

**Uchwała nr 1111/XLVI/2006
Rady Miasta Lublin
z dnia 19 października 2006 r.**

w sprawie zmiany Uchwały Nr 629/XXIX/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 17 marca 2005 r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Lublinie na lata 2005-2013.

Na podstawie art. 6 ust. 1, art. 18 ust. 1 i 2 pkt. 6 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, Dz. U. z 2002 r. Nr 23 poz. 220, Nr 62 poz. 558, Nr 13 poz. 894, Nr 53 poz. 1271, Nr 214 poz. 1806) - Rada Miasta Lublin uchwala, co następuje:

§ 1

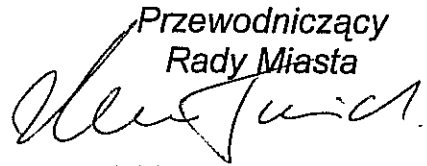
- 1. Tytuł uchwały nr 629/XXIX/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 17 marca 2005 r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Lublinie na lata 2005-2013 otrzymuje brzmienie: uchwała nr 629/XXIX/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 17 marca 2005 r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Lublinie na lata 2005-2015.**
- 2. Dotychczasowy tytuł załącznika do uchwały nr 629/XXIX/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 17 marca 2005 r. pod nazwą „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Lublinie na lata 2005-2013” zmienionym uchwałą nr 807/XXIV/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 20 października 2005 r. otrzymuje brzmienie: „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Lublinie na lata 2005-2015”.**
- 3. W załączniku do uchwały nr 629/XXIX/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 17 marca 2005 r. pod nazwą „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Lublinie na lata 2005-2013” zmienionym uchwałą nr 807/XXIV/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 20 października 2005 r. rozdział IV pkt 2 pt. „Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego” i pkt 3 pt. „Integracja transportu publicznego z indywidualnym”, rozdział V oraz rozdział VII otrzymują nowe brzmienie o treści stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.**

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Lublin.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Miasta

Zbigniew Targoński

IV. Plan rozwoju na lata 2005 – 2015

2. ROZWÓJ POSZCZEGÓLNYCH PODSYSTEMÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO

2.1. Regionalne, krajowe i międzynarodowe przewozy autobusowe

Nie przewiduje się w najbliższym czasie istotnych zmian w ofercie przewozowej PPKS w Lublinie. Rozwijać się natomiast będzie – determinowana przez popyt – sieć linii regularnych regionalnej i krajowej komunikacji samochodowej (autobusowej i minibusowej), organizowanych i realizowanych przez przewoźników prywatnych poza PKS. W ramach zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Lublinie planuje się wybudowanie w strefie głównego dworca PKP międzynarodowego centrum obsługi relacji wschód-zachód w Lublinie (COREast), wraz z niezbędną infrastrukturą (dworzec regionalnej, krajowej i międzynarodowej komunikacji autobusowej, wielopoziomowy parking strategiczny, parking i wypożyczalnia rowerów). Budowa centrum, której towarzyszyć będzie przebudowa infrastruktury komunikacji miejskiej oraz stworzenie dogodnych połączeń z Trasą Zieloną, dojazdami do obwodnicy miejskiej i ścieżkami rowerowymi, realizowana będzie w sposób usprawniający dokonywanie przesiadek użytkowników komunikacji miejskiej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej komunikacji autobusowej i kolejowej. Zrealizowana zostanie budowa infrastruktury parkingowej usytuowanej na granicy strefy I i II w systemie Park & Ride.

Okres przygotowania zadania
2006-2012
Nazwa zadania
Budowa infrastruktury dla międzynarodowego centrum obsługi relacji wschód-zachód w Lublinie (COREast)
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja miejska; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej
Najważniejsze zadania do realizacji

Rozbudowa i przebudowa dotychczasowego południowego dworca PKS na dworzec główny autobusowej komunikacji regionalnej wraz z przebudową infrastruktury komunikacji miejskiej. Budowa parkingu strategicznego dla samochodów i rowerów przy Centrum oraz sieci parkingów przy wjazdach do miasta

Rozbudowa układu drogowego w przedmiotowym rejonie – II i III etap Trasy Zielonej

Budowa miejskiego systemu wypożyczalni rowerów

Budowa dojazdów do Centrum wraz ze ścieżkami rowerowymi

Czas realizacji
2008-2015
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • Marszałek Województwa • PPKS w Lublinie; • MPK Lublin spółka z o.o. • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin, • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> • funkcjonalna integracja podsystemów transportu publicznego; • zapewnienie dogodnych przesiadek dla pasażerów korzystających z różnych podsystemów transportu zbiorowego (wzrost funkcjonalności połączeń) • poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru w okolicach dworca PKP • ułatwienia w korzystaniu z roweru jako indywidualnego, alternatywnego środka transportu; stworzenie miejskiej sieci wypożyczalni rowerów • poprawa wizerunku Miasta i regionu.
Przewidywane nakłady
194.900.000 PLN

Przewidywane powiązania funkcjonalne podsystemów transportu publicznego (komunikacja miejska, autobusowa komunikacja regionalna oraz kolej) nie wymagają integracji taryfowo-biletowej. Koszty wdrożenia i funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego byłyby bowiem znacznie wyższe niż możliwe do osiągnięcia wymierne efekty, w postaci wzrostu popytu na usługi transportu publicznego.

Nie przewiduje się znaczącej zmiany roli kolei w obsłudze regionu, przyjmuje się, że utrzymane zostaną dotychczasowe połączenia krajowe i regionalne. Władze samorządowe będą dążyć do wzrostu jakości oferowanych usług na liniach regionalnych i obniżenia kosztów ich realizacji, preferując zastępowanie tradycyjnych składów pociągów autobusami szynowymi. Tempo tych zmian zależy będzie od szybkości otwierania się rynku kolejowych usług przewozowych. Po otwarciu się rynku kolejowych usług przewozowych można liczyć się z nieznacznym wzrostem oferty przewozowej kolei regionalnych. W południowo-zachodniej części miasta, na przedłużeniu ul. Filaretów (Os. Widok), na linii Lublin – Dęblin – Warszawa, planowane jest wybudowanie nowego przystanku kolejowego Lublin Zachodni, obsługującego pociągi regionalne i dalekobieżne. Inwestycja ta przybliży dostępność do kolei dla mieszkańców południowo-zachodnich dzielnic miasta i umożliwi dojazd transportem zbiorowym do zachodniej części Śródmieścia (al. Raławickie, Miasteczko Akademickie) z pominięciem objętych kongestią ciągów al. Piłsudskiego – Lipowa i 1 Maja – Zamojska. Budowa dworca Lublin

Zachodni jest inwestycją o znaczeniu ponad miejskim, a jej realizacja uwarunkowana jest decyzją i budżetem PKP oraz województwa samorządowego. Funkcjonowanie dworca zachodniego z pewnością przyczyniłoby się do wzrostu konkurencyjności podróży koleją w stosunku do transportu samochodowego w podróżach w relacji z Lublina do Puław i Warszawy. Inwestycja jest komplementarna z opisanym wcześniej projektem „Budowa infrastruktury dla międzynarodowego centrum obsługi relacji wschód-zachód w Lublinie (COREast)”. Obie inwestycje będą świadczyć wzajemnie uzupełniające się usługi adresowane do tej samej grupy odbiorców.

2.2 Budowa i rozbudowa trakcji trolejbusowej w Lublinie

W okresie do 2013 roku planowana jest budowa lotniska o charakterze ponadregionalnym w Świdniku. Po zbudowaniu lotniska niezbędne będzie stworzenie dogodnego i szybkiego połączenia komunikacją zbiorową z metropolią. Sugeruje się wykorzystanie do tego celu linii tramwajowej lub trolejbusowej.

Okres przygotowania zadania
2007-2009
Nazwa zadania
Budowa i rozbudowa trakcji trolejbusowej w Lublinie
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • miejska komunikacja autobusowa; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej; • port lotniczy w Świdniku – rozbudowa trakcji trolejbusowej zapewni w przyszłości komunikację do portu lotniczego w Świdniku.
Najważniejsze zadania do realizacji
Budowa nowych tras trolejbusowych o łącznej długości ok. 42 km; Rozbudowa układu zasilania sieci trolejbusowej, w tym modernizacja 3 istniejących podstacji trakcyjnych oraz budowa 8 nowych, zakup 2 wozów wieżowych i 1 pojazdu z tzw. zwyżką; Budowa nowej zajezdni trolejbusowej na 100 pojazdów w dzielnicy Czechów wraz z zadaszoną wiatą, z pełnym wyposażeniem; Zakup 70 nowych trolejbusów niskopodłogowych; Modernizacja istniejącej sieci trolejbusowej (24 km).
Czas realizacji
2007-2013
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • MPK Lublin spółka z o.o. • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin, • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.

