

Marcin Połom¹Rafał Tarnawski²

WSPARCIE MODERNIZACJI I ROZWOJU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W LUBLINIE Z FUNDUSZY STRUKTURALNYCH

Lublin jako stolica województwa znajdującego się w grupie najuboższych obszarów Unii Europejskiej otrzymał specjalną szansę udziału w Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej, w tym możliwość uzyskania dofinansowania do projektów związanych z transportem miejskim. Znaczące środki przeznaczone na ten cel dają szansę wyrównania dysproporcji między Lublinem a innymi dużymi miastami. Zaniedbana komunikacja miejska ma szansę stać się nowoczesną, przede wszystkim za sprawą inwestycji trolejbusowych. Artykuł przedstawia stan pierwotny komunikacji miejskiej w Lublinie przed rozpoczęciem realizacji projektów unijnych. Zaprezentowane zostały projekty współfinansowane z funduszy strukturalnych, opisano także przewidywane rezultaty.

Wprowadzenie

Do 2009 roku w Lublinie funkcję organizatora komunikacji i przewoźnika pełniło MPK Lublin. Spółka zajmowała się m.in. tworzeniem rozkładów jazdy, dystrybucją i kontrolą biletów. Ponadto, w Urzędzie Miasta Lublin utworzono Biuro Transportu Zbiorowego (BTZ, w 2007 roku wydzielone z Wydziału Gospodarki Komunalnej UM), którego zadaniem było m.in. ustalanie i uzgadnianie przebiegu tras linii komunikacyjnych, zatwierdzanie rozkładów jazdy, wydawanie zezwoleń na przewóz osób, ustalanie zasad korzystania z przystanków, zakup i utrzymanie wiat przystankowych. Ponadto BTZ organizowało coroczne kontrole stanu technicznego pojazdów należących do przewoźników prywatnych.

Z dniem 1 stycznia 2009 uchwałą Rady Miasta Lublina powołano do życia gminną jednostkę budżetową pod nazwą Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) w Lublinie. Wcześniejsze próby powołania takiej jednostki były podejmowane kilkakrotnie, m.in. w roku 2004, jednak spo-

tykały się z krytyką z powodu planowanych wysokich kosztów funkcjonowania. Do zadań statutowych ZTM należy m.in. planowanie sieci komunikacyjnej, dostosowywanie rozkładów jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych do potrzeb przewozowych, wybór przewoźników i zawieranie umów, kontrola realizacji usług przewozowych, organizacja dystrybucji i sprzedaży biletów. Ponadto do zadań ZTM należy udział w pracach nad projektami polityki transportowej miasta i planami rozwoju transportu, podejmowanie inicjatyw dotyczących zarządzania ruchem w celu zapewnienia priorytetów dla komunikacji miejskiej, rozpatrywanie skarg i wniosków. Do chwili obecnej ZTM w Lublinie nie przejął jeszcze od MPK Lublin organizowania utrzymania przystanków i zamieszczenia informacji przystankowej.

Sieć linii komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM w Lublinie obejmuje 7 jednostek administracyjnych: miasto Lublin i 6 gmin wiejskich: Jastków, Niemce, Wólka, Głusk, Niedrzwica Duża i Konopnica. Łącznie obsługiwane są 64 linie dzienne (56 autobusowych i 8 trolejbusowych), 3 nocne i 2 cmentarne. Wśród linii autobusowych jest 11 linii podmiejskich.

Docelowo model organizacji i zarządzania komunikacją miejską w Lublinie zakłada przejęcie przez ZTM wszystkich funkcji organizatora komunikacji oraz zróżnicowanie rynku po stronie podaży usług przewozowych nabywanych przez organizatora. MPK Lublin Sp. z o.o. będzie świadczyć usługi przewozowe na około 80% rynku (mierzonego wielkością pracy eksploatacyjnej), a pozostałe przewozy będą wykonywać przewoźnicy prywatni wyłonieni w przetargach.

Realizując wymienione cele, w dniu 18 grudnia 2008 roku Rada Miasta powierzyła MPK Lublin funkcję podmiotu wewnętrznego, natomiast 1 grudnia 2009 zawarto z MPK Lublin umowę o świadczenie usług komunikacji miejskiej na okres 10 lat.

