

**Załącznik**

**do uchwały Nr XXXI/356/05  
Rady Miejskiej w Suwałkach  
z dnia 26 stycznia 2005 r.**

**ZINTEGROWANY PROGRAM GOSPODARKI TRANSPORTOWEJ  
MIASTA SUWAŁKI**

Suwałki grudzień 2004

2005-02-08 09:57

# SPIS TREŚCI

## 1. Wstęp

- 1.1 Cel i zakres opracowania
- 1.2 Układ dokumentu

## 2. Diagnoza stanu systemu transportowego m. Suwałki

- 2.1 Miasto Suwałki
- 2.2 Układ drogowy miasta
  - 2.2.1 Sieć drogowo-uliczna
  - 2.2.2 Układ ulic miasta
  - 2.2.3 Organizacja i sterowanie ruchem
  - 2.2.4 Warunki ruchu drogowego
  - 2.2.5 System parkowania
- 2.3 System komunikacji publicznej
  - 2.3.1 Postawy formalne świadczenia usług przewozowych oraz charakterystyka przewoźnika
  - 2.3.2 Układ komunikacyjny
  - 2.3.3 Częstotliwość kursowania autobusów na liniach komunikacyjnych
  - 2.3.4 System taryfowy
  - 2.3.5 Sprzedaż usług przewozowych
  - 2.3.6 Tabor komunikacyjny i jego wykorzystanie
  - 2.3.7 Jakość usług przewozowych
  - 2.3.8 Zaplecze techniczne komunikacji miejskiej
- 2.4 Ruch pieszy i rowerowy
- 2.5 Stan bezpieczeństwa ruchu
- 2.6 Ruch lotniczy
- 2.7 Uciążliwości spowodowane ruchem drogowym
- 2.8 Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego

## 3. Analiza typu SWOT

- 3.1 Silne i słabe strony
- 3.2 Szanse i zagrożenia

3.3 Bariery i ograniczenia funkcjonowania systemu transportowego

## **4 Polityka transportowa miasta Suwałki**

4.1 Potrzeba sformułowania polityki transportowej

4.2 Doświadczenia zagraniczne

4.3 Polityka transportowa miasta Suwałki

4.4 Cele szczegółowe polityki transportowej i środki ich realizacji

4.5 Zasady realizacji polityki transportowej

4.6 Wnioski dotyczące kierunków polityki przestrzennej

4.7 Wnioski dotyczące sposobu poprawy organizacji przewozów komunikacją zbiorową

## **5 Zintegrowany Program Gospodarki Transportowej**

5.1 Wstęp

5.2 Zadania objęte Zintegrowanym Programem Gospodarki Transportowej

5.2.1 Przedsięwzięcia wskazane do wykonania do końca roku 2006 - o charakterze priorytetowym

5.2.2. Przedsięwzięcia wskazane do systematycznej realizacji w okresie 2005-2013

5.2.3. Przedsięwzięcia wskazane do realizacji w okresie 2007-2013

5.2.4 Przedsięwzięcia wskazane do realizacji po roku 2013

5.3 Główni beneficjenci Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki

5.4 Niezbędne opracowania studialne

# 1 Wstęp

## 1.1 Cel i zakres opracowania

Celem Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej dla miasta Suwałki jest opracowanie szczegółowych celów polityki transportowej oraz środków i zasad ich realizacji przy założeniu, że rozwój transportu ma służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego miasta, poprawie jego prestiżu i atrakcyjności. Podczas opracowania Programu uwzględniono zagadnienia związane z:

- układem drogowym miasta – system komunikacji indywidualnej i systemem parkingowym,
- systemem transportu zbiorowego,
- systemem ścieżek rowerowych,
- systemem ruchu pieszego.

Zakresem opracowania objęto:

1. Diagnozę stanu systemu transportowego Suwałk w ramach której poddano analizie zagadnienia związane z:
  - a) oceną układu drogowo-ulicznego i obciążeniem ruchem podstawowych ciągów komunikacyjnych,
  - b) oceną systemu parkowania,
  - c) oceną stanu bezpieczeństwa ruchu ,
  - d) oceną warunków ruchu pieszego i rowerowego,
  - e) oceną komunikacji zbiorowej, w tym: układu i liczby linii autobusowych, wielkości przewozów autobusowych, warunków ruchu i warunków podróżowania komunikacją autobusową, dostępności do przystanków autobusowych, zaplecze techniczne.

Analizę typu SWOT ze wskazaniem w odniesieniu do systemu transportowego Suwałk:

- silnych i słabych stron oraz
- szans i zagrożeń.

3. Określenie celów polityki transportowej miasta.
4. Określenie środków i zasad realizacji polityki transportowej.
5. Przedstawienie wniosków/postulatów dotyczących kierunków polityki przestrzennej wynikających z analiz transportowych.
6. Opracowanie planu operacyjnego usprawnienia systemu transportowego Suwałk – priorytety realizacyjne (horyzont czasowy do końca roku 2006).
7. Opracowanie planu średnioterminowego dot. usprawnienia systemu transportowego Suwałk (horyzont czasowy 2007-2013).
8. Opracowanie planu długoterminowego dot. usprawnienia systemu transportowego Suwałk z zadaniami docelowymi (horyzont czasowy po roku 2013).

## 1.2 Układ dokumentu

Program podzielono na 5 rozdziałów:

- Rozdział 1: Wstęp.
- Rozdział 2: Diagnoza stanu systemu transportowego miasta.
- Rozdział 3: Analiza typu SWOT.
- Rozdział 4: Polityka transportowa miasta.
- Rozdział 5: Zintegrowany plan rozwoju systemu transportowego miasta.

## 2 Diagnoza stanu systemu transportowego miasta

### 2.1 Miasto Suwałki

Suwałki są głównym miastem północnego obszaru funkcjonalnego oraz drugim po Białymstoku miastem województwa podlaskiego. W granicach administracyjnych miasto zajmuje powierzchnię 6 550 ha, w tym 493 ha (7,5%) stanowią tereny komunikacyjne. Z punktu widzenia regionu, Suwałki stanowią ważny drogowy węzeł komunikacyjny, chociaż ze względu na utratę statusu miasta wojewódzkiego (w 1999r), znaczenie miasta jako ośrodka administracyjnego osłabło.

Suwałki liczą ok. 68,8 tys. mieszkańców, a z prognoz demograficznych wynika, że populacja miasta ulegnie niewielkim zmianom, do poziomu 70,3 tys. w roku 2010.

Centralna część miasta jest skoncentrowana wzdłuż ciągu ul. Kościuszki i ul. Noniewicza oraz wokół 2 placów: Piłsudskiego i Konopnickiej. W obszarze tym koncentrują się usługi ogólnomiejskie, handel, gastronomia, placówki kulturalne, szkolnictwo i ochrona zdrowia. Strefa śródmiejska objęta jest ochroną konserwatorską, a liczne obiekty mieszkalne i użyteczności publicznej wpisane są do rejestru zabytków.

Główne obszary mieszkaniowe zlokalizowane są w północno-wschodniej części miasta (osiedla Północ I i II, Daszyńskiego oraz Kamena). Z kolei do obszaru śródmiejskiego przylegają Osiedla I i II. W zachodniej części miasta znajdują się osiedla Piastowskie, Hańcza i Powstańców Wielkopolskich.

Obszary przemysłowo-składowe, budowlane oraz transportowe występują skoncentrowane są w południowej i wschodniej części miasta.

W Suwałkach zarejestrowanych jest 29 tys. pojazdów.

### 2.2 Układ drogowy miasta

#### 2.2.1 Sieć drogowo-uliczna

Sieć dróg publicznych w Suwałkach stanowią:

- ulice krajowe o długości 12,9 km,
- ulice wojewódzkie 24,0 km,
- ulice powiatowe 58,9 km,
- ulice gminne 88,51 km.

Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez miasto obsługują główne kierunki ruchu wewnętrznego. W rejonie Suwałk krzyżują się droga o znaczeniu krajowym Nr 8: (*Warszawa*) *Białystok – Augustów – Suwałki – gr. Państwa (przejście graniczne Budzisko)*, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulic: *Wojska Polskiego-Utrata – Podhorskiego-Pułaskiego*; oraz 3 drogi wojewódzkie:

- droga Nr 652: *Kowale Oleckie - Suwałki*, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulicy *23 Października-Grunwaldzka-Sikorskiego-Bulwarowa*;

- droga Nr 653: Poćkuny-Sejny-Suwałki; przebieg od granicy miasta wzdłuż ul. Bakalarzewskiej i Mickiewicza i dalej Sejneńską;
- droga nr 655: Rutka-Suwałki-Raczki-Olecko-Gizycko; w Suwałkach przebiega wzdłuż ciągu ulic Buczka-Kościuszki-Reja.

Ciąg drogi krajowej nr 8 przechodzi w korytarzu usytuowanym na wschód od ścisłego centrum miasta, przy czym w obszarze północno-wschodnim przecina tereny wysokiej zabudowy mieszkaniowej (osiedla Północ I i Północ II).



Fot. 1. Droga nr 8. Wlot od strony południowej Suwałk. Skrzyżowanie ulic Wojska Polskiego i Utrata  
 Fot. 2. Ul. Pułaskiego. Przebieg drogi nr 8 w rejonie wysokiej zabudowy mieszkaniowej.

### 2.2.2 Układ ulic miasta

Układ ulic w Suwałkach ma charakter promienisto-rusztowy. Podstawę systemu stanowi 6 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta. Podstawowe ciągi ulic to:

- ul. Wojska Polskiego – Kościuszki (od strony południowej),
- ul. Reja (od strony północnej),
- ul. Pułaskiego (od strony północnej),
- ul. 23 Października-Mickiewicza- (od strony północno-zachodniej),
- ul. Bakalarzewska (od strony zachodniej), Wojska Polskiego,
- ul. Sejneńska (od strony wschodniej).

oraz ruszt śródmiejski ograniczony ciągami Utrata, Wigierska, Kościuszki, Mickiewicza, Gałaja, Dwernickiego.

Układ ten uzupełniają:

- wspomniany wcześniej ciąg ulic Utrata-Podhorskiego, obsługujący korytarz północ-południe,
- ciąg ulic: Sikorskiego-Dwernickiego-Kolejowa-Północna, obsługujący korytarz wschód-zachód.

Suwałki nie dysponują wykształconym systemem dróg o charakterze obwodowym w stosunku do ścisłego centrum miasta. Ciąg ulic Utrata-Podhorskiego-Pułaskiego stanowi w pewnym

sensie trasę obwodową przy czym głównie na odcinku południowo-wschodnim. W części północno-wschodniej, z uwagi na silne znaczenie dla obsługi osiedli mieszkaniowych położonych w tej części miasta oraz z uwagi na prowadzenie transportu publicznego, ciąg ten ma zdecydowanie miejski charakter, w ograniczonym stopniu odciążając miasto od ruchu tranzytowego.

Brak wykształconego obwodowego układu ulic stanowi znaczny mankament systemu transportowego miasta. Wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny na drogach krajowych i wojewódzkich, obsługa ruchu tranzytowego odbywa się ulicami miejskimi i tym samym dochodzi do koncentrowania się ruchu na głównych ciągach ulicznych. Takie ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych powoduje:

- ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego i pogorszenie bezpieczeństwa ruchu z uwagi na brak segregacji ruchu na głównych ulicach miasta,
- niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia),
- uciążliwości wywołane ruchem samochodów (wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń).