Oczekiwane rezultaty	
<ul style="list-style-type: none"> • wzmocnienie funkcji metropolitalnych Lublina poprzez powiązanie funkcjonalne Lublina z gminami ościennymi w oparciu o rozbudowaną trakcję trolejbusową i integrację różnych środków transportu, • zwiększenie dostępności komunikacji trolejbusowej dla mieszkańców, • wzrost zainteresowania transportem zbiorowym o ok. 15 %, • zmniejszenie emisji spalin do środowiska naturalnego o ok. 5 % – dzięki zastąpieniu pojazdów z napędem spalinowym na pojazdy napędzane energią elektryczną, • oszczędności w kosztach paliwa o ok. 10 %, • zwiększenie o ok. 30 % dostępności dla pasażerów mających problemy z poruszaniem się, • zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego ulic miasta i redukcja korków ulicznych, • rozbudowa sieci trakcji trolejbusowej. 	
Przewidywane nakłady	
195.000.000 PLN	

Realizacja przedstawionych wyżej inwestycji zwiększy intensywność obsługi komunikacją trolejbusową obszarów generujących największy ruch pasażerski – centrum i największych osiedli mieszkaniowych. Przyczyni się to do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska, dzięki redukcji liczby linii autobusowych w tym obszarze. Poprawi się jednocześnie efektywność ekonomiczno-finansowa komunikacji trolejbusowej dzięki zwiększeniu intensywności obsługi i zwiększeniu prędkości komunikacyjnej na skutek modernizacji elementów infrastruktury w ciągu ulic, które zostaną objęte obsługą komunikacji trolejbusowej.

Zakłada się konieczność modernizacji trolejbusów. Wszystkie nowowprowadzane do eksploatacji trolejbusy powinny być niskopodłogowe. W celu odtwarzania taboru, niezbędne jest wprowadzenie do eksploatacji minimum 8-10 trolejbusów rocznie. Zajezdnia trolejbusowa przy Al. Kraśnickiej mieści się w obiektach oddanych do użytku ponad 40 lat temu. Obiekt jest bardzo rozległy, budynki zbudowane w starych technologiach nie spełniają współczesnych norm termoizolacyjnych i funkcjonalnych. Jego utrzymanie jest z tych powodów kłopotliwe i kosztowne. Niezbędna jest w związku z tym budowa nowego obiektu na 100 trolejbusów, dostosowanego do obsługi nowoczesnego taboru, zlokalizowanej w dzielnicy Czechów, na ul. Choiny. Rozbudowie sieci towarzyszyć będzie budowa układu zasilania (podstacji i sieci kablowej), oraz modernizacja istniejącej sieci trakcyjnej i urządzeń w celu dostosowania ich parametrów do zwiększonych wymogów. Oddawanie do eksploatacji nowych odcinków sieci trakcyjnej (lub nowych relacji skrzyżnych sieci, umożliwiających tworzenie nowych linii) powinno wiązać się z zakupem nowego fabrycznie taboru. Wielkość niezbędnych zakupów nowych trolejbusów, związanych z rozwojem i modernizacją sieci komunikacji trolejbusowej, przedstawiono w tabeli poniżej.

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Razem
Ilość pojazdów	1	10	13	12	11	11	13	71

Realizacja programu następować będzie wieloetapowo. Budowa poszczególnych tras oraz powiązanych obiektów, takich jak podstacje zasilające, odbywać się będzie sukcesywnie, w latach 2007-2013, w niektórych przypadkach w korelacji z planowanymi inwestycjami drogowymi (modernizacje, przebudowy bądź budowy nowych ulic).

W miarę realizacji programu zmianom będzie ulegał układ linii trolejbusowych, przy czym zmiany te będą również przebiegały wieloetapowo. Zakłada się, że docelowy kształt układu linii trolejbusowych zostanie osiągnięty po realizacji ostatniego etapu programu. Będzie się on przedstawiał następująco:

Etap	Lata realizacji	Trasa	Opis trasy
0	2006-2007	"Orkana"	Orkana -Armii Krajowej – B.M.Cassino /dwa tory/ - Wileńska – Głęboka do Filaretów /jeden tor/
I	2007-2008	"Abramowice"	Wydłużenie istniejącej linii w ciągu ul. Abramowickiej od ul. Głuskiej do ul. Abramowickiej 24
II	2007	"Victoria"	Częściowa modernizacja sieci na skrzyżowaniu ulic Narutowicza, Lipowej i al. Piłsudskiego
III	2007-2009	"Felin"	Wydłużenie istniejącej linii od Majdanka do osiedla Jagiellońskiego przez Drogę Męczenników Majdanka i ul. Doświadczalna
IV	2008	"Lubartowska"	Modernizacja sieci na ul. Lubartowskiej od ul. Ruskiej do Obywatelskiej
V	2008-2009	"Centrum"	Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Prusa – Jaczewskiego
VI	2008-2009	"Wileńska"	Bohaterów Monte Cassino od al. Kraśnickiej do Armii Krajowej; drugi tor na ul. Wileńskiej oraz Głębokiej do Filaretów
VII	2009	"Mełgiewska"	modernizacja sieci na ul. Łęczyńskiej, Hutniczej, Gospodarczej i Mełgiewskiej
VIII	2009	"Głęboka"	modernizacja sieci na ul. Głębokiej od Sowińskiego do Narutowicza, Filaretów i Zana
IX	2009-2010	"Unii Lubelskiej"	Unii Lubelskiej – Podzamcze – Unicka
X	2009-2011	"Muzyczna"	Muzyczna – Gazowa do dworca PKP
XI	2009-2011	"Czuby"	Krochmalna, Jana Pawła II od Nadbystrzyckiej do Armii Krajowej, Armii Krajowej od JP II do Orkana, Filaretów od Zana do JP II
XII	2010-2011	"Ruska"	Biernackiego – Ruska
XIII	2010-2011	"Diamentowa"	Zemborzycka – Diamentowa wraz z pętlą w rejonie skrzyżowania tych ulic
XIV	2011	"Północna"	Zbożowa – Sławinkowska – Willowa

			– Północna (do Prusa), Sikorskiego
XV	2011	"Piłsudskiego"	modernizacja sieci na al. Piłsudskiego
XVI	2011	"Al. Racławickie"	modernizacja sieci na Al. Racławickich
XVII	2012	"Nadbystrzycka"	Nadbystrzycka (od JP II do Zana), Zana od Filaretów do Nadbystrzyckiej
XVIII	2012	"Poręba"	Jana Pawła II (od Armii Krajowej do al. Kraśnickiej), ul. Wiadukt wraz z pętlą
XIX	2012	"Lwowska"	Lwowska – Andersa – Mełgiewska (do ul. Gospodarczej)
XX	2012	"Majdanek"	modernizacja sieci na Drodze Męczenników Majdanka od Wolskiej do Majdanka
XXI	2013	"Kunickiego"	modernizacja sieci na ul. Kunickiego i Abramowickiej do ul. Głuskiej
XXII	2013	"al. Kraśnicka"	modernizacja sieci na al. Kraśnickiej
XXIII	2013	"Zbożowa"	Warszawska - Zbożowa
XXIV	2013	"Grygowej"	Mełgiewska (od pętli do ul. Grygowej) Grygowej
XXV	2013	"Świdnik"	Metalurgiczna
XXVI	2013	"Konopnica"	Al. Kraśnicka (od petli Węgliń do ul. Folwarcznej)

2.3. Reorganizacja sieci miejskiej komunikacji autobusowej

Czynnikiem negatywnie oddziałującym na możliwości przemieszczania się mieszkańców Lublina jest niedostosowanie układu komunikacyjnego do ich potrzeb. Działania podejmowane dotychczas w kierunku poprawy tej sytuacji są niepełne, z uwagi na brak możliwości dokonywania dogodnych przesiadek w centrum miasta. W związku z tym planuje się budowę dworca przesiadkowego, zlokalizowanego w śródmieściu oraz budowę dworca autobusowego w rejonie dworca głównego PKP.

Dworzec przesiadkowy, zlokalizowany przy al. Unii Lubelskiej, będzie głównym punktem wymiany pasażerów pomiędzy najważniejszymi potokami pasażerskimi w mieście. Uporządkowane zostaną dzięki temu relacje międzypodzielnicowe, umożliwiające lepsze dostosowanie wielkości pojazdów i częstotliwości ich kursowania do potrzeb występujących na poszczególnych trasach.

Integralną częścią reorganizacji komunikacji autobusowej będzie zakup autobusów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), co przyczyni się do zmniejszenia ilości zanieczyszczeń atmosferycznych oraz hałasu w mieście.

W ramach projektu będzie zmodernizowana i dostosowana do obsługi autobusów na gaz ziemny zajezdnia autobusowa przy ul. Grygowej. Zakup nowego taboru autobusowego wymagać będzie dodatkowo przebudowy dotychczasowych obiektów pod kątem przystosowania ich do

obsługi autobusów w innej technologii. Termomodernizacja istniejących budynków przyczyni się do zmniejszenia poboru energii cieplnej, a tym samym obniżą się ogólne koszty eksploatacji zajezdni autobusowej, co przełoży się na poprawę efektywności ekonomicznej funkcjonowania transportu miejskiego w Lublinie.

Pod wpływem zmian w popycie na usługi przewozowe i realizacji inwestycji w komunikacji trolejbusowej następować będą zmiany w sieci połączeń autobusowych. Wszędzie tam, gdzie oddawane będą do eksploatacji nowe odcinki sieci trakcji elektrycznej, zmieniane będą trasy linii autobusowych. Sieć połączeń autobusowych kształtowana będzie komplementarnie w stosunku do układu linii trolejbusowych. Likwidowane będą połączenia substytucyjne w stosunku do trolejbusu. Odzyskiwany z tych linii tabor kierowany będzie do obsługi nowych osiedli mieszkaniowych, stosownie do zgłaszanego popytu.

