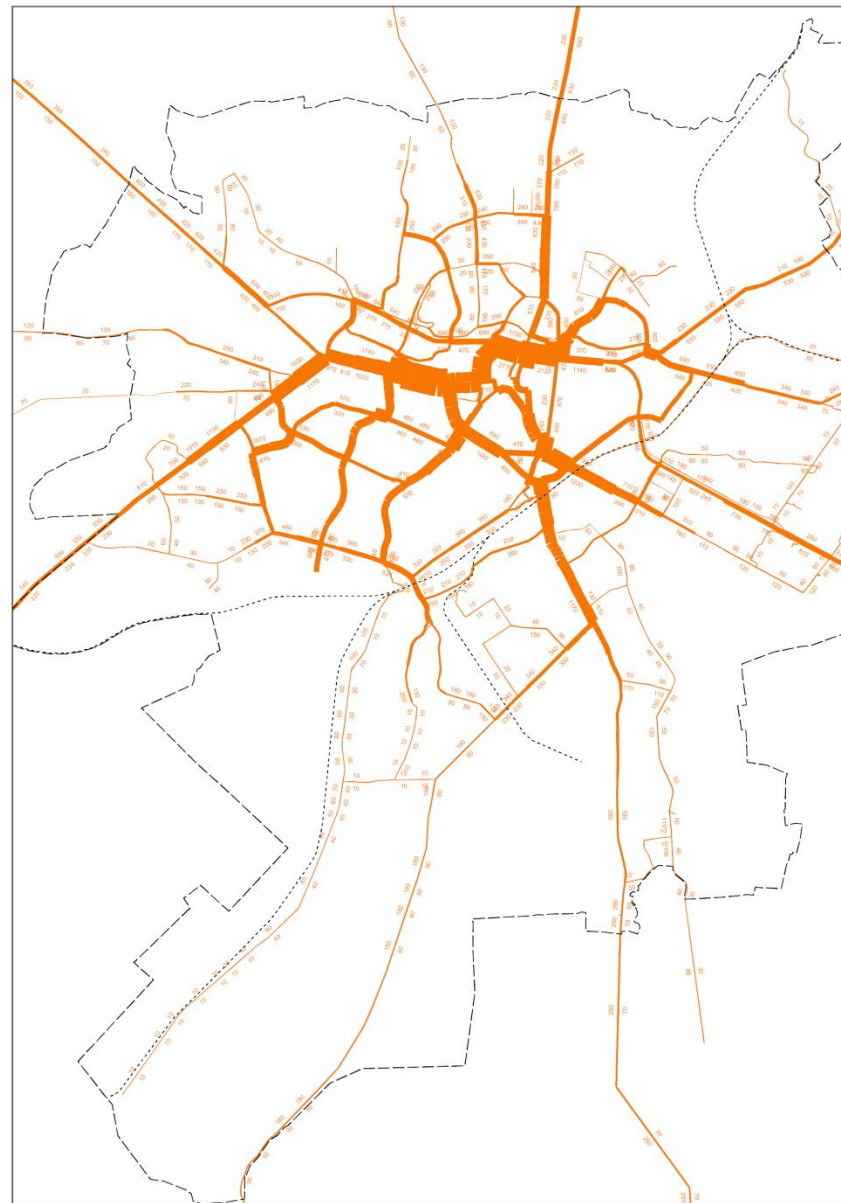
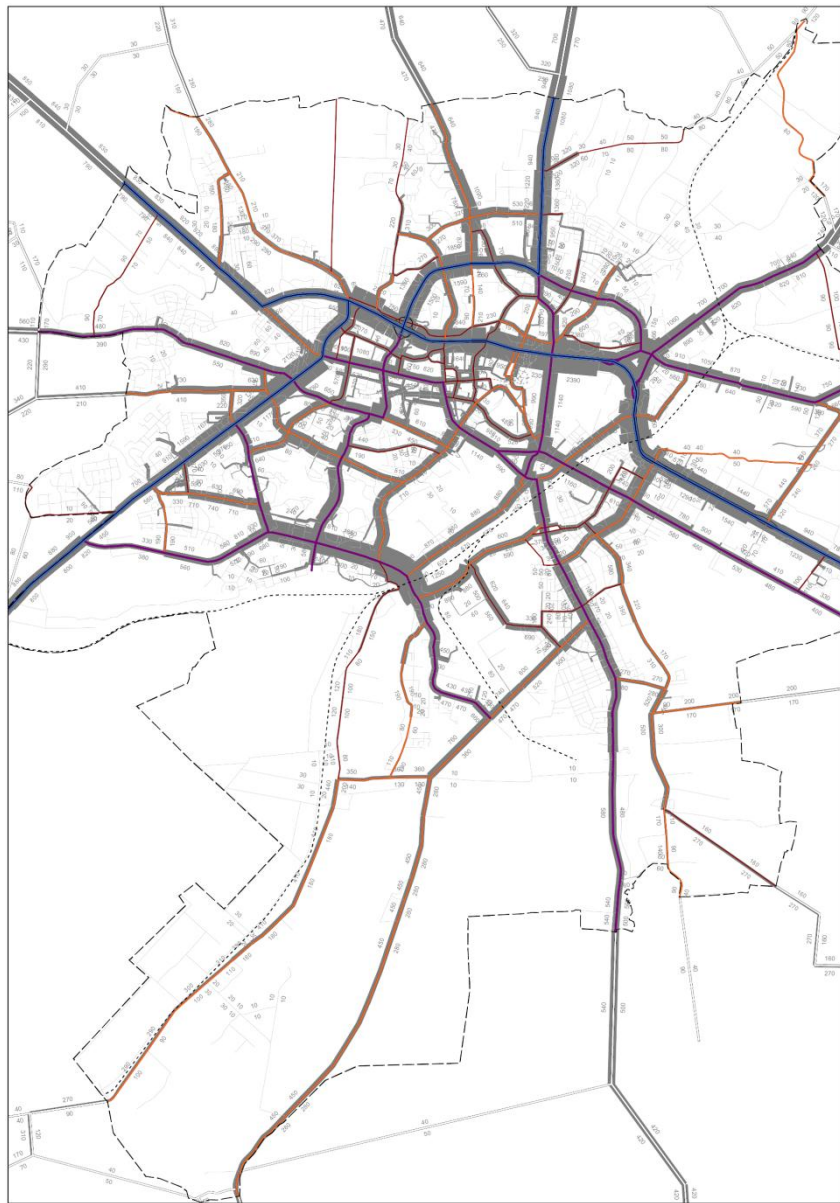
9,0 km tras rowerowych

