

1139

**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 uchwala, 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

I. Założenia ogólne

1. Celem, którego realizacji powinna służyć polityka komunikacyjna miasta, jest sprawny, ekonomiczny i bezpieczny przewóz w obszarze miasta osób i towarów, wykonywany z możliwie najmniejszą uciążliwością dla środowiska naturalnego. Osiągnięcie (a właściwie osiaganie, gdyż jest to proces stały) tak określonego celu wymaga stosowania różnych, tworzących jednak spójną całość, instrumentów, których dobór i ranga powinny wynikać z lokalnych uwarunkowań, ale również z doświadczeń innych miast i krajów.

Uznaje się, że najwłaściwszym dla Lublina rozwiązaniem jest zespół (kompleks) rozstrzygnięć i działań określonych jako *strategia zrównoważonego rozwoju*; strategia łącząca ograniczoną rozbudowę infrastruktury drogowej ze stosowaniem instrumentów tworzących priorytet dla komunikacji zbiorowej oraz rozwiązań ograniczających zapotrzebowanie na przewozy i obciążenie dla środowiska naturalnego. Tak zdefiniowana strategia komunikacji w mieście nie oznacza rezygnacji z zachowania atrakcyjności miasta dla mieszkańców i osób przyjezdnych, w szczególności zaś rezygnacji z działań zmierzających do zdecydowanej poprawy zewnętrznych powiązań komunikacyjnych Lublina - z krajem i zagranicą (drogi szybkiego ruchu relacji zachód-wschód i południe-północ, lotnisko, modernizacja węzła kolejowego).

2. Przyjęcie strategii umiarkowanego rozwoju - nadającej w szczególności priorytet transportowi zbiorowemu (co zarazem oznacza ograniczenia, zwłaszcza w rejonie centrum, dla samochodów indywidualnych) przy umiarkowanym rozwoju infrastruktury drogowej - opiera się na kilku przesłankach.

Po p i e r w s z e , nawet przy bardzo wysokim poziomie nakładów na rozwój sieci drogowej - którego przyjęcie, jako założenia, nie jest w warunkach Lublina, o czym niżej, możliwe - nie da się sprostać rosnącemu popytowi na przestrzeń drogową; innymi słowy, nawet bardzo poważna rozbudowa sieci dróg nie gwarantuje - sama przez się - określonego na wstępie celu, jeżeli towarzyszy jej pełna swoboda korzystania z samochodu osobowego. Dowodzą tego doświadczenia wysoko rozwiniętych krajów Zachodu, znacznie bogatszych od

Polski, a więc dysponujących nieporównywalnymi możliwościami finansowymi. Podjęta tam w ostatnich kilkudziesięciu latach istotna rozbudowa sieci dróg, w tym układu drogowego w miastach, nie zapobiegła - przy braku ograniczeń w indywidualnym korzystaniu z samochodu - zjawisku tzw. *kongestii* czyli „zakorkowaniu” dróg, w szczególności na obszarach miast.

Po d r u g i e, nieograniczona swoboda korzystania z samochodu indywidualnego w warunkach masowej motoryzacji powoduje obciążenie środowiska ponad rozsądną miarę, którego skutków nie da się zniwelować nowymi technologiami pojazdów i wymaganiami odnośnie do ich stanu technicznego.

Po t r z e c i e, historycznie ukształtowana struktura przestrzenna miasta wyklucza istotną modernizację układu drogowego w starej części miasta, a tym samym zwiększenie chłonności komunikacyjnej tego obszaru.

Po c z w a r t e, mimo priorytetu dla budowy, modernizacji i remontów dróg, ustalonego w programie „Główne kierunki rozwoju miasta Lublina do roku 2000”, wysokość możliwych do poniesienia w kolejnych latach nakładów finansowych na rozwój sieci drogowej jest - w stosunku do zapotrzebowania na przestrzeń drogową, jakie wywołuje masowy rozwój motoryzacji indywidualnej - bardzo ograniczona.

3. Realizowanie deklarowanej strategii wymaga różnych przedsięwzięć, z których część ma charakter rozwiązań normatywnych lub organizacyjnych, inne polegają na optymalnych - przy przyjętych założeniach - rozstrzygnięciach finansowych lub inwestycyjnych, jeszcze inne na stymulowaniu pożądanych zachowań podmiotów korzystających w różny sposób z sieci i urządzeń drogowych.