Wszystkie nowowprowadzane do eksploatacji autobusy powinny być niskopodłogowe. Nastąpią zmiany w strukturze pojemnościowej taboru. Wzrośnie udział autobusów standardowych (100-miejscowych, o długości ok. 12 m), systematycznie spadać natomiast będzie udział pojazdów przegubowych.

Okres przygotowania zadania
2007-2008
Nazwa zadania
Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja trolejbusowa; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • lotnisko Świdnik
Najważniejsze zadania do realizacji
budowa dworca przesiadkowego komunikacji miejskiej w centrum miasta; zakup 100 nowych autobusów zasilanych gazem ziemnym CNG; przebudowa zaplecza technicznego autobusów, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - termomodernizacja istniejących obiektów, - wykonanie instalacji sprężonego powietrza wraz z niezbędną modernizacją placu postojowego, - zakup holownika oraz dwóch pojazdów pogotowia technicznego, - budowa nowej hali obsługowo – naprawczej.
Czas realizacji
2007-2013
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • MPK Lublin spółka z o.o. • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin, • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.

Oczekiwane rezultaty	
•	wzrost zainteresowania transportem zbiorowym o ok. 15%,
•	zmniejszenie emisji spalin do środowiska naturalnego o ok. 5 % – dzięki zastąpieniu pojazdów z napędem spalinowym na pojazdy napędzane gazem ziemnym CNG,
•	oszczędności w kosztach paliwa o ok. 10%,
•	zwiększenie o ok. 30% dostępności dla pasażerów mających problemy z poruszaniem się,
•	zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego ulic miasta i redukcja korków ulicznych
•	poprawa społecznego postrzegania wizerunku transportu publicznego.
Przewidywane nakłady	
120.000.000 PLN	

Realizacja programu wiąże się ze zmianą układu linii autobusowych. Będzie on oparty o dworzec przesiadkowy w Śródmieściu (DP) oraz o międzynarodowe centrum obsługi relacji wschód - zachód (COREast). W związku z tym, że inwestycje te, a także zakup nowych autobusów, realizowane będą etapami, realizacja programu modernizacji poszczególnych linii autobusowych będzie również rozłożona na etapy. Planuje się zakup autobusów w latach 2007 – 2009 w liczbie 33 oraz w latach 2010 – 2012 w liczbie 49 i w roku 2013 – 18 autobusów.

Realizacja programu wiąże się ze zmianą układu linii autobusowych. W związku z tym, że inwestycje, a także zakup nowych autobusów, realizowane będą etapami, realizacja programu modernizacji poszczególnych linii autobusowych będzie również rozłożona na etapy.

Docelowe założenia układu linii autobusowych (rok 2015) będzie następujący:

Ip.	Trasa przejazdu
1	Dąbrowica - Naęczowska - Morwowa - Wojciechowska - Kraśnicka - Raclawickie - Lipowa - Piłsudskiego - Zygmuntowskie - Unii Lubelskiej – DP
2	Poligonowa - Wyrwasa - Sikorskiego - Raclawickie - Krakowskie Przedmieście - 3-go Maja - Prusa - Biernackiego - Ruska - Unii Lubelskiej – DP
3	Os. Jagiellońskie - Witosa - Grygowej - Rataja - Chemiczna - Krańcowa - Droga Męczenników Majdanka - Fabryczna - Unii Lubelskiej – DP
4	Lipniak - Wojciechowska - Zana - Wileńska - Głębocka - Narutowicza - pl. Wolności - Bernardyńska - Wyszyńskiego - Królewska - Lubartowska - Ruska - Unii Lubelskiej - DP
5	Zadębie - Mełgiewska - Grygowej - Witosa - Krańcowa - Droga Męczenników Majdanka - Fabryczna - Unii Lubelskiej – DP
6	Dębówka - Warszawska - Solidarności - Sikorskiego - Raclawickie - Długosza - Leszczyńskiego - Solidarności - Tysiąclecia - Unii Lubelskiej – DP
7	Osmolicka - Cienista - Krężnicka - Żeglarska - Zemborzycka - Budowlana - Ciepłownicza - Kruczkowskiego - Kunickiego - Mickiewicza - Wyzwolenia - Długa - Krańcowa - Krańcowa - Droga Męczenników Majdanka - Fabryczna - Unii Lubelskiej - DP
8	Koncertowa - Kompozytorów - Północna - Prusa - Solidarności - Tysiąclecia - Unii Lubelskiej – DP
9	Os. Borek - Turka - Długie - Wólka Lubelska - Turystyczna - Kalinowszczyzna - pl. Singera - Unii Lubelskiej – DP

10	Wygodna - Głuska - Zorza - Głuska - Kunickiego - Wolska - Fabryczna - Unii Lubelskiej - DP
11	Pliszczyn - Pliszczyńska - Zabytkowa - Turystyczna - Andersa - Lwowska - pl. Singera - Unii Lubelskiej – DP
12	Niepodległości - Ponikwoda - Walecznych - Andersa - Lwowska - pl. Singera - Unii Lubelskiej - DP - Unii Lubelskiej - <i>Trasa Zielona</i> - Młyńska – COREast
13	Krężnica Jara - Krężnicka - Janowska - Nadbystrzycka - Krochmalna - COREast
14	Paderewskiego - Choiny - Elsnera - Kompozytorów Polskich - Koncertowa - Kosmowskiej - Północna - Sikorskiego - Raclawickie - Krakowskie Przedmieście - Kapucyńska - pl. Wolności - Bernardyńska - Zamojska - Unii Lubelskiej - <i>Trasa Zielona</i> - Młyńska - COREast
15	Dominów - Głuska - Wyzwolenia - Długa - Kunickiego - pl. Bychawski - Młyńska - COREast
16	Paderewskiego - Harnasie - Koncertowa - Elsnera - Kompozytorów - Smorawińskiego - <i>tunel pod Raclawickimi</i> - Głęboka - Muzyczna – COREast
17	Elizówka - Giełda Rolna - Spółdzielczości Pracy - Smorawińskiego - <i>tunel pod Raclawickimi</i> - Głęboka - Nałęczowska - Morwowa - Wojciechowska - Lipniak
18	Nałkowskich - Romera - Diamentowa - Wrotkowska - Nowy Świat - Kunickiego - Wolska - Fabryczna - Unii Lubelskiej - Zamojska - Wyszyńskiego - Królewska - Lubartowska - Tysiąclecia - pl. Singera - Kalinowszczyzna – Mełgiewska
19	Os. Widok – Filaretów – Jana Pawła II – Krochmalna – Diamentowa – Zemborzycka – Kunickiego – Wolska – Fabryczna – Unii Lubelskiej – Zamojska – Wyszyńskiego – Królewska – Lubartowska – Tysiąclecia – Podzamcze – Spółdzielczości Pracy – Związkowa – Choiny – Paderewskiego
20	Os. Widok – Filaretów – Zana – Wileńska – Głęboka – Sowińskiego – Raclawickie – Warszawska – Zbożowa
21	Os. Widok – Filaretów – Jana Pawła II – Nadbystrzycka – Głęboka – Sowińskiego – Raclawickie – Długosza – Leszczyńskiego – Północna – Biernackiego – Ruska – pl. Singera – Lwowska – Koryznowej – Niepodległości – Daszyńskiego
22	Romera – Diamentow – Krochmalna – Nadbystrzycka – Zana – Filaretów – Sowińskiego – Raclawickie – Sikorskiego – Wyrwasa – Willowa – Sławinkowska – Zbożowa
23	Rapackiego – Bursaki – Związkowa – Spółdzielczości Pracy – Unicka – Podzamcze – Tysiąclecia – 3-go Maja – Krakowskie Przedmieście – Sowińskiego – Filaretów – Zana – Bohaterów Monte Cassino – Armii Krajowej – Jana Pawła II – os. Poręba
24	Paderewskiego – Choiny – Szeligowskiego – Smorawińskiego – Chodźki – Jaczewskiego – Prusa – 3-go Maja – Krakowskie Przedmieście – Raclawickie – Sowińskiego – Filaretów – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Kraśnicka – Węglin

2005.4.

Utworzenie korytarza ekologicznego

Celem projektu jest usprawnienie systemu komunikacyjnego miasta poprzez utworzenie połączenia dla północno – zachodniej i południowej części miasta, przez co nastąpi odciążenie całego systemu komunikacyjnego miasta i zwiększenie jego wydajności oraz płynności. Ponadto uzyska się podwyższenie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania wszystkich uczestników ruchu drogowego. Realizacja projektu pozwoli na zwiększenie

dostępności centrum miasta dla mieszkańców dzielnic usytuowanych w północnej i południowej części Lublina. W dalszej perspektywie projekt ma na celu zwiększenie dostępności do całego regionu.

Zakup autobusów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), będący integralną częścią projektu oraz planowane zwiększenie płynności ruchu ulicznego uzyskane dzięki zastosowaniu inteligentnego systemu sterowania ruchem, przyczynią się do zmniejszenia ilości zanieczyszczeń atmosferycznych oraz hałasu w tym rejonie.

Zastosowanie pojazdów zasilanych CNG jest rozwiązaniem najbardziej efektywnie zabezpieczającym przed niszczącym działaniem zarówno smogu jak i hałasu.

