

**Załącznik
do uchwały nr 629/XXIX/2005
Rady Miasta Lublin
z dnia 17 marca 2005 r.**

**ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO
W LUBLINIE
NA LATA 2005 – 2013**

Lublin, luty 2005

Spis treści

I. WPROWADZENIE	4
II. CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ LUBLINA	6
1. SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA LUBLINA W 2004 R.	6
1.1. Zagospodarowanie przestrzenne miasta.....	6
1.2. Demografia i gospodarka.....	14
1.3. Sfera społeczna.....	15
1.4. Inne czynniki determinujące funkcjonowanie transportu publicznego w Lublinie	16
1.5. Stan środowiska naturalnego (stan na dzień 31.12.2003 r.)	16
1.6. Poziom bezpieczeństwa drogowego.....	17
2. DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W LUBLINIE	18
2.1. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego.....	18
2.2. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego	19
2.3. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z Programu Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego.....	21
2.4. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające ze Strategii Rozwoju Lublina.....	21
2.5. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina	22
2.6. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina	24
2.7. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z rodzajów wydatków kwalifikujących się do refundacji w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego	25
2.8. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010 r.....	26
3. ANALIZA SWOT TRANSPORTU MIEJSKIEGO W LUBLINIE	27
3.1. Silne strony.....	27
3.2. Słabe strony.....	27
3.3. Szanse	27
3.4. Zagrożenia.....	28
III. DELIMITACJA OBSZARU REALIZACJI PLANU	29
IV. PLAN ROZWOJU NA LATA 2005–2013.....	31
1. WIZJA I CELE ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	31
2. ROZWÓJ POSZCZEGÓLNYCH PODSYSTEMÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO	31
2.1. Kolej regionalna.....	31
2.2. Regionalne przewozy autobusowe	32
2.3. Trolejbus.....	34
2.4. Autobus.....	40
3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM.....	41
4. ZACHĘCANIE MIESZKAŃCÓW DO KORZYSTANIA Z TRANSPORTU PUBLICZNEGO	43
V. POWIĄZANIA PROJEKTÓW Z CELAMI DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNO-GOSPODARCZEGO MIASTA	44
1. ROZWÓJ POSZCZEGÓLNYCH PODSYSTEMÓW TRANSPORTU	44
1.1. Regionalne, krajowe i międzynarodowe przewozy autobusowe	44
1.2. Trolejbusy.....	46
2. RESTRUKTURYZACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	49
3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM.....	49
VI. OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU	52

VI. FINANSOWANIE ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W LUBLINIE	53
VII. SYSTEM WDRAŻANIA	54
IX. SPOSOBY MONITOROWANIA	55
1. SYSTEM MONITOROWANIA PROJEKTU	55
2. SPOSOBY OCENY REALIZACJI PLANU	56

I. Wprowadzenie

Lublin jest miastem o bogatej kilkusetletniej historii, której zawdzięcza wyrazistość i tożsamość, a także specyficzne dla swojej lokalizacji uwarunkowania rozwojowe. Wykorzystanie tych walorów w programach oraz planach przemian i rozwoju miasta, powinno leżeć u podstaw jego zrównoważonego rozwoju – pojmowanego jako zharmonizowanie zmian wynikających z bieżących wymogów cywilizacyjnych z całokształtem uwarunkowań ekologicznych i kulturowych.

Zachowany względnie niski poziom industrializacji regionu i miasta, od niedawna stał się atutem – oznacza bowiem zachowanie korzystnych warunków ekologicznych oraz brak istotnych problemów z restrukturyzacją nieelastycznych gałęzi produkcji. Z drugiej strony lubelskie uczelnie, z ich szerokim spektrum specjalizacji, stwarzają warunki do sprawnego przejścia miasta w etap postindustrializacji.

Zasadniczą przeszkodą dla wykorzystania szans rozwojowych jest brak odpowiednio rozwiniętej sieci powiązań komunikacyjnych: drogowych, kolejowych i lotniczych z resztą kraju i z zagranicą. Wewnętrzna struktura miasta, dzięki walorom naturalnym i uwarunkowaniom historycznym przedstawia się korzystnie. W tym względzie korzystny element stanowią liczne doliny rzeczne i wąwozy, które zapobiegają nadmiernej zwartości zabudowy w mieście. Pewne problemy stwarza układ i skala wielkich osiedli wielorodzinnych oraz nierównomierne rozmieszczenie zgrupowań miejsc pracy. W rezultacie zauważany jest istotny niedobór miejsc pracy w pobliżu stref mieszkaniowych oraz luki w rozwoju wewnętrznej obsługi komunikacyjnej miasta. Przeprowadzone w ostatnich kilkunastu latach modernizacje głównych ulic i zastosowane usprawnienia komunikacyjne, przyczyniły się do znaczącego wzrostu obszarów przewidywanych pod rozwój małej i średniej przedsiębiorczości.

Pomimo zaspokojenia znacznej części potrzeb rozwojowych miasta w granicach wykształconej już strefy zurbanizowanej, we wszystkich dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju miasta zwraca się uwagę na konieczność uzupełnień infrastruktury technicznej, a zwłaszcza poprawy systemu obsługi komunikacyjnej miasta.

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową opracował i przedstawił ranking „Jakość życia w miastach – powiatach grodzkich”, w którym uwzględniono 66 powiatów grodzkich. W analizie wzięto pod uwagę:

- czynniki demograficzne;
- stan środowiska naturalnego;
- sytuację mieszkaniową ludności;
- sieć handlową;
- transport i komunikację miejską;

- możliwości edukacji;
- dostęp do kultury;
- ochronę zdrowia;
- stopę życiową;
- poziom bezpieczeństwa;
- infrastrukturę sportową.

W ogólnej klasyfikacji Lublin znalazł się na pierwszym miejscu wśród miast liczących powyżej 150 tys. mieszkańców. Okazał się też najbezpieczniejszym miastem w kraju. Stosunkowo słabą ocenę uzyskał jednak transport miejski. Zwrócono uwagę na wzrost ruchu samochodowego, prowadzącego do wzrostu kongestii i w rezultacie do znacznego pogorszenia warunków podróżowania transportem publicznym (autobusami i trolejbusami). W zakresie transportu miejskiego Lublin znalazł się na 21 miejscu.

II. Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej Lublina

1. Sytuacja społeczno-gospodarcza Lublina w 2004 r.

1.1. Zagospodarowanie przestrzenne miasta

Lublin jest miastem położonym w środkowo-wschodniej Polsce na Wyżynie Lubelskiej, w zlewni rzeki Bystrzycy i jej dopływów: Czechówki i Czerniejówki; zajmującym powierzchnię 147,50 km². Obszar miasta charakteryzuje się bogatą rzeźbą terenu ze wzgórzami w centralnej, zachodniej i północnej części miasta. Zabudowa cechuje się nierównomiernym rozmieszczeniem. Najbardziej zagospodarowana jest centralna i zachodnia część miasta, a co za tym idzie, w tych obszarach najsilniej rozwinięty jest układ drogowo-uliczny.

Determinantami rozwoju Lublina o charakterze funkcjonalnym są:

- pełnienie roli stolicy województwa;
- funkcjonowanie jednego z największych ośrodków szkolnictwa wyższego w Polsce;
- pełnienie roli ośrodka przemysłowego, opartego przede wszystkim o przemysł samochodowy, elektromaszynowy, lekki i spożywczy;
- pełnienie roli węzła komunikacyjnego w środkowo-wschodnim makroregionie Polski;
- pełnienie roli znaczącego ośrodka turystycznego, dzięki zgrupowaniu istotnych dla kultury Polski i Europy zabytków.

W strukturze miasta można wyodrębnić:

- wielofunkcyjną dzielnicę śródmiejską;
- 6 dzielnic mieszkaniowych położonych wokół dzielnicy śródmiejskiej;
- cztery zgrupowania przemysłowo-składowe (w tym dwa duże: Wrotków i Tatary-Zadębie);
- system terenów otwartych (w tym dolinę Bystrzycy).

W obszarze Lublina wyróżnić można 27 dzielnic, skoncentrowanych w 10 zgrupowań dzielnicowych:

- Bronowice (Bronowice, Majdan Tatarski, Majdanek, Felin);
- Tatary (Tatary, Zadębie, Hajdów);
- Kalina (Kalinowszczyzna, Ponikwoda, Rudnik);
- Czechów (Czechów, Bursaki, Choiny);
- Sławinek (Sławin, Sławinek);
- Węglin (Konstantynów, Węglin);

- Czuby (Czuby, Rury, LSM);
- Wrotków (Wrotków, Zemborzyce);
- Abramowice, Dziesiąta, Kośminek);
- Centrum (Śródmieście, Stare Miasto).

Do dzielnic typowo mieszkaniowych zalicza się: Czechów, Sławin, Sławinek, Konstantynów, Węglin, Czuby, Rury, LSM, Abramowice, Dziesiąta, Bronowice, Kośminek, Kalinowszczyznę i Ponikwodę. Główne dzielnice przemysłowe to: Wrotków, Zadębie, Hajdów, Majdan Tatarski i Bursaki. Dzielnicą handlową jest Śródmieście, natomiast do dzielnic zabytkowych zalicza się: Śródmieście i Stare Miasto.

Układ ulic i dróg Lublina tworzy 351,6 km dróg, w tym:

- 48,6 km wojewódzkich i krajowych;
- 133 km powiatowych;
- 170 km utwardzonych gminnych.

System drogowy obejmuje 200 skrzyżowań, w tym 92 wyposażone w sygnalizację świetlną.