W momencie powoływania ZTM w Lublinie usługi przewozowe świadczyło, oprócz MPK Lublin Sp. z o.o., 24 prywatnych przewoźników wykonujących przewozy łącznie na 48 brygadach. Przewoźnicy prywatni działali na zasadach rynkowych, wykonując kursy na liniach o największej liczbie przewożonych pasażerów.

¹ Mgr, Instytut Geografii, Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański, geompo@univ.gda.pl; Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni, polom@pktgdynia.pl

² Mgr, Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, rtarnawski@ztm.lublin.eu

W 2009 roku ZTM w Lublinie ogłosił cztery przetargi na wykonywanie usług przewozowych, łącznie w wymiarze około 12 milionów wozokilometrów przy zaangażowaniu 49 autobusów niskopodłogowych. Przetargi te dotyczyły zadań realizowanych dotychczas przez przewoźników prywatnych, poza siecią ZTM w Lublinie. W wyniku przetargów wybrano firmy: Irex z Sosnowca (8 autobusów klasy maxi) i Meteor z Jaworzna (10 autobusów klasy mega) oraz Autobusowe Konsorcjum Lubelskie (24 autobusy klasy maxi i 6 pojazdów klasy mini). Dla porównania, w 2010 roku MPK Lublin wykonało około 16 milionów wozokilometrów autobusowych oraz około 2,8 miliona wozokilometrów trolejbusowych.

W momencie powołania ZTM w Lublinie wśród autobusów należących do MPK Lublin około 58% stanowiły pojazdy niskopodłogowe. Wśród autobusów wysokopodłogowych przeważały wysłużone Jelcze M11 (53 sztuk) i Ikarusy 280 (25 sztuk). Natomiast wśród 65 trolejbusów, znajdowały się zaledwie 3 pojazdy niskopodłogowe (około 5%). Stan taboru miejskiego przewoźnika poprawił zakup 30 autobusów Mercedes Conecto (w tym: 20 klasy maxi i 10 klasy mega).

Projekty modernizacji komunikacji miejskiej

Lubelska komunikacja funkcjonująca w oparciu o finansowanie miejskie oraz jednego przewoźnika komunalnego (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne) po fali zakupów taboru autobusowego i nielicznych trolejbusów zbudowanych we własnym zakresie na nadwoziach Jelcz lub nabytych z rynku wtórnego (ze Słupska i Warszawy) popadła w regres w ostatniej dekadzie. Zbyt niski poziom finansowania oraz brak rozdzielenia funkcji organizatora i przewoźnika do 2009 roku, brak usystematyzowanej konkurencji na rynku przewozów, a przez to niemożność racjonalizowania kosztów utrzymania komunikacji spowodowały zapaść w zakresie odpowiedniego poziomu odtwarzania parku taborowego, w szczególności infrastruktury

trolejbusowej (należytego utrzymania warsztatów, remontów sieci trakcyjnej oraz podstacji zasilających).

Perspektywa poprawy sytuacji pojawiła się wraz z wydzieleniem funkcji organizatora komunikacji (Zarząd Transportu Miejskiego) oraz poprzez możliwość aplikowania w konkursach o dofinansowanie projektów taborowych i infrastrukturalnych z funduszy strukturalnych.

Pierwszym podejściem Lublina w kierunku pozyskania środków były konkursy, które pojawiły się w okresie budżetowym 2004–2006 w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR, tab. 1). W ramach programu ZPORR Gmina Lublin jako beneficjent uzyskała dofinansowanie do realizacji projektu pt. „Budowa trakcji trolejbusowej w ulicach Roztocze – Orkana – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Wileńska – Głęboka”, zakładającego wybudowanie nowej trasy trolejbusowej oraz zakup jednego niskopodłogowego trolejbusu.