MODEL PODRÓŻY



- ❑ **4670 punktów węzłowych** (skrzyżowań, punktów zmiany przekroju, punktów zmiany klasy funkcjonalnej),
- ❑ **11 360 odcinków sieci drogowej** (1038 km).
- ❑ **239 rejonów komunikacyjnych.**
- ❑ 10 rejonów zewnętrznych – wloty,
- ❑ 8 rejonów komunikacyjnych, leżących wewnątrz metropolii i generujących ruch dojazdowy do Miasta (Głusk, Świdnik, Wólka, Niemce, Jastków, Konopnica, Niedrzewica Duża, Strzyżewice).

MODEL PODRÓŻY – STAN ISTNIEJĄCY

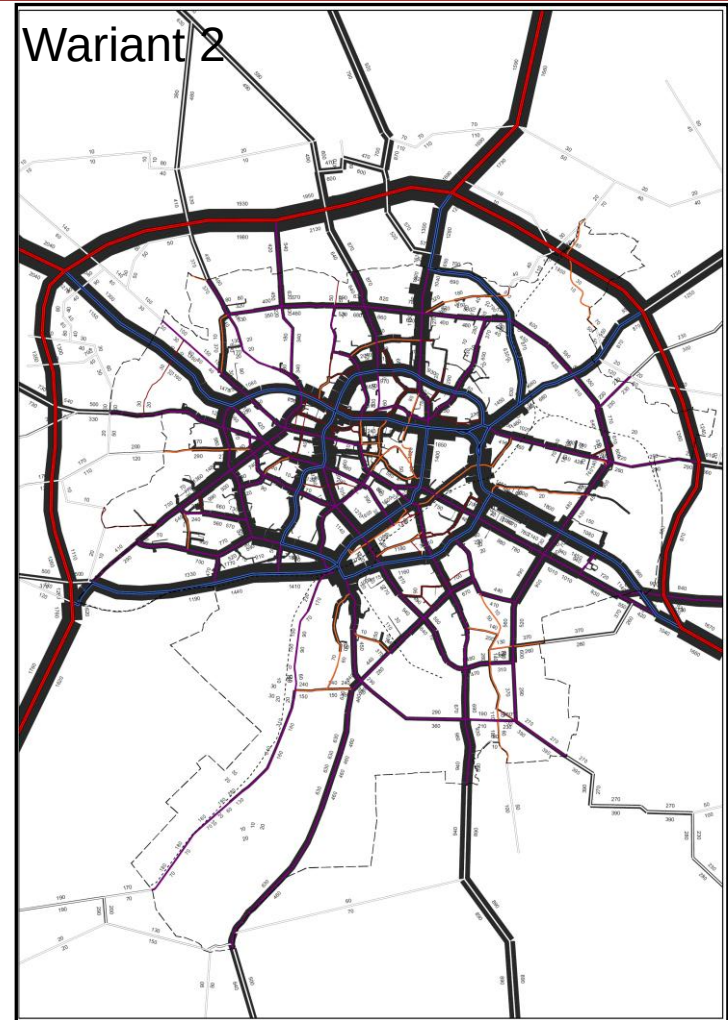


Godzina szczytu porannego

PROGNOZY RUCHU