Główny układ uliczny miasta tworzą ciągi:

- ul. Sławinkowska – ul. Zbożowa;
- al. Warszawska – al. Raclawickie – ul. Lipowa – al. Piłsudskiego;
- ul. Nałęczowska – ul. Głęboka;
- al. Kraśnicka – al. Sikorskiego;
- ul. Orkana (ul. Boh. Monte Cassino) – ul. Jana Pawła II – ul. Krochmalna – (ul. Diamentowa) – ul. Młyńska – ul. Wolska – ul. Łęczyńska – ul. Hutnicza – ul. Gospodarcza;
- al. Solidarności – al. Tysiąclecia – al. Witosa;
- Droga Męczenników Majdanka – ul. Fabryczna;
- ul. Koncertowa – ul. Kosmowskiej;
- ul. Choiny – ul. Szeligowskiego;
- al. Spółdzielczości Pracy – ul. Unicka – ul. Podzamcze – al. Unii Lubelskiej – ul. 1 Maja – ul. Kunickiego – ul. Abramowicka;
- ul. Związkowa – ul. Elsnera;
- al. Kompozytorów Polskich;
- al. M. Smorawińskiego – al. Andersa – ul. Melgiewska;
- ul. Boh. Monte Cassino – ul. Wileńska;
- ul. Zana;
- ul. Filaretów;

- ul. Nadbystrzycka – ul. Narutowicza – ul. Bernardyńska – ul. Zamojska;
- ul. Lubartowska – ul. Królewska – ul. Prymasa Wyszyńskiego – ul. Zamojska;
- ul. Diamentowa;
- ul. Zemborzycka.

Lublin graniczy z obszarami gmin: Jastków, Niemce, Wólka, miasto Świdnik, Głusk, Strzyżewice, Niedzwica Duża, Konopnica.

Do podstawowych elementów lubelskiego węzła transportowego o znaczeniu regionalnym należy zaliczyć:

- drogę krajową nr 12: Radom – Kurów – Lublin – Piaski – Chełm – Dorohusk – granica państwa;
- drogę krajową nr 17: Warszawa – Ryki – Lublin – Zamość – Tomaszów Lubelski – Hrebenne – granica państwa;
- drogę krajową nr 19: Białystok – Kock – Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski – Rzeszów;
- drogę krajową nr 82: Lublin – Włodawa;
- linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym;
- sieć regionalnych połączeń autobusowych.

Lublin jest obecnie na etapie kształtowania układu dróg rowerowych i podsystemu rowerowego z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Łączna długość ścieżek rowerowych wynosi 20 km.

System transportu publicznego

System komunalnego transportu publicznego Lublina tworzą dwa podsystemy:

- sieć linii autobusowych;
- sieć linii trolejbusowych.

Podsystemy te są zintegrowane. Organizuje i realizuje je Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z o.o.

Poza systemem komunalnego transportu zbiorowego funkcjonuje:

- 26 prywatnych przewoźników;
- kolej regionalna organizowana przez PKP Lubelski Zakład Przewozów Regionalnych spółkę z o.o.;
- regionalna komunikacja autobusowa organizowana przez Państwowe Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lublinie.

Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w transporcie miejskim w Lublinie wyniosła w 2004 r.

20 679 350 wozokm. Dominującym przewoźnikiem w publicznym transporcie miejskim na obszarze Lublina jest MPK w Lublinie spółka z o.o., które w 2004 r. Wykonało 17 182 237 wozokm (83%).

Udział pracy eksploatacyjnej przewoźników prywatnych w 2004 r. przedstawiał się następująco:

– Autobusowe Konsorcjum Lubelskie:	0,74%	(159 661 wozokm);
– Bero s.c.:	1,30%	(281 050 wozokm);
– Chojak E i M.	0,28%	(60 739 wozokm);
– Cieśla L.	0,17%	(36 571 wozokm);
– Edgab s.c.	1,74%	(375 376 wozokm);
– Filipowicz W.	0,36%	(77 410 wozokm);
– Gajos L.	0,84%	(180 796 wozokm);
– Gajowiak M i H.	0,14%	(29 292 wozokm);
– Gąbka L.	0,14%	(29 292 wozokm);
– Gorzel P.	0,79%	(171 265 wozokm);
– Grabowski Z.	0,19%	(40 764 wozokm);
– Jarosz H.	1,11%	(239 335 wozokm);
– Kłodnicki I.	0,16%	(36 617 wozokm);
– Kłys D.	0,70%	(150 556 wozokm);
– Kudyba K.	0,52%	(112 022 wozokm);
– Marko	0,73%	(157 275 wozokm);
– Mazur Z.	0,15%	(32 329 wozokm);
– Motyl S.A.	0,65%	(141 283 wozokm);
– Niećko P.	1,45%	(312 575 wozokm);
– Stachyra W.	0,14%	(29 593 wozokm);
– Syltrans	1,59%	(344 309 wozokm);
– Transkom	1,36%	(283 895 wozokm);
– Włodarczyk Cz.	0,31%	(67 268 wozokm);
– Zgierski K.	0,26%	(57 027 wozokm);
– Ziemak K.	0,29%	(62 245 wozokm);
– Ziętek R.	0,14%	(29 568 wozokm).

Przewoźnicy prywatni obsługują 18 linii, w tym 15 wspólnie z MPK w Lublinie.

Zakres działania MPK w Lublinie spółki z o.o.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Lublinie spółka z o.o. organizuje i realizuje usługi przewozowe na obszarach (stan na dzień 31.12. 2004 r):

- Miasta Lublina (61 linii);

- Gminy Jastków (2 linie);
- Gminy Konopnica (2 linie);
- Gminy Niemce (1 linia);
- Gminy Niedzwica Duża (1 linia);
- Gminy Głusk (2 linie);
- Gmina Wólka (1 linia).

Tabor MPK w Lublinie spółki z o.o.

MPK w Lublinie do obsługi sieci komunikacyjnej, według stanu na dzień 31 grudnia 2004 r., dysponował:

- 217 autobusami, w tym:
 - 76 proekologicznymi niskopodłogowymi (35%);
- 71 trolejbusami, w tym:
 - 1 proekologicznym niskopodłogowym (1%).

Struktura wieku taboru przedstawiała się następująco:

▪ do 3 lat:	10 autobusów (4,6%),	0 trolejbus (0 %);
▪ 4-6 lat:	18 autobusy (8,3%),	3 trolejbusów (4,2%);
▪ 7-10 lat:	62 autobusów (28,6%),	7 trolejbusy (9.9%);
▪ pow. 10 lat:	127 autobusów (58,5%),	61 trolejbusy (85,9%).

Układ linii MPK w Lublinie spółki z o.o.

MPK w Lublinie, według stanu na dzień 31.12. 2004 r., realizował obsługę przewozową na 61 liniach, w tym:

- 53 autobusowych, w tym:
 - 45 zwykłych; 1 szkolnej i 7 bezpłatnych (hipermarketowych);
- 8 trolejbusowych.

Przeciętna częstotliwość kursowania linii autobusowych wynosi:

- w dni powszednie w godzinach szczytu przewozowego: 26 min;
- w soboty w południe: 38 min;
- w niedziele: 43 min.

Przeciętna częstotliwość kursowania linii trolejbusowych wynosi:

- w dni powszednie w godzinach szczytu przewozowego: 16 min;
- w soboty w południe: 21 min;
- w niedziele: 26 min.

Pozostałe dane charakteryzujące komunikację miejską organizowaną przez MPK w Lublinie przedstawiają się następująco:

Parametr	Wielkość rzeczywista	Wielkość zalecana / średnia */**	Czy wielkości zalecane/średnie są spełnione
Długość tras ogółem [km]	239,1	-	-
- w tym w komunikacji autobusowej	212,3	-	-
- w tym w komunikacji trolejbusowej	26,8	-	-
Długość linii ogółem [km]	617,5	-	-
- w tym w komunikacji autobusowej	547,4	-	-
- w tym w komunikacji trolejbusowej	70,1	-	-
Liczba przystanków [szt]	661	-	-
- w tym w komunikacji autobusowej	654	-	-
- w tym w komunikacji trolejbusowej	102	-	-
Pokrycie pow. miasta trasami komunikacji autobusowej [km/km ²]	1,44	2,0-2,5	Nie
Długość tras autobusowych /1000 mieszkańców	0,60	0,83*	Poniżej średniej
Długość linii autobusowych /1000 mieszkańców	1,54	2,31*	Poniżej średniej
Wskaźnik gęstości przystanków komunikacji autobusowej na 1 km trasy	3,08	2,54*	Powyżej średniej
Średnia odległość między przystankami w komunikacji autobusowej [km]	0,68 0,55 ¹⁾	0,4-0,6	Nie
Prędkość eksploatacyjna komunikacji autobusowej [km/h]	17,0	19,8*	Poniżej średniej
Pokrycie pow. miasta trasami komunikacji trolejbusowymi [km/km ²]	0,18	0,236**	**w porównaniu z Gdynią
Długość tras trolejbusowych /1000 mieszkańców	0,07	0,125**	**w porównaniu z Gdynią
Długość linii trolejbusowych /1000 mieszkańców	0,2	0,39**	**w porównaniu z Gdynią
Średnia odległość między przystankami w komunikacji trolejbusowej [km]	0,5	0,24**	**w porównaniu z Gdynią
Prędkość eksploatacyjna komunikacji trolejbusowej [km/h]	13,1	14,52	**w porównaniu z Gdynią

* System analiz samorządowych. Monitoring usług publicznych w miastach. T II. Analiza porównawcza.

Związek Miast Polskich. Poznań 2003

¹⁾ na obszarach o intensywnej zabudowie

Przewozy MPK w Lublinie spółki z o.o.

W 2004 r. komunikacja miejska organizowana przez MPK w Lublinie wykonała 17 182 237 wozokm na całym obszarze działania (17 029 042,4 wozokm na terenie miasta Lublina, tj. 99,1%), w tym:

– 14 384 774 wozokm w komunikacji autobusowej (83,7%);

- 2 797 463 wozokm w komunikacji trolejbusowej (16,3%).

Autobusy i trolejbusy MPK w Lublinie przewiozły w 2004 r.- ok. 68,49 mln osób.

Wykorzystanie zdolności przewozowej MPK w Lublinie spółki z o.o.

Wykorzystanie zdolności przewozowej pojazdów komunikacji miejskiej (procent wykorzystania nominalnej pojemności) przedstawia się następująco:

- autobusy:
 - w dniu powszednim: 77%;
 - w sobotę: 47%;
 - w niedzielę: 37%
- trolejbusy:
 - w dniu powszednim: 61%;
 - w sobotę: 43%;
 - w niedzielę: 37%.

Jakość usług MPK w Lublinie spółki z o.o.

Kontrola wewnętrzna MPK w Lublinie wskazała, że udział kursów niewykonanych w łącznej liczbie kursów przewidzianych w rozkładzie jazdy w 2004 r. Wyniósł: 1,46 %.

Koszty i przychody MPK w Lublinie spółki z o.o.