Następne trzy projekty lubelskie, które uzyskały środki z funduszy strukturalnych dotyczą okresu budżetowego 2007–2013, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego i Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej dedykowanego pięciu województwom Polski Wschodniej (lubelskiemu, podkarpackiemu, podlaskiemu, świętokrzyskiemu i warmińsko-mazurskiemu – obszaru pozostającego jednym z najuboższych w Unii Europejskiej). W ramach konkursów Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego dwa projekty komunikacyjne uzyskały dofinansowanie. Projekt pt. „Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz z budową systemu informacji pasażerskiej dla poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie” realizowany jest przez gminę Lublin we współpracy z organizatorem komunikacji (ZTM) oraz drugi pt. „Modernizacja podstacji zasilających trakcję oraz wymiana taboru trolejbusowego” wykonywany przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Oba projekty są komplementarne, ponie-

Tabela 1

Wykaz projektów współfinansowanych ze środków unijnych, dotyczących transportu miejskiego w Lublinie								
Lp.	Nazwa projektu	Beneficjent	Całkowita wartość projektu [PLN]	Wartość dofinansowania [PLN]	Nazwa programu	Działanie	Priorytet	Okres realizacji
1.	Budowa trakcji trolejbusowej w ulicach Roztocze – Orkana – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Wileńska – Głęboka	Gmina Lublin	7.467.864,32	4.444.206,88	Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004–2006	1.1. Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego 1.1.2. Infrastruktura transportu publicznego	I. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmacnianiu konkurencyjności regionów	2006–2008
2.	Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz z budową systemu informacji pasażerskiej dla poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie	Gmina Lublin	13.476.704,38	9.512.560,94	Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego 2007–2013	5.3. Miejski transport publiczny	V. Transport	2007–2012
3.	Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie	Gmina Lublin	520.640.000,00	310.742.046,00	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej	III.1. Systemy miejskiego transportu zbiorowego	III. Wojewódzkie ośrodki wzrostu	2007–2015
4.	Modernizacja podstacji zasilających trakcję oraz wymiana taboru trolejbusowego	MPK Lublin Sp. z o. o.	61.014.810,80	26.150.799,67	Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego 2007–2013	5.3. Miejski transport publiczny	V. Transport	2010–2012
Łączna wartość projektów:			602.599.379,50	350.849.613,49				

Źródło: opracowanie własne

waż Zarząd Transportu Miejskiego zajął się modernizacją infrastruktury przystankowej, a miejski przewoźnik wymianą trolejbusów, które m.in. z tej infrastruktury korzystają. Ponadto MPK w ramach tego samego projektu modernizuje trzy istniejące podstacje zasilające komunikację trolejbusową.

Najważniejszym projektem z zakresu transportu zbiorowego w Lublinie jest czwarte zadanie pt. „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” z zaprojektowanym budżetem przekraczającym kilkakrotnie pozostałe trzy realizowane przez Gminę, ZTM i MPK. Koncepcja zakłada wybudowanie 34 kilometrów nowych tras trolejbusowych, budowę nowej zajezdni trolejbusowej, zakup 70 trolejbusów i 100 autobusów, budowę systemu zarządzania ruchem i przebudowę ulic i skrzyżowań związanych z rozbudową traktacji trolejbusowej. Realizacja tego projektu usprawni funkcjonowanie komunikacji miejskiej, obniży koszty jej funkcjonowania, zwiększy dostępność dla mieszkańców, a ponadto pozwoli na utrzymanie ekologicznej komunikacji trolejbusowej i zwiększy znacząco jej udział w ogólnej pracy przewozowej, co – w perspektywie wieloletniej – wpłynie na poprawę stanu środowiska w mieście.

Budowa traktacji trolejbusowej w ulicach Roztocze–Orkana–Armii Krajowej–Bohaterów Monte Cassino–Wileńska–Głęboka

Pierwszy projekt dotyczący transportu zbiorowego w Lublinie, który otrzymał współfinansowanie ze środków europejskich, dotyczył budowy traktacji trolejbusowej. Zadanie związane było z budową 4,7 kilometra oraz modernizacją 0,2 kilometra traktacji trolejbusowej. Nowy odcinek sieci o łącznej długości 4,9 kilometra uruchomiono 17 grudnia 2007 roku. Do obsługi nowej trasy zakupiono dodatkowo jeden nowy, niskopodłogowy trolejbus Solaris Trollino 12AC, który został dostarczony pod koniec kwietnia 2008.