II. Kształtowanie warunków funkcjonowania transportu w planie zagospodarowania przestrzennego miasta.

1. Wyznaczone w obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego Lublina przebiegi nowych dróg w mieście nie budzą - w opinii specjalistów - istotnych zastrzeżeń. Wraz z siecią istniejących ulic - które nierzadko wymagają modernizacji lub naprawy - tworzą one układ drogowy dobrze wpisujący się w warunki przestrzenne miasta, uwzględniający również potrzeby wynikające z przewidywanej rozbudowy miasta i rozwoju komunikacyjnego. Powyższa ocena nie oznacza idealizowania obowiązującego planu, jak też nie oznacza rezygnacji z wprowadzenia - w ramach prowadzonych prac nad studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego miasta i procedury zmiany planów - do ustalonego w tym planie (planach) układu drogowego zmian optymalizujących ten układ. Nie można z góry zakładać, że zmiany te muszą polegać wyłącznie na wprowadzeniu do planu nowych dróg. Nie należy również wykluczać rezygnacji -

po wnikliwej analizie ich niezbędności i kosztów realizacji - z niektórych planowanych odcinków dróg.

2. Zmiany obowiązującego planu w zakresie rozwiązań komunikacyjnych powinny ponadto polegać na uzupełnianiu ustalonego w nim układu drogowego siecią dróg rowerowych. W studium zagospodarowania i kierunków rozwoju przestrzennego miasta należy określić potrzeby i możliwości wyznaczania ciągów rowerowych w poszczególnych strefach komunikacyjnych miasta, w tym ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym.
3. W planie zagospodarowania przestrzennego należy ustanowić normę, traktowaną jako zasadę (z ewentualnym wyjątkiem dla budownictwa „plombowego” w centrum), zobowiązującą do budowy miejsc parkingowo - garażowych w liczbie nie mniejszej od liczby mieszkań przewidzianych w programie inwestycyjnym. W odniesieniu do inwestorów budownictwa niemieszkaniowego należy przyjąć zasadę, że ilość miejsc parkingowych towarzyszących zadaniu inwestycyjnemu powinna być dostosowana do przewidywanego zapotrzebowania wynikającego z programu użytkowego inwestycji. Dla I strefy komunikacyjnej dopuszczalna (nie zaś minimalna) norma tych miejsc powinna być jednak określona na zasadzie równowagi pomiędzy ich podażą i pojemnością (ograniczoną) układu ulicznego tej strefy.
4. Przy określaniu w planie sposobu zagospodarowania przestrzeni miejskiej należy w możliwie szerokim zakresie dopuścić - oczywiście w granicach rozsądku i zachowaniu wymagań ochrony środowiska - koegzystencję na poszczególnych obszarach z zabudową mieszkaniową innych funkcji (nieuciążliwe usługi, handel, rekreacja). Takie rozwiązania ograniczać będą - jak należy sądzić - potrzebę podróżowania, a tym samym zapotrzebowania na przestrzeń drogową.
5. Bez względu na możliwe terminy realizacji, w zaktualizowanym planie zagospodarowania przestrzennego powinno być utrzymane przeznaczenie terenów w pobliżu dworca PKP na centralny dworzec komunikacji autobusowej; w planie należy również określić przebiegi dróg dojazdowych do projektowanego (w ramach zadań krajowych lub wojewódzkich) lotniska dla Lublina i aglomeracji lubelskiej.
6. Nie przesądzając obecnie, czy i kiedy rozpoczęta zostanie w Lublinie realizacja linii tramwajowych, plan przestrzenny powinien rezerwować korytarze dla przebiegu tramwaju na tych odcinkach, na których nie może być on „wpisany” w istniejące ulice. Ze względu przede wszystkim na koszty, nie należy brać pod uwagę wariantu tramwaju podziemnego.
7. Nowa edycja planu zagospodarowania przestrzennego (plan zaktualizowany) powinna zakładać - jak dotychczas - powstanie tranzytowych dróg ekspresowych,

zarówno dla relacji Warszawa - Zamość, jak i Rzeszów - Białystok. Zachowanie korytarzy dla tych tras w ościennych gminach powinno być zagwarantowane przez ich włączenie do zadań krajowych.