### **2.2.3 Organizacja i sterowanie ruchem**

Według stanu na dzień dzisiejszy w sieci ulic miasta Suwałki znajduje się 15 skrzyżowań i jedno przejście dla pieszych sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej oraz jedna sygnalizacja świetlna na wyjeździe ze strażnicy Straży Pożarnej, tj.:

1. skrzyżowanie ulic Utrata i Waryńskiego, sterowane akomodacyjnie,
2. skrzyżowanie ulic Utrata i Sejneńska,
3. skrzyżowanie ulic Utrata i Przytorowa,
4. skrzyżowanie ulic Utrata, Dwernickiego i Sikorskiego,
5. skrzyżowanie ulic Noniewiczza i Waryńskiego, sterowane akomodacyjnie,
6. skrzyżowanie ulic Noniewiczza i Sejneńska, sterowane akomodacyjnie,
7. skrzyżowanie ulic Noniewiczza i Dwernickiego,
8. skrzyżowanie ulic Kościuszki i Wigierskiej,
9. skrzyżowanie ulic Kościuszki, Mickiewicza i Waryńskiego,
10. skrzyżowanie ulic Kościuszki i Piłsudskiego,
11. skrzyżowanie ulic Kościuszki, Dwernickiego i Sikorskiego,
12. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Kowalskiego,
13. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Andersa,
14. przejście dla pieszych na ulicy Pułaskiego pomiędzy ul. Nowomiejską i Putry.
15. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Witosa,
16. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Świerkowa,
17. wyjazd ze strażnicy Straży Pożarnej przy ul. Witosa,

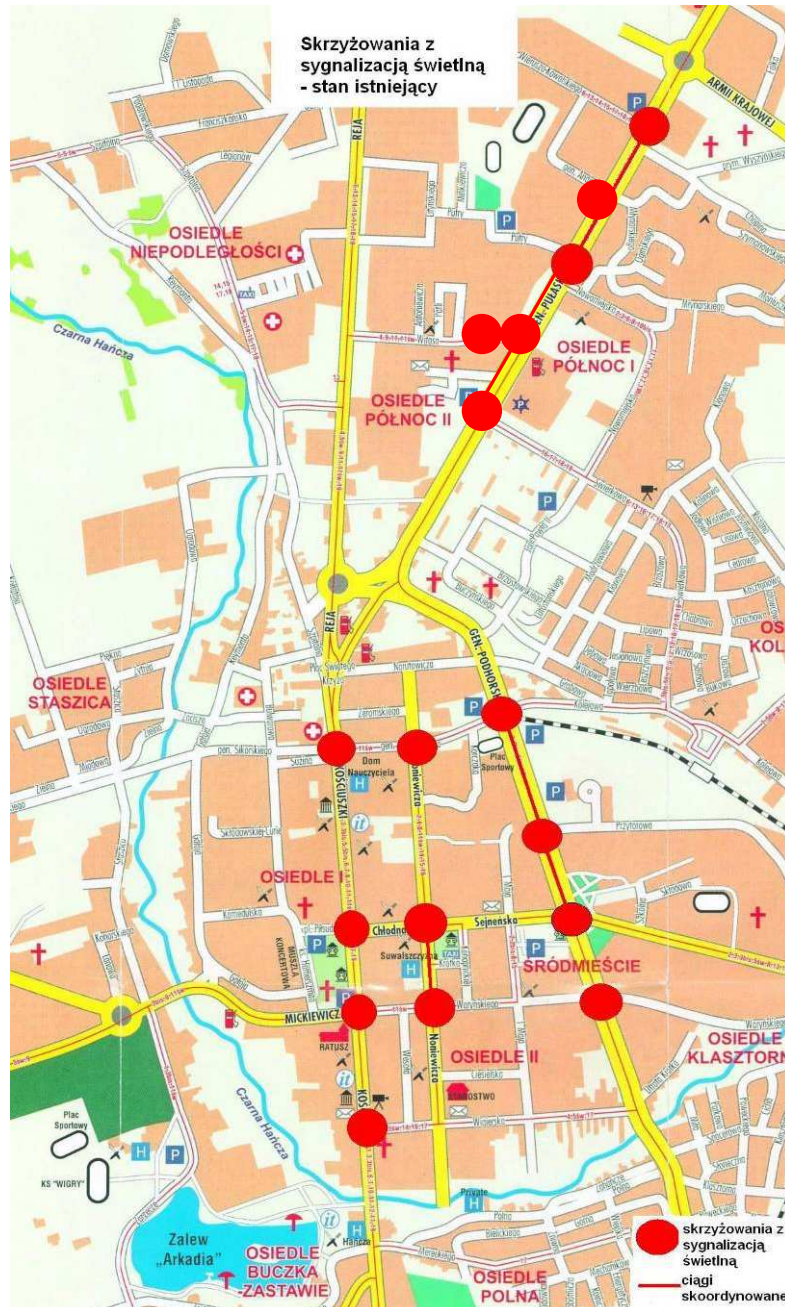
Osiem skrzyżowań jest wyposażonych w sterowanie akomodacyjne, a 10 sygnalizacji świetlnych działa w 3 ciągach skoordynowanych, tj:

- ciąg skoordynowany obejmujący skrzyżowania nr: 2-3-4,



- ciąg skoordynowany obejmujący skrzyżowania nr: 5-6,
- ciąg skoordynowany obejmujący skrzyżowania nr: 12-13-14-15-16.

Schemat miasta z zaznaczeniem funkcjonującej sygnalizacji świetlnej i ciągów skoordynowanych przedstawiono na rys 2.1



Rys 2.1. Suwałki - skrzyżowania z sygnalizacją świetlną i ciąg skoordynowane

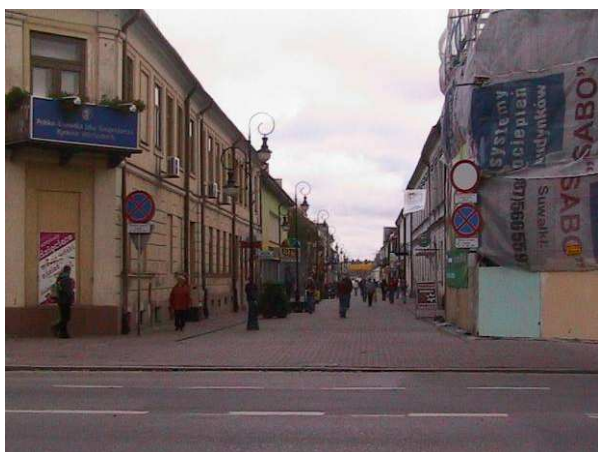
Przewiduje się także instalację 2 kolejnych sygnalizacji świetlnych z zastosowaniem akomodacji w następujących lokalizacjach:

- skrzyżowanie ulic 1-go Maja i Sejneńskiej,
- skrzyżowanie ulic 1-go Maja i Waryńskiego.

Przewiduje się także włączanie wszystkich nowych instalacji sygnalizacji świetlnej w system ciągów skoordynowanych.

W centrum Suwałk występuje strefa ograniczonego dostępu dla ruchu samochodowego. Jest ona ograniczona do odcinka ulicy Chłodnej, na której dopuszczony jest jedynie:

- ruch towarowy w godzinach 6.00-9.00 i 18.00-20.00 oraz
- ruch samochodów mieszkańców ulicy.



Fot. 3. Ulica Chłodna – z ograniczeniem dostępu ruchu kołowego

Fot.4. Ulica Chłodna - z ograniczonym dostętem ruchu kołowego

Uporządkowaniu ruchu w centrum miasta sprzyja także wprowadzenie ruchu tranzytowego na kierunku północ-południe na ciąg ulicy Utrata i ograniczenie przepustowości ciągu ulicy Kościuszki poprzez wprowadzenie obustronnych pasów postojowych i przejść dla pieszych z azylami.



Fot. 5. Ulica Kościuszki – przejście dla pieszych z azylem



Fot. 6. Ulica Kościuszki - ograniczenie szerokości jezdni poprzez wydzielenie pasa do parkowania

## 2.2.4 Warunki ruchu drogowego

W obszarach zurbanizowanych stały wzrost motoryzacji, przy jednoczesnych ograniczeniach w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, prowadzi do pogarszania się warunków ruchu

drogowego oraz warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Na podstawie wyników pomiarów ruchu przeprowadzonych w Suwałkach w roku 2003 można stwierdzić, że w okresie godzin ruchu szczytowego natężenia ruchu na podstawowym układzie ulic miasta są dość zróżnicowane.

Największe obciążenie ruchem występuje na drodze nr 8 prowadzącej oprócz ruchu wewnętrznego także ruch międzynarodowy w kierunku przejścia granicznego:

- zdecydowanie wyższe jest na wlocie południowym (od strony Augustowa) – 8020 poj./dobę w tym 20,1% samochodów ciężarowych,
- niższe jest na wlocie północnym (od strony Szypliszek) – 5397 poj./dobę w tym 25% samochodów ciężarowych.

Na pozostałych ciągach ulic natężenie ruchu jest mniejsze w tym:

- na drodze wojewódzkiej nr 653 (wlot od strony Sejn) – 4473 poj./dobę w tym 6% samochodów ciężarowych,
- na drodze wojewódzkiej nr 655 (wlot od strony Raczek) – 3907 poj./dobę w tym 5,9% samochodów ciężarowych,
- na drodze wojewódzkiej nr 652 (wlot od strony Filipowa) – 3812 poj./dobę w tym 4,4% samochodów ciężarowych,
- na drodze wojewódzkiej nr 653 (wlot od strony Bakalarzewa) – 3681 poj./dobę w tym 9,1% samochodów ciężarowych,
- na drodze wojewódzkiej nr 655 (wlot od strony Rutki Tartak) – 2408 poj./dobę w tym 4% samochodów ciężarowych.

### **2.2.5 System parkowania**

W ramach systemu parkowania w Suwałkach dostępne są:

- miejsca do parkowania przykrawężnikowego,
- miejsca do parkowania na wydzielonych parkingach placowych.

W mieście nie funkcjonuje system parkowania płatnego.

Liczba wydzielonych parkingów jest stosunkowo mała (85 miejsc wydzielonych przy krawężniku). Nie odczuwa się występowania ostrego deficytu miejsc parkingowych, przy czym obserwacje przeprowadzone w październiku 2004 r wskazują na stosunkowo duży odsetek wykorzystania miejsc parkingowych.

W tabeli 2.1 przedstawiono wyniki przeprowadzonego badania stopnia wykorzystania miejsc parkingowych na ul. Kościuszki (odcinek od ul. Dwernickiego do ul. Wigierskiej). Badanie wykonano w dniu 18.11.2004.

Tabela 2.1 Wyniki badania stopnia wykorzystania miejsc parkingowych na ul. Kościuszki

Okres badania	Liczba zajętych miejsc parkingowych	Liczba wolnych miejsc parkingowych	Stopień wykorzystania [%]
7.30-8.00	93	102	48%
9.00 – 10.00	156	39	84%
11.00 - 12.00	171	24	88%
13.00 - 14.00	167	28	86%
15.00 – 16.00	160	35	82%



Fot. 7. Ul. Kościuszki – stosunkowo duże wykorzystanie miejsc parkingowych



Fot. 8. Ul. Kościuszki – stosunkowo duże wykorzystanie miejsc parkingowych

Przeprowadzone obserwacje sposobu parkowania wskazują także na:

- występowanie problemów z tzw. „nielegalnym parkowaniem”, co może być spowodowane niedostatecznym egzekwowaniem przepisów przez odpowiednie służby (fot. 9-10);
- konieczność dokonania weryfikacji dostępności miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej; jest to istotne z uwagi na swobodę i bezpieczeństwo podróżujących komunikacją zbiorową, a w szczególności osób z kłopotami ruchowymi i osób słabo widzących.



Fot. 9. Ul. Kościuszki – widoczne zajmowanie powierzchni chodnika przez parkujące samochody (na chodniku zakaz parkowania)



Fot. 10. Ul. Kościuszki – nielegalne parkowanie na chodniku

## 2.3 System komunikacji publicznej

### 2.3.1 Postawy formalne świadczenia usług przewozowych oraz charakterystyka przewoźnika

Usługi przewozowe na terenie miasta świadczone są na podstawie umowy zawartej pomiędzy Miastem Suwałki a Przedsiębiorstwem Gospodarki Komunalnej. W najbliższym sąsiedztwie miasta usługi świadczone są na podstawie umowy zawartej pomiędzy Gminą Suwałki a PGK.

Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. w Suwałkach jest Spółką Prawa Handlowego w której 100% udziałów posiada miasto Suwałki.

Rolę Zgromadzenia Wspólników pełni Prezydent Miasta Suwałk.

Poza świadczeniem usług przewozowych w komunikacji miejskiej podstawowa działalność przedsiębiorstwa obejmuje:

- utrzymanie czystości miasta,
- renowację ulic i placów.

Ponadto przedsiębiorstwo prowadzi: kompleksowe usługi pogrzebowe, naprawy oraz diagnostykę techniczną samochodów, przewóz osób niepełnosprawnych, sprzedaż gazu w butlach turystycznych oraz gazu technicznego, a także schronisko dla bezdomnych zwierząt.

Przebiegi linii oraz rozkłady jazdy są ustalane przez przewoźnika w uzgodnieniu z Miastem, a ich specyfikacje stanowią załączniki do umowy.

Raz w roku (w IV kwartale) przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia analizy stopnia zaspakajania potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego.

Ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów na podstawie biletów ulgowych oraz przejazdów bezpłatnych ustala Rada Miejska.

Dla prowadzenia działalności w zakresie komunikacji miejskiej przedsiębiorstwo PGK zatrudnia ogółem 90 osób (w przeliczeniu na pełne etaty), w tym:

- 8 pracowników umysłowych (około 9 % ogólnego stanu zatrudnienia),
- 59 kierujących autobusami (około 65 %),
- 3 pracowników zajezdni (około 3 %),
- 20 pracowników warsztatów naprawczo-remontowych (około 22 %).