Koszty realizacji usług przewozowych komunikacji miejskiej organizowanej przez MPK w Lublinie wyniosły w 2004 r. 80 579 647 zł (91%). Pozostałe koszty wyniosły 7 768 303 zł (9%).

Struktura przychodów MPK w Lublinie w 2004 r. była następująca:

- przychody ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych: 56 856 482 zł(76%);
- zapłata z budżetu miasta Lublina: 5 233 645 zł(7%);
- zapłata z budżetu gminy Strzyżewice: 21 179 zł(0,03%);
- zapłata z budżetu gminy Niedrzwica Duża: 25 596 zł(0,03%);
- zapłata z budżetu gminy Konopnica: 44 318 zł(0,06%);
- zapłata z budżetu gminy Głusk: 9 267 zł(0,01%);
- zapłata z budżetu gminy Niemce: 6 600 zł(0,01%);
- pozostałe przychody: 12 588 203 zł(16,8%).

Razem przychody:

74 785 289 zł(100,00%).

Udział przychodów ze sprzedaży biletów okresowych osiągnął w 2004 r. 21% przychodów z biletów.

Miejska Komunikacja Prywatna w Lublinie

Przewoźnicy prywatni (26 firm skupionych w Zrzeszeniu Przewoźników Miejskich w Lublinie) świadczą usługi na liniach komunikacji miejskiej w Lublinie w ramach wspólnego z MPK rozkładu jazdy. Oferta przewozowa nie jest jednak zintegrowana, ponieważ przewoźnicy prywatni stosują odmienne od MPK ceny (od lutego 2002 r. promocyjna cena 1 zł od każdego pasażera) oraz honorują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych ustawowych oraz niektórych ulg gminnych. W pojazdach przewoźników prywatnych obowiązują także odmienne zasady obsługi pasażerów – kierowca i konduktor pobierają pieniądze od osób wchodzących do pojazdu pierwszymi i drugimi drzwiami. Trzecie drzwi, o ile pojazd jest w nie wyposażony, są otwierane tylko na żądanie pasażera.

Przewoźnicy prywatni dysponują 101 autobusami i 4 minibusami, przeznaczając je do obsługi około 60 zadań przewozowych w 48 (brygadach) rozkładach jazdy. Tabor w większości stanowią wysokopodłogowe jelcze M11 (90% stanu). W komunikacji prywatnej, na liniach miejskich, stale eksploatowane są jedynie 3 autobusy niskopodłogowe.

PKP Lubelski Zakład Przewozów Regionalnych spółka z o.o.

System przewozów kolejowych, organizowany przez PKP Lubelskie Przewozy Regionalne spółkę z o.o. oraz PKP Intercity, obejmuje połączenia o znaczeniu:

międzynarodowym (z Kijowem, Rawą Ruską, Odessą, Frankfurt n/d Odra);

krajowym (z Bielsko-Białą, Bydgoszczą, Gdynią, Helem, Krakowem, Katowicami, Kołobrzegiem, Kostrzyniem, Poznaniem, Przemyślem, Radomiem, Rzeszowem, Szczecinem, Świnoujściem, Warszawą, Wrocławiem);

regionalnym (z Chełmem, Dęblinem, Kraśnikiem, Łukowem, Nałęczowem, Puławami, Rzeczą).

Regionalne Przewozy Autobusowe P PKS Lublin

P PKS w Lublinie realizuje pasażerskie usługi przewozowe w:

- regionalnym transporcie drogowym;
- krajowym transporcie drogowym.

Przewozy realizowane są przy wykorzystaniu 3 dworców autobusowych, w tym dwóch położonych na terenie Lublina:

- Dworzec Główny P PKS Lublin: odjazdy do 147 miejscowości w ruchu regionalnym, krajowym i zagranicznym;
- Dworzec Południowy P PKS Lublin: odjazdy do 32 miejscowości w ruchu krajowym i zagranicznym.

Przedsiębiorstwo dysponuje 69 autobusami, których średni wiek wynosi 9,5 lat.

P PKS w Lublinie zatrudnia 250 osób.

Poza P PKS w Lublinie usługi przewozowe w ruchu regionalnym i krajowym świadczą Spółdzielnia Pracy Transportowo Spedycyjna Transped, Polski Ekspres oraz liczni przewoźnicy prywatni.

1.2. Demografia i gospodarka

Miasto Lublin liczy 355 954 mieszkańców (stan na dzień 30.06.2004 r.).

Przekrój demograficzny wskazuje, iż większość, tj. 65,1%, stanowią osoby w wieku produkcyjnym.

Stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie 13%.

Dominującymi, pod względem liczby zatrudnianych osób, są jednostki funkcjonujące w ramach następujących sekcji według klasyfikacji PKD:

Sekcje PKD	Liczba zatrudnionych	[%]
Ogółem	104 370	100,0
Przemysł	18 949	18,2
Budownictwo	7 328	7,0
Handel i naprawy	13 405	12,8
Hotele i restauracje	1 406	1,3
Transport, składowanie, łączność	8 930	8,6
Pośrednictwo finansowe	4 538	4,3
Obsługa nieruchomości i firm	6 578	6,3
Edukacja	17 139	16,4
Ochrona zdrowia i opieka społeczna	14 838	14,2
Pozostałe	11 259	10,8

W sektorze publicznym zatrudnionych jest 54,1%, natomiast w sektorze prywatnym 45,9% pracowników.

Do największych jednostek zatrudniających ponad 1000 osób należą:

- Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Kard. Wyszyńskiego;
- MPK Lublin spółka z o.o.;
- Akademia Medyczna;
- Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej;
- Katolicki Uniwersytet Lubelski

- Urząd Miasta Lublin;
- Akademia Rolnicza;
- Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie;
- Politechnika Lubelska;
- Urząd Wojewódzki w Lublinie;
- Lubelskie Zakłady Energetyczne S.A.;
- Firma Cukiernicza „Solidarność” spółka z o.o.;
- ZOZ MSW w Lublinie;
- Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny Nr 4;
- Samodzielny Publiczny Szpital Wojewódzki im. Jana Bożego.

Łącznie w Lublinie funkcjonuje ponad 38 tys. podmiotów gospodarczych.

1.3. Sfera społeczna

Rozwój transportu publicznego zdeteminowany jest polityką zrównoważonego rozwoju miasta oraz realizowanymi politykami: społeczną i komunikacyjną, których celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego poziomu ruchliwości komunikacyjnej niezależnie od statusu materialnego i miejsca zamieszkania. Jednym z podstawowych kryteriów decydujących o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców i zakresie stosowanych ulg i zwolnień w opłatach jest wiek.

Struktura wiekowa mieszkańców Lublina przedstawia się następująco (stan na 30.06.2004 r.):

Wiek [lata]	Liczba osób	[%]
Do 2	8793	2,5
3 – 6	12049	3,4
7 – 14	29116	8,2
15 – 17	13908	3,9
Kobiety 18 – 59	122989	34,6
Mężczyźni 18 – 64	115712	32,5
Kobiety i Mężczyźni pow. 60	60028	16,9

1.4. Inne czynniki determinujące funkcjonowanie transportu publicznego w Lublinie

Pozostałe czynniki determinujące funkcjonowanie transportu publicznego w Lublinie to¹:

– przeciętne wynagrodzenie brutto:	2 145,06 zł;
– liczba zarejestrowanych bezrobotnych:	19 602;
– liczba bezrobotnych bez prawa do zasiłku:	17 876;
– stopa bezrobocia:	13,0%;
– liczba oddanych mieszkań (2003 r.):	1 453;
– liczba pozwoleń na budowę (2003 r.):	1 009;
– liczba zarejestrowanych pojazdów:	119 691;
– liczba zarejestrowanych samochodów osobowych:	89 037;
– liczba zarejestrowanych autobusów i trolejbusów	1 237;
– liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców:	250,13;
– liczba szkół podstawowych:	52;
– liczba uczniów szkół podstawowych:	21 997;
– liczba gimnazjów (w tym specjalnych i dla dorosłych):	34;
– liczba uczniów gimnazjów (w tym specjalnych i dla dorosłych)::	13 483;
– liczba liceów ogólnokształcących (w tym specjalnych i dla dorosłych):	46;
– liczba uczniów liceów ogólnokształcących: (w tym specj. i dla dorosłych):	14 815;
– liczba szkół zawodowych:	147;
– liczba uczniów szkół zawodowych:	21 035
– liczba uczelni wyższych wraz z filiami:	14;
– liczba studentów:	83 981.

1.5. Stan środowiska naturalnego (stan na dzień 31.12.2003 r.)

Dwutlenek siarki (SO_2)

Głównym źródłem dwutlenku siarki w powietrzu jest energetyka. Z tego też powodu zaobserwować można zmienność sezonową stężeń w ciągu roku. W Lublinie poziom zanieczyszczeń SO_2 w 2003 roku wyniósł 3113 ton.

¹ Dane Urzędu Miasta Lublina na dzień 30 czerwca 2004 r..

Dwutlenek azotu (NO₂)

Na obecność dwutlenku azotu w powietrzu największy wpływ ma komunikacja samochodowa oraz energetyka. Roczny poziom zanieczyszczeń NO₂ wyniósł 1128 ton.

Tlenek węgla

Poziom stężenia tlenku węgla wyniósł 307 ton.

1.6. Poziom bezpieczeństwa drogowego

W 2003 r. odnotowano 423 wypadki, w których zginęły 22 osoby i 548 odniosło rany. Odnotowano także 2 068 kolizji. Wypadki z udziałem pojazdów transportu publicznego stanowiły 2,6% ogólnej liczby wypadków, a kolizje 4,8%.

Do najbardziej niebezpiecznych ulic w Lublinie w 2003 r. należały:

- ul. Kunickiego;
- al. Kraśnicka;
- al. Solidarności;
- al. Tysiąclecia;
- ul. Droga Męczenników Majdanka;
- al. Racławickie.

Do najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w Lublinie w 2003 r. należały skrzyżowania:

- al. Tysiąclecia – al. Unii Lubelskiej – ul. Lwowska;
- al. Solidarności – al. Sikorskiego;
- al. Kraśnicka – ul. Zana – ul. Wojciechowska;
- al. Kraśnicka – ul. Głęboka – ul. Nałęczowska;
- ul. Krańcowa – al. Witosa – ul. Chemiczna
- al. Witosa – ul. Hutnicza – ul. Łęczyńska;
- ul. Droga Męczenników Majdanka - ul. Lotnicza.

2. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie

2.1. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Lublinie, wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego, są:²

– elementy analizy SWOT regionu, w tym:

silne strony

- czyste powietrze atmosferyczne;
- wysoka przydatność środowiska przyrodniczego dla rozwoju turystyki, lecznictwa uzdrowiskowego i zdrowej żywności;
- rozwój współpracy międzynarodowej w zakresie ochrony środowiska w ramach Euroregionu Bug i w zjednoczonej Europie;

słabe strony

- żywiołowość zabudowy, zwłaszcza wokół Lublina;
- ciągle intensyfikujący się ruch komunikacyjny bez towarzyszących temu działań łagodzących i rekompensujących ujemne tego następstwa;

możliwości

- nadgraniczne położenie województwa;
- położenie większości miast na szlakach o znaczeniu międzynarodowym i krajowym;
- możliwość kształtowania rozwoju Lublina w formie wielocentrycznej w oparciu o najbliższe istniejące ośrodki miejskie;
- wykorzystanie możliwości rozwojowych trzech byłych miast wojewódzkich i Puław jako przeciwwagi dla Lublina w zakresie dostępu do usług wyższego rzędu;
- duże terenowe i infrastrukturalne możliwości rozwoju miast województwa;

zagrożenia

- brak środków finansowych i inwestora poważnie zainteresowanego budową lotniska regionalnego aglomeracji lubelskiej;
- brak obwodnic miast i miejscowości;
- niedostosowane do potrzeb ruchu układy komunikacyjne większych miast;
- duża liczba wypadków drogowych;
- niedostosowane parametry geometryczne dróg do wymagań ruchu;

² Uchwała nr XXII/265/2000 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2000 r. w sprawie Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego.

- niskie standardy połączeń komunikacyjnych między miastami oraz wsią przy żywiołowo rozwijającym się budownictwie mieszkaniowym na wsi;
- niski stopień zainteresowania inwestorów zewnętrznych alokacją kapitału na tym terenie;
- ciągły brak środków samorządów na inwestycje własne;

zagadnienia związane z rozwojem dziedzin strategicznych, w tym:

- założenie, że bazę ekonomiczną regionu stanowić będą małe i średnie firmy z różnych działów i branż gospodarki narodowej;
- założenie, że najwyższą dynamiką wzrostu będą się charakteryzowały miasta o liczbie mieszkańców pow. 10 tys.;
- przewidywany wzrost liczby wyższych uczelni w Lublinie oraz ich filii w niektórych miastach powiatowych;
- przewidywane wspomaganie rozwoju aglomeracji lubelskiej opartej na wielofunkcyjnym ośrodku centralnym z siedmioma połączonymi z nim ośrodkami satelitarnymi;

cele i zasady wspomagania strategicznego rozwoju regionu, w tym:

- wspomaganie Lublina jako aglomeracji europolu;
- tworzenie jak najlepszych warunków rozwoju gospodarki i wzrostu zamożności mieszkańców;
- wszechstronna poprawa warunków życia człowieka w środowisku jego zamieszkania;
- rozbudowa, modernizacja i upowszechnianie otwarcia systemu komunikacyjnego;
- poprawa kondycji ekologicznej środowiska;
- tworzenie warunków racjonalnej i ekonomicznie efektywnej urbanizacji województwa;
- metropolizacja stolicy województwa i innych dużych miast poprzez rozwój i dywersyfikację funkcji wyższego rzędu;
- zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.

2.2. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Lublinie, wynikającymi z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego³, są:

uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne rozwoju infrastruktury transportowej:

- włączenie dróg nr 12 i 17 do korytarza dodatkowego Transeuropejskiej Drogi Transportowej;

³ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego. Biuro Planowania Przestrzennego. Lublin 2000.

uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne stanu sfery ekologicznej:

- uznanie transportu za główne mobilne źródło zagrożenia ekologicznego (atmosferycznego i tzw. klimatu akustycznego);
- niewystarczające tempo modernizacji nawierzchni dróg i brak odpowiedniej w stosunku do potrzeb liczby obwodnic;
- 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;

uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne rozwoju infrastruktury technicznej:

- brak w województwie lotniska dla ruchu pasażerskiego i brak skutecznych działań w celu dostosowania istniejących lotnisk specjalistycznych do potrzeb wielofunkcyjnego transportu lotniczego;
- brak dróg szybkiego ruchu;
- brak obwodnic obszarów zurbanizowanych;
- brak parkingów w miastach i parkingów strategicznych na obrzeżach miast (Park & Ride);
- brak sprawnego systemu inteligentnego sterowania ruchem drogowym, w tym uprzywi-
lejewania komunikacji publicznej w ruchu – dotyczy to w szczególności stolicy regionu –
Lublina;
- brak konkurencyjnych operatorów oraz przewoźników kolejowych;
- niedostateczna integracja przewoźników publicznych transportu samochodowego
z pasażerskim transportem kolejowym

cele i przewidywane działania w zakresie zagospodarowania przestrzennego województwa:

- zapewnienie zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska;
- modernizacja niebezpiecznych skrzyżowań;
- oddzielenie ruchu pieszego od kołowego;
- 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;
- budowa obwodnicy Lublina;
- modernizacja kompleksu dworcowego stacji Lublin;
- budowa portu lotniczego.

2.3. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z Programu Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Lublinie, wynikającymi z Programu Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego, są⁴:

planowane działania w ramach strategii długoterminowej do 2015 r.:

- 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;
- tworzenie infrastruktury dla lokalnej komunikacji rowerowej;
- promowanie zbiorowych środków transportu;
- poprawa stanu technicznego pojazdów i warunków transportu;
- minimalizowanie czasu potrzebnego na przesiadanie się;
- 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.

2.4. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające ze Strategii Rozwoju Lublina

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikającymi ze Strategii Rozwoju Lublina⁵, są:

- wizja Lublina jako przyszłego miasta europejskiego, zakładająca jako warunek osiągnięcia założonego celu poprawę dostępności komunikacyjnej;
- cele i zadania operacyjne w sektorze komunikacji:
 - usprawnienie sieci miejskich dróg i ulic;
 - budowa nowoczesnego systemu sterowania ruchem ulicznym (w tym ruchem pojazdów transportu publicznego);

⁴ Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego. Dokument zrealizowany w ramach projektu Reorganizacja zadań administracyjnych w Polsce w dziedzinie ochrony środowiska. Lublin

⁵ Strategia Rozwoju Lublina – projekt uaktualniany. Lublin 2004.

- modernizacja i rozwój systemu transportu zbiorowego;
- modernizacja i rozbudowa komunikacji trolejbusowej;
- wymiana taboru trolejbusowego;
- wymiana taboru autobusowego;
- dostosowanie sieci parkingów do potrzeb rozwoju motoryzacji i zmian w zagospodarowaniu miasta;
- rozwój ścieżek rowerowych i ciągów pieszych;
- organizacja intermodalnego węzła komunikacyjnego, pozwalającego na korzystanie z różnych funkcjonalnie połączonych między sobą form komunikacji, w tym budowa dworca autobusowego obsługującego przewozy międzymiastowe i międzynarodowe;
- stworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego;
- dostosowanie istniejącego układu linii do potrzeb mieszkańców.

2.5. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego w Lublinie, wynikającą z zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina⁶ jest strategia zrównoważonego rozwoju, łącząca ograniczoną rozbudowę infrastruktury drogowej ze stosowaniem instrumentów tworzących priorytet dla komunikacji zbiorowej oraz rozwiązań ograniczających zapotrzebowanie na przewozy i obciążenia dla środowiska naturalnego przez:

- wyznaczenie w zaktualizowanym planie zagospodarowania przestrzennego terenów przeznaczonych na budowę centralnego dworca komunikacji autobusowej;
- rezerwowanie korytarzy dla linii tramwajowych na tych odcinkach, w których nie może być on wpisany w istniejące ulice, nie przesądzając faktu czy realizacja budowy linii tramwajowych w Lublinie zostanie rozpoczęta;
- drogowe prace modernizacyjno-inwestycyjne zapewniające:
 - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i częściowe jego przeniesienie z tras nadmiernie obciążonych;
 - zamknięcie obwodnicy śródmiejskiej;
 - poprawę i zwiększenie powiązań drogowych pomiędzy dworcami kolei i międzymiastowej komunikacji autobusowej oraz poszczególnymi rejonami miasta;

⁶ Uchwała Nr 495/XLIX/97 Rady Miejskiej w Lublinie z dnia 22 maja 1997 r. w sprawie określenia zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina.

- tworzenie miejsc parkingowych według reguł zakładających podział miasta na strefy komunikacyjne o różnych warunkach korzystania z samochodów i parkowania;
- utworzenie stref o różnych warunkach korzystania z samochodów i parkowania, zakładających:
 - dla strefy I (centralnej), obejmującej centrum Lublina:
 - eliminowanie przejazdów międzydzielnicowych przez strefę przez budowę odcinków dróg omijających centrum;
 - przywrócenie dla ruchu pieszego chodników przez zakaz parkowania na chodnikach;
 - dalsze ograniczenia ruchu kołowego na obszarze Starego Miasta oraz utworzenie enklaw wyłącznego ruchu pieszego w niektórych innych rejonach centrum;
 - stosowanie opłat parkingowych na całym obszarze centrum;
 - dla strefy II, obejmującej obszary o intensywniej 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 intensywniej zabudowy z centrum;
 - budowę na granicy tej strefy parkingów systemu Park & Ride;
 - wprowadzenie na terenach o największej koncentracji ruchu opłat za parkowanie;
 - wprowadzenie w obszarach mieszkaniowej zabudowy osiedlowej tzw. stref ruchu uspokojonego;
 - 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 niespełniających wymogów normy Euro 2;
 - zwiększenie udziału w przewozach komunikacji trolejbusowej;
- rozbudowę sieci trolejbusowej (nowe odcinki) w zakresie zależnym od decyzji rozpoczęcia lub zaniechania budowy linii tramwajowych;

- budowę minimum jednego węzła przesiadkowego komunikacji autobusowej na obrzeżach centrum;
- dążenie do utrzymania udziału transportu zbiorowego w przewozach miejskich na poziomie 60%;
- wprowadzenie priorytetu w ruchu pojazdów transportu zbiorowego m.in. przez budowę służ sygnalizacyjnych dla pojazdów transportu zbiorowego;
- zahamowanie degradacji taboru przewoźnika komunalnego;
- podniesienie estetyki pojazdów i przystanków;
- 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;
- stworzenie systemu informacji dla pasażerów o aktualnych warunkach ruchu, nadjeżdżających pojazdach itp.;
- bezwzględne przestrzeganie kryterium dostępności dla osób niepełnosprawnych przy zakupie nowych pojazdów;
- koordynowanie przewozów z możliwością sukcesywnego wprowadzania konkurencji w wykonywaniu przewozów;
- utrzymanie systemu dofinansowania usług komunikacji miejskiej z budżetu miasta.