Projekt zrealizowano w okresie dwóch lat od 2006 roku. Jego wartość końcowa wyniosła niespełna 7,5 miliona zł, z czego 75% kosztów kwalifikowanych (ponad 4,4 miliona zł) pokryto z dofinansowania w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

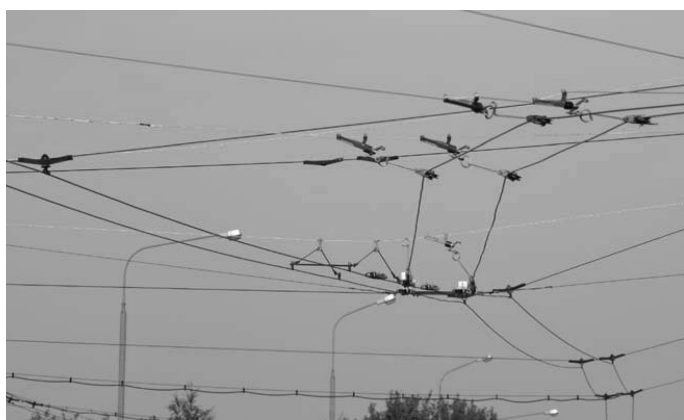


Fot. 1. Budowa sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu ul. Roztocze i al. Kraśnickiej, 23.09.2007 r., fot. M. Połom.

Koncepcja nowej trasy zakładała wybudowanie traktacji w dwóch kierunkach na odcinku do skrzyżowania ulic Wileńskiej i Zana, natomiast w ciągu ulic Wileńskiej i Głębokiej tylko w jednym kierunku (do Centrum). Przy budowie nowej trasy wykorzystano współczesne technologie umożliwiające przejazd trolejbusu z pełną, dozwoloną prędkością bez konieczności zwalniania np. na rozgałęzieniach traktacji. Budowę sieci trakcyjnej podzielono na trzy części:

- skrzyżowanie ul. Roztocze i al. Kraśnickiej,
- odcinek od ul. Orkana do ul. Bohaterów Monte Cassino,
- odcinek w ciągu ul. Wileńskiej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Zana i ul. Głęboką.

Do obsługi nowej trasy skierowano nową linię trolejbusową nr 153 w relacji: z pętli Węglin, przez al. Kraśnicką, nowym odcinkiem: ulicami: Orkana, Armii Krajowej, Bohaterów Monte Cassino, Wileńską, Głęboką i dalej, wcześniej funkcjonującymi odcinkami w ulicach Narutowicza, Piłsudskiego, alejach Zygmuntowskich, ulicy Fabrycznej, Drogą Męczenników Majdanka do pętli Majdank. Trolejbusy na tej trasie kursują w dni powszednie z częstotliwością co około 20 min, w soboty i niedziele około 20 minut w godzinach od 11 do 19 i co 30 minut w pozostałych. Linia funkcjonuje w godzinach od 5 do 22. Niskopodłogowy trolejbus zakupiony do obsługi tej trasy jest wyróżniony w rozkładach jazdy.



Fot. 2. W trakcie budowy nowego odcinka traktacji wykorzystano nowoczesne rozwiązania trakcyjne czeskiego producenta Elektroline (na zdjęciu montaż zjazdu tzw. szybkiego przejazdu), 23.09.2007 r., fot.: M. Połom.



Fot. 3. Jedyny trolejbus zakupiony w ramach projektu współfinansowanego ze środków ZPORR – Solaris Trollino 12AC nr tab. 3838, 11.04.2010 r., fot.: M. Zysko.

Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz z budową systemu informacji pasażerskiej dla poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie

Integralną częścią systemu komunikacji miejskiej są zatoki przystankowe z wiatami oraz wszystkimi elementami wyposażenia dodatkowego, tj. automatami biletowymi, systemem informacji pasażerskiej itp. W tej sferze funkcjonowania transportu zbiorowego w Lublinie zauważalny był zastój spotęgowany wieloletnim niedoinwestowaniem. Celem zmiany tego stanu organizator komunikacji miejskiej w Lublinie – Zarząd Transportu Miejskiego we współpracy z Urzędem Miasta Lublin przygotował projekt zakładający modernizację infrastruktury przystankowej (rys. 1).