Realizacji projektu będzie towarzyszyło utworzenie podsystemu monitoringu i sterowania ruchem na odcinku tunelu w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem planowanego do obsługi całego miasta. Podczas wdrażania systemu wykorzystane zostaną nowoczesne technologie informacyjne i komunikacyjne.

Okres przygotowania zadania
2005-2007
Nazwa zadania
Rozbudowa miejskiego systemu transportu zbiorowego – korytarz ekologiczny w Lublinie
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja autobusowa; • transport indywidualny; • pozamiejska komunikacja autobusowa.
Najważniejsze zadania do realizacji
<p>Budowa tunelu dwunawowego o łącznej długości 516 m biegnącego pod ul. Poniatowskiego i Sowińskiego;</p> <p>budowa wiaduktu bezkolizyjnego nad ul. Głęboką i skrzyżowania bezkolizyjnego ciągu głównego z ul. Głęboką oraz średniego ronda pod wiaduktem w ciągu ul. Głębokiej;</p> <p>przebudowa skrzyżowań z ulicami bocznymi;</p> <p>zakup 32 nowych autobusów ekologicznych zasilanych gazem ziemnym CNG, utworzenie podsystemu monitoringu i sterowania ruchem na odcinku tunelu.</p>
Czas realizacji
2008-2010
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • MPK Lublin spółka z o.o. • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin, • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.
Oczekiwane rezultaty

- poprawa połączenia dzielnic południowych z północnymi;
- poprawa dostępności komunikacyjnej centrum Lublina;
- obniżenie liczby wypadków drogowych oraz podwyższenie poziomu bezpieczeństwa użytkowników miejskiego układu komunikacyjnego;
- zmniejszenie emisji spalin do środowiska naturalnego – dzięki wprowadzeniu pojazdów z napędem na gaz ziemny (CNG),
- oszczędnościach w kosztach paliwa,
- zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego ulic miasta i redukcja korków ulicznych;
- zwiększenie liczby autobusów obsługujących linie komunikacji zbiorowej,
- poprawa społecznego postrzegania wizerunku transportu publicznego.

Przewidywane nakłady

274 759 995 PLN

Proponowana trasa przejazdu linii komunikacyjnych kursujących w rejonie tunelu pod Alejami Raclawickimi:

nr linii	trasa przejazdu kierunek 1	trasa przejazdu kierunek 2
26	istniejąca – bez zmiany trasy	[Konopnica] – Węglin – al. Kraśnicka – Bohaterów Monte Cassino – Armii Krajowej – Jana Pawła II – Filaretów – Sowińskiego – Al. Raclawickie – Krakowskie Przedmieście – 3-go Maja – Jaczewskiego – Chodźki – Smorawińskiego – Szeligowskiego – Choiny – os. Paderewskiego
31	istniejąca – bez zmiany trasy	os. Paderewskiego – Choiny – Szeligowskiego – Smorawińskiego – Chodźki – Prusa – 3-go Maja – Al. Raclawickie – Filaretów – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – al. Kraśnicka – Węglin – [Konopnica]
35	NOWA	Jana Pawła II (os. Poręba) – Filaretów – Sowińskiego – Al. Raclawickie – Krakowskie Przedmieście – 3-go Maja – Tysiąclecia – Podzamcze – Spółdzielczości Pracy – Związkowa – Bursaki – Rapackiego (CORMAY)
38	NOWA	Rapackiego (CORMAY) – Związkowa – Spółdzielczości Pracy – Podzamcze – Tysiąclecia – 3-go Maja – Al. Raclawickie – Filaretów – Jana Pawła II (os. Poręba)
41	NOWA	Zbożowa – Willowa – Wyrwasa – Sikorskiego – Popieluszki – Sowińskiego – Głęboka – Narutowicza – Piłsudskiego – Dworzec PKP
43	NOWA	Dworzec PKP – Piłsudskiego – Narutowicza – Głęboka – Sowińskiego – Al. Raclawickie – Sikorskiego – Wyrwasa – Willowa – Zbożowa
43	NOWA	os. Widok – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Zana – Filaretów – Sowińskiego – Poniatowskiego – Smorawińskiego – Szeligowskiego – Związkowa – Spółdzielczości Pracy – Elizówka (główna rolna)
43	NOWA	Elizówka (główna rolna) – Spółdzielczości Pracy – Związkowa – Szeligowskiego – Smorawińskiego – Poniatowskiego – Sowińskiego – Filaretów – Zana – Bohaterów Monte Cassino – Armii Krajowej – Jana Pawła II – os. Widok
43	NOWA	Jana Pawła II (os. Poręba) – Jana Pawła II – Filaretów – Sowińskiego – Poniatowskiego – Smorawińskiego – Kompozytorów Polskich – Koncertowa
43	NOWA	Koncertowa – Kompozytorów Polskich – Smorawińskiego – Poniatowskiego – Sowińskiego – Filaretów – Jana Pawła II – Jana Pawła II (os. Poręba)
43	NOWA	Nałkowskich – Romera – Krochmalna – Nadbystrzycka – Głęboka – Sowińskiego – Poniatowskiego – Smorawińskiego – Kompozytorów Polskich – Elsnera – Szeligowskiego – Północna – Jaczewskiego – Hirszfelda – Chodźki
43	NOWA	Chodźki – Jaczewskiego – Północna – Szeligowskiego – Elsnera – Kompozytorów Polskich – Smorawińskiego – Poniatowskiego – Sowińskiego – Głęboka – Nadbystrzycka – Krochmalna – Romera – Nałkowskich

46	NOWA	Wojciechowska – Bohaterów Monte Cassino – Zana – Filaretów – Sowińskiego – Popieluszki – Leszczyńskiego – Czechowska – Kompozytorów Polskich – Elsnera – Choiny - os. Paderewskiego	os. Paderewskiego – Choiny – Elsnera – Kompozytorów Polskich – Leszczyńskiego – Al. Raclawickie – Sowińskiego – Filaretów – Zana – Bohaterów Monte Cassino – Wojciechowska
----	------	--	---

2.5. Integracja transportu lokalnego z regionalnym i krajowym

2.5.1. Budowa dróg dojazdowych do obwodnicy miejskiej

W celu wykorzystania obwodnicy przez ruch lokalny konieczne będzie budowa ulicy Poligonowej, przebudowa odcinka ul. Wyrwasa, przebudowa ul. Mełgiewskiej i istniejącego odcinka ul. Metalurgicznej i budowa przedłużenia ul. Metalurgicznej do granic miasta wraz z wiaduktem nad linią kolejową relacji Lublin – Lubartów. Przedmiotowe drogi zapewnią połączenie obszaru miasta z projektowaną obwodnicą. Ponadto, poprzez skrzyżowania z drogami krajowymi Nr 17 i Nr 19, poprawi się skomunikowanie Lublina z Białymstokiem, Rzeszowem, Warszawą i Zamościem, a także ze wschodnimi przejściami granicznymi.

Budowa ul. Poligonowej pozwoli na usprawnienie wewnętrznego systemu komunikacyjnego miasta i umożliwi mieszkańcom szybkie włączanie się do układu komunikacyjnego miasta.

Przebudowa ul. Mełgiewskiej i ul. Metalurgicznej oraz budowa od końca istniejącego odcinka ul. Metalurgicznej do granic miasta umożliwi szybkie i wydajne, a także bezpieczne połączenia z obwodnicą miasta w kierunku wschodnim oraz usprawni dojazd do terenu stanowiącego potencjalny obszar aktywizacji gospodarczej. Oprócz podłączenia do obwodnicy przedmiotowa droga będzie zapewniać dodatkowe połączenie z gminą Świdnik i planowanym do modernizacji Portem Lotniczym.

Budowa przedmiotowych dróg usprawni komunikację na terenie Miasta Lublin oraz w regionie.

Okres przygotowania zadania
2008-2011
Nazwa zadania
Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja miejska; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • lotnisko • transport indywidualny • docelowy ruch tranzytowy

Najważniejsze zadania do realizacji
Budowa ul. Poligonowej i przebudowa odcinka drogi powiatowej – ul. Wyrwasa. Przebudowa ul. Mełgiewskiej i ul. Metalurgicznej oraz budowa od końca istniejącego odcinka ul. Metalurgicznej do granic miasta.
Czas realizacji
2009-2011
Institucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • Marszałek Województwa • MPK Lublin spółka z o.o. • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin, • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> • wzmocnienie metropolitalnych funkcji miasta Lublin poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego miasta i całego regionu; • usprawnienie połączeń lokalnych i ruchu tranzytowego; • znaczne podwyższenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego na przedmiotowych odcinkach.
Przewidywane nakłady
79.640.000 PLN

2.5.2. Przebudowa dróg wojewódzkich na terenie miasta Lublin Nr: W835L, W830L, W809L.

Aby zapobiec dalszej peryferyzacji regionu i jego degradacji, konieczne są przeprowadzone na szeroką skalę projekty z zakresu rozbudowy i budowy infrastruktury drogowej. Drogi wojewódzkie, planowane do przebudowy, zapewniają połączenie obszaru miasta Lublin z ośrodkami przemysłowo – handlowymi i turystycznymi znajdującymi się w obszarze Polski Wschodniej. Tak więc, droga W835L ma kontynuację w drodze wojewódzkiej Nr 835 Lublin – Biłgoraj – Przeworsk i następnie za pośrednictwem drogi krajowej Nr 84 znajduje połączenie z przejściem granicznym w Medyce. Ponadto poprzez skrzyżowania z drogami krajowymi Nr 17 i Nr 19 posiada skomunikowanie z Białymstokiem, Rzeszowem, Warszawą i Zamościem. Stanowi połączenie Lublina z Rzeszowem oraz z przejściami granicznymi ze Słowacją (Barwinek), a także jest najkrótszym połączeniem regionu z obszarami turystycznymi w Bieszczadach.