III. Rozwój i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej

1. Przyjęte na wstępie założenie - oparte na doświadczeniach innych krajów i miast oraz na realistycznej ocenie możliwości finansowych Lublina - że problemów komunikacyjnych, wynikających z lawinowo wzrastającej liczby samochodów w mieście, nie da się rozwiązać wyłącznie na płaszczyźnie inwestycyjnej, nie oznacza bynajmniej negowania konieczności inwestowania w infrastrukturę transportu. Przeciwnie - co już na wstępie podkreślono - rozwój i modernizacja tej infrastruktury, które to zadanie zaliczone zostało uprzednio do priorytetów w polityce gospodarczej Lublina, stanowią - obok innych - istotne składniki deklarowanej strategii komunikacyjnej.
2. Podstawowe zadania inwestycyjno - modernizacyjne dotyczące dróg określone zostały w programie „Główne kierunki rozwoju miasta Lublina do roku 2000”. Są to zadania na najbliższe lata , z których jednakże większość wymagać będzie kontynuowania w kolejnych latach.

Przy podejmowaniu decyzji o wysokości corocznych nakładów na te zadania, warunkujących tempo ich realizacji, oraz przy wyznaczaniu dalszych drogowych zadań modernizacyjno - inwestycyjnych należy kierować się następującymi kryteriami:

- a) zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i częściowe jego przeniesienie z tras nadmiernie obciążonych;
- b) zamknięcie obwodnicy śródmiejskiej umożliwiające połączenia międzydzielnicowe z ominięciem centrum;
- c) wyprowadzenie części ruchu lokalnego z dróg krajowych (przez budowę odcinków tworzących alternatywne połączenia);
- d) sukcesywna likwidacja wjazdów bramowych z dróg krajowych (obsługa zabudowy drogami serwisowymi);
- e) poprawa i zwiększenie powiązań drogowych pomiędzy dworcami kolei oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (istniejącymi i projektowanymi) i poszczególnymi rejonami miasta;
- f) obsługa obszarów nowej zabudowy;
- g) koncentrowanie nakładów w kolejnych latach na ograniczonej liczbie zadań (dla zapewnienia szybkiej realizacji zadań i uzyskania zamierzonych efektów komunikacyjnych tej realizacji).

3. Zasadne jest zwiększenie wydatków na inwestycje drogowe (budowa nowych odcinków ulic i twardej nawierzchni na istniejących drogach) w obszarach zdegradowanych, realizowane jako inwestycje przy udziale mieszkańców. Miasto będzie zmierzać do tego, aby wyznacznikiem zakresu tych inwestycji była wielkość środków zgromadzonych przez mieszkańców na poczet przypadających od nich udziałów w kosztach tych inwestycji.
4. Tworzenie nowych miejsc parkingowych powinno się odbywać według reguł ustanowionych, zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozdziale II, w planach zagospodarowania przestrzennego, z uwzględnieniem podziału miasta na strefy komunikacyjne o różnych warunkach korzystania z samochodu indywidualnego i parkowania (zob. rozdział IV).
5. Co najmniej równoważnie z zadaniami inwestycyjno - modernizacyjnymi powinno być traktowane - w programach gospodarczych i kolejnych budżetach miasta - zahamowanie i zapobieganie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej (utrzymanie i naprawy nawierzchni ulic, mostów, wiaduktów i innych urządzeń drogowych). Zachowana zostanie zasada, że nakłady na utrzymanie i remonty infrastruktury komunikacyjnej miasta są nie mniejsze od wpływów z tytułu podatku od środków transportowych.
6. Do priorytetów inwestycyjnych na odcinku zbiorowej komunikacji miejskiej zalicza się rozbudowę trakcji trolejbusowej, przy czym zakres tej rozbudowy powinien być skojarzony z decyzją o budowie lub zaniechaniu budowy linii tramwajowych. Za niezbędną uznaje się poza tym budowę przynajmniej jednego węzła przesiadkowego komunikacji autobusowej (na obrzeżach centrum).
7. Nie uległa dezaktualizacji potrzeba budowy w Lublinie nowego dworca centralnego międzymiastowej komunikacji autobusowej w rejonie dworca głównego PKP; jednakże udział miasta w tym przedsięwzięciu powinien ograniczać się, poza wsparciem organizacyjnym, do wniesienia do spółki kapitałowej realizującej takie zadanie gruntu miejskiego.
8. Coraz bardziej widoczny staje się brak w Lublinie (jego okolicach) lotniska. Po niezwłocznym określeniu (we współdziałaniu z administracją rządową) kwestii jego lokalizacji należy przedsięwziąć działania promocyjne i organizacyjne mające na celu pozyskanie inwestorów dla tego zadania. Nie wyklucza się - gdyby zaszła taka konieczność - finansowej partycypacji miasta w realizacji tej inwestycji.