Liczba pasażerów przewożonych w ciągu roku wynosi około 5 milionów osób (około 460 tysięcy osób miesięcznie w okresie jesienno-zimowym), natomiast roczna praca przewozowa, wykonana w okresie styczeń – sierpień i planowana na okres wrzesień – grudzień 2004 r. wynosi 1 483 038 wozokilometrów.

Opłata za usługi przewozowe świadczone przez Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. w Suwałkach ma formę dopłaty do 1 wozokilometra pracy przewozowej. Według danych zestawionych w biuletynach Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Warszawie pt. „Komunikacja miejska w liczbach”:

W 2003 r. koszty działalności podstawowej w komunikacji miejskiej w wysokości 7 023 600 zł zostały pokryte przez wpływy ze sprzedaży biletów w wysokości 3 541 200 zł, czyli udział wpływów w kosztach wyniósł 50,4 %. Wielkość dopłaty z budżetu miasta w wysokości 3 043 500 zł, stanowiła 43,4% kosztów działalności podstawowej.

W pierwszej połowie 2004 r. koszty działalności podstawowej w komunikacji miejskiej w wysokości 3 2233 00 zł zostały pokryte przez wpływy ze sprzedaży biletów w wysokości 1 757 400 zł, czyli udział wpływów w kosztach wyniósł 54,5%. Wielkość dopłaty z budżetu miasta w wysokości 1 301 500 zł, stanowiła 40,4% kosztów działalności podstawowej.

### **2.3.2 Układ komunikacyjny**

Łączna długość tras, przez które przebiegają linie autobusowe obsługiwane przez PGK w Suwałkach wynosi 130 km. W układzie tym funkcjonuje 31 linii autobusowych, w tym:

- 18 linii normalnych,
- 6 linii typu „bis”,
- 6 linii oznaczonych numerem linii normalnej i dodatkowo literą A lub B,
- 1 linia typu „bis” z dodatkiem litery A.

Łączna długość linii wynosi 225 km.

Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Do ulic, przez które przebiega największa liczba linii autobusowych należą:

- ul. Pułaskiego – 27 linii,
- ul. Reja – 23 linie
- ul. Kościuszki - 22 linie,
- ul. Kowalskiego – 21 linii,
- ul. Świerkowa – 21 linii,
- ul. Kolejowa – 20 linii,
- ul. Podhorskiego – 15 linii,
- ul. Noniewicza – 14 linii,
- ul. Dwernickiego - Sikorskiego (zwłaszcza odcinek od skrzyżowania z ul. Podhorskiego do skrzyżowania z ul. Kościuszki) – 13 linii,
- ul. Sejneńska – 12 linii,
- ul. Nowomiejska – 10 linii.

Są to ulice, przez które przebiegają linie autobusowe obsługujące rejon osiedli „Północ I” i „Północ II” oraz obszar centrum miasta.

Rozkład jazdy autobusów PKS obejmuje około 190 par kursów (odjazdów i przyjazdów) przebiegających przez dworzec położony przy ul. Utrata (w pobliżu skrzyżowania z ul. Przytorową). Powiązanie rejonów miasta z dworcem PKS zapewnia 9 linii komunikacji miejskiej (linie nr: 3, 3 bis, 13, 13 A, 17 A, 18 i 18 A), przy czym jeden z przystanków komunikacji miejskiej położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, natomiast drugi (w przeciwnym kierunku jazdy) położony jest w pewnym oddaleniu, co może być uciążliwe dla podróżnych o ograniczonych zdolnościach ruchowych (osób starszych, niepełnosprawnych, podróżnych z małymi dziećmi, lub osób podróżujących z cięższym bagażem).



Fot. 11. Budynek dworca PKS w Suwałkach przy ul. Utrata Na pierwszym planie parking dla samochodów osobowych

Przez miasto przebiega linia kolejowa Białystok – Sokółka – Suwałki – Trakiszki, leżąca w I europejskim korytarzu transportowym. Jest to linia jednotorowa, w dobrym stanie technicznym. Natomiast na drugiej linii kolejowej, Olecko – Suwałki, w 1996 r. zawieszono ruch osobowy ze względów ekonomicznych. Rozkład jazdy obejmuje 8 par pociągów w ciągu doby, przy czym nie wszystkie pociągi kursują codziennie. Dworzec kolejowy PKP obsługiwany jest poprzez przystanek nr 53 (Kolejowa PKP) przez 6 linii komunikacji miejskiej (linie nr 1, 8, 11, 19, 19 bis i 21 bis), oraz poprzez przystanek nr 12 (Kolejowa PKP) przez 5 linii (11, 18, 19 bis, 20 bis, 21).



Fot. 13. Budynek dworca PKP w Suwałkach i plac przeddworcowy. Fot. 14. Przystanek miejskiej komunikacji autobusowej w pobliżu dworca PKP.

Kilka linii autobusowych obsługuje równocześnie obszar miasta oraz wybrane rejony strefy podmiejskiej:

- Krzywe, Sobolewo, Płociczno (linie nr 2, 2 bis i 4),
- Podbudówek (linie nr 3, 3 bis i 21),
- Biała Woda, Bród Stary, Potasznia, Żywa Woda, Okrągłe (linia nr 5),
- Zielone Kamedulskie, Trzciane, Wychodne, Przebród, Żyliny (linie nr 9, 9 bis i 20),

- Mała Huta (linia nr 15).

Poza linią nr 15 trasy pozostałych linii obsługujących strefę podmiejską pokrywają się z trasami autobusów PKS, wykorzystując 10 wspólnych przystanków.

W okresie wakacyjno-urlopowym (od 1.07 do 31.08) przebieg linii nr 4 jest w wybranych kursach wydłużony do miejscowości Gawrych Ruda.

Niezależnie od znacznego zróżnicowania numeracji, na większości linii autobusowych występują wielowariantowe przebiegi w ramach linii o takim samym oznaczeniu. W tabeli 2.2 przedstawiono charakterystykę przebiegów poszczególnych linii, wyróżniając trzy typy linii autobusowych funkcjonujących w układzie komunikacji miejskiej Suwałk:

- linie miejskie, których przebiegi we wszystkich kursach (półkursach) rozkładowych mieszczą się w granicach miasta,
- linie podmiejskie, których przebiegi we wszystkich kursach (półkursach) rozkładowych obejmują zarówno teren miasta, jak i strefy podmiejskiej,
- linie miejsko-podmiejskie, których przebiegi w części kursów (półkursów) rozkładowych obejmują zarówno teren miasta, jak i strefy podmiejskiej, a w części kursów (półkursów) – wyłącznie teren miasta.

Tabela 2.2 Charakterystyka przebiegów linii autobusowych

Nr	Typ linii	Warianty przebiegu	Uwagi
1.	Miejska	Przebieg jednowariantowy: Dubowo – Północna (Fabryka Mebli)	W kierunku Północna – Dubowo trasa dłuższa o 2,4 km niż w przeciwnym kierunku jazdy.
2.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (miejski): Sejneńska PGK – Osiedle Północ - Sejneńska PGK	Jednakowy przebieg na odcinku: Sejneńska PGK – Noniewiczza Wigry; dalej okrężny przebieg jednokierunkowy.
		Wariant 2 (podmiejski): Krzywe – Sejneńska PGK – Osiedle Północ - Sejneńska PGK	Jak wyżej
		Wariant 3 (podmiejski): Krzywe – Sejneńska PGK – Osiedle Północ – Sejneńska PGK - Krzywe	Jednakowy przebieg na odcinku: Krzywe – Noniewiczza Wigry; dalej okrężny przebieg jednokierunkowy.
		Wariant 4 (podmiejski): Sejneńska PGK – Osiedle Północ – Sejneńska PGK – Krzywe – Sobolewo - Sejneńska PGK	Jednakowy przebieg na odcinku: Sobolewo – Noniewiczza Wigry; dalej okrężny przebieg jednokierunkowy
		Wariant 5 (miejski): Nowomiejska – Sejneńska PGK	Przebieg wyłącznie w jednym kierunku jazdy



		Wariant 6 (podmiejski): Sejneńska PGK – Mała Huta – Sejneńska – Osiedle Północ – Sejneńska - elewator	Jednakowy przebieg na odcinku: Mała Huta – Noniewiczza Wigry; dalej okrężny przebieg jednokierunkowy
2 bis	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (podmiejski): Krzywe - Nowomiejska	W kierunku Nowomiejska – Krzywe trasa dłuższa o 0,9 km niż w przeciwnym kierunku jazdy.
		Wariant 2 (podmiejski): Krzywe – Park Marii Konopnickiej	Przebieg wyłącznie w jednym kierunku jazdy
		Wariant 3 (podmiejski): Nowomiejska – Krzywe – Sobolewo – Płociczno - Nowomiejska	Okrężny przebieg jednokierunkowy na odcinku: Sejneńska – Sobolewo – Płociczno - Utrata
		Wariant 4 (miejski): Nowomiejska – Sejneńska PGK	W kierunku Sejneńska PGK – Nowomiejska trasa krótsza o 2,0 km
3.	Podmiejska	Wariant 1 (podstawowy): Sejneńska PGK - Poddubówek	
		Wariant 2: Sejneńska PGK – Kompostownia - Poddubówek	Trasa dłuższa o 2,0 km w porównaniu z wariantem podstawowym.
3 bis	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (podmiejski): Sejneńska PGK - Poddubówek	Jeden kierunek jazdy
		Wariant 2 (miejski): Nowomiejska – Zarzecze – Sejneńska PGK	Jak wyżej
		Wariant 3 (miejski): Nowomiejska – Zarzecze Cmentarz	Jak wyżej
4.	Podmiejska	Wariant 1: Sobolewo – Płociczno – Nowomiejska	W przeciwnym kierunku jazdy: Płociczno – Sobolewo - Nowomiejska
		Wariant 2: Gawrych Ruda – Płociczno – Park M. Konopnickiej	
		Wariant 3: Płociczno – Park Marii Konopnickiej	
		Wariant 4: Nowomiejska – Sobolewo – Płociczno – Gawrych Ruda	
5.	Podmiejska	Wariant 1: Kościuszki - Okrągłe	W kierunku Okrągłe – Kościuszki trasa krótsza o 1,9 km
		Wariant 2: Kościuszki – Potasznia	
		Wariant 3: Kościuszki – Biała Woda	
8.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (miejski): Mała Huta – Północna	
		Wariant 2 (podmiejski): Sejneńska PGK – Nowa Wieś	

		Wariant 3 (podmiejski): Sejneńska PGK – Lipnik	
		Wariant 4 (miejski): Sejneńska PGK – Północna	
9.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (podmiejski): Nowomiejska - Żyliny	
		Wariant 2 (podmiejski): Kościuszki – Żyliny	W przeciwnym kierunku: Żyliny – Park Marii Konopnickiej
		Wariant 3 (podmiejski): Sejneńska – Żyliny	W przeciwnym kierunku: Żyliny – Nowomiejska
		Wariant 4 (miejski): Nowomiejska – Bakalarzewska	W kierunku Bakalarzewska – Nowomiejska trasa krótsza o 2,9 km.
9 bis	Miejska	Zielone Kamedulskie – Sejneńska PGK	Jeden kierunek jazdy
10.	Miejska	Wariant 1 (podstawowy): Dubowo – Jasionowo	
		Wariant 2: Dubowo – Pułaskiego	
		Wariant 3: Kościuszki - Jasionowo	
		Wariant 4: Pułaskiego - Kościuszki	Jeden kierunek jazdy
11.	Miejska	Dubowo - Północna	Odmienny przebieg na odcinku: Kościuszki/Sikorskiego - Pułaskiego/Nowomiejska
13.	Miejska	Sejneńska PGK - Reja	
13 A	Miejska	Nowomiejska – Sejneńska PGK	Jeden kierunek jazdy
14.	Miejska	Plac M. Konopnickiej - Szpitalna	Jednokierunkowy przebieg przez ulice Kościuszki i Noniewiczza
14 bis	Miejska	Plac M. Konopnickiej - Szpitalna	Jednokierunkowy przebieg przez ulice Kościuszki i Noniewiczza
15.	Podmiejska	Wariant 1 (podstawowy): Mała Huta – Szpitalna	
		Wariant 2: Mała Huta – Plac Marii Konopnickiej	
		Wariant 3: Mała Huta - Sejneńska	
15 bis	Miejska	Reja – Sejneńska PGK	Jeden kierunek jazdy
16.	Miejska	Nowomiejska – Pl. M. Konopnickiej	Jeden kierunek jazdy
16 A	Miejska	Pl. M. Konopnickiej – Reja (cmentarz)	W przeciwnym kierunku trasa dłuższa o 1,7 km
16 B	Miejska	Pl. M. Konopnickiej - Szpitalna	W przeciwnym kierunku trasa dłuższa o 1,4 km
17.	Miejska	Reja - Sportowa	W przeciwnym kierunku: Sportowa – Szpitalna; trasa dłuższa o 1,9 km
17 A	Miejska	Szpitalna – Utrata PKS	Jeden kierunek jazdy
17 B	Miejska	Utrata - Szpitalna	Jeden kierunek jazdy