Droga Nr 830 L jest bardzo ważnym odcinkiem miejskiego i regionalnego układu komunikacyjnego. Zapewnia bowiem połączenie z takimi miejscowościami jak Kazimierz Dolny i Nałęczów. Są to znane w regionie i w całej Polsce ośrodki turystyczne, szczególnie Kazimierz Dolny przyciąga turystów bogatą ofertą kulturalną, pięknem krajobrazu i zabytkową architekturą. Z kolei Nałęczów znany jest przede wszystkim jako miejscowość uzdrowiskowa. W kierunku obu miejscowości odbywa się więc bardzo intensywny ruch turystyczny.

Natomiast droga Nr 809 L przebiega w północnej części miasta od skrzyżowania z Al. Warszawską (droga krajowa Nr 17) ulicami: Zbożowa i Sławinkowska. Na granicy miasta kontynuowana jest przez drogę wojewódzką Nr 809 Lublin – Krasienin – Kierzkówka Przytoczno.

Przebudowana nawierzchnia jezdni przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i spalin, co pozytywnie wpłynie na stan środowiska naturalnego i poprawi komfort podróżowania przedmiotowymi odcinkami dróg. Budowa zatok autobusowych przyczyni się do zmniejszenia występujących obecnie zatorów, zwiększenia przepustowości dróg i podwyższenia poziomu bezpieczeństwa na przedmiotowych odcinkach.

Okres przygotowania zadania
2007-2008
Nazwa zadania
Przebudowa dróg wojewódzkich na terenie miasta Lublin Nr: W835L, W830L, W809L.
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja miejska; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • transport indywidualny • docelowy ruch tranzytowy
Najważniejsze zadania do realizacji
Przebudowa dróg wojewódzkich Nr W835L, Nr W830L, W809L – łącznie 16,5 km wraz z towarzyszącą infrastrukturą (chodniki, oświetlenie, przebudowa skrzyżowań, modernizacja oznakowania, budowa zatok autobusowych itp.)
Czas realizacji
2008-2010
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • Marszałek Województwa • MPK Lublin spółka z o.o. • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin, • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> • wzmocnienie metropolitalnych funkcji miasta Lublin poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego miasta i całego regionu; • usprawnienie połączeń lokalnych i ruchu tranzytowego; • znaczne podwyższenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego na przedmiotowych odcinkach.
Przewidywane nakłady
73.794.000 PLN

2.5.3. Modernizacja i rozbudowa Portu Lotniczego Lublin S.A. z siedzibą w Świdniku.

Na terenie województwa lubelskiego brak jest obecnie lotniska komunikacyjnego. Stanowi to poważną barierę w rozwoju całego regionu. Na terenie regionu zlokalizowanych jest jednak 7 lotnisk o charakterze wojskowym, sportowym, sanitarnym, i fabrycznym. Lotniska wojskowe mieszczą się w następujących miejscowościach: Dęblin, Podlodów, Ułęż i Biała Podlaska.

W Radawcu i Zamościu znajdują się lotniska aeroklubowe o nawierzchni trawiastej. W Świdniku zlokalizowane jest natomiast lotnisko fabryczne. Funkcjonowanie tych lotnisk związane jest z obecnością w regionie wykwalifikowanych kadr oraz infrastruktury technicznej.

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego określa, że transport lotniczy będzie w perspektywie jednym z pierwszoplanowych rodzajów połączeń komunikacyjnych. Aglomeracja lubelska potrzebuje lotniska zapewniającego rozwój szybkich połączeń lotniczych z odległymi od Lublina ośrodkami ponadregionalnymi i regionalnymi Polski oraz obsługę międzynarodowych połączeń lotniczych.

Okres przygotowania zadania
2006 – 2007
Nazwa zadania
Modernizacja i rozbudowa Portu Lotniczego Lublin S.A. z siedzibą w Świdniku.
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja miejska; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • transport indywidualny • docelowy ruch tranzytowy
Najważniejsze zadania do realizacji
Modernizacja i rozbudowa Portu Lotniczego w Świdniku
Czas realizacji
2007 – 2010
Instytucje i podmioty uczestniczące

<ul style="list-style-type: none"> • Miasto Lublin; • Gmina Miejska Świdnik; • Starostwo Powiatowe Świdnik; • Lubelski Rynek Hurtowy S.A.; • Lubelska Fundacja Rozwoju; • E&K Sp. z o.o.; • Województwo Lubelskie; • Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL – Świdnik” S.A.; • EXIN Sp. z o.o.; • P.P. FS-HOLDING Korporacja Finansowo-Przemysłowa • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin; • Wydział Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> • wzmocnienie metropolitalnych funkcji miasta Lublin poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego miasta i całego regionu i uzupełnienie powiązań komunikacyjnych o lotnisko w Świdniku ; • usprawnienie połączeń lokalnych i ruchu tranzytowego; • wzmocnienie powiązań komunikacyjnych transportu regionalnego i międzynarodowego; • wzrost atrakcyjności inwestycyjnej Lubelszczyzny.
Wstępne nakłady
100 000 000 PLN

3. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Integracja transportu publicznego z indywidualnym determinuje rozwój transportu publicznego. Jej celem jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z teorią strategii zrównoważonego rozwoju, podział zadań przewozowych powinien ukształtować się w proporcji:

- 75% transport publiczny;
- 25% samochody osobowe.

Wobec rozwoju motoryzacji indywidualnej i powszechnego dążenia do wykorzystania samochodów osobowych w przewozach miejskich, jako minimalne proporcje przyjmuje się dla Lublina:

- 60% transport publiczny;
- 40% samochody osobowe.

W celu stworzenia priorytetu dla komunikacji zbiorowej należy stworzyć w Lublinie zintegrowany system zarządzania ruchem i komunikacją, który obejmować będzie szereg podsystemów, omówionych poniżej.

Realizacja projektu przyczyni się do zapewnienia optymalnego przepływu osób i towarów na obszarze jego oddziaływania.

Okres przygotowania zadania
2007-2008
Nazwa zadania
Zintegrowany system zarządzania ruchem i komunikacją w Lublinie.
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja trolejbusowa; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej; • Port lotniczy w Świdniku; • Samochód osobowy.
Najważniejsze zadania do realizacji
<ul style="list-style-type: none"> • Synchronizacja sygnalizacji świetlnej w dostosowaniu do warunków ruchu drogowego oraz uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej • implementacja poszczególnych podsystemów: • podsystem sterowania sygnalizacją (ruchem), • podsystem informacji o sytuacji ruchowej, • podsystem monitoringu i sterowania ruchem w tunelu, • podsystem zarządzania komunikacją zbiorową (priorytety), • podsystem sterowania i zarządzania parkingami, • podsystem informacji o środowisku (pogoda, zanieczyszczenie powietrza, itp.) • podsystem zarządzania pojazdami uprzywilejowanymi, • podsystem zarządzania i nadzoru służb miejskich, • podsystem identyfikacji pojazdów niebezpiecznych i przekraczających dozwoloną wagę, • podsystem archiwizacji, analizy i planowania komunikacyjnego, • podsystem karty miejskiej (bilet elektroniczny).
Czas realizacji
2008 – 2011
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • MPK Lublin spółka z o.o. • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM Lublin; • Wydział Finansowy UM Lublin; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM Lublin; • Wydział Strategii i Rozwoju UM Lublin, • Wydział Funduszy Europejskich UM Lublin.
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> • Wzrost zainteresowania transportem zbiorowym, • zmniejszenie emisji spalin do środowiska naturalnego, • oszczędnościach w kosztach paliwa, • zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego ulic miasta i redukcja korków ulicznych • poprawa społecznego postrzegania wizerunku transportu publicznego, • Ochrona obszaru centrum (strefa I) przed niekontrolowanym użytkowaniem samochodu osobowego, stworzenie zachęty dla osób podróżujących samochodem osobowym do nieodpłatnego pozostawienia pojazdu na parkingu i kontynuowania podróży w kierunku centrum środkami transportu publicznego; zmniejszenie udziału podróży realizowanych samochodem osobowym w obszarze centrum, • Poprawa przepustowości dróg miejskich i skrzyżowań.
Przewidywane nakłady
100.000.000 PLN

Zakłada się, że integracja transportu publicznego i indywidualnego nastąpi przez:

- synchronizowanie sygnalizacji świetlnej i wprowadzenie systemu inteligentnego zarządzania ruchem z priorytetem dla komunikacji zbiorowej oraz utworzenie centrum zarządzania ruchem; w latach 2007-2013 systemem tym zostaną objęte ulice, na których liczba pojazdów komunikacji miejskiej jeżdżących w ciągu godziny wynosi 50 i więcej oraz ulice, na których natężenie ruchu może powodować utrudnienia w regularnym kursowaniu komunikacji publicznej.

V. Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-gospodarczego miasta

1. Rozwój poszczególnych podsystemów transportu

1.1. Regionalne, krajowe i międzynarodowe przewozy autobusowe

Okres przygotowania zadania
2006-2012
Nazwa zadania
Budowa infrastruktury dla międzynarodowego centrum obsługi relacji wschód-zachód w Lublinie (COREast)
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> ▪ komunikacja miejska; ▪ regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; ▪ kolej, ▪ transport indywidualny,
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
<p style="text-align: center;">Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ niskie standardy połączeń komunikacyjnych między miastami oraz wsią przy żywiołowo rozwijającym się budownictwie mieszkaniowym na wsi; ▪ przewidywane wspomaganie rozwoju aglomeracji lubelskiej opartej na wielofunkcyjnym ośrodku centralnym (Lublin i Swidnik) z sześcioma połączonymi z nim ośrodkami satelitarnymi); ▪ rozbudowa, modernizacja i upowszechnianie otwarcia systemu komunikacyjnego; ▪ zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.
<p style="text-align: center;">Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozwój systemu komunikacyjnego opartego na budowie obiektów węzłowych komunikacji (dworce, parkingi wielopoziomowe w centrum, parkingi "Park & Ride"); ▪ modernizacja kompleksu dworcowego stacji Lublin.
<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ integrowanie systemów transportowych; ▪ rozwój transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego, przez podniesienie jego atrakcyjności i konkurencyjności; ▪ promowanie zbiorowych środków transportu; ▪ minimalizowanie czasu potrzebnego na przesiadanie się.

Strategia Rozwoju Lublina
<ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizacja i rozwój systemu transportu zbiorowego; ▪ organizacja intermodalnego węzła komunikacyjnego pozwalającego na korzystanie z różnych funkcjonalnie połączonych między sobą form komunikacji, budowa dworca autobusowego obsługującego przewozy międzymiastowe i międzynarodowe; ▪ stworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.
Zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina
<ul style="list-style-type: none"> ▪ wyznaczenie w zaktualizowanym planie zagospodarowania przestrzennego terenów pod budowę centralnego dworca komunikacji autobusowej; ▪ poprawa i zwiększenie powiązań drogowych pomiędzy dworcami kolei i międzymiastowej komunikacji autobusowej oraz poszczególnymi rejonami miasta; ▪ zwiększenie funkcjonalności komunikacji zbiorowej (węzły przesiadkowe, racjonalizacja połączeń między dzielnicowych, nowe trasy, różnicowanie zdolności przewozowej taboru obsługującego przewozy między dzielnicowe, zwiększanie liczby pojazdów i częstotliwości kursowania na najbardziej przeciążonych liniach); ▪ doskonalenie układu linii i lokalizacji przystanków, racjonalizowanie rozkładów jazdy.
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina
<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozwój obiektów węzłowych komunikacji, w tym dworców, przystanków i parkingów; ▪ budowa dworca autobusowego obsługującego przewozy międzynarodowe i międzymiastowe i przebudowa elementów układu ulicznego wraz z urządzeniami dla komunikacji miejskiej w sąsiedztwie przewidywanego dworca autobusowego i dworca kolejowego; ▪ poprawa obsługi komunikacją zbiorową dworców PKP i dworców autobusowych.

1.2. Budowa i rozbudowa trakcji trolejbusowej

Okres przygotowania zadania
2007-2009
Nazwa zadania
Budowa i rozbudowa trakcji trolejbusowej w Lublinie
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • miejska komunikacja autobusowa; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • lotnisko w Świdniku
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego

– elementy analizy SWOT regionu, w tym:

silne strony

- czyste powietrze atmosferyczne;
- wysoka przydatność środowiska przyrodniczego dla rozwoju turystyki, lecznictwa uzdrowiskowego i zdrowej żywności;

słabe strony

- ciągle intensyfikujący się ruch komunikacyjny bez towarzyszących temu działań łagodzących i rekompensujących ujemne tego następstwa;

możliwości

- duże terenowe i infrastrukturalne możliwości rozwoju miast województwa;

zagrożenia

- niedostosowane parametry geometryczne dróg do wymagań ruchu;

– zagadnienia związane z rozwojem dziedzin strategicznych, w tym:

- przewidywany wzrost liczby wyższych uczelni w Lublinie oraz ich filii w niektórych miastach powiatowych;

– cele i zasady wspomagania strategicznego rozwoju regionu, w tym:

- wszechstronna poprawa warunków życia człowieka w środowisku jego zamieszkania;
- rozbudowa, modernizacja i upowszechnianie otwarcia systemu komunikacyjnego;
- poprawa kondycji ekologicznej środowiska;
- zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego

– uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne stanu sfery ekologicznej:

- uznanie transportu za główne mobilne źródło zagrożenia ekologicznego (atmosferycznego i tzw. klimatu akustycznego);
- stawianie przesłanek ekonomicznych i technicznych w modernizowaniu i projektowaniu rozwoju sieci komunikacyjnych ponad ekologicznymi, powodujące narastanie zagrożenia ciągłości przestrzennej układów ekologicznych i postępującą defragmentację środowiska prowadzącą do zaburzeń w funkcjonowaniu układów przyrodniczych;

– cele i przewidywane działania w zakresie zagospodarowania przestrzennego województwa:

- zapewnienie zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska;
- uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych;

Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego

- minimalizowanie wpływu budowy i rozwoju struktur transportowych na środowisko;
- integrowanie systemów transportowych;
- rozwój transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego, przez podniesienie jego atrakcyjności i konkurencyjności;
- promowanie zbiorowych środków transportu;
- poprawa stanu technicznego pojazdów i warunków transportu;
- modernizacja istniejących ciągów komunikacyjnych i transportowych.

Strategia Rozwoju Lublina

- modernizacja i rozwój systemu transportu zbiorowego;
- modernizacja i rozbudowa komunikacji trolejbusowej;
- wymiana taboru trolejbusowego;
- dostosowanie istniejącego układu linii do potrzeb mieszkańców.

Zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina

- utworzenie stref o różnych warunkach korzystania z samochodów i parkowania, zakładających:
 - dla strefy II, obejmującej obszary o intensywnej zabudowie poza centrum:
 - o pozostawienie swobody użytkowania samochodów przy zachowanym priorytecie dla transportu zbiorowego;
 - o 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);
 - o uzupełnienie komunikacji trolejbusowej o nowe trasy łączące niektóre obszary intensywnej zabudowy z centrum;
 - dla strefy III nie wprowadzenie szczególnych ograniczeń w korzystaniu z samochodów osobowych i nie zastosowanie preferencji dla pojazdów transportu zbiorowego, przy zachowaniu standardowych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, gwarantujących jego płynność i ograniczających uciążliwość dla otoczenia i samych użytkowników dróg;
 - ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko przez:
 - sukcesywne eliminowanie z transportu zbiorowego pojazdów nie spełniających wymogów normy emisji spalin Euro 2;
 - zwiększenie udziału w przewozach komunikacji trolejbusowej;
 - rozbudowę sieci trolejbusowej (nowe odcinki);
 - dążenie do utrzymania udziału transportu zbiorowego w przewozach miejskich na poziomie 60%;
 - zahamowanie degradacji taboru przewoźnika komunalnego;
 - zwiększenie funkcjonalności komunikacji zbiorowej (węzły przesiadkowe, racjonalizacja połączeń między dzielnicowych, nowe trasy, różnicowanie zdolności przewozowej taboru obsługującego przewozy między dzielnicowe, zwiększanie liczby pojazdów i częstotliwości kursowania na najbardziej przeciążonych liniach);
 - doskonalenie układu linii i lokalizacji przystanków, racjonalizowanie rozkładów jazdy;
- bezwzględne przestrzeganie kryterium dostępności dla osób niepełnosprawnych przy zakupie nowych pojazdów;

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

- zapewnienie płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego i najkrótszego czasu przejazdu przy niskim wskaźniku przesiadkowości;
- wprowadzenie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej;
- przekształcenie istniejącego układu linii komunikacji zbiorowej wraz z rozbudową linii autobusowych i trolejbusowych zmierzające do:
 - usprawnienia i koordynacji przewozów komunikacją zbiorową;
 - poprawy obsługi komunikacją zbiorową dworców PKP i dworców autobusowych;
 - ograniczenia linii tranzytowych przebiegających przez obszar Śródmieścia;
 - dostosowania przebiegu linii komunikacji zbiorowej do potrzeb przewozowych.