2.6. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Lublinie, wynikającymi ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina⁷, są:

- tworzenie hierarchicznego układu drogowego opartego na promienisto-obwodnicowym modelu sieci drogowo-ulicznej;
- modernizacja i budowa nowych elementów układu ulicznego zapewniającego przejezdność w obszarze miasta i obsługę nowych terenów zainwestowania;

⁷ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina. Urząd Miejski w Lublinie. Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury. Lubelska Pracownia Urbanistyczna. Lublin 1997-1999.

- 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 obszaru Centrum dla komunikacji indywidualnej;
- budowa parkingów strategicznych w systemie Park & Ride;
- budowa tras rowerowych w powiązaniu z siecią dróg rowerowych województwa oraz włączenie osiedlowych ścieżek rowerowych do sieci miejskich dróg rowerowych;
- rozwój obiektów węzłowych komunikacji, w tym dworców, przystanków i parkingów;
- budowa dworca autobusowego obsługującego przewozy międzynarodowe oraz przebudowa elementów układu ulicznego wraz z urządzeniami dla komunikacji miejskiej w sąsiedztwie przewidywanego dworca autobusowego i dworca kolejowego;
- 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.

2.7. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z rodzajów wydatków kwalifikujących się do refundacji w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Lublinie, wynikającymi z zasad określających rodzaje wydatków kwalifikujących się do refundacji w ramach ZPORR⁸, są:

- przygotowanie terenu pod budowę, w tym roboty pomiarowe;
- prace ziemne, montażowe i instalacyjne oraz nadzór inżynierski;
- budowa, adaptacja lub modernizacja linii trolejbusowych i autobusowych;
- budowa systemu parkingów „Park & Ride”;
- budowa lub modernizacja urządzeń sterowania ruchem drogowym;

⁸ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego. Projekt przygotowany po negocjacjach PWW. Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej. Warszawa, grudzień 2003.

- zakup taboru w ramach miejskiego systemu komunikacji publicznej stanowiący element zintegrowanego programu;
- budowa, adaptacja lub modernizacja infrastruktury służącej obsłudze pasażerów;
- budowa lub modernizacja miejsc i stref parkingowych;
- budowa modernizacja lub remont wyposażenia pozwalającego zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów, w tym ścieżek rowerowych;
- budowa, adaptacja i modernizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu publicznego.

2.8. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Lublinie wynikające z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010 r.

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego w Lublinie, wynikającą z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010⁹, jest dążenie do zmiany w proporcjach wykorzystywania środków transportu przez:

- politykę zrównoważonego planowania miast, której celem powinno być unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności;
- politykę transportu miejskiego zmierzającą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego;
- politykę budżetową i fiskalną zmierzającą do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury;
- politykę konkurencji zapewniającą otwieranie się rynku usług przewozowych;
- politykę badań systemów transportu;
- zasadę subsydiarności, między innymi przez wspieranie zwiększonego wykorzystania „czystych” pojazdów i form transportu publicznego dostępnych dla wszystkich użytkowników, w tym osób niepełnosprawnych.

⁹ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010; czas na podjęcie decyzji. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin. 2002.

3. Analiza SWOT transportu miejskiego w Lublinie

3.1. Silne strony

- wysoka zdolność przewozowa;
- korzyści skali;
- niezauważalne szczyty przewozowe;
- dobry układ linii autobusowych MPK w Lublinie, z których połowa przebiega przez centrum miasta, łącząc przeciwległe dzielnice;
- umiarkowana konkurencja ze strony samochodu osobowego;
- niższy poziom ulg w opłatach uchwalonych przez gminę w stosunku do poziomu ulg ustawowych;
- stosunkowo wysoki poziom przychodów z biletów w przeliczeniu na 1 wozokm wykonywany przez przewoźnika komunalnego (3,309 zł/wzkm w 2004 r., w sytuacji uznawania przychodu powyżej 3 zł za wysoki).

3.2. Słabe strony

- wrażliwość komunikacji autobusowej i trolejbusowej na kongestię w ruchu drogowym;
- dezintegracja taryfowa lubelskiej komunikacji miejskiej – różne opłaty w komunikacji komunalnej i prywatnej;
- zły stan techniczny taboru przewoźnika komunalnego i przewoźników prywatnych;
- brak skutecznej kontroli funkcjonowania przewoźnika komunalnego i przewoźników prywatnych w obsłudze miasta przez władzę publiczną;
- niewłaściwe proporcje cen biletów jednorazowych i okresowych;
- zbyt mała dotacja budżetu miasta Lublina w stosunku do zadań i struktury transportu komunalnego.

3.3. Szanse

- wykorzystanie potencjału przewozowego przewoźników prywatnych w kształtowaniu podaży na rynku w celu wzmocnienia konkurencji;
- integracja funkcjonalna i taryfowa komunikacji miejskiej;
- racjonalizacja podziału zadań przewozowych i wydatków na komunikację miejską w oparciu o

mechanizm konkurencji;

- wzrost jakości usług przewozowych;
- rozwój proekologicznej komunikacji trolejbusowej, kształtującej unikatowy wizerunek miasta;
- wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych zwiększających atrakcyjność korzystania z transportu publicznego i powiązanie ich z polityką parkingową;
- utrzymanie co najmniej dotychczasowego udziału transportu publicznego w podróżach miejskich;
- wdrożenie systemu badań marketingowych potrzeb przewozowych i popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki determinować będą zakres i charakter oferty przewozowej komunikacji miejskiej oraz pozwolą na budowę zestawu wskaźników do monitorowania efektywności programów rozwoju komunikacji miejskiej finansowanych ze środków Unii Europejskiej;
- polityka transportowa sprzyjająca rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu przez skrzyżowania);
- polityka transportowa zmniejszająca atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, strefy ruchu uspokojonego)
- skuteczne przeciwdziałanie niekontrolowanemu wzrostowi ruchu samochodów osobowych, mogącemu doprowadzić do znacznego pogorszenia przepustowości dróg i ulic miejskich oraz wzrostu liczby wypadków.

3.4. Zagrożenia

- niewystarczająca ilość środków finansowych na realizację programu restrukturyzacji i modernizacji systemu transportu publicznego;
- postępująca dekapitalizacja taboru i infrastruktury transportu publicznego;
- wzrost ilości samochodów osobowych;
- niesprzyjająca rozwojowi transportu publicznego polityka społeczno-gospodarcza rządu;
- utrata pasażerów przez transport publiczny na rzecz samochodu osobowego.

III. Delimitacja obszaru realizacji planu

Podstawą wyznaczenia granic obszaru przestrzennego realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Lublinie są następujące założenia:

- Lublin jako samodzielna jednostka samorządu terytorialnego (miasto na prawach powiatu) ma bezpośredni wpływ na kształt transportu publicznego głównie w swoich granicach administracyjnych;
- obszar działania lokalnego transportu publicznego w Lublinie obejmuje także funkcjonalnie z nim powiązane obszary, znajdujące się w granicach administracyjnych gmin: Wólka, Jastków, Konopnica, Niemce, Niedzwica Duża, Głusk.

Założenie pierwsze jednoznacznie wyznacza minimum obszaru realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Lublinie – odpowiada ono granicom administracyjnym Lublina.

Rozwój transportu publicznego wymaga skorelowania z obecnym zagospodarowaniem przestrzennym i z planowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta. Z założeń ogólnych Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina wynika, że szczególne znaczenie dla określenia zakresu obsługi lokalnego transportu zbiorowego ma strategia działań w zakresie kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta dotycząca programów o charakterze rozwojowym, która obejmuje:

- kształtowanie zróżnicowanych form środowiska mieszkalnego, przy założeniu utrzymania wyznaczonych kierunków rozwoju;
- kształtowanie systemu usług podstawowych, przy założeniu koncentracji przestrzennej obiektów usługowych w ośrodkach o zróżnicowanym zasięgu obsługi;
- stymulowanie rozwoju usług ponadlokalnych, przy założeniu wytworzenia reprezentacyjnego centrum usługowego miasta, rozwinięcia i wzbogacenia programu funkcjonalnego i wykorzystania przewidzianych planem rezerw jako oferty rozwojowej;
- kształtowanie zespołów produkcyjno-składowych, przy założeniu maksymalnego ograniczenia uciążliwości i zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej;
- kształtowanie otwartych terenów rekreacyjno – wypoczynkowych przy założeniu wykorzystania i uatrakcyjniania walorów środowiska.

Kształtowanie zróżnicowanych form środowiska mieszkalnego zakłada przygotowanie terenów pod mieszkalnictwo wielorodzinne w osiedlach: Czechów (uzupełnienie), Bazylianówka (kontynuacja), Kalinowszczyzna (uzupełnienia), Pogodna (zakończenia realizacji), Węglin (kontynuacja), Nowy Świat (uzupełnienia), Czuby (zakończenie), Rogatka Warszawska (przebudowa), Nałkowskich II, Botanik – Willowa, Felin; oraz jednorodzinne: Ponikwoda (możliwość uzupełnień), Wyzwolenia –

Południe (kontynuacja), Sierpińskiego (możliwość uzupełnień), rejon Świętochowskiego (kontynuacja), Lipniak (kontynuacja), Węglin płn. (uzupełnienia), Szerokie (kontynuacja), Rogatka Warszawska (przebudowa), Sławin – Dębówka (kontynuacja), Sławinkowska – Liliowa (kontynuacja), Bartnicza – Bogdanówka (kontynuacja).

Nowe tereny dla budownictwa mieszkaniowego jedno- i wielorodzinnego, wymagające przygotowania planistycznego, planowane są w rejonie Rudnik i Węglinek; a wyłącznie dla budownictwa jednorodzinne w rejonie Głusk – Abramowice.