18.	Miejska	Wariant 1 (podstawowy): Szpitalna – Śródmieście - Szpitalna	
		Wariant 2: Reja – Śródmieście – Szpitalna	
		Wariant 3: Szpitalna - Utrata	W przeciwnym kierunku trasa dłuższa o 3,0 km
18 A	Miejska	Szpitalna – Sejneńska PG	Jeden kierunek jazdy
19.	Miejska	Wariant 1 (podstawowy): Dubowo – Północna	W przeciwnym kierunku trasa dłuższa o 0,5 km.
		Wariant 2: Dubowo – Hubala – Północna	
		Wariant 3: Hubala - Północna	
19 bis	Miejska	Wariant 1: Północna - Dubowo	Jeden kierunek jazdy
		Wariant 2: Północna – Wojska Polskiego PKS	
		Wariant 3: Wojska Polskiego (Hotel Hańcza) - Północna	Jeden kierunek jazdy
20.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (podmiejski): Bakalarzewska CPN – Osiedle Północ- Zielone Kamedulskie	
		Wariant 2 (miejski): Pl. M. Konopnickiej Bakalarzewska CPN	Jeden kierunek jazdy
		Wariant 3 (miejski): Dwernickiego – Bakalarzewska CPN	Jeden kierunek jazdy
		Wariant 4 (miejski): Pułaskiego CPN – Sikorskiego	Jeden kierunek jazdy
20 A	Miejska	Wariant 1: Bakalarzewska CPN – Osiedle Północ- Bakalarzewska CPN	
		Wariant 2: Bakalarzewska CPN – Dwernickiego	Jeden kierunek jazdy
20 bis	Miejska	Północna – Osiedle Północ – Sikorskiego	Jeden kierunek jazdy
20 bis A	Miejska	Sikorskiego – Os. Północ – Dwernickiego	Jeden kierunek jazdy
21.	Podmiejska	Wariant 1 (podstawowy): Północna – Podbudówek	W dwóch kursach linia obsługuje rejon ul. Szafirowej (Mispol)
		Wariant 2: Kosciuszki – Podbudówek	Jeden kierunek jazdy
21 A		Kościuszki - Szafirowa	W przeciwnym kierunku: Szafirowa – Pl. Marii Konopnickiej; trasa krótsza o 0,7 km
21 bis	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (miejski): Buczka – Północna	Jeden kierunek jazdy
		Wariant 2 (podmiejski): Pułaskiego – Podbudówek	Jeden kierunek jazdy

W układzie komunikacji autobusowej zlokalizowano 235 przystanków, w tym 66 (około 28 %) w strefie podmiejskiej. Tylko 34 przystanki (około 14 %) wyposażone są w wiaty.



Fot. 15. Przystanek autobusowy na ul. Puławskiego.



Fot. 16 Przystanek autobusowy na ul. Kościuszki.

W tabeli 2.3 przedstawiono zestawienie przystanków najbardziej obciążonych ruchem pasażerskim.

Tabela 2.3 Układ komunikacji miejskiej w Suwałkach - zestawienie przystanków o największej wymianie pasażerów.

Numer przystanku	Ulica	Nazwa przystanku	Kierunek jazdy
46	Noniewiczza	Pl. M. Konopnickiej	Osiedle Północ
3		Wigry	
40	Nowomiejska	Nowomiejska	Śródmieście
9	Pułaskiego	Pułaskiego	Śródmieście
42		Taxi	Szpital
72		Sklep	
10		DPS	
26	Kowalskiego	Przedszkole	Śródmieście
29		Kowalskiego II	Śródmieście
28		Merk	Śródmieście przez ul. Reja
27		Przedszkole	Śródmieście przez ul. Reja
59	Reja	Reja I	Śródmieście
21		Reja II	Śródmieście przez ul. Pułaskiego
1	Północna	Groma	Śródmieście
80	Kościuszki	Liceum nr 2	Osiedle Północ
78		Temida	Osiedle Północ
77		Temida	Wojska Polskiego
79		Urząd Miasta	Wojska Polskiego
97	Buczka	Przedszkole	Poddubówek
96		Sido	Śródmieście
65		Przedszkole	
74	Wojska Polskiego	Zakłady Drobiarskie	Śródmieście
22		Jednostka Wojskowa	
60	Sejneńska	Zespół Szkół nr 5	Śródmieście

62		Szkoła nr 6	Krzywe
71	Szpitalna	Szpital	Śródmieście

### 2.3.3 Częstotliwość kursowania autobusów na liniach komunikacyjnych

Linie komunikacyjne są bardzo zróżnicowane pod względem:

- liczby realizowanych półkursów w ciągu doby,
- dni tygodnia, w których funkcjonują,
- okresów dnia, w których funkcjonują.

Podstawową rolę w obsłudze miasta komunikacją zbiorową pełnią linie nr 14, 19 i 2, o następujących przebiegach podstawowych:

**Linia nr 14:** Pl. Marii Konopnickiej – Dwernickiego – Podhorskiego – Pułaskiego – Kowalskiego – Reja – Szpitalna

**Linia nr 19:** Północna – Kolejowa – Świerkowa – Pułaskiego – Kowalskiego – Reja – Kościuszki – Wojska Polskiego – Dubowo

**Linia nr 2:** Sejneńska – Waryńskiego – Noniewiczza – Dwernickiego – Podhorskiego – Nowomiejska - Pułaskiego – Kowalskiego – Reja – Noniewiczza – Waryńskiego - Sejneńska

Linie te, przebiegając w całości (lub w znacznej części) przez rejony o wysokiej koncentracji źródeł i celów ruchu pasażerskiego (osiedla: Północ I, Północ II, Kolejowe), oraz centrum miasta obsługują potrzeby przewozowe przeważającej części jego mieszkańców.

Rozkłady jazdy na 5 liniach (nr 1, 3, 8, 17 i 21 bis) uwzględniają kursowanie autobusów wyłącznie w dni robocze, natomiast na 8 liniach (nr 9 bis, 13 A, 14 bis, 15 bis, 20, 20 A, 20 bis i 20 bis A) autobusy kursują tylko w dni nauki szkolnej. Okresy funkcjonowania tych linii są dostosowane do godzin rozpoczęcia i końca pracy oraz zajęć szkolnych.

Na przeważającej liczbie linii częstotliwość kursowania autobusów wynosi 1 wóz/godz, w okresach funkcjonowania linii.

Pełną charakterystykę linii komunikacyjnych, pod względem okresów funkcjonowania oraz częstotliwości kursowania autobusów, przedstawiono w tabeli 2.4.

Tabela 2.4. Okresy funkcjonowania linii komunikacyjnych i częstotliwości kursowania autobusów.

Nr	Rodzaj dnia tygodnia	Liczba pół-kursów	Częstotliwość kursowania autobusów w dni robocze	Okresy funkcjonowania linii w ciągu dnia
1.	Dni robocze	8	1 wóz/godz - w okresie porannym, 1 wóz/1,5 godz – w okresie południowym	Linia funkcjonuje w okresie: 5.10 – 12.56
2.	Każdy dzień	8	1 wóz/godz w ciągu całego dnia	Linia funkcjonuje przez cały dzień, w okresie: 3.40 – 22.52
	Tylko dni robocze	17		
	Tylko dni nauki szkolnej	3		
	Tylko soboty, niedziele i święta	9		
	Tylko soboty	1		
	Tylko niedziele i święta	2		
2 bis	Każdy dzień	3	1 wóz/godz w okresie porannym	Linia funkcjonuje w okresie: 5.10 – 7.52
	Tylko dni robocze	1		
	Tylko dni nauki szkolnej	2		
	Tylko dni robocze i soboty	1		
3.	Tylko dni robocze	10	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/godz w okresie popołudniowym	Linia funkcjonuje w okresach: 6.20 – 9.27 14.05 – 17.25
3 bis	Tylko dni robocze	2	1 wóz/dobę	Linia funkcjonuje w okresach: 7.05 – 7.52 15.10 – 15.40
	Tylko dni nauki szkolnej	1		
4.	Tylko dni robocze	12	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/2 godz w okresie popołudniowym	Linia funkcjonuje przez cały dzień w okresie: 6.30 – 19.21
	Tylko soboty, niedziele i święta	4		
5.	Tylko dni robocze	4	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/1,5 godz w okresie popołudniowym	W dni robocze linia funkcjonuje w okresach: 6.20 – 8.42 14.00 – 16.50 W soboty, niedziele i święta: 10.40 – 14.00

	Tylko dni robocze, poza okresem letnich wakacji szkolnych	6		
	Tylko soboty, niedziele i święta	4		
8.	Tylko dni robocze	11	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/1,5 godz w okresie popołudniowym	Linia funkcjonuje w okresach: 6.00 – 7.57 15.05 – 16.43
9.	Tylko dni robocze	13	1 wóz w okresie porannym 1 wóz/godz w okresie przedpołudniowym 1 wóz/godz w okresie popołudniowym	W dni robocze linia funkcjonuje w okresach: 6.25 – 7.35 9.30 – 11.21 14.40 – 17.10 W soboty, niedziele i święta 1 kurs: 14.00 – 14.50
	Tylko soboty, niedziele i święta	2		
9 bis	Tylko dni nauki szkolnej	1	1 wóz w okresie porannym	7.15 – 7.48
10.	Tylko dni robocze	13	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/godz w okresie popołudniowym 1 wóz w późnych godzinach wieczornych	W dni robocze linia funkcjonuje w okresach: 5.15 – 7.44 13.10 – 16.09 21.15 – 22.40 W niedziele i święta: 9.00 – 12.20
	Tylko dni nauki szkolnej	6		
	Tylko niedziele i święta	3		
11.	Każdy dzień	6	1 wóz/1,5 godz w okresie porannym 1 wóz/2 godz w okresie południowym i popołudniowym	6.00 – 8.51 10.50 – 15.58
	Tylko dni robocze	4		
13.	Tylko dni robocze	3	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz w okresie popołudniowym	5.30 – 7.55 15.05 – 15.30
	Tylko dni nauki szkolnej	1		
13 A	Tylko dni nauki szkolnej	1	1 wóz w okresie porannym	7.35 – 7.55
14.	Każdy dzień	20	4 wozy/godz w ciągu całego dnia	5.30 – 21.42
	Tylko dni robocze	44		
	Tylko dni nauki szkolnej	19		

	Tylko dni robocze i soboty	10		
	Tylko dni robocze, niedziele i święta	8		
	Tylko soboty	10		
	Tylko soboty, niedziele i święta	21		
14 bis	Tylko dni nauki szkolnej	2	1 wóz rano i 1 wóz po południu	7.30 – 7.50 14.40 – 14.59
15.	Tylko dni robocze	9	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/godz w okresie popołudniowym	W dni robocze linia funkcjonuje w okresach: 5.40 – 9.16 14.05 – 15.35 W niedziele i święta: 8.30 – 10.20
	Tylko niedziele i święta	2		
15 bis	Tylko dni nauki szkolnej	2	1 wóz/godz w okresie porannym	7.30 – 9.00
16.	Tylko dni robocze i soboty	1	1 wóz rano	7.25 – 7.45
16 A	Każdy dzień w okresie 14.IV – 10.XI i tylko dni robocze poza tym okresem	2	1 wóz po południu	16.55 – 18.18
	Każdy dzień w okresie 14.IV – 10.XI i tylko dni robocze i soboty poza tym okresem	2	1 wóz w okresie przedpołudniowym	9.55 – 11.18
16 B	Tylko dni robocze	7	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/godz w okresie popołudniowym	7.55 – 9.51 12.55 – 16.51
	Tylko dni robocze i soboty	4		
17.	Tylko dni robocze	2	1 wóz rano i 1 wóz po południu	6.30 – 6.55 15.05 – 15.37
17 A	Każdy dzień	1	1 wóz rano	7.10 – 7.43
17 B	Każdy dzień	1	1 wóz rano	6.20 – 6.49
18.	Każdy dzień	14	1 wóz/godz	4.20 – 7.26 10.00 – 20.26



18 A	Każdy dzień	1	1 wóz rano	7.30 – 7.59
19.	Każdy dzień	35	Częstotliwość zróżnicowana: 1, 2 lub 3 wozy/godz	5.40 – 23.03
	Tylko dni robocze	20		
	Tylko soboty, niedziele i święta	4		
19 bis	Tylko dni robocze	3	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/godz w okresie popołudniowym	5.00 – 7.51 14.30 – 16.36
	Tylko dni robocze, ale poza okresem wakacji szkolnych	2		
	Tylko dni nauki szkolnej	1		
20.	Tylko dni nauki szkolnej	5	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/godz w okresie popołudniowym	7.15 – 8.48 13.40 – 15.10
20 A	Tylko dni nauki szkolnej	3	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz po południu	8.06 – 9.16 15.15 – 15.25
20 bis	Tylko dni nauki szkolnej	1	1 wóz rano	7.15 – 7.37
20 bis A	Tylko dni nauki szkolnej	2	1 wóz/godz w okresie popołudniowym	13.45 – 15.01
21.	Każdy dzień	9	1 wóz/godz w okresie porannym 1 wóz/1,5 godz w okresie popołudniowym 1 wóz/3 godz w okresie wieczornym	4.55 – 6.53 11.20 – 22.50
	Tylko dni robocze	1		
	Tylko dni robocze i soboty	3		
	Tylko niedziele i święta	5		
21 A	Tylko soboty, niedziele i święta	2	1 wóz rano	5.45 – 6.17
21 bis	Tylko dni robocze	2	1 wóz rano i 1 wóz po południu	5.15 – 5.55 14.13 – 14.40

### 2.3.4 System taryfowy

System taryfowy miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej w Suwałkach obejmuje:

- bilety jednorazowe, miesięczne oraz dekadowe (normalne i ulgowe), uprawniające do przejazdów w granicach administracyjnych miasta,
- bilety jednorazowe oraz miesięczne (normalne i ulgowe), uprawniające do korzystania z linii

podmiejskich.