Projekt zakłada przebudowę lub remont 41 zatok dla pojazdów komunikacji miejskiej, zakup i montaż 128 wiat przystankowych oraz 368 słupków przystankowych. Ponadto zaplanowano stworzenie podstaw systemu informacji pasażerskiej opartej na technologii GPS. Podwyższony zostanie standard wybranych przystanków w centrum miasta poprzez montaż monitoringu, bezobsługowych toalet oraz punktów sprzedaży biletów. Na przeznaczonych do modernizacji przystankach zaprojektowano między innymi:

- 28 wiat przystankowych ponadstandardowych wraz z konstrukcją wsporczą wyświetlaczy LED,
- 10 punktów sprzedaży biletów,
- 6 toalet automatycznych,
- 18 słupków przystankowych ponadstandardowych,
- 10 punktów monitoringu miejskiego wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.

Podstawę systemu informacji pasażerskiej będą stanowiły modemy GSM/GPRS i odbiorniki GPS w pojazdach komunikacji miejskiej oraz zamontowane na części przystanków, głównie węzłach przesiadkowych – tablice elektroniczne systemu dynamicznej informacji przystankowej. Pasażerowie będą dodatkowo mogli skorzystać z dynamicznego rozkładu jazdy z danego przystanku dostępnego na stronie internetowej organizatora transportu. W ramach tego samego przedsięwzięcia autobusy i trolejbusy zostaną wyposażone w system zliczania pasażerów.

Dodatkowymi elementami projektu były badania marketingowe preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Lublina oraz badania rynku komunikacji miejskiej w zakresie potoków pasażerskich i więzby ruchu pasażerskiego.

Projekt warty niespełna 13,5 miliona zł otrzymał dofinansowanie w ramach działania 5.3. Miejski transport publiczny, z funduszy Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego. Poziom dofinansowania przekroczył 9,5 miliona zł. Ramy czasowe wiążące projekt wyznaczają jego zakończenie na 2012 rok.

Wśród podstawowych celów projektu znajduje się poprawa komfortu podróży transportem zbiorowym, w szczególności związana z uruchomieniem dynamicznej informacji pasażerskiej na wybranych przystankach i węzłach przesiadkowych. Inwestycje związane z modernizacją infrastruktury przystankowej mają zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej, a nie z transportu indywidualnego, co ma wpłynąć na podniesienie jakości życia w Lublinie przez zmniejszenie kongestii.

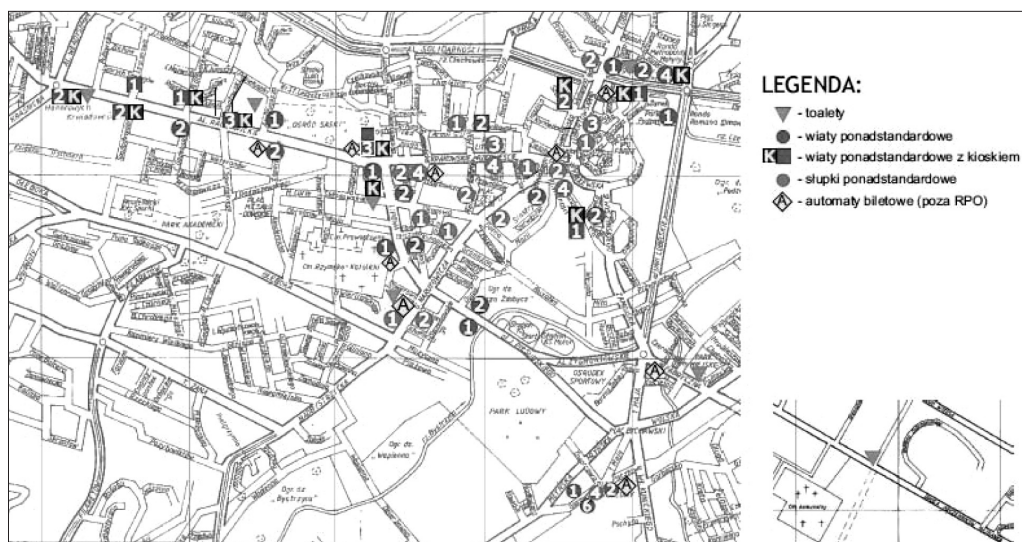
W ramach projektu do lipca 2011 roku wykonano:

- montaż 12 wiat przystankowych standardowych (kolejne 15 wiat zostanie zamontowanych w 2012),
- badania rynku komunikacji miejskiej,
- internetowy planer podróży dla pasażerów komunikacji miejskiej,
- rozpoczęto remont zatok przystankowych.