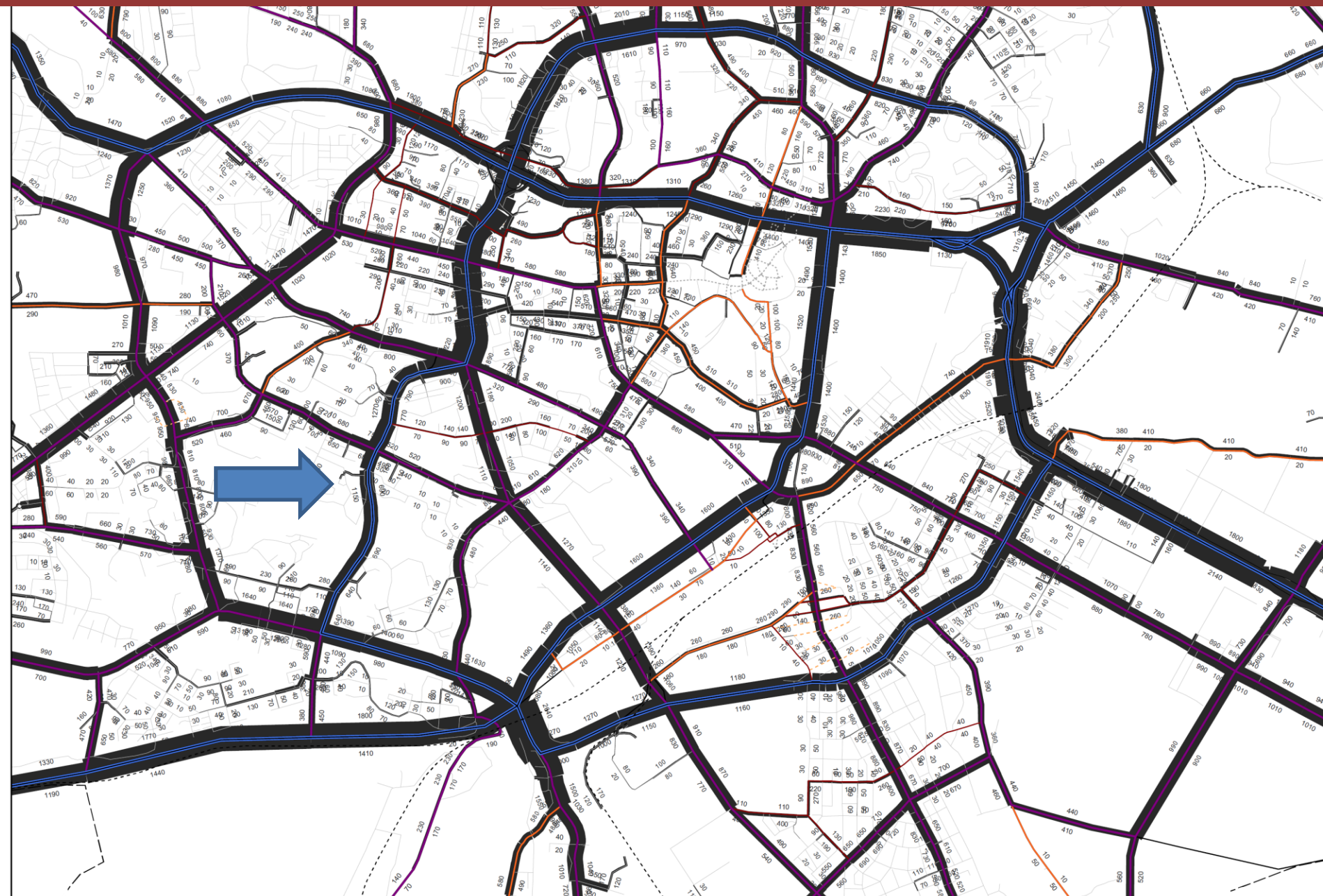


- ❑ Liczba przejazdów/h: 56 128
- ❑ Średnia długość podróży: 10,6 km
- ❑ Średni czas podróży: 17 minut

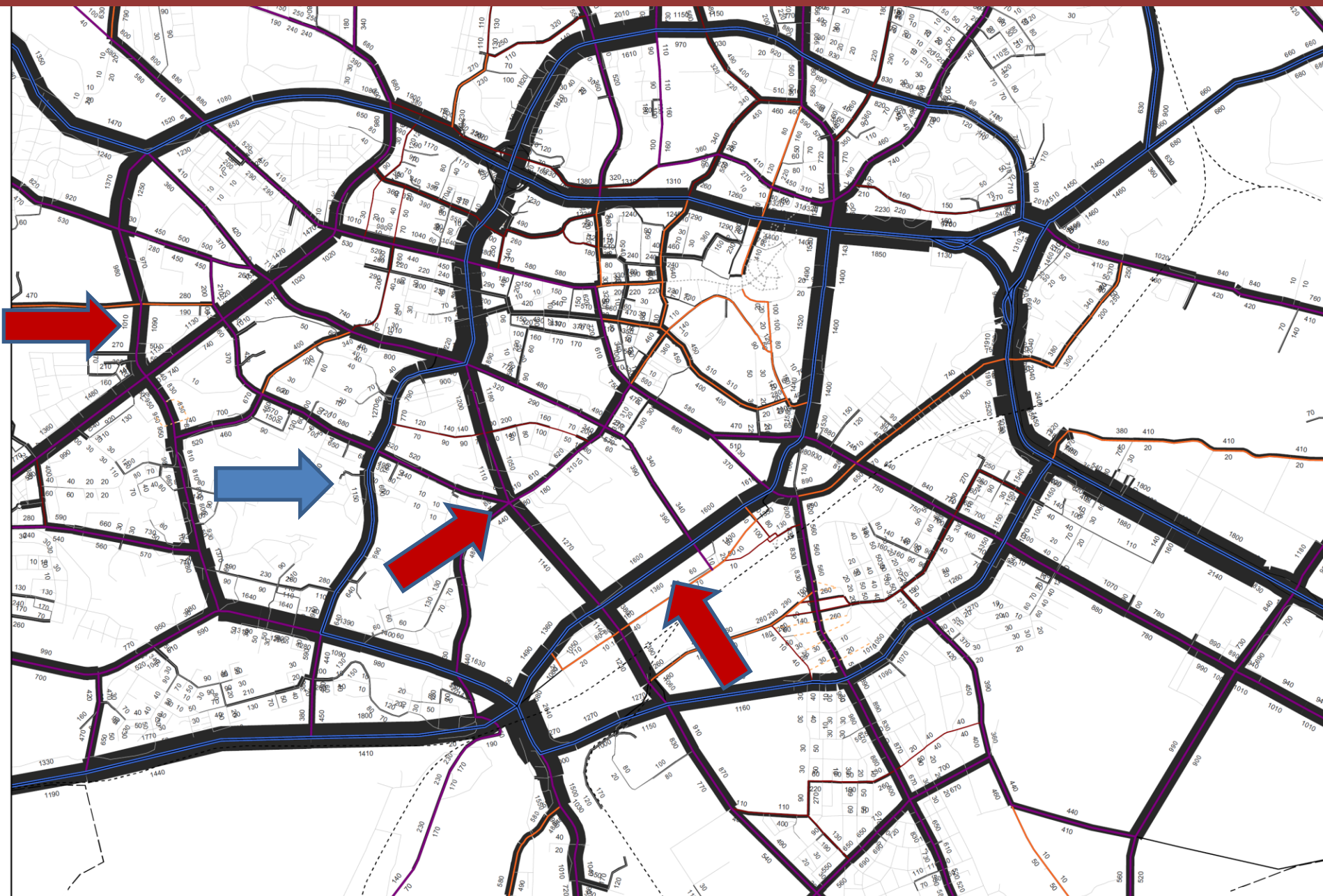


- ❑ Liczba przejazdów/h: 60 873
- ❑ Średnia długość podróży: 10 km
- ❑ Średni czas podróży: 15 minut 40 s