Program rozwoju mieszkalnictwa komunalnego obejmuje tereny zlokalizowane w dzielnicach: Felin, Czuby i Rudnik.

Kształtowanie systemu usług podstawowych zakłada ich rozwój w oparciu o sieć głównych ulic z przeważającą funkcją usługową w układzie osiowym lub koncentrycznym oraz grupowanie usług w ośrodki usługowe, zwłaszcza na obszarach położonych z dala od głównych osi.

Stymulowanie rozwoju usług ponadlokalnych zakłada wytworzenie reprezentacyjnego obszaru centralnego miasta poprzez:

- rozwinięcie i wzbogacenie programu funkcjonalno – przestrzennego Śródmieścia i wykorzystanie rezerw terenowych przeznaczonych dla funkcji usługowych, składów i baz pod centra handlowe;
- wyznaczenie centrów usług ponadlokalnych i rejonów lokalizacji centrów handlowych – podmiejskich na obrzeżach terenów zainwestowania miejskiego.

W celu równoważenia struktury rozmieszczenia miejsc pracy zakłada się zagospodarowanie rezerw terenu pod rozwój funkcji produkcyjnych i produkcyjno – usługowych w rejonie Helenowa i w dalszej perspektywie także Stasina, realizację dzielnicowych ośrodków usługowych dla Rur, Czubów, Sławinka i Czechowa oraz realizację sieci usług osiedlowych i stymulację rozwoju usług i przedsiębiorczości o swobodnej lokalizacji.

IV. Plan rozwoju na lata 2005–2013

1. Wizja i cele rozwoju transportu publicznego

W celu realizacji strategii zrównoważonego rozwoju w zakresie transportu publicznego zakłada się tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy zapewnieniu priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska.

2. Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego

2.1. Kolej regionalna

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 zależeć 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. Racławickie, 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.

Okres planowania
2007-2013
Nazwa zadania
Dworzec kolejowy Lublin Zachodni
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> komunikacja miejska; regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; kolej
Najważniejsze zadania do realizacji
Budowa przystanku kolejowego i budynku dworcowego oraz przebudowa połączeń komunikacji miejskiej w tym rejonie.
Czas realizacji
2007-2013
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> Marszałek Województwa PKP Zakład Infrastruktury; PPKS w Lublinie; Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM w Lublinie; Wydział Finansowy UM w Lublinie; Wydział Gospodarki Komunalnej UM w Lublinie; Wydział Strategii i Rozwoju UM w Lublinie;
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> przybliżenie i funkcjonalna integracja podsystemów transportu publicznego mieszkańców z zachodnich dzielnic miasta; zapewnienie dogodnych przesiadek dla pasażerów korzystających z różnych podsystemów transportu zbiorowego.
Przewidywane nakłady
w trakcie wyliczania

2.2. Regionalne przewozy autobusowe

Nie przewiduje 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 nowoczesnego dworca regionalnej, krajowej i międzynarodowej komunikacji autobusowej, przy współudziale miasta Lublina. Budowa dworca autobusowego, której towarzyszyć będzie przebudowa infrastruktury komunikacji miejskiej, reali-

zowana będzie w sposób usprawniający dokonywanie przesiadek użytkowników komunikacji miejskiej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej komunikacji autobusowej i kolejowej.

Okres planowania
2007-2013
Nazwa zadania
Dworzec autobusowy komunikacji regionalnej, krajowej i międzynarodowej
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> komunikacja miejska; regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; kolej
Najważniejsze zadania do realizacji
Budowa dworca autobusowego wraz z przebudową infrastruktury komunikacji miejskiej.
Czas realizacji
2007-2013
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> Marszałek Województwa PPKS w Lublinie; Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM w Lublinie; Wydział Finansowy UM w Lublinie; Wydział Gospodarki Komunalnej UM w Lublinie; Wydział Strategii i Rozwoju UM w Lublinie.
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> przybliżenie i funkcjonalna integracja podsystemów transportu publicznego; zapewnienie dogodnych przesiadek dla pasażerów korzystających z różnych podsystemów transportu zbiorowego.
Przewidywane nakłady
w trakcie wyliczania

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.

2.3. Trolejbus

Okres planowania				
2005-2013				
Nazwa zespołu projektów				
Modernizacje i przebudowy w ramach istniejącej sieci i podstacji I Etap Strategii Rozwoju Trakcji Trolejbusowej				
Najważniejsze cele i zadania do realizacji				
Nazwa zadania	Czas realizacji	Oczekiwane rezultaty	Źródła finansowania	Przewidywane nakłady [zł]
Budowa dodatkowej relacji skrajnej z al. Piłsudskiego w ul. Narutowicza	2005-2007	<ul style="list-style-type: none"> możliwość uruchomienia „szybkiego”, tzn. omijającego al. Racławickie połączenia trolejbusowego rejonu Dworca PKP i wschodnich dzielnic miasta z południowo-zachodnim kompleksem dzielnic mieszkaniowych: LSM-Czuby wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej 	MPK	0,6 mln
Modernizacja i przebudowa istniejącej sieci w ciągu ul. Lubartowskiej na odcinku od al. Solidarności do ul. Unickiej	2005-2007	<ul style="list-style-type: none"> poprawa warunków ruchu trolejbusów (szybkość przejazdu i niezawodność) w kierunku północnym; kolejny etap modernizacji sieci, po zrealizowanym już odcinku Królewska – Lubartowska (do al. Solidarności) ograniczenie kongestii 	MPK	0,4 mln
Modernizacja sieci oraz relacji skrajnych na skrzyżowaniach: Filaretów – Zana al. Kraśnicka – Zana al. Kraśnicka – al. Racławickie	2005-2007	<ul style="list-style-type: none"> poprawa warunków ruchu trolejbusów (szybkość przejazdu i niezawodność) na odcinkach o największym natężeniu ruchu przygotowanie infrastruktury do zwiększenia intensywności ruchu trolejbusów wskutek rozbudowy sieci w kierunku południowej części Czuby ograniczenie kongestii 	MPK	1,5 mln

Modernizacja istniejących podstacji i centrum dyspozytorskiego	2005-2007	<ul style="list-style-type: none"> wzrost niezawodności komunikacji trolejbusowej (system łączności z pozycjonowaniem pojazdów umożliwiający aktywne zarządzanie ruchem, zwłaszcza w sytuacjach nagłych, tj. awarii, wypadków, itp.) poprawa bezpieczeństwa osobistego pasażerów trolejbusów (system łączności z pozycjonowaniem) obniżenie kosztów funkcjonowania podstacji przygotowanie centrum dyspozytorskiego do zwiększenia liczby trolejbusów w ruchu wskutek rozbudowy sieci 	MPK	3,2 mln
Wydlużenie sieci przy wykorzystaniu rezerw mocy z istniejących podstacji II Etap Strategii Rozwoju Trakcji Trolejbusowej				
„Trasa Abramowice” (1,0 km) - budowa sieci od pętli Abramowice do nowej pętli przy skrzyżowaniu ulic Abramowickiej i Makowej wraz z przebudową skrzyżowania Kunickiego – Głuska - Abramowicka	2005-2007	<ul style="list-style-type: none"> przybliżenie trolejbusu do Szpitala Neuropsychiatrycznego i zabudowań w południowej części Abramowic poprawa bezpieczeństwa ruchu (aktualnie pętla zlokalizowana jest w obrębie skrzyżowania) 	budżet miasta, środki z UE	3,0 mln (sieć 1,0 mln, pętla 0,35 mln, skrzyżowanie 1,65 mln)
„Trasa Felin” (1,9 km) – budowa sieci od istniejącej pętli „Majdanek” do Os. Jagiellońskiego z budową pętli i modernizacją ul. Doświadczalnej	2005-2007	<ul style="list-style-type: none"> objęcie komunikacją trolejbusową Osiedla Jagiellońskiego – peryferyjnie położonego osiedla mieszkaniowego z intensywną (wysoką) zabudową wielorodzinną objęcie komunikacją trolejbusową miejskich terenów inwestycyjnych na południe od Drogi Męczenników Majdanka objęcie komunikacją trolejbusową Instytutu Agrofizyki PAN oraz Akademii Rolniczej (strefa dogodnego dojścia pieszego) znaczący wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej (objęcie obszaru rozwojowego, już dziś obsługiwanego 6 liniami autobusowymi) możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej 	budżet miasta, środki z UE	4,0 mln (sieć 1,9 mln, pętla 0,35 mln, układ drogowy 1,75 mln)

Okres planowania			
2007-2013			
Budowa nowych odcinków sieci przy wykorzystaniu rezerw mocy z istniejących podstacji III Etap Strategii Rozwoju Trakcji Trolejbusowej			
„Trasa Krakowskie Przedmieście - Chodźki” 2007-2008 – przywrócenie ruchu trolejbusów na ul. Krakowskie Przedmieście od ul. Lipowej do ul. 3 Maja, budowa sieci w ciągu ulic 3 Maja, Dolna 3 Maja, Prusa, Jaczewskiego (1,8 km) wraz z przebudową skrzyżowania ul. Dolna 3 Maja z al. Solidarności i zainstalowaniem sygnalizacji świetlnej	<ul style="list-style-type: none"> poprawa funkcjonalności sieci komunikacji trolejbusowej – znacząca poprawa dostępności Śródmieścia dla trolejbusu możliwość połączenia komunikacją trolejbusową zespołu południowo-zachodnich dzielnic mieszkaniowych (LSM-Czuby) i Śródmieścia z Akademią Medyczną, Szpitalem Wojewódzkim, Szpitalem Onkologicznym i Szpitalami Klinicznymi oraz z Komendą Miejską Policji objęcie komunikacją trolejbusową obszarów miasta stanowiących najważniejsze cele ruchu – znaczący wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej na substytucyjnych trasach korzyści dla środowiska – odcinek obejmuje podjazdy pod górę 	budżet miasta, środki z UE	10,6 mln (sieć 1,8 mln, układ drogowy 8,8 mln)
„Trasa Zana – Nadbystrzycka” 2009 (1,9 km) – budowa sieci w ul. Zana od ul. Filaretów do Nadbystrzyckiej i w ul. Nadbystrzyckiej do Głębokiej	<ul style="list-style-type: none"> objęcie komunikacją trolejbusową osiedli mieszkaniowych: Prusa i Zana oraz Politechniki Lubelskiej, wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej, umożliwiające lepsze wykorzystanie trolejbusów w ciągu ul. Narutowicza możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej 	budżet miasta, środki z UE	1,9 mln