Na mocy Uchwały Nr XXIV/270/04 Rady Miejskiej w Suwałkach z dnia 23 czerwca 2004 r. obowiązują następujące ceny biletów za przejazdy w granicach administracyjnych miasta:

1) bilety jednorazowe:

a) normalny: 1,80 zł,

b) ulgowy: 0,90 zł,

2) bilety jednorazowe kupowane u kierowcy:

a) normalny: 2,20 zł,

b) ulgowy: 1,10 zł,

3) bilety dekadowe:

a) na jedną linię: 21 zł (około 11,5 razy więcej niż cena biletu jednorazowego)

b) sieciowe: 24 zł (około 13,5 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),

4) bilety miesięczne imienne:

a) na jedną linię: 50 zł – bilet normalny, 25 zł – bilet ulgowy (około 28 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),

b) sieciowe: 60 zł – bilet normalny, 30 zł – bilet ulgowy (około 33 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),

5) bilety miesięczne na okaziciela:

a) na jedną linię: 60 zł – bilet normalny, 30 zł – bilet ulgowy (około 33 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),

b) sieciowe: 70 zł – bilet normalny, 35 zł – bilet ulgowy (około 39 razy więcej niż cena biletu jednorazowego).

c) bilet szkolny: 25 zł (około 28 razy więcej niż cena biletu jednorazowego).

Poziom cen biletów uprawniających do korzystania z linii komunikacji miejskiej obsługujących strefę podmiejską jest zróżnicowany i zależy od odległości przejazdu, liczonej od granicy miasta. Począwszy od 23 czerwca 2004 r. obowiązują następujące ceny biletów za przejazdy na liniach podmiejskich:

5) bilety jednorazowe:

a) na przejazd na odległość do 10 km: 4 zł (około 2,2 razy więcej niż cena jednorazowego biletu miejskiego),

b) na przejazd na odległość powyżej 10 km: 5 zł (około 2,8 razy więcej niż cena jednorazowego biletu miejskiego),

6) bilety miesięczne:

a) na przejazd jedną linią na odległość do 10 km: 65 zł (około 16 razy więcej niż cena jednorazowego biletu podmiejskiego),

b) na przejazd jedną linią na odległość powyżej 10 km: 110 zł (22 razy więcej niż cena jednorazowego biletu podmiejskiego),

c) sieciowe, ważne na terenie miasta i jedną linię podmiejską: 110 zł,

d) ulgowe, ważne poza miastem na przejazd na odległość do 10 km: 35 zł,

e) ulgowe, ważne poza miastem na przejazd na odległość powyżej 10 km: 110 zł.

Sprzedż biletów przez kierowców odbywa się w godzinach od 18.00 do 6.00 w dni powszednie, oraz przez cały dzień w dni świąteczne.

System taryfowy przewiduje 5 kategorii osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych, oraz 10 kategorii osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

Oplata dodatkowa za jazdę bez ważnego biletu stanowi pięćdziesięciokrotność ceny jednorazowego biletu normalnego i wynosi 90 zł, natomiast oplata dodatkowa za przewożenie bagażu lub psa bez ważnego biletu wynosi 50 % opłaty za jazdę bez ważnego biletu. Kontrolę biletową sprawuje w obecnym czasie Agencja Ochrony Mienia „ARSEN” s.c. – oddział w Suwałkach.

### 2.3.5 Sprzedaż usług przewozowych

W tabeli 2.5 zestawiono liczby biletów komunikacji miejskiej – w podziale na rodzaje – sprzedanych w 2003 r.

Tabela 2.5. Sprzedaż biletów komunikacji miejskiej w 2003 r. (rodzaje i ceny obowiązujące w 2003 r.).

L.p.	Rodzaj biletu	Cena	Liczba sprzedanych biletów
1.	Jednorazowy	1,80	710 200
2.	Jednorazowy ulgowy	0,90	910 100
3.	Jednorazowy	3,00	8 100
4.	Jednorazowy ulgowy	1,50	33 900
5.	Dekadowy liniowy	19,00	363
6.	Dekadowy sieciowy	21,00	5 550
7.	Miesięczny szkolny	21,00	27 956
8.	Miesięczny szkolny	30,00	3 646
9.	Miesięczny szkolny	48,00	97
10.	Miesięczny sieciowy	50,00	15 076
11.	Miesięczny sieciowy ulgowy	25,00	2 884
12.	Miesięczny liniowy	58,00	594
13.	Miesięczny liniowy ulgowy	29,00	153
14.	Miesięczny liniowy	45,00	551
15.	Miesięczny liniowy ulgowy	22,50	112
16.	Miesięczny sieciowy ulgowy	48,00	2
17.	Miesięczny sieciowy	96,00	42

Analiza wyników sprzedaży biletów wykazała, że:

- wśród sprzedanych biletów jednorazowych dominują bilety uprawniające do przejazdów w granicach miasta; stanowią one około 97,5% ogólnej liczby biletów jednorazowych sprzedanych w 2003 r.,
- bilety ulgowe stanowią około 56% biletów jednorazowych miejskich, oraz około 81%

biletów jednorazowych uprawniających do przejazdów w relacjach strefa podmiejska – miasto,

- dużą popularność wśród pasażerów wykazują bilety dekadowe sieciowe; ogółem w ciągu 2003 r. sprzedano 5 913 sztuk biletów dekadowych (w tym zaledwie 6,5% biletów liniowych i 93,5% biletów sieciowych),
- wśród biletów miesięcznych dominuje sprzedaż biletów szkolnych; stanowiły one około 62% ogólnej liczby biletów miesięcznych sprzedanych w 2003r.; około 88% sprzedanych biletów miesięcznych szkolnych uprawniało do przejazdów w granicach miasta,
- bilety miesięczne sieciowe, uprawniające do przejazdów w granicach miasta, stanowiły około 35% ogólnej liczby biletów miesięcznych sprzedanych w 2003r.; około 84% tych biletów stanowiły bilety normalne,
- sprzedaż biletów miesięcznych, uprawniających do przejazdu 1 linią podmiejską i wszystkimi liniami w granicach miasta, jest znikoma.

### **2.3.6 Tabor komunikacyjny i jego wykorzystanie**

Według stanu na dzień 15.09.2004 r. Zakład Komunikacji Miejskiej PGK w Suwałkach , świadczący usługi w zakresie komunikacji autobusowej dysponuje 42 autobusami 6 typów, w tym:

- 14 autobusami Jelcz PR - 110,
- 14 autobusami Jelcz M – 11,
- 6 autobusami Jelcz 120 M,
- 3 autobusami Ikarus 280,
- 3 autobusami Solaris Urbino 12,
- 2 autobusami Jelcz M081MB3.

Wśród autobusów eksploatowanych przez PGK dominują wozy stare, używane przez co najmniej 15 lat (łącznie 28 wozów – 67% stanu inwentarzowego). Struktura wiekowa taboru autobusowego jest następująca:

- 3 wozy w wieku 21 lat,
- 8 wozów w wieku 19 lat,
- 4 wozy w wieku 18 lat,
- 5 wozów w wieku 17 lat,
- 4 wozy w wieku 16 lat,
- 4 wozy w wieku 15 lat,
- 1 wóz w wieku 14 lat,
- 2 wozy w wieku 13 lat,
- 1 wóz w wieku 11 lat,

- 5 wozów w wieku 7 lat,
- 3 wozy w wieku 2 lat,
- 2 wozy wyprodukowane w bieżącym roku.

Oznacza to, że średni wiek taboru autobusowego eksploatowanego przez PGK w Suwałkach na liniach komunikacyjnych wynosi 14 lat.



Fot. 17. Tabor autobusowy przedsiębiorstwa PGK Suwałki



Fot. 18 Tabor autobusowy przedsiębiorstwa PGK Suwałki

Średniodobowa liczba wozów w ruchu wynosi 33 autobusów. Wskaźnik wykorzystania taboru komunikacyjnego wynosi około 76,7 %.

Przeciętna prędkość eksploatacyjna wynosi 25,16 km/godz.

### 2.3.7 Jakość usług przewozowych

Zamawiający usługi przewozowe – Gmina Miejska Suwałki - jest uprawniony do kontroli poprawności realizowania umowy pod względem jakości świadczonych usług, w tym zwłaszcza:

- punktualności kursowania autobusów,
- sprawności technicznej i czystości autobusów,
- właściwego oznakowania autobusów i przystanków.

Z tytułu stwierdzonych uchybień w świadczeniu usług przewozowych umowa przewiduje stosowanie następujących kar:

- za stwierdzone, nieuzasadnione szczególnymi warunkami drogowymi, opóźnienie lub przyspieszenie odjazdu autobusu o 3 minuty – potrącenie należności za 5 wozokilometrów,
- za brak oznaczenia autobusu (numeru linii lub tablic z opisem trasy) – potrącenie należności za 10 wozokilometrów,
- za wyjazd niesprawnym technicznie autobusem w celu przewozu pasażerów - potrącenie należności za 50 wozokilometrów,

- za brak rozkładu jazdy na przystanku przez okres co najmniej 3 dni - potrącenie należności za 20 wozokilometrów.

Z punktu widzenia jakości komunikacji zbiorowej istotne znaczenie mają metody i środki przekazywania informacji o usługach przewozowych. Oprócz klasycznych form przekazu:

- na przystankach, w postaci rozkładów jazdy, przebiegów tras i bieżących komunikatów o rozmaitych zmianach organizacji przewozów,
- w autobusach, w postaci zestawień obowiązujących taryf przewozowych, informacji dotyczących stosowanych ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych, oraz przepisów porządkowych,
- poprzez prasę, radio i TV,

stosowane są nowoczesne formy przekazu, za pomocą sieci internet. Na stronie Urzędu Miejskiego w Suwałkach [www.um.suwalki.pl](http://www.um.suwalki.pl) zamieszczono:

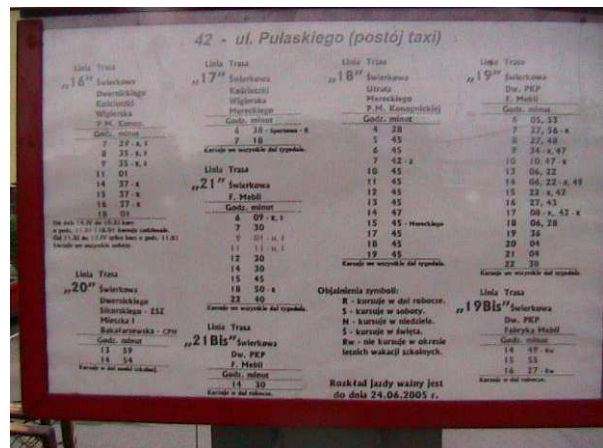
- wykaz przystanków,
- mapę zawierającą rozmieszczenie przystanków w poszczególnych rejonach miasta,
- rozkłady jazdy autobusów na każdym przystanku,
- trasy linii autobusowych, przebiegających przez dany przystanek.

Natomiast na stronie internetowej Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Suwałkach [www.pgk.suwalki.pl](http://www.pgk.suwalki.pl), w części dotyczącej komunikacji, zamieszczono:

- podstawowe informacje o taborze autobusowym, obsługującym linie komunikacji miejskiej,
- trasy linii komunikacyjnych,
- cennik biletów.