IV. Podział Lublina na strefy komunikacyjne.

1. Uznaje się za zasadny podział miasta na trzy strefy komunikacyjne, o zróżnicowanej dostępności dla samochodów indywidualnych i ciężarowych, zasadach parkowania i organizacji ruchu, a mianowicie:

- strefa I (centralna), obejmująca centrum Lublina
- strefa II, obejmująca obszary o intensywnej zabudowie poza centrum
- strefa III, obejmująca pozostałe obszary miasta.

Granice tych stref wyznaczy organ zarządzający ruchem w mieście.

2. Dla strefy I uznaje się za właściwe w szczególności następujące rozwiązania i przedsięwzięcia:

- 1) zakaz ruchu samochodów ciężarowych, z wyjątkiem ruchu w określonych godzinach samochodów dostawczych,
- 2) eliminowanie przejazdów międzydzielnicowych przez tę strefę samochodów osobowych (przez budowę odcinków dróg umożliwiających połączenia międzydzielnicowe z ominięciem centrum),
- 3) przywrócenie dla ruchu pieszego ciągów pieszych - zakaz parkowania na chodnikach,
- 4) wyłączenie z ruchu kołowego - z wyjątkiem ruchu samochodów dostawczych (w określonych godzinach), pojazdów uprzywilejowanych i służb komunalnych oraz ewentualnie taksówek - Starego Miasta; utworzenie enklaw wyłącznego ruchu pieszego w niektórych innych rejonach centrum,
- 5) priorytet ruchowy dla komunikacji zbiorowej; przy równoczesnym ograniczaniu przejazdów tranzytowych tej komunikacji przez centrum,
- 6) stosowanie opłat parkingowych na całym obszarze centrum, zwiększających płynność korzystania z miejsc postojowych, a zarazem hamujących tendencję do „okupowania” centrum przez samochody osobowe,
- 7) zwiększenie płynności ruchu w centrum przez usprawnienie jego organizacji (rozbudowa sygnalizacji świetlnej, ruch jednokierunkowy),
- 8) zastąpienie miejsc parkingowych na chodnikach (p. wyżej) kilkoma parkingami wielopoziomowymi wybudowanymi w pobliżu rejonów zgrupowania usług charakterystycznych dla centrum (ośrodki kultury, banki, hotele), wywołujących naturalny popyt na miejsca parkingowe,
- 9) sytuowanie miejsc parkingowych (w ograniczonej ilości) dla samochodów osobowych na obrzeżach centrum.

3. W strefie II zakłada się pozostawienie znacznej swobody w użytkowaniu samochodów osobowych, przy zachowanym jednakże priorytecie transportu zbiorowego. Realizacji tego założenia służyć będzie:

- 1) wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach strefy preferencji dla komunikacji zbiorowej w ramach systemu sterowania ruchem (w szczególności priorytetu dla nadjeżdżających pojazdów tej komunikacji na niektórych skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną),
 - 2) uzupełnienie traktacji trolejbusowej o nowe trasy łączące niektóre obszary intensywnej zabudowy z centrum,
 - 3) wprowadzenie zakazu parkowania na najbardziej eksploatowanych ciągach komunikacyjnych, wypełniających funkcję tras międzydzielnicowych i tranzytowych,
 - 4) budowa na granicy tej strefy parkingów systemu Park and Ride,
 - 5) wprowadzenie odpłatności za parkowanie na terenach publicznych w obszarach największej koncentracji ruchu,
 - 6) wprowadzenie na obszarach mieszkaniowej zabudowy osiedlowej tzw. stref zamieszkania (pierwszeństwo ruchu pieszego, „ruch uspokojony”).
4. W strefie III nie przewiduje się szczególnych ograniczeń w korzystaniu z samochodów osobowych ani specjalnych preferencji dla komunikacji zbiorowej. Realizacja powyższego założenia nie może oczywiście oznaczać wyrzeczenia się przez służby zarządzające ruchem stosowania standardowych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, gwarantujących jego płynność i ograniczających, w możliwym zakresie, jego uciążliwość dla otoczenia i samych użytkowników dróg. Przy inwestowaniu - na podstawie programu inwestycyjnego miasta, w ramach możliwości finansowych - w rozwój sieci drogowej w strefie III, należy mieć w szczególności na uwadze możliwość wykorzystania tej sieci do transportu międzydzielnicowego.

V. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne

Aczkolwiek negatywnych skutków rozwoju motoryzacji dla środowiska naturalnego nie sposób oczywiście wyeliminować, gdyż stanowią one naturalny niejako koszt rozwoju cywilizacyjnego - w polityce komunikacyjnej te negatywne skutki należy dostrzegać i dążyć do ich zminimalizowania.

Przyjęta, jako program, strategia umiarkowanego rozwoju, preferująca komunikację zbiorową i ograniczająca swobodne korzystanie z samochodu indywidualnego w przewozach miejskich, ogranicza, co wynika z samej jej istoty, obciążenie środowiska naturalnego.

Poza tym, że ilość emisji przypadająca na jednego pasażera w transporcie zbiorowym jest znacznie mniejsza niż w transporcie indywidualnym, że zapotrzebowanie na przestrzeń zajętą pod komunikację jest w przeliczeniu na jednego pasażera kilkakrotnie większa w przypadku transportu indywidualnego niż

zbiorowego - co samo przez się oznacza, że konsekwentne preferowanie komunikacji zbiorowej ogranicza negatywny wpływ komunikacji na środowisko - za pożądane i zasadne uznaje się w szczególności:

- 1) sukcesywne eliminowanie z transportu zbiorowego pojazdów nie spełniających wymogów normy „Euro - 2”;
- 2) zwiększenie udziału w transporcie zbiorowym trolejbusów (a w przyszłości - jeżeli podjęta zostanie decyzja o „wprowadzeniu” do Lublina tramwaju /p. rozdz. II ust. 6 i rozdz. III ust. 6/ - tramwajów);
- 3) ograniczanie wjazdu samochodów do obszarów szczególnie zagrożonych pod względem ekologicznym;
- 4) uzupełnianie zieleni w pasach drogowych; stosowanie w rejonach szczególnie zagrożonych hałasem komunikacyjnym przeciwhałasowych ekranów zielonych;
- 5) bezwzględne egzekwowanie, przy udziale policji i straży miejskiej, norm spalin i hałasu dla pojazdów; konsekwentne przestrzeganie wymagań w zakresie kontroli technicznej pojazdów;
- 6) promowanie stosowania „przyjaznych” środowisku naturalnemu samochodów dostawczych, np. z napędem elektrycznym lub na gaz.

VI. Komunikacja zbiorowa

1. Mimo lawinowego wzrostu w ostatnich kilku latach liczby osobowych samochodów prywatnych w Lublinie, udział komunikacji zbiorowej w miejskich przewozach pasażerskich ciągle jeszcze wynosi około 70%; z tego jedynie niewielki ułamek to przewozy wykonywane przez przewoźników prywatnych, a poza tym transport zbiorowy realizowany jest przez jednostkę komunalną (MPK).

Należy założyć, że liczba samochodów prywatnych nadal będzie rosła. Jeżeli wraz z tym wzrastałby - w takim samym stopniu - udział tych samochodów w przewozach pasażerskich na obszarze miasta, nastąpiłoby - i to niebawem, gdyż już dzisiaj granica ta jest bliska - przekroczenie pojemności komunikacyjnej układu drogowego; i to bez względu na zamierzone, wskazane wyżej (rozdz. III), przedsięwzięcia inwestycyjno - modernizacyjne dotyczące tego układu. Nastąpiłoby też przekroczenie granicy „ekologicznej pojemności systemu”, mimo doskonalszych (tzn. powodujących obniżenie emisji) rozwiązań technicznych pojazdów.