Trasa „Czuby-Zachód” (4,8 km) – budowa sieci w ciągu ulic Orkana, Armii Krajowej, Bohaterów Monte Cassino, Wileńska, Głęboka (do skrzyżowania z ul. Filaretów)	2010	<ul style="list-style-type: none"> objęcie komunikacją trolejbusową zachodniej części dzielnicy mieszkaniowej Czuby (osiedla Łęgi, Ruta i Błonie) LSM (osiedla Sienkiewicza, Słowackiego i Mickiewicza) oraz przybliżenie komunikacji trolejbusowej do Miasteczka Akademickiego (obszary intensywnej zabudowy wielorodzinnej) znaczący wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej (objęcie obszaru obsługiwanego 10 liniami autobusowymi) możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej 	budżet miasta, środki z UE	5,0 mln
Budowa podstacji transformatorowej „Czuby”	2010	<ul style="list-style-type: none"> możliwość dalszej rozbudowy sieci trakcyjnej 	budżet miasta, środki z UE	1,5 mln
Budowa nowych odcinków sieci oraz budowa 2 nowych podstacji transformatorowych IV Etap Strategii Rozwoju Trakcji Trolejbusowej				
Budowa dwóch nowych podstacji transformatorowych	2009	warunek dalszego rozwoju sieci komunikacji trolejbusowej	budżet miasta, środki z UE	3,0 mln
Trasa „Narutowicza – Hempla – Kołłątaja” (1,0 km) – budowa sieci w ciągu ulic Narutowicza (od al. Piłsudskiego), Hempla, Kołłątaja do ul. Krakowskie Przedmieście	2009	<p>w połączeniu z trasą „Krakowskie Przedmieście – Chodźki” zapewnienie dogodnego przejazdu trolejbusu przez Śródmieście w relacji północ-południe, generującej duże potoki pasażerskie</p> <p>znaczący wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej (właściwa obsługa trolejbusem całego obszaru Śródmieścia)</p> <p>możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej</p>	budżet miasta, środki z UE	1,0 mln
Trasa „Czuby-Południe” (3,0 km) – budowa sieci w ciągu ulic Bohaterów Monte Cassino (od al. Kraśnickiej do ul. Armii Krajowej) i Armii Krajowej (od ul. Orkana), Jana Pawła II i Filaretów (do ronda przy ZUS)	2011	<ul style="list-style-type: none"> wprowadzenie komunikacji trolejbusowej na obszary intensywnej zabudowy wielorodzinnej w południowej części miasta znaczący wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej 	budżet miasta, środki z UE	3,0 mln

Trasa „Osiedle Poręba” (1,2 km) - budowa odgałęzienia od trasy „Czuby-Południe” do Osiedla Poręba, do nowoprojektowanej pętli przy ul Agatowej wraz z budową odcinka ulicy i pętli.	2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie komunikacji trolejbusowej na obszary intensywnej zabudowy wielorodzinnej w południowo-zachodniej części miasta, w tym na tereny rozwojowe budownictwa wielorodzinnego ▪ wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej ▪ możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej 	budżet miasta, środki z UE	2,3 mln (sieć 1,2 mln, układ drogowy 1,1 mln)
Trasa „Choiny” (5,0 km) – budowa sieci w ciągu ulic: Nowa Biernackiego (od ul. Jaczewskiego), Szeligowskiego do nowej pętli przy ul. Choiny (za WOKA), z budową ok. 400 m ul. Nowa Biernackiego	2012	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie komunikacji trolejbusowej na obszary intensywnej zabudowy wielorodzinnej w północnej części miasta ▪ znaczący wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej ▪ możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej 	budżet miasta, środki z UE	5,0 mln
Trasa „Czuby-Wschód” (4,8 km) – budowa sieci w ciągu ulic Jana Pawła II (od ul. Filaretów) i Nadbystrzyckiej (do ul. Zana) oraz w ciągu nowej ul. Muzycznej od Nadbystrzyckiej do Dworca PKP	2013	<ul style="list-style-type: none"> ▪ trolejbus jako podstawowy środek komunikacji miejskiej w zespole dzielnic mieszkaniowych LSM-Czuby ▪ szybkie połączenie zespołu dzielnic LSM-Czuby z Dworcem kolejowym i autobusowym, z pominięciem objętej kongestią al. Piłsudskiego ▪ uzyskanie alternatywnego dla al. Piłsudskiego połączenia trolejbusowego w kierunku Wschód-Zachód, wzrost sprawności funkcjonowania komunikacji trolejbusowej ▪ wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej ▪ możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej 	budżet miasta, środki z UE	3,8 mln
Trasa „Akademicka” (3,0 km) – budowa sieci w ciągu ulic Sowińskiego – Poniatowskiego – al. Smorawińskiego (do ul. Szeligowskiego)	2013	<ul style="list-style-type: none"> ▪ uruchomienie stycznego do Śródmieścia połączenia dwóch największych zespołów dzielnic mieszkaniowych LSM-Czuby i Czechów-Choiny poprzez Os. Miasteczko Akademickie ▪ trolejbus jako podstawowy środek komunikacji miejskiej obsługujący Os. Miasteczko Akademickie ▪ znaczący wzrost popytu na usługi komunikacji trolejbusowej ▪ możliwość ograniczenia komunikacji autobusowej. 		3,0 mln

Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja autobusowa • komunikacja trolejbusowa
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM w Lublinie; • Wydział Finansowy UM w Lublinie; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM w Lublinie; • Wydział Strategii i Rozwoju UM w Lublinie;

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 4 trolejbusów rocznie. Część z nich mogą stanowić pojazdy przebudowywane przez MPK we własnym zakresie na trolejbusy z używanych autobusów niskopodłogowych przy wykorzystaniu aparatury elektrycznej z kasowanych pojazdów.

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.

Etapy rozbudowy komunikacji trolejbusowej	Liczba trolejbusów
Etap I (nie obejmuje nowych odcinków sieci)	5
Etap II	3
Etap III	18
Etap IV	30
Razem w okresie 2005-2013	56

Rozkłady jazdy wszystkich linii trolejbusowych będą ze sobą zsynchronizowane. Optymalna częstotliwość kursowania trolejbusów wyznaczona zostanie na podstawie badań marketingowych wielkości popytu.

2.4. Autobus

Okres planowania				
2005-2013				
Nazwa zespołu projektów				
Tworzenie stref o ograniczonej emisji spalin przez autobusy				
Najważniejsze cele i zadania do realizacji				
Nazwa zadania	Czas realizacji	Oczekiwane rezultaty	Źródła finansowania	Przewidywane nakłady [zł]
Utworzenie ekologicznego korytarza: „ ul. Królewska-ul. Lubartowska ” użytkowanego wyłącznie przez autobusy zasilane gazem ziemnym(CNG)	2006-2008	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zmniejszenie emisji toksycznych spalin w gęsto zaludnionym obszarze śródmieścia; ▪ ochrona zabytkowej części miasta przed niekorzystnym działaniem spalin 	budżet miasta, środki z UE	44,04 mln
Utworzenie ekologicznego korytarza: „ ul. Krakowskie Przedmieście ” użytkowanego wyłącznie przez autobusy zasilane gazem ziemnym(CNG)	2008-2013	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zmniejszenie emisji toksycznych spalin w gęsto zaludnionym obszarze śródmieścia; ▪ ochrona zabytkowej części miasta przed niekorzystnym działaniem spalin 	budżet miasta, środki z UE	71,86 mln
				115,9 mln

Rozwój sieci połączeń autobusowych następować będzie pod wpływem zmian w popycie na usługi przewozowe i realizacji inwestycji w komunikacji trolejbusowej. 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. Oprócz zakupu nowych pojazdów, wskazane jest wprowadzanie do eksploatacji 10-12 letnich używanych autobusów niskopodłogowych, jako substytutu napraw głównych 15-20 letnich wysokopodłogowych Ikarusów i Jelczy M 11. Pojazdy używane powinny jednak spełniać normy czystości spalin minimum Euro-2. 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 planowania
2005 – 2013
Nazwa zadania
<ul style="list-style-type: none"> • Parkingi w systemie Park & Ride. • Synchronizowanie sygnalizacji świetlnej. • Opłaty za parkowanie.
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> • komunikacja miejska; • samochód osobowy.
Najważniejsze zadania do realizacji
<ul style="list-style-type: none"> • Budowa 2 parkingów w systemie Park & Ride, stanowiących element węzła komunikacyjnego, powiązanego funkcjonalnie z podsystemem komunikacji miejskiej, pozwalających na nieodpłatne parkowanie dla posiadaczy biletów okresowych komunikacji miejskiej. • Synchronizacja sygnalizacji świetlnej w dostosowaniu do warunków ruchu drogowego. • Wprowadzenie opłat za parkowanie w obszarze strefy I.
Czas realizacji
2005-2008
Instytucje i podmioty uczestniczące
<ul style="list-style-type: none"> • Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM w Lublinie; • Wydział Finansowy UM w Lublinie; • Wydział Gospodarki Komunalnej UM w Lublinie; • Wydział Strategii i Rozwoju UM w Lublinie.
Oczekiwane rezultaty
<ul style="list-style-type: none"> • 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 o 10-20%. • Poprawa przepustowości dróg miejskich i skrzyżowań, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń atmosfery i hałasu. • Ochrona obszaru centrum (strefa I) przed niekontrolowanym użytkowaniem samochodu osobowego.
Przewidywane nakłady
W trakcie wyliczania
Okres planowania
2007 – 2013
Nazwa zadania
Inteligentny system zarządzania ruchem
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> ▪ komunikacja miejska ▪ samochód osobowy
Najważniejsze zadania do realizacji
Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem dostosowującego cykl zmiany świateł na drogach miejskich i skrzyżowaniach do warunków ruchu drogowego z uwzględnieniem priorytetu w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej.

Pozostające w inwentarzu MPK midibusy kierowane będą na linie uzupełniające, o charakterze do-
wozowo-odwozowym do komunikacji trolejbusowej lub przeznaczane będą do obsługi osiedli nie-
przystosowanych do standardowego taboru.