Od połowy sierpnia do 30 września 2011 roku planowany jest montaż pierwszej partii 150 sztuk słupków przystankowych. Kolejna partia 200 słupków zostanie zamontowana do 31 września 2012 roku. Kioski i toalety zostaną zamontowane do końca lipca 2012.

„Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”

Największym spośród projektów realizowanych przy wsparciu środków unijnych jest „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”, który został wpisany na listę projektów kluczowych Programu



Rys.1.
Lokalizacja komponentów projektu „Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz z budową systemu informacji pasażerskiej dla poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie”.
Źródło: Studium Wykonalności Projektu

Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Realizację rozpisano na lata 2007–2015, a jego wartość oszacowano na ponad 520 milionów zł. Wartość dofinansowania wynosi prawie 311 milionów zł.

Komponenty projektu można sklasyfikować w kilku grupach:

1. Ważnym elementem jest zakup taboru trolejbusowego (70 pojazdów o długości 12 metrów) i autobusowego (100 pojazdów różnej wielkości). Wśród 70 planowanych trolejbusów 20 posiadać będzie napęd awaryjny. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie jako podmiot kierujący projektem przygotowuje obecnie przetargi na zakup tych pojazdów. Autobusy zakupione w projekcie powinny spełniać normę emisji spalin Euro 5 oraz EEV. Wśród 100 pojazdów, jakie mają być zakupione, 53 to pojazdy o długości 12 metrów, 27 przegubowców i 20 pojazdów klasy mini. Na pojazdy standardowe i przegubowe umowy zostały podpisane odpowiednio z firmami Autosan, która dostarczy autobusy Sancity 12LF i Evobus na dostawę Citaro G. Przetargu na najmniejsze pojazdy na razie nie rozpisano. Wszystkie zamówione autobusy wyposażone zostaną w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej i automaty do sprzedaży biletów (takie same jak w trolejbusach zakupionych przez MPK w ramach projektu finansowanego z Regionalnego Programu Operacyjnego);

Tabela 1

Harmonogram zakupu 70 trolejbusów i 100 autobusów w latach 2011–2015 w ramach projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”					
Rok	Liczba nabywanych trolejbusów		Liczba nabywanych autobusów		
	wyposażonych w napęd pomocniczy (awaryjny)	bez napędu pomocniczego (awaryjnego)	Mini	Maxi	Mega
2011	–	–	–	20	20
2012	10	–	–	23	7
2013	–	10	–	10	–
2014	10	15	10	–	–
2015	–	25	10	–	–
Razem:	20	50	20	53	27

Źródło: opracowanie własne

2. Drugim strategicznym elementem jest infrastruktura komunikacyjna, która zajmuje największą część w budżecie projektu. W ramach zadań przewidzianych na najbliższe lata zostanie wybudowana w Lublinie nowa zajezdnia trolejbusowa przy ul. Grygowej/Pancerników, która będzie dostosowana do obsługi 100 trolejbusów i 25 pojazdów zaplecza gospodarczego. Wśród elementów zajezdni znajdą się stanowiska OC (przeładowe, obsługi codziennej) z myjnią, stanowiska naprawcze, zadaszony plac postojowy, stacja kontroli pojazdów i zaplecze dla pracowników i administracji. Ponadto w innym miejscu w mieście dodatkowo powstanie „Plac postojowy” dla 30 trolejbusów, który wyposażony zostanie w stanowiska OC z myjnią, zadaszony i zaplecze dla pracowników i administracji. Nowe zaplecze tech-

niczne komunikacji trolejbusowej będzie dysponowało możliwością obsługi do 130 trolejbusów (obecnie w eksploatacji jest 60).