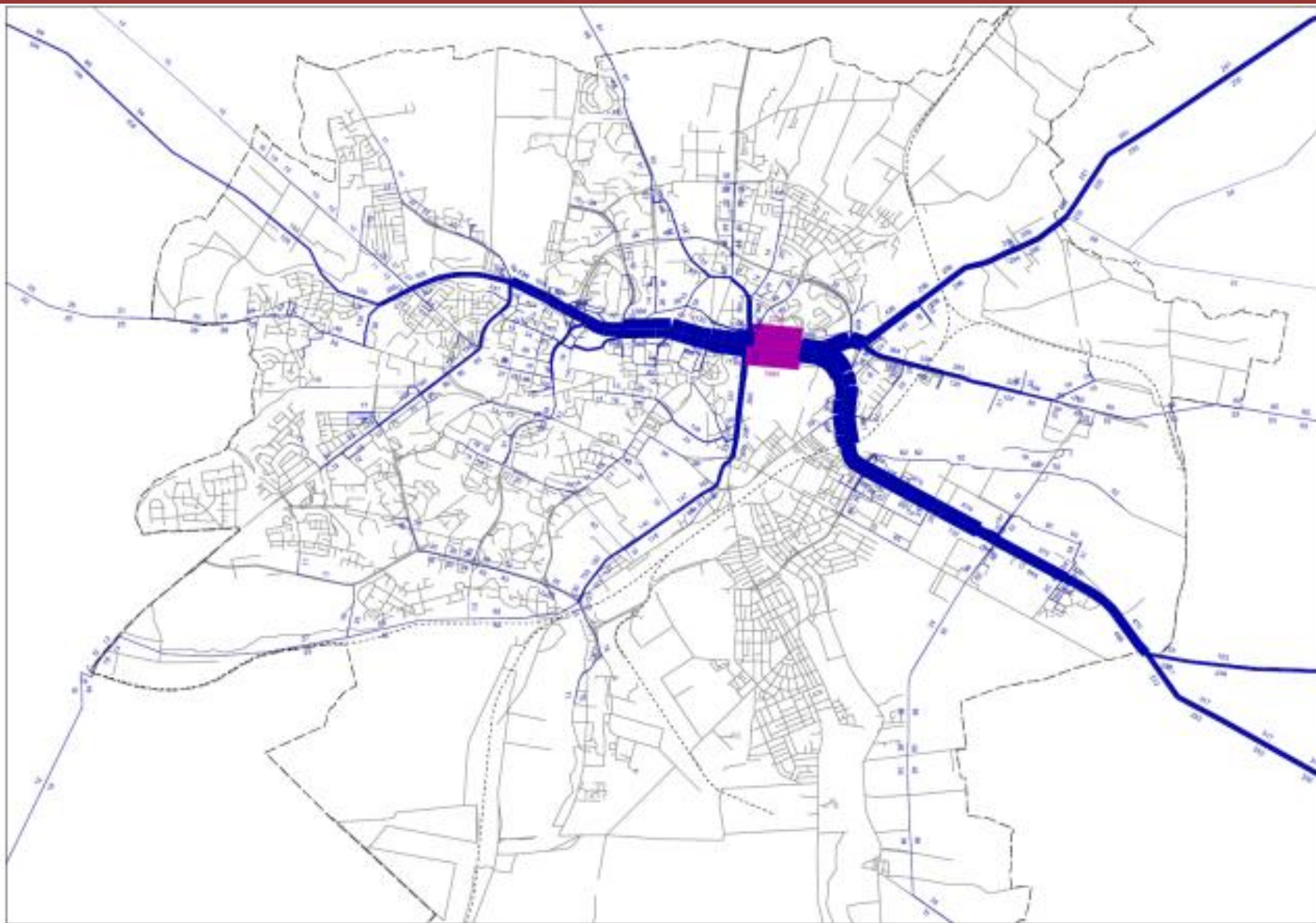
WARIANT 2 - PROGNOZY



WARIANT 2 - PROGNOZY



WARIANT 2 – AL. TYSIĄCLECIA



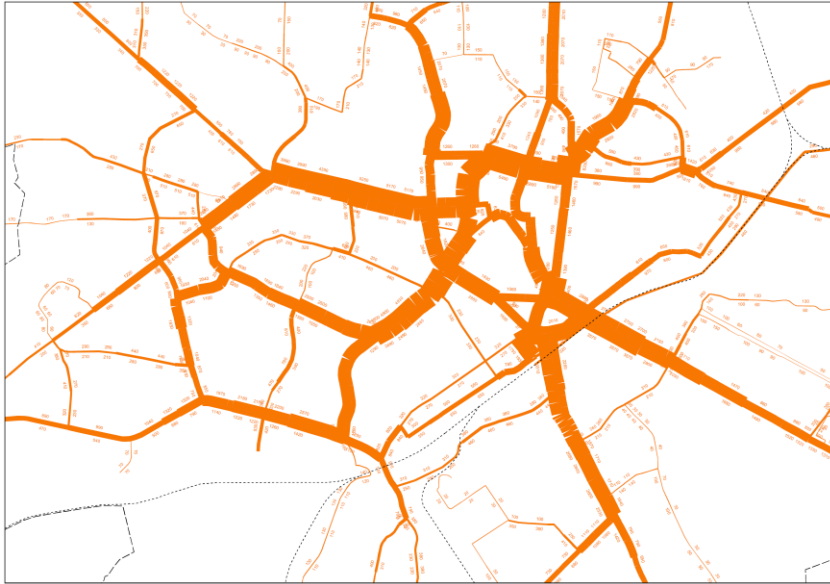
WARIANT 2 – TRASA ZIELONA



WARIANT 1 - PROGNOZY

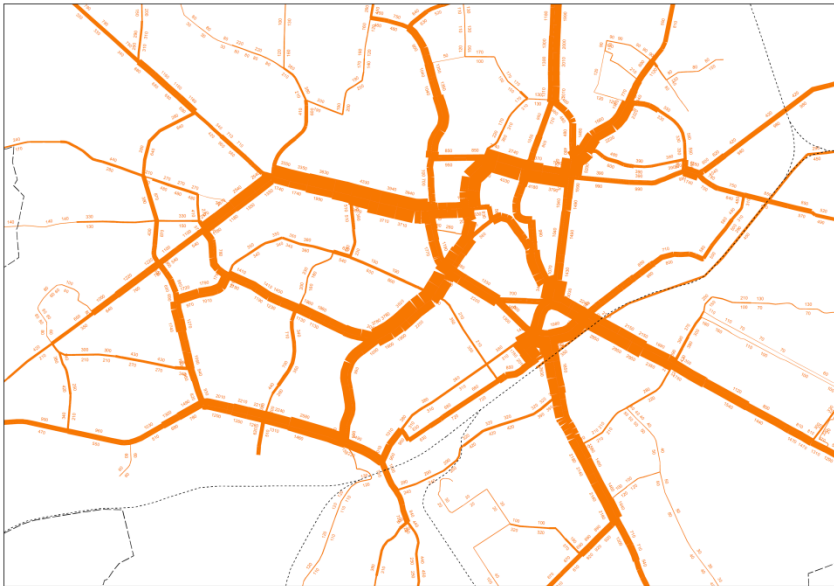


PROGNOZY TZ – 25% WZROST W GŁÓWNYCH KORYTARZACH



Wariant 1

- ❑ Liczba podróży wewnętrznych TZ: 38 427
- ❑ Pasażerogodziny: 14 858
- ❑ Średnia długość podróży: 6,74 km
- ❑ Średni czas jazdy: 19 minut
- ❑ Średni czas podróży: 28 minut 47 sekund



Wariant 2

- ❑ Liczba podróży wewnętrznych TZ: 32 081
- ❑ Pasażerogodziny: 14 931
- ❑ Średnia długość podróży: 7,02 km
- ❑ Średni czas jazdy: 21 minut 40s
- ❑ Średni czas podróży: 31 minut 40 s

WARIANT KOLEJOWY



Wariant	Ekwiwalentne ekonomiczne koszty inwestycyjne [tys. zł]	Średnie korzyści użytkowników w okresie analizy [tys. zł]	Wskaźnik e_t
1	115 598	281 405	2,43
2	184 639	359 421	1,95

Dziękuję za uwagę