Podstawowym składnikiem deklarowanej na wstępie strategii zrównoważonego rozwoju - której celem, jak uprzednio podkreślano, jest przeciwdziałanie wskazanym zagrożeniom - jest zachowanie w przewozach pasażerskich wysokiego wskaźnika udziału komunikacji zbiorowej, co zostało określone jako priorytet komunikacji zbiorowej. Realizm nakazuje pogodzić się z tym, że w niezbyt

odległej przyszłości wskaźnik ten będzie - niestety - niższy niż obecnie. Jednakże jest konieczne, a zarazem realne, by wynosił przynajmniej 60%.

2. Utrzymaniu takiego wskaźnika służyć będą decyzje z zakresu inżynierii ruchu, o których była mowa w rozdz. IV; tworzące priorytety ruchowe dla transportu zbiorowego (np. „służby” sygnalizacyjne dla tego transportu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną itp.) i zarazem ograniczenia dla samochodów indywidualnych (oprócz tych, które eo ipso wynikać będą z priorytetów ruchowych dla komunikacji zbiorowej, zakaz lub płatność parkowania w pasach drogowych strefy I i niektórych rejonów strefy II, zakazy ruchu na niektórych ulicach itp.), „zniechęcające” do korzystania z tego środka przewozu w obszarze miasta bez wyraźnej potrzeby.
3. Wysoki udział komunikacji zbiorowej w przewozach pasażerskich należy w nie mniejszym stopniu wiązać z realizacją przesłanek rozwojowych tkwiących niejako wewnątrz tej komunikacji; takich w szczególności, jak:
 - 1) zahamowanie degradacji taboru komunalnego przedsiębiorstwa transportowego poprzez wymianę znacznej pojazdów na nowe, gwarantujące większy komfort podróżowania i niezawodność;
 - 2) podniesienie estetyki pojazdów i przystanków;
 - 3) rozbudowa infrastruktury technicznej komunikacji trolejbusowej (nowe odcinki trakcji);
 - 4) zwiększenie funkcjonalności komunikacji zbiorowej (węzły przesiadkowe; racjonalizacja połączeń międzydzielnicowych; nowe trasy; zapewnienie powiązań wszystkich dzielnic z centrum; mało- i średniogabarytowe pojazdy na niektórych ciągach komunikacyjnych; zwiększenie ilości pojazdów i częstotliwości kursowania na najbardziej przeciążonych liniach);
 - 5) doskonalenie układu linii i lokalizacji przystanków; racjonalizowanie rozkładów jazdy;
 - 6) stworzenie systemu informowania pasażerów o aktualnych warunkach ruchu, nadjeżdżających pojazdach itp.
4. Przy zakupach nowych pojazdów dla komunikacji miejskiej bezwzględnie powinno być przestrzegane kryterium dostępności pojazdów dla osób niepełnosprawnych.
5. Konieczność koordynowania przewozów zgodnie z potrzebami mieszkańców i pojemnością układu drogowego nie wyklucza sukcesywnego wprowadzania elementów konkurencji w tej strefie. Może to przynieść podniesienie jakości transportu zbiorowego. Warunkiem jest powstanie, obok komunalnej jednostki transportowej, innych silnych firm transportowych, zdolnych do obsługi przynajmniej jednej linii autobusowej, którym służby komunalne nie rezygnując - a przeciwnie - z koordynacji całego transportu zbiorowego w mieście, mogłyby

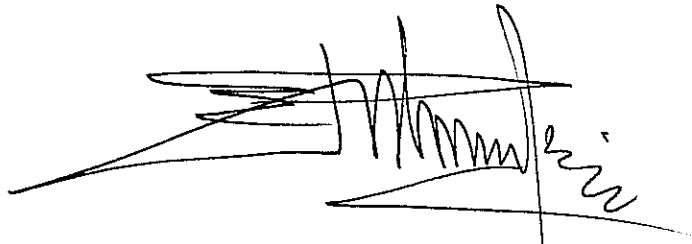
powierzać na zasadzie konkursu (w drodze umowy lub koncesji) przewozy na poszczególnych trasach.