Poza zajezdnią i placem postojowym powstanie 25 kilometrów podwójnego toru trakcji trolejbusowej na ulicach dotąd nie obsługiwanych przez trolejbusy lub poprzez dobudowanie przedłużenia do obecnych tras, tj.: ulic Grygowej, Abramowickiej, Drodze Męczenników Majdanka, Doświadczalnej, Unii Lubelskiej, Podzamcze, Unickiej, Diamentowej, Zemborzyckiej, Jana Pawła II, Armii Krajowej, Lwowskiej, Andersa, Mełgiewskiej, Krochmalnej, Filaretów, Zana, Bohaterów Monte Cassino, Młyńskiej, Nadbystrzyckiej. Ponadto dobudowane zostaną odcinki (drugi kierunek jazdy) do obecnie jednotorowych tras w ulicach Głębokiej i Wileńskiej o łącznej długości 1,4 kilometra. Rozbudowa układu sieci trakcyjnej zostanie wsparta rozwojem układu zasilania, w szczególności poprzez wybudowanie 9 nowych podstacji zasilających.

W ramach rozbudowy układu sieci trakcyjnej zmianom ulegną także niektóre ulice oraz skrzyżowania, w tym: przebudowa ulic: Droga Męczenników Majdanka i Doświadczalna wraz z budową pętli, przebudowa ulicy Abramowickiej wraz z budową pętli, przebudowa skrzyżowania ulic Zemborzyckiej i Diamentowej, przebudowa skrzyżowania ulic Lubartowskiej i Unickiej, przebudowa ronda ulic Jana Pawła II i Armii Krajowej, przebudowa skrzyżowania alei Kraśnickiej i ulicy Bohaterów Monte Cassino;

3. Do ostatniej grupy komponentów projektu należą elementy zarządzania ruchem związane z budową Systemu Zarządzania Ruchem i Systemem Zarządzania Transportem Publicznym.

Cele społeczno-gospodarcze projektu „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”:

- wzrost atrakcyjności systemu transportu publicznego w Lublinie,
- wzrost konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego,
- poprawa komfortu podróży transportem zbiorowym,



Fot. 4. Testowany w Lublinie Autosan 18LF z rodziny pojazdów Sancity. 53 podobne autobusy dwunastometrowe Autosan dostarczy w ramach wygranego przetargu w projekcie finansowanym z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, 9.05.2011 r., fot.: M. Krukowski.

- poprawa dostępności osób niepełnosprawnych do środków transportu publicznego,
- wzrost niezawodności funkcjonowania transportu publicznego,
- redukcja niekorzystnego oddziaływania systemu transportu miejskiego na środowisko,
- integracja systemu transportu publicznego.

Modernizacja podstacji zasilających trakcję oraz wymiana taboru trolejbusowego

Projekt zakładający modernizację układu zasilania poprzez przebudowę podstacji trakcyjnych i budowę nowego Centrum Sterowania wszystkimi podstacjami wraz z wymianą 30 trolejbusów na nowe, niskopodłogowe otrzymał dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007–2013. Beneficjentem w projekcie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, które przygotowało projekt na łączną sumę ponad 61 milionów zł. Wartość otrzymanego dofinansowania wyniosła ponad 26 milionów zł.

Układ zasilania komunikacji trolejbusowej w Lublinie ma charakter zcentralizowany. Funkcjonują trzy duże podstacje, które zasilają całą sieć trakcyjną. Jest to niekorzystne rozwiązanie w sytuacji awarii, np. zaniku zasilania po stronie dostawcy energii elektrycznej. Wówczas prawie niemożliwe jest zasilenie obszaru wyłączonej podstacji z innej. Wymiana urządzeń na podstacjach zlokalizowanych przy ulicach Garbarskiej, Kraśnickiej i Szczerbowskiego ma w znaczący sposób poprawić niezawodność układu zasilania po stronie MPK, a budowa Centrum Sterowania Podstacjami (tzw. Centralna Dyspozytornia Mocy) umożliwi sterowanie całym układem z jednego miejsca, w tym także podstacjami, które są zaplanowane i zostaną wybudowane w ramach projektu finansowanego z programu Rozwój Polski Wschodniej.