Fot. 19. Przykład tablica przystankowej z informacją o kursowaniu autobusów.



Fot. 20. Przykład tablica przystankowej z informacją o kursowaniu autobusów.

### 2.3.8 Zaplecze techniczne komunikacji miejskiej

Zaplecze techniczne podmiotu świadczącego usługi w zakresie komunikacji autobusowej na zlecenie samorządu stanowi zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK, położona przy ul. Sejneńskiej 82. Wyposażenie zajezdni obejmuje:

- dyspozytornię,
- myjnię,
- stację paliw,
- stanowiska postojowe autobusów.



Fot. 21. Zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK - myjnia autobusowa.



Fot. 22. Zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK - stanowisko postojowe autobusów – bez zadaszenia..



Fot. 23. Zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK - stan techniczny nawierzchni.



Fot. 24. Zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK - stacja paliw.

Bezpośrednia kontrola ruchu autobusów przez dyspozytora jest bardzo ograniczona ze względu na brak łączności z kierowcami na liniach komunikacyjnych, oraz brak odpowiedniego wyposażenia usprawniającego prowadzenie bieżącej ewidencji czasu pracy kierowców, w tym wyjazdów autobusów na trasy oraz zjazdów do zajezdni.

Myjnia jest wyposażona w dwie mechaniczne szczotki pionowe do mycia boków autobusów. Natomiast przody i tyły pojazdów myte są ręcznie. Mycie autobusów może się odbywać jedynie przy dodatnich temperaturach. Brak wyposażenia umożliwiającego odzyskiwanie wody.

Wyposażenie stacji paliw obejmuje:

- 2 stalowe zbiorniki jednopłaszczynowe na olej napędowy, o pojemności 20000 litrów,
- 1 zbiornik o pojemności 25000 litrów,

- 3 dystrybutory paliw ciekłych.

Wszystkie autobusy parkowane są na placu postojowym, bez zadaszeń, bez podłączonej instalacji sprężonego powietrza i bez możliwości ładowania akumulatorów na stanowiskach postojowych.

## 2.4 Ruch pieszy i rowerowy

Zgodnie z doświadczeniami miast polskich o wielkości podobnej do Suwałk ruch pieszy stanowi ok. 50% podróży odbywanych w ciągu doby. Fakt ten jest niezwykle korzystny z punktu widzenia sprawności funkcjonowania systemu transportowego, a także wpływa dodatnio na zdrowotność społeczeństwa. Duży udział podróży pieszych oznacza konieczność położenia większego nacisku na lepszą organizację ruchu pieszego, w tym szczególności na:

- poprawienie drożności i stanu technicznego ciągów pieszych,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych w tym w szczególności na przejściach przez jezdnię.



Fot. 25. Ul. Kościuszki – przejście dla pieszych za azylem



Fot. 26. Ul. Pułaskiego – rozwiązanie przejścia dla pieszych zabezpiecza przed wtargnięciem pieszych na jezdnię ulicy



Fot. 27. Ul. Kościuszki – utrudnione przejście dla pieszych z uwagi na usytuowanie wiaty przystankowej i innych obiektów.



Fot. 28. Ul. Kościuszki – znaczny ruch pieszych na chodniku. W tle zaparkowane pojazdy utrudniają ruch pieszych.



Badania ruchu rowerowego przeprowadzone w roku 2003<sup>1</sup> wskazują, że najbardziej obciążony ruchem rowerowym jest odcinek ul. Wojska Polskiego od ul. Leśnej do ul. Wigierskiej – 700-750 przejazdów rowerem/dobę. Inne bardziej obciążone ruchem rowerowym ciągi ulic to:

- Buczka – 500 rowerów/dobę,
- Sejneńska – 360-400 rowerów/dobę,
- Reja – 340 rowerów/dobę,
- Utrata – 250-400 rowerów/dobę,
- Wigierska – 350 rowerów/dobę.

W badaniach ustalono także, że największy ruch rowerowy występuje w relacjach:

- Oś. Buczka – Oś. Hańcza – Śródmieście,
- Oś. Klasztorna – Śródmieście,
- Os. Północ I i II – pozostałe części miasta,
- Śródmieście – kierunek Stary Folwark.
- Śródmieście – kierunek Augustów,
- Śródmieście – kierunek Filipów,
- Śródmieście – kierunek Jeleniewo.

Na tej podstawie można stwierdzić, że badania potwierdziły ogólne tendencje do koncentrowania się ruchu rowerowego:

- pomiędzy dzielnicami mieszkaniowymi i śródmieściem,
- na kierunkach wylotowych z miasta (podróże podmiejskie).

Podobnie jak w przypadku ruchu pieszego, badanie ankietowe zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast o podobnej wielkości jak Suwałki wskazuje, że udział ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców wynosi do 2%. Biorąc pod uwagę wielkość miasta i jego ukształtowanie udział ten należy uznać za bardzo niewielki. Powodem takiego stanu rzeczy był utrzymujący się przez lata niedorozwój układu dróg rowerowych i miejsc przystosowanych do bezpiecznego parkowania rowerów. W rezultacie mamy do czynienia z efektem stłumionego popytu w podróżowaniu rowerem.

Obecnie sytuacja w tym względzie ulega zmianie. W Suwałkach zrealizowano (łącznie 7715m i przewiduje się do realizacji system dróg rowerowych obejmujący:

- ciąg ul. Wojska Polskiego – Kościuszki,
- ciąg ul. Utrata – Podhorskiego – Pułaskiego (4615m),
- ul. Wigierska, od 1 Maja do ul. Utrata,
- ul. 1 Maja od ul. Wigierskiej do ul. Sejneńskiej,
- ul. Waryńskiego od ul. 1 Maja do Sejneńskiej,
- ul. Sejneńska od ul. 1 Maja do gr. miasta,

---

<sup>1</sup> „Studium dróg rowerowych w Suwałkach”. Wydział Architektury i Gospodarki Przestrzennej, Pracownia Urbanistyczna UM w Suwałkach. 2003r.

- ciąg ul. Sikorskiego – Dwernickiego – Kolejowa,
- ul. Bulwarowa – istniejąca (1240m),
- ul. Bakalarzewska od ul. Grunwaldzkiej do ul. Staszica – istniejąca (560m) ,
- ul. Narutowicza – istniejąca (450m),
- ul. Papieża Jana Pawła II,
- ul. Grabowa od ul. Narutowicza do ul. Modrzewiowej – istniejąca (150m),
- ul. Świerkowa,
- ul. Reja, na północ od ul. Wierusza-Kowalskiego – istniejąca (700m).



Fot. 29. Ul. Pułaskiego – ścieżka pieszo rowerowa. Fot. 30. Ul. Pułaskiego – droga rowerowa

Podstawą projektu rozwoju systemu dróg rowerowych („Studium dróg rowerowych w Suwałkach”) było:

- dążenie do wydzielenia ruchu rowerowego od ruchu kołowego w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu,
- dążenie do zapewnienia połączeń rowerowych z miejscami rekreacji (pradolina rzeki Hańczy, Wigierski Park Narodowy, Suwalski Park Krajobrazowy, Puszcza Augustowska, tereny zwirowni na Zahańcu i w Sobolewie, jeziora Huta, Krzywe, Wigry, Dąbrówka, Okmin i Osowa),
- dążenie do zapewnienia powiązań wewnątrz miasta dla relacji dom-praca-dom i dom-szkoła-dom.

## 2.5 Stan bezpieczeństwa ruchu

Analiza przeprowadzona na podstawie danych dla roku 2003 wskazuje na przeciętny stan bezpieczeństwa ruchu w mieście. W ciągu jednego roku na ulicach Suwałk doszło do:

- 45 wypadków, w których zginęły 4 osoby, a 51 osób zostało rannych,
- 918 kolizji.

Dla porównania w Łomży, mieście o podobnej wielkości i liczbie mieszkańców w ciągu roku 2002 doszło do 79 wypadków i 667 kolizji, przy czym odnotowano mniejszą liczbę ofiar (1 osoba zabita).

Koncentracja wypadków i kolizji ma miejsce na podstawowych ciągach drogowych, stanowiących główny szkielet transportowy miasta, tj. na:

ul. Pułaskiego – 7 wypadków i 119 kolizji,

ul. Utrata – 6 wypadków i 133 kolizje,

ul. Reja – 5 wypadków i 51 kolizji,

ul. Buczka – 5 wypadków i 17 kolizji,

ul. Kościuszki – 3 wypadki i 75 kolizji,

ul. Wojska Polskiego – 2 wypadki i 53 kolizje.

Wypadki ze skutkiem śmiertelnym miały miejsce na ciągach:

ul. Buczka – 1 osoba zabita, 7 rannych,

ul. Pułaskiego – 1 osoba zabita, 7 rannych,

ul. Reja – 1 osoba zabita, 4 ranne,

ul. Utrata – 1 osoba zabita, 5 rannych.

Ciągi ulic o największym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu przedstawiono na rys. 2.3

Wdrażany od 2000 r., w oparciu o program Gambit regionalny program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przyniósł zmniejszenie zdarzeń drogowych oraz obniżenie ich skutków tj. zabitych i rannych. Spowodowane jest to m.in. wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 50 km/h na głównym ciągu komunikacyjnym miasta – drodze nr. 8, wdrożeniem modelowych rozwiązań obszarowego uspokojenia ruchu, rozpoczęciem budowy układu dróg rowerowych, budową rond, zorganizowaniem bezpiecznej drogi do szkoły i uporządkowaniem otoczenia szkół.

Istotne znaczenia dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście ma funkcjonowanie systemu fotoradarów, sprzyjające ograniczeniu prędkości.



Fot. 31. Stanowisko fotoradaru na ul. Sejneńskiej



Fot. 32. Stanowisko fotoradaru na ul. Pułaskiego



Rys 2.3. Ciągi ulic o największym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu.

## 2.6 Ruch lotniczy

W Suwałkach nie występuje lotnisko pasażerskie. W południowo-zachodnim rejonie miasta jest zlokalizowane lotnisko sportowe, pozwalające na lądowanie awionetek i śmigłowców. Lotnisko to nie posiada utwardzonego pasa startowego, przy czym rezerwy terenowe umożliwiają jego rozbudowę. Funkcjonuje natomiast lądowisko dla śmigłowców przy Samodzielnym Publicznym Szpitalu Wojewódzkim.

## **2.7 Uciążliwości spowodowane ruchem drogowym**

Uciążliwości powodowane przez ruch drogowy w głównej mierze dotyczą hałasu komunikacyjnego, wibracji i emisji zanieczyszczeń.

Niepokojący jest stosunkowo duży udział samochodów najcięższych na głównym ciągu drogowym Wojska Polskiego-Utrata-Podhorskiego-Pułaskiego – ponad 20% pojazdów. Rosnąca liczba pojazdów ciężarowych w ruchu powoduje większe emisję spalin do atmosfery oraz nasilanie się hałasu i wibracji. Na uwagę zwraca także fakt złego stanu technicznego autobusów miejskich i PKS-u, co przekłada się na zwiększoną emisję spalin na ulicach obsługiwanych przez komunikację zbiorową.

Duże obciążenie ruchem ciężarowym tranzytowym jest także niekorzystne z punktu widzenia zagrożenia związanego z przewozem ładunków niebezpiecznych.

## **2.8 Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego**

### **Wnioski dotyczące systemu drogowego**

1. Układ ulic w Suwałkach ma charakter promienisto-rusztowy. Podstawę systemu stanowi 6 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta. Układ ten zasadniczo nie wymaga rozbudowy.
2. Niekorzystne jest ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych, które w przeważającej większości wprowadzają ruchu tranzytowy do śródmieścia. Charakter trasy obwodowej ma ciąg drogi krajowej nr 8, ale tylko na południowym odcinku od. ul. Utrata. Powoduje to takie niekorzystne zjawiska jak:
  - ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego,
  - pogarszanie stanu bezpieczeństwa ruchu,
  - utrudnienia w ruchu komunikacji autobusowej,
  - nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia),
  - wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń,
  - obniżenie jakości przestrzeni publicznej.
3. Ogólny stan techniczny głównych ciągów drogowych należy uznać za dobry. Występują jednak nadal potrzeby modernizacji wybranych ciągów ulic.
4. W mieście funkcjonuje 15 skrzyżowań i jedno przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Stosowane są zaawansowane metody sterowania ruchem a 3 podstawowe ciągi uliczne są skoordynowane. Zaplanowany jest rozwój w zakresie sterowania ruchem w tym 2 nowe instalacje akomodacyjne.
5. W centrum miasta występuje strefa ograniczonego dostępu dla ruchu samochodowego. Jest ona ograniczona do ulicy Chłodnej. Ograniczeniu ruchu kołowego sprzyja także uspokojenie ruchu na ul. Kościuszki (przejścia dla pieszych z azylami, sygnalizacje

światlne, pasy postojowe).