6. Zasadne jest przekształcenie komunalnej jednostki transportowej - MPK - zakładu budżetowego w jednoosobową spółkę gminy działającą na zasadach prawa handlowego. Należy rozważyć powiązanie takiego przekształcenia - które nie jest celem samym w sobie, lecz środkiem do usprawnienia zarządzania przedsiębiorstwem i podniesienia jakości jego usług - ze zmianą sposobu finansowania przewozów i zdjęciem bezpośrednio z przewoźnika obowiązku świadczenia usług bez pełnego rynkowego ekwiwalentu, co samo przez się nie oznacza określenia ceny biletu płaconej przez pasażera na poziomie ustalonym według kryteriów rynkowych.
7. System taryfowy w zbiorowym transporcie miejskim powinien opierać się - tak , jak to jest obecnie - również w przyszłości na założeniu, że pasażerskie usługi transportowe w ramach transportu zbiorowego dotowane są z budżetu miasta (co nie jest równoznaczne z dotowaniem przedsiębiorstw przewozowych). Oznacza to w efekcie ceny biletów niższe od rynkowej ceny przejazdów. Uzasadnieniem dla takiej polityki taryfowej jest nie tylko zagwarantowanie możliwości korzystania z transportu zbiorowego słabszym ekonomicznie grupom ludności (a więc względy socjalne). Motywem takiego rozwiązania jest przede wszystkim konieczność stymulowania - na różnych płaszczyznach - konkurencyjności transportu zbiorowego dla przewozów indywidualnych. O powodach, dla których w ramach strategii umiarkowanego rozwoju należy w interesie ogółu mieszkańców przeciwdziałać nieograniczonemu wzrostowi udziału transportu indywidualnego w przewozach na obszarze miasta i stymulować korzystanie z transportu zbiorowego, była już wyżej mowa. W tym miejscu należy natomiast zastrzec, że instrument dotacji z budżetu miasta do transportu zbiorowego powinien być wykorzystywany z umiarem. Po przekształceniu, o którym mowa w ust. 6, nie powinien być dotowany przewoźnik lecz wyodrębniona jednostka komunalna, która kontraktuje po umówionej cenie przewozy transportu zbiorowego u przewoźnika i następnie sprzedaje uprawnienia do korzystania z tego transportu po cenach ustalonych przez gminę, niższych od rynkowej ceny zakupu.

VII. System transportu ładunków na obszarze miasta

Przyjęte we wcześniejszych rozdziałach (I - V) rozwiązania w przeważającej mierze odnoszą się również do transportu ładunków. W tym miejscu należy wskazać na pożądane przedsięwzięcia w zakresie ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych związane z zaopatrzeniem produkcji i dystrybucją towarów. Są to w szczególności:

- 1) wyłączenie wjazdu pojazdów o dużej ładowności na niektóre obszary miasta (przede wszystkim w rejon I strefy komunikacyjnej - p. rozdz. IV) i skierowanie ruchu tych pojazdów na trasy o najwyższej przepustowości;
- 2) czasowe - sobota, niedziela - ograniczenia ruchu ciężarowego na niektórych obszarach miasta (wprowadzenie globalnego ograniczenia dla całego miasta wymagałoby unormowań na szczeblu ogólnopolskim); wyłączenie ruchu ciężarowego w określonych godzinach w rejonach gęstej zabudowy mieszkaniowej;
- 3) ograniczenie do określonych godzin dostępności centrum miasta dla samochodów dostawczych;
- 4) stymulowanie i wspieranie (w ramach rozstrzygnięć z zakresu zagospodarowania przestrzennego i gospodarki gruntami) tworzenia terminali przeładunkowych dla towarów w formie tzw. autoportów, w których następowałoby załadowywanie samochodów o dużej masie (np. TIR-ów) i ewentualne składowanie towarów oraz skąd następowałaby ich dystrybucja po mieście samochodami dostawczymi;
- 5) lokalizowanie magazynów, hurtowni i składów na terenach położonych obrzeżnie w stosunku do obszarów zurbanizowanych.



mgr Edmund Dąbrowski