Stan taboru MPK przed realizacją projektu był niesatysfakcjonujący. Przede wszystkim wśród około 60 posiadanych trolejbusów tylko 6 było niskopodłogowych, a więc dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wymiana 30 wyeksploatowanych pojazdów na nowoczesne niskopodłogowe trolejbusy wpłynie znacząco na dostępność transportu zbiorowego dla osób z dysfunkcjami ruchu, a także poprawi wymianę wszystkich pasażerów na przystankach. Dodatkowym atrybutem nowych pojazdów jest nowoczesny układ napędowy – asynchroniczny z odzyskowym hamowaniem, dzięki któremu można uzyskać znaczące oszczędności w zakresie zużycia energii.

Celem projektu jest poprawa konkurencyjności transportu zbiorowego (przyjaznej środowisku komunikacji trolejbusowej) względem transportu indywidualnego poprzez poprawę jakości funkcjonowania komunikacji publicznej. Wnioskodawcy napisali w założeniach projektu, iż jego realizacja ma wpłynąć na zahamowanie zjawiska wydłużania się czasu podróży komunikacją miejską, poprawić punktualność pojazdów komunikacji miejskiej, zwiększyć bezpieczeństwo pasażerów i dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych oraz zmniejszyć negatywne skutki funkcjonowania transportu publicznego na środowisko.

Dokończenie tekstu na 3 stronie okładki

Transport Miejski i Regionalny

Kontynuacja tytułu „Transport Miejski”, wydawanego od 1982 r.

Wydawca:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej
<http://www.sitk-rp.org.pl>

Adres redakcji:

ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków
 tel./fax 12 658 93 74
 e-mail: tmir@sitk.neostrada.pl
 Strona w Internecie: <http://czasopisma.sitk.org.pl>

Rada programowa:

Wojciech Bąkowski, Jerzy Chudzicki, Alina Giedryś, Andrzej Grzegorzczak, Andrzej Rudnicki, Wojciech Suchorzewski, Antoni Szydło, Marian Tracz, Olgierd Wyszomirski, Barbara Żmizdzińska

Redaktor naczelny:

Wiesław Starowicz – starowicz@sitk.org.pl

Sekretarz redakcji:

Janina Mrowińska – mrowinska@sitk.org.pl

Zespół redakcyjny:

Tadeusz Dyr, Stanisław Gaca, Ryszard Janecki, Mariusz Szafkowski, Robert Tomanek

Współpraca:

Katarzyna Hebel (Gdynia), Stefan Krychniak (Warszawa), Bartosz Mazur (Katowice), Bogusław Molecki (Wrocław), Stefan Sarna (Warszawa), Jacek Szotysek (Katowice), Michał Wolański (Warszawa)

Streszczenia w języku angielskim:

Agata Mierzyńska

Recenzowanie tekstów:

Czasopismo jest umieszczone na liście Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 6 punktami za umieszczoną w nim publikacją naukową. Wszystkie publikacje podlegają procedurze recenzowania.

Skład:

Tomasz Wojtanowicz

Druk:

Wydawnictwo PiT Kraków
 ul. Ulanów 54/51, 31-455 Kraków, tel.: 12 290-32-10

Projekt graficzny okładki:

Lucyna Starowicz

Prenumerata w 2011 roku:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie
 Adres: 30-804 Kraków, ul. Siostrzana 11
 Konto: 43 1240 4722 1111 0000 4859 0666
 Cena egzemplarza – 18 zł + Vat (zagraniczna – 8 euro + Vat)
 Koszt prenumeraty półrocznej – 108 zł + Vat (zagraniczna – 48 euro + Vat)
 Koszt prenumeraty rocznej – 216 zł + Vat (zagraniczna – 96 euro + Vat)
 Studenci – 50% zniżki

Artykuły opublikowane w „Transportie Miejskim i Regionalnym” są dostępne w bazach danych 20 bibliotek technicznych, indeksowane w bazie danych o zawartości polskich czasopism technicznych BAZTECH <http://baztech.icm.edu.pl>

Działalność wyszukiwarki tekstów i autorów na stronie internetowej:

www.biblioteka.transport.pwr.wroc.pl/szukaj/tmir

Artykułów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów nadesłanych materiałów.

Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

Za wydrukowanie artykułu Autorzy nie otrzymują honorarium.