W przypadku zmiany systemu zarządzania komunikacją miejską i wprowadzenie „modelu komuni-
kacji regulowanej z konkurencją po stronie podaży” nowe pojazdy w komunikacji autobusowej ku-
powane będą ze środków przewoźników.

Planuje się też sukcesywną wymianę autobusów MPK Lublin sp. z o.o., na autobusy bardziej przy-
jazne dla środowiska naturalnego, zasilane sprężonym gazem ziemnym (CNG).

Z uwagi na znacznie mniejszą emisję szkodliwych substancji zawartych w spalinach oraz z uwagi
na mniejsze natężenia hałasu, autobusy te będą wykorzystywane głównie w centralnych rejonach
miasta.

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.

Zrealizowana zostanie budowa infrastruktury parkingowej usytuowanej na granicy strefy I i II
w systemie Park & Ride.

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 komunika-
cji miejskiej jeżdżących w ciągu godziny wynosi 50 i więcej.

Czas realizacji
2007-2009
Instytucje i podmioty uczestniczące
Wydział Architektury i Administracji Budowlanej UM w Lublinie; Wydział Finansowy UM w Lublinie; Wydział Gospodarki Komunalnej UM w Lublinie; Wydział Strategii i Rozwoju UM w Lublinie.
Oczekiwane rezultaty
Poprawa warunków funkcjonowania komunikacji miejskiej, zmniejszenie liczby kursów opóźnionych w stosunku do rozkładu jazdy, możliwość zmniejszenia liczby zaangażowanego taboru do obsługi komunikacyjnej o około 2-3%.
W trakcie wyliczania

4. Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego

Rozwój motoryzacji indywidualnej wymaga zwiększania zakresu promocji transportu publicznego. Promocja transportu publicznego w Lublinie w pierwszej kolejności będzie polegać na działaniach interaktywnych, obejmując:

- wprowadzenie w klasach gimnazjalnych programu „Wychowanie komunikacyjne” (w wymiarze minimum 45 min w semestrze), przygotowanego przez przedstawicieli urzędu miasta, Policji, straży pożarnej, kładącego szczególny nacisk na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ekologię i pozytywną zmianę stosunku do transportu publicznego;
- wprowadzenie opłat za parkowanie w centralnych obszarach miasta;
- realizację polityki bezpłatnego parkowania samochodów i rowerów na strzeżonych parkingach zorganizowanych w systemie „Park & Ride”;
- wdrożenie spójnego programu promocji mix, przy wykorzystaniu wszystkich instrumentów promocji, tj.: reklamy, sprzedaży osobistej, promocji sprzedaży, public relations, publicity i lobbyingu, w sposób zachęcający do korzystania z transportu publicznego.

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 planowania
2007-2013
Nazwa zadania
Dworzec autobusowy komunikacji regionalnej, krajowej i międzynarodowej
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> ▪ komunikacja miejska; ▪ regionalna, krajowa i międzynarodowa komunikacja autobusowa; ▪ kolej.
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
<p>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 Świdnik) z sześcioma połączonymi z nim ośrodkami satelitarnymi); ▪ rozbudowa, modernizacja i upowszechnianie otwarcia systemu komunikacyjnego; ▪ zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.
<p>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>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

- 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

- 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

- 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. Trolejbusy

Okres planowania
2005-2013
Nazwa zadania
Cztery etapy Strategii Rozwoju Transportu Trolejbusowego
Integrowane podsystemy
<ul style="list-style-type: none"> – komunikacja trolejbusowa; – komunikacja autobusowa
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
<p align="center">Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> – elementy analizy SWOT regionu, w tym: <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; <ul style="list-style-type: none"> – zagadnienia związane z rozwojem dziedzin strategicznych, w tym: • przewidywany wzrost liczby wyższych uczelni w Lublinie oraz ich filii w niektórych miastach powiatowych; <ul style="list-style-type: none"> – 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.
<p align="center">Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 intensywniej 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 intensywniej 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 niespełniających wymogów normy 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.

2. Restrukturyzacja komunikacji miejskiej

Okres planowania
2005-2013
Nazwa zadania
1. Reorganizacja systemu taryfowego 2. Organizacja i integracja rynku usług przewozowych w komunikacji miejskiej
Integrowane podsystemy
komunikacja autobusowa; komunikacja trolejbusowa; komunikacja mini i mikrobusowa.
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego
▪ rozbudowa, modernizacja i upowszechnianie otwarcia systemu komunikacyjnego.
Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego
▪ integrowanie systemów transportowych.
Strategia Rozwoju Lublina
▪ stworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.
Zasady polityki komunikacyjnej miasta Lublina
▪ koordynowanie przewozów z możliwością sukcesywnego wprowadzania konkurencji w wykonywaniu przewozów; ▪ utrzymanie systemu dofinansowania usług komunikacji miejskiej z budżetu miasta.

3. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Okres planowania
2005-2013
Nazwa zadania
1. Parkingi w systemie Park & Ride. 2. Synchronizowanie sygnalizacji świetlnej. 3. Opłaty za parkowanie. 4. Inteligentny system zarządzania ruchem.
Integrowane podsystemy
▪ komunikacja miejska; ▪ samochody osobowe.

Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego

- tworzenie warunków racjonalnej i ekonomicznie efektywnej urbanizacji województwa;
- zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego

- 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.

Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych**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.

VI. Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu

Wskaźnik	2004	2006 prognoza	2013 prognoza
Liczba wozokilometrów w publicznym transporcie drogowym [mln wozokm]:	20 679 350	20 600 000	17 960 000
- w tym w komunikacji autobusowej	17 881 887	17 000 000	11 340 000
- w tym w komunikacji trolejbusowej	2 797 463	3 600 000	6 620 000
Udział komunikacji trolejbusowej w pracy przewozowej [%]	16	17	37
Liczba przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie drogowym	108 500 000	108 500 000	108 500 000
Wskaźniki jakości usług publicznego transportu drogowego			
- kursy niewykonane [%]	1,46	0,5	0,01
- kursy przyspieszone [%]	b.d.	0,1	0,1
- kursy opóźnione [%]	b.d.	5	3
Udział biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży biletów publicznego transportu drogowego [%]	21	35	50
Udział transportu publicznego w podróżach [%]	b.d.	55	60
Liczba autobusów w ruchu,	232	220	197
- w tym niskopodłogowych	76	100	197
Liczba trolejbusów w ruchu,	41	49	90
- w tym niskopodłogowych	1	16	90
Przeciętna prędkość komunikacyjna [km/h]			
- w komunikacji autobusowej	23,2	23,5	24,0
- w komunikacji trolejbusowej	18,7	19,0	22,0
Przeciętna prędkość eksploatacyjna [km/h]			
- w komunikacji autobusowej	17,0	16,5	18,0
- w komunikacji trolejbusowej	13,1	13,0	16,0

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 2005–2006 składać się będą środki [mln zł]:

Źródła finansowania	2005	2006
Środki wydatkowane przez MPK w Lublinie	7,90	3,30
Środki inwestycyjne z budżetu Miasta Lublina*	0,87	1,70
Środki pomocowe z Unii Europejskiej*	2,63	5,11
Razem	11,40	10,11

* przy założeniu 75. procentowego udziału środków z Unii Europejskiej oraz przyjętej w opracowaniu uproszczonej kwalifikowalności kosztów do refundacji

VIII. System wdrażania

Plan rozwoju transportu publicznego będzie realizowany przy zaangażowaniu w pierwszej kolejności następujących podmiotów:

- Urzędu Miasta Lublin;
- Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Lublinie spółki z o.o.;

W zakresie zadań dotyczących realizacji dworców autobusowego i kolejowego, konieczny będzie współudział:

- PKP Zakład Infrastruktury Kolejowej;
- PPKS w Lublinie.

IX. Sposoby monitorowania

1. System monitorowania projektu

Wdrożony zostanie system monitorowania, którego podstawą będą:

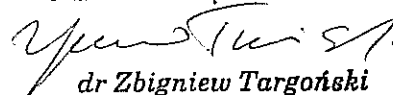
- badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w tym:
 - potrzeb przewozowych;
 - popytu potencjalnego;
 - popytu efektywnego;
 - podziału zadań przewozowych;
 - przeciętnego czasu podróży i postrzegania kongestii;
 - przyczyn wyboru określonego sposobu podróży;
 - znaczenia postulatów przewozowych;
 - oceny jakości komunikacji trolejbusowej i autobusowej;
 - poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
 - oceny szczegółowych rozwiązań oferty przewozowej;
- badania jakości usług przewozowych, w tym:
 - przeciętnej prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej;
 - udziału kursów niezrealizowanych;
 - udziału kursów przyspieszonych;
 - udziału kursów opóźnionych;
- badania stanu środowiska naturalnego, w tym:
 - poziomu hałasu;
 - poziomu toksycznych substancji w atmosferze;
- badania poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- badania efektywności ekonomiczno-eksploatacyjnej linii komunikacyjnych i systemów organizacyjnych, w tym:
 - wielkości popytu na poszczególnych liniach i jego struktury;
 - wskaźników pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów osiągniętych w przekroju poszczególnych linii;
 - zakresu i poziomu współpracy podmiotów odpowiedzialnych za transport i środowisko;
 - zjawiska synergii.

2. Sposoby oceny realizacji planu

Ocena realizacji planu będzie polegać na porównaniu zbudowanych na podstawie wyników badań wskaźników świadczących o:

- zgodności z przyjętym harmonogramem zmian stanu wyjściowego inwestycji;
- zmianie podziału zadań przewozowych;
- zmianie popytu i jego struktury;
- zmianie oceny jakości usług przewozowych;
- zmianie zachowań komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie preferencji komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie wskaźników eksploatacyjno-ekonomicznych podsystemów objętych planem;
- monitorowanie środków planowanych na dany cykl i zrealizowanych.
- analiza i kontrola realizacji zakupów taboru,
- monitorowanie i analiza zmian natężenia ruchu na poszczególnych ciągach komunikacyjnych.
- ocena wdrażania uprzywilejowania pojazdów transportu publicznego.
- zmianie liczby wypadków i kolizji na skrzyżowaniach objętych sterowaniem ruchu z priorytetem dla transportu zbiorowego.

PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA


dr Zbigniew Targoński