1.3. Reorganizacja sieci miejskiej komunikacji autobusowej

Okres przygotowania zadania
2007-2008
Nazwa zadania
Zintegrowany system miejskiego transportu publicznego

Integrowane podsystemy

- komunikacja trolejbusowa;
- regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa;
- kolej

Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego

– elementy analizy SWOT regionu, w tym:

silne strony

- czyste powietrze atmosferyczne;
- wysoka przydatność środowiska przyrodniczego dla rozwoju turystyki, lecznictwa uzdrowiskowego i zdrowej żywności;

słabe strony

- ciągle intensyfikujący się ruch komunikacyjny bez towarzyszących temu działań łagodzących i rekompensujących ujemne tego następstwa;

możliwości

- duże terenowe i infrastrukturalne możliwości rozwoju miast województwa;

zagrożenia

- niedostosowane parametry geometryczne dróg do wymagań ruchu;
- zagadnienia związane z rozwojem dziedzin strategicznych, w tym:
- przewidywany wzrost liczby wyższych uczelni w Lublinie oraz ich filii w niektórych miastach powiatowych;

– cele i zasady wspomaganie strategicznego rozwoju regionu, w tym:

- wszechstronna poprawa warunków życia człowieka w środowisku jego zamieszkania;
- rozbudowa, modernizacja i upowszechnianie otwarcia systemu komunikacyjnego;
- poprawa kondycji ekologicznej środowiska;
- zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego

– uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne stanu sfery ekologicznej:

- uznanie transportu za główne mobilne źródło zagrożenia ekologicznego (atmosferycznego i tzw. klimatu akustycznego);
- stawianie przesłanek ekonomicznych i technicznych w modernizowaniu i projektowaniu rozwoju sieci komunikacyjnych ponad ekologicznymi, powodujące narastanie zagrożenia ciągłości przestrzennej układów ekologicznych i postępującą defragmentację środowiska prowadzącą do zaburzeń w funkcjonowaniu układów przyrodniczych;

– cele i przewidywane działania w zakresie zagospodarowania przestrzennego województwa:

- zapewnienie zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska;
- uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych;

Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego

- minimalizowanie wpływu budowy i rozwoju struktur transportowych na środowisko;
- integrowanie systemów transportowych;
- rozwój transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego, przez podniesienie jego atrakcyjności i konkurencyjności;
- promowanie zbiorowych środków transportu;
- poprawa stanu technicznego pojazdów i warunków transportu;
- modernizacja istniejących ciągów komunikacyjnych i transportowych.

Strategia Rozwoju Lublina

- modernizacja i rozwój systemu transportu zbiorowego;
- dostosowanie istniejącego układu linii do potrzeb mieszkańców.

Zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina

– utworzenie stref o różnych warunkach korzystania z samochodów i parkowania, zakładających:

- dla strefy II, obejmującej obszary o intensywnej zabudowie poza centrum:
 - pozostawienie swobody użytkowania samochodów przy zachowanym priorytecie dla transportu zbiorowego;
 - 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);
 - uzupełnienie komunikacji trolejbusowej o nowe trasy łączące niektóre obszary intensywnej zabudowy z centrum;
- dla strefy III nie wprowadzenie szczególnych ograniczeń w korzystaniu z samochodów osobowych i nie zastosowanie preferencji dla pojazdów transportu zbiorowego, przy zachowaniu standardowych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, gwarantujących jego płynność i ograniczających uciążliwość dla otoczenia i samych użytkowników dróg;

– ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko przez:

- sukcesywne eliminowanie z transportu zbiorowego pojazdów nie spełniających wymogów normy emisji spalin Euro 2;

– dążenie do utrzymania udziału transportu zbiorowego w przewozach miejskich na poziomie 60%;

– zahamowanie degradacji taboru przewoźnika komunalnego;

– zwiększenie funkcjonalności komunikacji zbiorowej (węzły przesiadkowe, racjonalizacja połączeń między dzielnicowych, nowe trasy, różnicowanie zdolności przewozowej taboru obsługującego przewozy między dzielnicowe, zwiększanie liczby pojazdów i częstotliwości kursowania na najbardziej przeciążonych liniach);

– doskonalenie układu linii i lokalizacji przystanków, racjonalizowanie rozkładów jazdy;

– bezwzględne przestrzeganie kryterium dostępności dla osób niepełnosprawnych przy zakupie nowych pojazdów;

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

– zapewnienie płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego i najkrótszego czasu przejazdu przy niskim wskaźniku przesiadkowości;

– wprowadzenie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej;

– przekształcenie istniejącego układu linii komunikacji zbiorowej wraz z rozbudową linii autobusowych i trolejbusowych zmierzające do:

- usprawnienia i koordynacji przewozów komunikacją zbiorową;
- poprawy obsługi komunikacją zbiorową dworców PKP i dworców autobusowych;
- ograniczenia linii tranzytowych przebiegających przez obszar Śródmieścia;
- dostosowania przebiegu linii komunikacji zbiorowej do potrzeb przewozowych.

1.4. Utworzenie korytarza ekologicznego

Okres przygotowania zadania
2005-2007
Nazwa zadania
Rozbudowa miejskiego systemu transportu zbiorowego – korytarz ekologiczny w Lublinie
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja autobusowa; • transport indywidualny;
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
<p style="text-align: center;">Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego</p> <p>– elementy analizy SWOT regionu, w tym:</p> <p>silne strony</p> <ul style="list-style-type: none"> • czyste powietrze atmosferyczne; • wysoka przydatność środowiska przyrodniczego dla rozwoju turystyki, lecznictwa uzdrowiskowego i zdrowej żywności; <p>słabe strony</p> <ul style="list-style-type: none"> • ciągle intensyfikujący się ruch komunikacyjny bez towarzyszących temu działań łagodzących i rekompensujących ujemne tego następstwa; <p>możliwości</p> <ul style="list-style-type: none"> • duże terenowe i infrastrukturalne możliwości rozwoju miast województwa; <p>zagrożenia</p> <ul style="list-style-type: none"> • niedostosowane parametry geometryczne dróg do wymagań ruchu; <p>– zagadnienia związane z rozwojem dziedzin strategicznych, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przewidywany wzrost liczby wyższych uczelni w Lublinie oraz ich filii w niektórych miastach powiatowych; <p>– cele i zasady wspomagania strategicznego rozwoju regionu, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wszechstronna poprawa warunków życia człowieka w środowisku jego zamieszkania; • rozbudowa, modernizacja i upowszechnianie otwarcia systemu komunikacyjnego; • poprawa kondycji ekologicznej środowiska; • zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.
<p style="text-align: center;">Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego</p> <p>– uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne stanu sfery ekologicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uznanie transportu za główne mobilne źródło zagrożenia ekologicznego (atmosferycznego i tzw. klimatu akustycznego); • stawianie przesłanek ekonomicznych i technicznych w modernizowaniu i projektowaniu rozwoju sieci komunikacyjnych ponad ekologicznymi, powodujące narastanie zagrożenia ciągłości przestrzennej układów ekologicznych i postępującą defragmentację środowiska prowadzącą do zaburzeń w funkcjonowaniu układów przyrodniczych; <p>– cele i przewidywane działania w zakresie zagospodarowania przestrzennego województwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zapewnienie zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska; • uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych;

Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego

- minimalizowanie wpływu budowy i rozwoju struktur transportowych na środowisko;
- integrowanie systemów transportowych;
- rozwój transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego, przez podniesienie jego atrakcyjności i konkurencyjności;
- promowanie zbiorowych środków transportu;
- poprawa stanu technicznego pojazdów i warunków transportu;
- modernizacja istniejących ciągów komunikacyjnych i transportowych.

Strategia Rozwoju Lublina

- modernizacja i rozwój systemu transportu zbiorowego;
- dostosowanie istniejącego układu linii do potrzeb mieszkańców.

Zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina

– utworzenie stref o różnych warunkach korzystania z samochodów i parkowania, zakładających:

- dla strefy II, obejmującej obszary o intensywnej zabudowie poza centrum:
 - pozostawienie swobody użytkowania samochodów przy zachowanym priorytecie dla transportu zbiorowego;
 - 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);
 - uzupełnienie komunikacji trolejbusowej o nowe trasy łączące niektóre obszary intensywnej zabudowy z centrum;
- dla strefy III nie wprowadzenie szczególnych ograniczeń w korzystaniu z samochodów osobowych i nie zastosowanie preferencji dla pojazdów transportu zbiorowego, przy zachowaniu standardowych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, gwarantujących jego płynność i ograniczających uciążliwość dla otoczenia i samych użytkowników dróg;

– ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko przez:

- sukcesywne eliminowanie z transportu zbiorowego pojazdów nie spełniających wymogów normy Euro 2;

– dążenie do utrzymania udziału transportu zbiorowego w przewozach miejskich na poziomie 60%;

– zahamowanie degradacji taboru przewoźnika komunalnego;

– zwiększenie funkcjonalności komunikacji zbiorowej (węzły przesiadkowe, racjonalizacja połączeń między dzielnicowych, nowe trasy, różnicowanie zdolności przewozowej taboru obsługującego przewozy między dzielnicowe, zwiększanie liczby pojazdów i częstotliwości kursowania na najbardziej przeciążonych liniach);

– doskonalenie układu linii i lokalizacji przystanków, racjonalizowanie rozkładów jazdy;

– bezwzględne przestrzeganie kryterium dostępności dla osób niepełnosprawnych przy zakupie nowych pojazdów;

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

- zapewnienie płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego i najkrótszego czasu przejazdu przy niskim wskaźniku przesiadkowości;
- wprowadzenie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej;
- przekształcenie istniejącego układu linii komunikacji zbiorowej wraz z rozbudową linii autobusowych i trolejbusowych zmierzające do:
 - usprawnienia i koordynacji przewozów komunikacją zbiorową;
 - poprawy obsługi komunikacją zbiorową dworców PKP i dworców autobusowych;
 - ograniczenia linii tranzytowych przebiegających przez obszar Śródmieścia;
 - dostosowania przebiegu linii komunikacji zbiorowej do potrzeb przewozowych.