6. Pomiary ruchu wskazują, że obciążenie ulic ruchem jest zróżnicowane, przy czym największe natężenie występuje na wlotach drogi nr 8.

### **Wnioski dotyczące parkowania**

1. W ramach systemu parkowania w Suwałkach dostępne są miejsca do parkowania przykrawężnikowego oraz na wydzielonych parkingach placowych. W centrum miasta brak jest strefy płatnego parkowania.
2. Istnieje konieczność przeciwdziałania „nielegalnemu parkowaniu”, obserwowane łamanie przepisów może być spowodowane niedostatecznym egzekwowaniem przez odpowiednie służby.
3. Weryfikacji wymaga także dostępność miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej. Jest to istotne z uwagi na swobodę i bezpieczeństwo podróżujących komunikacją zbiorową, a w szczególności osób z kłopotami ruchowymi i osób słabo widzących.



### **Wnioski dotyczące komunikacji zbiorowej**

Analiza funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Suwałkach pod względem zarządzania, ukształtowania układu i organizacji przewozów prowadzi do następujących wniosków:

1. Zadania w zakresie zarządzania komunikacją zbiorową i organizacji przewozów realizowane są przez Zakład Komunikacji Miejskiej, będący zakładem własnym Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Suwałkach, z którym władza publiczna (Gmina Miejska) zawarła umowę o świadczenie usług przewozowych na terenie miasta (w strefie podmiejskiej zleciła gmina wiejska Suwałki). Rozwiązanie takie charakteryzuje się:
  - szerokim zakresem regulacji działalności przewozowej przez władze publiczne, wypełnianej przez jednego przewoźnika,
  - organizowaniem obsługi komunikacyjnej przez przewoźnika, pod kontrolą władzy publicznej,
  - dostępem do rynku dla innych przewoźników poza systemem komunikacji komunalnej, w roli niezależnych podmiotów pozbawionych dostępu do środków publicznych,
  - prowadzeniem sprzedaży usług pasażerom wyłącznie przez przewoźnika,
2. Rozwiązanie polegające na monopolu własnego przewoźnika, któremu władza publiczna powierzyła obsługę komunikacyjną, wykazuje istotne wady obiektywne (co nie oznacza, że stwierdza się ich rażące występowanie w odniesieniu do PGK w Suwałkach):
  - brak weryfikacji prowadzonej działalności przewozowej przez mechanizm konkurencji,
  - skłonność do planowania oferty przewozowej podporządkowanej przede wszystkim łatwej i wygodnej realizacji,
  - brak przesłanek skłaniających do prowadzenia badań marketingowych w szerokim zakresie,
  - brak silnych bodźców do realizacji obsługi komunikacyjnej na wysokim poziomie

ilościowym i jakościowym.

3. Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w wysokim stopniu finansowane jest z budżetu miasta. Stopień pokrycia kosztów przez wpływy z biletów jest niewielki i wynosi 50 – 55 %.
4. Analiza wyników sprzedaży biletów w skali 1 roku wykazała, że dominującą grupę pasażerów komunikacji miejskiej stanowi młodzież szkolna, korzystająca ze zniżkowych biletów miesięcznych. Stosowane ulgi ustawowe stanowią jeden z zasadniczych powodów finansowania usług przewozowych przez jednostki samorządowe. Znaczącą liczbę podróży komunikacją miejską (około 135 000 miesięcznie) stanowią podróże odbywane na podstawie biletów jednorazowych, przy czym około 2/3 osób podróżuje na podstawie biletów ulgowych. Wymaga to również rekompensaty finansowej z budżetu lokalnego. Brak jest informacji na temat skali przewozów na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych.
5. Stosunkowo duża popularność dekadowych biletów sieciowych może stanowić istotną przesłankę dla rozszerzenia oferty biletowej o sieciowe bilety okresowe:
  - 5-dniowe (ważne od poniedziałku do piątku),
  - 6-dniowe (ważne od poniedziałku do soboty).Wskazane wydaje się również wprowadzenie sieciowych biletów jednodniowych.
6. Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta: ul. Pułaskiego, ul. Reja, ul. Kościuszki, ul. Kowalskiego, ul. Świerkową, ul. Kolejową, ul. Podhorskiego, ul. Noniewicza, ul. Dwernickiego, ul. Sejneńską i ul. Nowomiejską. W znacznie mniejszym stopniu wykorzystywane są pozostałe ulice układu podstawowego: ul. Wojska Polskiego, ul. Utrata, ul. Bakalarzewska i ul. Buczka. Wynika to ze znacznego zróżnicowania intensywności funkcji w strukturze zagospodarowania przestrzennego miasta.
7. Ukształtowanie układu linii oraz organizacja przewozów jest mało czytelna dla użytkowników, wskutek:
  - zbyt dużej liczby linii komunikacyjnych normalnych i dodatkowych,
  - wielowariantowego przebiegu linii o takim samym numerze,
  - silnie zróżnicowanych okresów funkcjonowania poszczególnych linii (w skali tygodnia i w skali 1 doby).Wskazane jest podjęcie prac mających na celu zasadniczą zmianę marszrutyzacji oraz organizacji przewozów, prowadzących do:
  - istotnego zredukowania liczby linii,
  - ujednoczenia przebiegów linii,
  - wprowadzenia co najwyżej dwóch kategorii linii (linia miejska, linia podmiejska), ze zróżnicowanym rozkładem jazdy w okresach: godzin szczytu dnia powszedniego, okresów pozaszczytowych dnia powszedniego, sobót, niedziel i dni świątecznych..
8. Pod względem częstotliwości kursowania wozów w układzie linii komunikacji zbiorowej dominują 3 linie (nr 2, 14 i 19), spełniające podstawową rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców miasta. Linie te obsługują głównie obszary o wysokiej

koncentracji źródeł i celów ruchu, położone centralnej i północnej części miasta.

9. Charakterystyczną cechą komunalnej komunikacji zbiorowej w Suwałkach prowadzonej przez PGK Sp. z o.o. jest przestarzały tabor autobusowy (średnia wieku taboru wynosi 14 lat). Ponad połowę (28 wozów) stanu inwentarzowego taboru stanowią autobusy eksploatowane od co najmniej 15 lat (3 wozy 21-letnie, 8 wozów 19-letnich, 4 wozy 18-letnie, 5 wozów 17-letnich, 6 wozów 16-letnich i 4 wozy 5-letnie). Oznacza to, że w krótkim czasie nastąpi gwałtowny spadek liczby wozów zdalnych do eksploatacji, osiągając stan inwentarzowy poniżej aktualnej liczby wozów w ruchu. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe wymiana taboru zwykle nie następuje szybko. Z tego powodu należy liczyć się z koniecznością przekształceń układu komunikacji zbiorowej, prowadzących do zredukowania liczby linii i uproszczenia ich przebiegu (bez zmiany zasięgu przestrzennego obsługi). Rezultatem takich przekształceń może być zwiększenie wskaźnika przesiadkowości. Złagodzenie uciążliwości przesiadek powinno nastąpić poprzez właściwą lokalizację węzłów przesiadkowych oraz koordynację rozkładów jazdy.
8. Zakupiony, nowy tabor nie powinien być przechowywany w warunkach występujących obecnie. Wraz z wymianą taboru niezbędne są przedsięwzięcia modernizacyjne obiektów i wyposażenia zaplecza technicznego komunikacji miejskiej, w tym w szczególności:
- wyposażenie zajezdni w nową myjnię autobusów, z zamkniętym obiegiem wody, umożliwiającej czyszczenie wozów w całości (przód, tył, boki, dach i podwozie) i zainstalowaną w ogrzewanym pomieszczeniu, stwarzającej warunki pracy przez cały rok,
  - wyposażenie w nowe, dwupłaszczynowe zbiorniki paliwa o pojemności 20 000 litrów, oraz 2 nowe dystrybutory, umożliwiające tankowanie pojazdów z wykorzystaniem karty magnetycznej,
  - odnowienie budynku i wiaty nad dystrybutorami,
  - remont nawierzchni placu postojowego dla autobusów,
  - wyposażenie stanowisk postojowych w wiaty, instalacje sprężonego powietrza, oraz urządzeń do ładowania akumulatorów.
9. Jako pilne należy uznać usprawnienie dyspozytorskiego nadzoru nad ruchem autobusów na liniach komunikacyjnych, w tym:
- wyposażenie stanowiska dyspozytora (centrali ruchu) oraz kierowców w środki łączności,
  - wyposażenie stanowiska dyspozytora w urządzenia do elektronicznej rejestracji wyjazdów i zjazdów wozów na trasy, przydziału wozów do obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych, awarii technicznych i wypadków z udziałem autobusów komunikacji miejskiej, a także automatycznego gromadzenia i przetwarzania danych o czasie pracy kierowców.



W dalszej kolejności wskazane jest zastosowanie systemu monitorowania położenia pojazdów w sieci komunikacyjnej za pomocą np. systemu GPS.

1. Wysokie prędkości komunikacyjne, osiągane na poszczególnych liniach - będąc w części efektem dużych, przeciętnych odległości międzyprzystankowych - świadczą o stosunkowo wysokim poziomie swobody ruchu autobusów na trasach komunikacyjnych.
2. Warunkiem zapewnienia odpowiedniej atrakcyjności usług przewozowych w komunikacji miejskiej jest systematyczne prowadzenie badań marketingowych i kształtowanie na podstawie ich wyników oferty przewozowej. Podobnie jak w wielu miastach małych i średnich w Polsce badania takie nie były dotychczas w Suwałkach prowadzone. Wskazane jest ich rozpoczęcie i systematyczne kontynuowanie. Podstawowe znaczenie mają badania potrzeb przewozowych pod względem ilościowym i jakościowym, w szczególności w zakresie:

- wielkości zapotrzebowania na usługi przewozowe,
- preferencji rzeczywistych i potencjalnych użytkowników transportu zbiorowego,
- zachowań komunikacyjnych,
- poziomu satysfakcji z jakości świadczonych usług.

Na podkreślenie zasługuje zapoczątkowanie stosowania nowoczesnych form przekazu informacji dla użytkowników transportu zbiorowego, za pomocą internetu, czyli najszybciej rozwijającego się medium interaktywnego przekazywania informacji i porozumiewania się. Aktualnie dostępne strony pod adresem [www.um.suwalki.pl](http://www.um.suwalki.pl) i [www.pgk.suwalki.pl](http://www.pgk.suwalki.pl) spełniają głównie funkcję informacyjną. Oprócz bieżącej aktualizacji treści i modyfikacji form przekazywanych informacji wskazane jest rozwijanie funkcji promocyjnej serwisu WWW. Powinny w nim być zamieszczane materiały dotyczące np. prezentacji polityki transportowej, promocji nowych połączeń, prezentacją nowych pojazdów, itp.

### **Wnioski dotyczące ruchu pieszego i rowerowego**

1. Konieczne jest położenie większego nacisku na lepszą organizację ruchu pieszego, w tym w szczególności na poprawienie drożności i stanu technicznego ciągów pieszych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych na przejściach przez jezdnię.
2. Szacuje się, że ruch rowerowy stanowi niewielki odsetek podróży w systemie transportowym miasta. Widoczny jest postępujący rozwój systemu dróg rowerowych na podstawie spójnego programu rozwoju ruchu rowerowego. Niezbędne jest przeprowadzenie kampanii na rzecz promowania korzystania z komunikacji rowerowej.

### **Wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu**

1. Analiza przeprowadzona na podstawie danych dla roku 2003 wskazuje na dość dobry stan bezpieczeństwa ruchu w mieście. W ciągu jednego roku na ulicach Suwałk doszło do 45 wypadków, w których zginęły 4 osoby a 51 osób zostało rannych i 918 kolizji.

2. Koncentracja wypadków i kolizji ma miejsce na podstawowych ciągach drogowych, stanowiących główny szkielet transportowy miasta.



### 3 Analiza typu SWOT

#### 3.1 Silne i słabe strony

Najważniejsze mocne strony systemu transportowego Suwałk to:

1. **rozwinięta i czytelna** (w przeważającej części promienisto-rusztowa) **sieć uliczna**, wiążąca centrum miasta z wszystkimi osiedlami i układem dróg o znaczeniu krajowym i regionalnym; prawidłowo wykształcony układ uliczny miasta;
2. **funkcjonowanie komunikacji autobusowej** pełniącej istotną rolę w obsłudze podróży wewnątrz miasta i podróży dojazdowych do miasta;
3. **koncentrowanie się ruchu samochodowego do centrum miasta wzdłuż podstawowych ciągów** ulicznych: ul. Utrata, ul. Pułaskiego, ul. Buczka, ul. Bakalarzewska, ul. 23 Października, ul. Sejneńska.
4. **dobry stan podstawowej sieci ulicznej** – pod względem nośności i stanu nawierzchni.
5. **rozwijany system dróg dla ruchu rowerowego.**
6. **obecność lotniska sportowego**, z możliwością rozwoju.