1.5. Integracja transportu lokalnego z regionalnym i krajowym

Okres przygotowania zadania
2008-2011
Nazwa zadania
Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja miejska; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • lotnisko • samochód osobowy <ul style="list-style-type: none"> ▪ docelowy ruch tranzytowy
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego
<ul style="list-style-type: none"> ▪ tworzenie warunków racjonalnej i ekonomicznie efektywnej urbanizacji województwa; ▪ Cel operacyjny 3.1: Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa; ▪ zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
<ul style="list-style-type: none"> • tworzenie sprawnego systemu inteligentnego sterowania ruchem drogowym, w tym uprzywilejowania komunikacji publicznej w ruchu – dotyczy to w szczególności stolicy regionu – Lublina; ▪ modernizacja niebezpiecznych skrzyżowań; ▪ uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych;

Strategia Rozwoju Lublina

- usprawnienie sieci miejskich dróg i ulic;
- budowa nowoczesnego systemu sterowania ruchem ulicznym (w tym ruchem pojazdów transportu publicznego);
- dostosowanie sieci parkingów do potrzeb rozwoju motoryzacji i zmian w zagospodarowaniu miasta;
- stworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.

Zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina

- tworzenie miejsc parkingowych według reguł zakładających podział miasta na strefy komunikacyjne o różnych warunkach korzystania z samochodów i parkowania;
- wprowadzenie priorytetu w ruchu pojazdów transportu zbiorowego m.in. przez budowę służ sygnalizacyjnych dla pojazdów transportu zbiorowego.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

- modernizacja i budowa nowych elementów układu ulicznego zapewniającego przejezdność w obszarze miasta i obsługę nowych terenów zainwestowania;
- zapewnienie płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego i najkrótszego czasu przejazdu przy niskim wskaźniku przesiadkowości;
- koordynacja sygnalizacji świetlnej na głównych ciągach komunikacyjnych;
- wprowadzenie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej;

Okres przygotowania zadania
2007-2008
Nazwa zadania
Przebudowa dróg wojewódzkich na terenie miasta Lublin Nr W835L, W830L, W809L.
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja miejska; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • transport indywidualny <ul style="list-style-type: none"> ▪ docelowy ruch tranzytowy
<p>Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego</p> <p>Priorytet 3: Poprawa atrakcyjności i spójności terytorialnej województwa lubelskiego Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa</p>
Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji Województwa Lubelskiego
<ul style="list-style-type: none"> • jako droga o szczególnym znaczeniu została wymieniona droga Nr 835, • stan dróg wojewódzkich został określony jako zły lub niezadowalający, a potrzeba podjęcia prac modernizacyjnych jest pilna.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

- zapewnienie płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego i najkrótszego czasu przejazdu przy niskim wskaźniku przesiadkowości;
- wprowadzenie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej;
- przekształcenie istniejącego układu linii komunikacji zbiorowej zmierzające do:
 - usprawnienia i koordynacji przewozów komunikacją zbiorową;

Okres przygotowania zadania

2006 – 2007

Nazwa zadania

Modernizacja i rozbudowa Portu Lotniczego Lublin S.A. z siedzibą w Świdniku.

Integrowane podsystemy

- komunikacja miejska;
- regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa;
- kolej
- transport indywidualny
 - docelowy ruch tranzytowy

Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego

słabe strony

- ciągle intensyfikujący się ruch komunikacyjny bez towarzyszących temu działań łagodzących i rekompensujących ujemne tego następstwa;

możliwości

- duże terenowe i infrastrukturalne możliwości rozwoju miast województwa;

zagrożenia

- niedostosowane parametry geometryczne dróg do wymagań ruchu;
- cele operacyjne SRWL w zakresie komunikacji lotniczej:
 - budowa lotniska międzynarodowego w regionie,
 - dostosowanie lotniska sportowego w Świdniku do usług transportu lotniczego w systemie *general aviation*.

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji Województwa Lubelskiego

- brak lotniska komunikacyjnego stanowi poważną barierę w rozwoju regionalnym,
- konieczność posiadania przez aglomerację jaką jest Lublin portu lotniczego, który zapewni rozwój szybkich połączeń lotniczych z odległymi ośrodkami ponadregionalnymi regionalnymi Polski oraz obsługę międzynarodowych połączeń lotniczych z szeregiem krajów europejskich,
- plan przestrzennego zagospodarowania województwa przewiduje stworzenie warunków do uruchomienia połączeń lotniczych z szeregiem krajów europejskich (w tym z krajami sąsiednimi),

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

- wprowadzenie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej;
- przekształcenie istniejącego układu linii komunikacji zbiorowej wraz z rozbudową linii autobusowych i trolejbusowych zmierzające do:
 - usprawnienia i koordynacji przewozów komunikacją zbiorową;
 - poprawy obsługi komunikacją zbiorową dworców PKP i dworców autobusowych;
 - ograniczenia linii tranzytowych przebiegających przez obszar Śródmieścia;
 - dostosowania przebiegu linii komunikacji zbiorowej do potrzeb przewozowych.

2. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Okres przygotowania zadania
2007-2013
Nazwa zadania
Zintegrowany system zarządzania ruchem i komunikacją w Lublinie
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja trolejbusowa; • regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; • kolej • Port lotniczy w Świdniku <ul style="list-style-type: none"> ▪ samochód osobowy
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego
<ul style="list-style-type: none"> ▪ tworzenie warunków racjonalnej i ekonomicznie efektywnej urbanizacji województwa; ▪ zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
<ul style="list-style-type: none"> ▪ tworzenie parkingów w miastach i parkingów strategicznych na obrzeżach miast (Park & Ride); ▪ tworzenie sprawnego systemu inteligentnego sterowania ruchem drogowym, w tym uprzywilejowania komunikacji publicznej w ruchu – dotyczy to w szczególności stolicy regionu – Lublina; ▪ modernizacja niebezpiecznych skrzyżowań; ▪ uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych; ▪ rozwój systemu komunikacyjnego opartego na budowie obiektów węzłowych komunikacji (dworce, parkingi wielopoziomowe w centrum, parkingi "Park & Ride"); ▪ rozwój systemu kierowania ruchem.

Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego

- integrowanie systemów transportowych;
- rozwój transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego, przez podniesienie jego atrakcyjności i konkurencyjności;
- promowanie zbiorowych środków transportu;
- poprawa warunków transportu;
- ograniczenie ruchu kołowego w centrach miast;
- modernizacja istniejących ciągów komunikacyjnych i transportowych;
- wprowadzenie nowoczesnego systemu zarządzania ruchem ulicznym;
- budowa parkingów w systemie Park & Ride;
- wprowadzenie systemu opłat parkingowych w centrach miast.

Strategia Rozwoju Lublina

- usprawnienie sieci miejskich dróg i ulic;
- budowa nowoczesnego systemu sterowania ruchem ulicznym (w tym ruchem pojazdów transportu publicznego);
- dostosowanie sieci parkingów do potrzeb rozwoju motoryzacji i zmian w zagospodarowaniu miasta;
- stworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.

Zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina

- tworzenie miejsc parkingowych według reguł zakładających podział miasta na strefy komunikacyjne o różnych warunkach korzystania z samochodów i parkowania;
- wprowadzenie priorytetu w ruchu pojazdów transportu zbiorowego m.in. przez budowę służ sygnalizacyjnych dla pojazdów transportu zbiorowego.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

- modernizacja i budowa nowych elementów układu ulicznego zapewniającego przejezdność w obszarze miasta i obsługę nowych terenów zainwestowania;
- zapewnienie płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego i najkrótszego czasu przejazdu przy niskim wskaźniku przesiadkowości;
- koordynacja sygnalizacji świetlnej na głównych ciągach komunikacyjnych;
- wprowadzenie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej;
- uspokojenie ruchu w Śródmieściu;
- ograniczenie dostępności komunikacji indywidualnej obszaru Centrum;
- budowa parkingów strategicznych w systemie Park & Ride.

VII. Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Lublinie

Realizacja zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Lublinie będzie finansowana z:

- opłat za usługi przewozowe;
- środków z budżetów gmin w ramach refundacji utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień w opłatach;
- środków z budżetów gmin na dofinansowanie nierentownych kursów, których realizacja jest uzasadniona względami społecznymi;

- środków z budżetów gmin na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych i funkcjonalnych;
- środków przekazywanych przez centra handlowe na utrzymywanie bezpłatnych linii dowozowo-odwozowych;
- środków z Unii Europejskiej na realizację projektów rozwoju i promocji transportu publicznego.

Podstawą przychodów będzie taryfa opłat za usługi przewozowe.

Na finansowanie rozwoju lubelskiego transportu publicznego w latach 2005-2015 składać się będą środki (w PLN):

Źródła finansowania	Wartość projektów	2005-2015
Środki inwestycyjne z budżetu Miasta Lublina	1.145.145.487	173.321.385
Środki pomocowe z Unii Europejskiej		971.824.102

PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA

 dr Zbigniew Targoński