Poza tym inne mocne strony Suwałk, ważne z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego to:

1. usytuowanie miasta w ważnym rejonie turystycznym i tym samym możliwość wykorzystania walorów przyrodniczych dla rozwoju turystyki;
2. bliskie położenie przejścia granicznego z Litwą (Budzisko – 27 km);
3. istniejące rezerwy terenowe pod rozwój funkcji mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych, co jest istotne z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta;
4. dostęp do sieci kolejowej.

Istniejący system transportowy ma jednak także słabe strony:

1. ukształtowanie systemu dróg krajowych z widocznymi **brakami w zakresie połączeń obwodowych** - w konsekwencji znaczna część podróży tranzytowych dokonuje się w korytarzach drogowych prowadzących do centrum miasta;
2. **transport materiałów niebezpiecznych głównymi ulicami miasta;**
3. **brak nowoczesnego systemu zarządzania ruchem komunikacji indywidualnej i zbiorowej** uwzględniającego sterowanie sygnalizacją w dostosowaniu do natężenia ruchu, udzielanie priorytetu autobusom komunikacji miejskiej, monitorowanie ruchu, szybkie przeciwdziałanie w przypadku awarii elementów systemu, powstania utrudnień w ruchu, kolizji itp., nowoczesne przekazywanie informacji użytkownikom systemu (tablice zmienności, internet itp.);
4. **niskie wykorzystanie pasażerskich połączeń kolejowych;**
5. **marginalny udział przewoźników prywatnych w przewozach zbiorowych** (taksówki);

### 3.2 Szanse i zagrożenia

**Szanse i zagrożenia**, przed jakimi stoi system transportowy Suwałk należy rozpatrywać w skali krajowej, regionalnej i lokalnej.

Szanse w skali krajowej to przede wszystkim:

- położenie miasta w międzynarodowym korytarzu transportowym TEN 1;
- integracja europejska i członkostwo Polski w UE, dające możliwość uzyskania środków pomocowych na podniesienie standardu podstawowego korytarza transportowego – drogi nr 8 oraz budowy obwodnicy miasta;
- możliwość dofinansowania ze środków UE przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu, w tym transportu zbiorowego.

Istnieją jednak również poważne zagrożenia w skali krajowej. Stwarzają je:

- brak ostatecznych decyzji dot. polityki transportowej państwa i strategii jej wdrażania;
- brak uporządkowanych struktur administracji krajowej i samorządowej dla sprawnego wdrażania polityki transportowej (rozdzielanie zadań i środków, bieżące zarządzanie);
- brak konstruktywnej współpracy administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli; w szczególności dotyczy to transportu zbiorowego, a zwłaszcza jego finansowania;
- luki w instrumentach prawnych i nieuporządkowane przepisy,
- dalszy wzrost ruchu samochodowego,
- brak komunikacji lotniczej – ograniczenie dostępności.

Wśród najważniejszych **uwarunkowań o skali regionalnej** należy wymienić:

- zainteresowanie opinii publicznej usprawnieniem i rozwojem transportu, zwłaszcza w związku z postępującym zatłoczeniem dróg;
- zainteresowanie gmin ościennych współpracą w zakresie obsługi komunikacją autobusową.
- możliwość powiązania miasta z regionem i krajem za pomocą transportu zbiorowego, autobusowego i kolejowego.

Szanse w **skali lokalnej** wiążą się z następującymi czynnikami:

- występujące rezerwy przepustowości stosunkowo dobrze wykształconego układu ulicznego miasta;
- akceptacja społeczna na wprowadzanie takich rozwiązań, jak ograniczenie dostępu samochodów do wybranych rejonów centrum miasta, czy rozwój ruchu rowerowego;
- aktywność władz miasta w pozyskiwaniu środków z funduszy zagranicznych.

Zagrożenia w **skali lokalnej** wiążą się z następującymi czynnikami:

- znacząca dekapitalizacja majątku przedsiębiorstwa PGK (stan taboru autobusowego oraz zaplecza technicznego);
- rosnące zanieczyszczenie powietrza i hałas pochodzący od transportu;
- brak zdecydowanego postępu w zakresie poprawienia się stanu bezpieczeństwa ruchu (duża liczba ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach samochodowych oraz duża liczba kolizji drogowych).

### **3.3 Bariery i ograniczenia funkcjonowania systemu transportowego**

Do głównych barier dla funkcjonowania istniejącego systemu transportowego Suwałk należą:

1. Braki drogowych połączeń obwodowych do obsługi ruchu tranzytowego – w konsekwencji znaczna część podróży tranzytowych dokonuje się w korytarzach prowadzących do centrum; wywołuje to niepożądane z punktu widzenia systemu transportowego miasta obciążenie głównych ciągów komunikacyjnych ruchem tranzytowym, a w okresach spiętrzeń ruchu - także ulic niższych klas.
2. Brak decyzji dotyczących rozwoju węzła dróg krajowych.
3. Brak kompletnego systemu ścieżek rowerowych i parkingów dla rowerów, umożliwiających zmianę sposobu podróżowania (bez udziału samochodu) wewnątrz miasta.
4. Brak nowoczesnego systemu zarządzania ruchem, powodujący brak możliwości szybkiego reagowania służb miejskich na sytuacje awaryjne (np. kolizje, awarie pojazdów itp.)

## **4 Polityka transportowa miasta Suwałki**

### **4.1 Potrzeba sformułowania polityki transportowej**

Polityka transportowa miasta Suwałki wynika z chęci zapewnienia równowagi pomiędzy ruchem samochodów, pojazdów komunikacji publicznej, a także ruchem pieszych i rowerów, równowagi niezbędnej przy występującym deficycie przestrzeni komunikacyjnej, która nie jest nieograniczona w kontekście szybkiego przyrostu liczby samochodów. Polityka transportowa miasta Suwałki uwzględnia cele i środki realizacji zapisane w dokumencie „Strategia zrównoważonego rozwoju miasta Suwałki do 2015 roku”, przyjętym przez Radę Miasta w czerwcu 2000 roku. Uwzględnia także:

- występujące ograniczenia środków finansowych, jakie mogą być dostępne dla realizacji celów transportowych,
- uwarunkowania funkcjonowania systemu transportowego miasta, wynikające z działań podejmowanych przez władze regionu i kraju,
- uwarunkowania związane z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej.

Przy formułowaniu sposobów i środków realizacji polityki transportowej wzięto pod uwagę, że tylko część decyzji dotyczących ich stosowania pozostaje w gestii władz miasta. Pozostałe stanowią element polityki transportowej w skali regionu i kraju, a rola władz miasta może polegać na zgłaszaniu postulatów do władz wyższych szczebli, ich uzasadnianiu i obronie.

### **4.2 Doświadczenia zagraniczne**

Z doświadczeń zagranicznych wynika, że w gęsto zabudowanych obszarach miast próby nadszycia z rozbudową dróg i parkingów za rosnącą motoryzacją skazane są na niepowodzenie. W rezultacie przeważa pogląd, że zamiast dostosowywać przepustowość systemu (podaż) do rosnących potrzeb ruchu samochodowego, trzeba dostosować popyt do tej podaży oraz do wymagań dotyczących stanu środowiska.

Poszukiwania sposobów racjonalnego rozwiązania problemu prowadzone są, między innymi, przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT) i OECD. Efektem studiów, jest rekomendowanie polityki transportowej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako zapewnienie równowagi między rozwojem gospodarczym, osiągnięciem celów społecznych i ochroną środowiska. W polityce tej środki przeciwdziałania negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji obejmują:

- środki ekonomiczne – fiskalne (zachęcające i zniechęcające),
- planowanie przestrzenne,
- zarządzanie ruchem z priorytetowym traktowaniem pojazdów transportu publicznego,
- środki poprawy atrakcyjności transportu publicznego (jakość, marketing itp.),
- telematykę i inne innowacje.

Szczególne znaczenie przypisuje się wzmocnieniu roli i zasięgu działania transportu publicznego, ponieważ zapewnia to:

- oszczędność środowiska w skali lokalnej i globalnej, głównie jako rezultat niższej energochłonności i emisji spalin w przeliczeniu na jednego pasażera,

- oszczędność terenów miejskich, ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc przechowywania pojazdów,
- oszczędność środków na inwestycje transportowe, służące zaspokojeniu potrzeb użytkowników komunikacji indywidualnej (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów),
- poprawę bezpieczeństwa ruchu, poprzez zmniejszenie liczby ofiar i pozostałych skutków wypadków drogowych,
- lepszą ochronę wartości naturalnych i kulturowych.

Również Suwałki stoją przed koniecznością podjęcia przedsięwzięć, które powinny przeciwdziałać występującym, niekorzystnym tendencjom w funkcjonowaniu systemu transportowego. Do takich zaliczyć należy:

- rosnący ruch samochodowy w wewnętrznym układzie ulic, w tym w szczególności na głównych, promienistych w stosunku do centrum ciągach ulicznych,
- wysoki udział drogowego ruchu tranzytowego, wykorzystującego układ ulic wewnętrznych, w tym w szczególności ciąg ulic Utrata-Podhorskiego-Pułaskiego,
- pogarszający się komfort podróżowania komunikacją autobusową, wynikający ze złego stanu technicznego taboru,
- niski udział ruchu rowerowego, wynikający z ciągle niedostatecznego rozwoju systemu dróg rowerowych i parkingów dla rowerów.

W rezultacie, obserwowane jest: pogarszanie się warunków ruchu samochodowego i obniżanie prędkości podróżowania na głównych ciągach ulic, utrzymujące się zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, zwiększanie się uciążliwości dla mieszkańców wynikające z zanieczyszczenia środowiska, emisji hałasu i wibracji od ruchu ciężarowego.

### 4.3 Polityka transportowa miasta Suwałki

#### CEL GENERALNY

**Generalnym celem polityki transportowej Suwałk jest usprawnienie i rozwój systemu transportowego w taki sposób, aby stworzyć warunki dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i cywilizacyjne.**

Spełnienie celu generalnego polityki transportowej będzie odbywać się poprzez realizację strategii zrównoważonego rozwoju komunikacyjnego, przy wykorzystaniu następujących działań o charakterze zintegrowanym:

- stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym,
- stymulowanie przemieszania funkcji (mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji), w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości,
- podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego poprzez, podnoszenie komfortu

- podróżowania oraz jakości i niezawodności wykonywanych usług (nowoczesny tabor), stosowanie priorytetów w ruchu ulicznym (sterowanie ruchem), usprawnienie powiązań pomiędzy podsystemami transportu zbiorowego (komunikacja miejska/PKS),
- rozwój układu drogowego, głównie na kierunkach obwodowych w stosunku do centrum miasta,
  - uwzględnienie potrzeb w zakresie ruchu rowerowego i pieszego, w tym zapewnienie systemu dróg rowerowych i parkingów, dogodnych i bezpiecznych dojazdów do przystanków, usprawnienie węzłów przesiadkowych itp.,
  - stosowanie środków fiskalnych w celu modyfikacji zachowań komunikacyjnych, np. w postaci opłat za parkowanie,
  - wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technicznych służących zarządzaniu ruchem.

Usprawnienie i rozwój systemu transportu będą służyć:

- a) zapewnieniu odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na obszarze miasta funkcji o charakterze lokalnym, miejskim i regionalnym;
- b) zapewnieniu odpowiednich powiązań:
  - pomiędzy dzielnicami miasta, (w tym zwłaszcza z jego centrum),
  - z węzłami komunikacji publicznej oraz
  - z regionem i krajem;
- c) stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego;  
poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego użytkowników systemu;
- d) poprawie stanu środowiska naturalnego;
- e) poprawie prestiżu i wizerunku miasta.

#### **4.4 CELE SZCZEGÓŁOWE POLITYKI TRANSPORTOWEJ I ŚRODKI ICH REALIZACJI**

Przy definiowaniu celów polityki transportowej wzięto pod uwagę konieczność:

- zapewnienia sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji,
- poprawy jakości komunikacji autobusowej,
- poprawy warunków ruchu pieszego,
- rozwoju ruchu rowerowego,
- dalszego porządkowania i racjonalizowania systemu parkowania,
- ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- zracjonalizowania systemu transportu ładunków dla zmniejszenia jego uciążliwości.



W nawiązaniu do generalnego celu polityki transportowej miasta Suwałki – realizowanego zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju – wyznacza się następujące cele szczegółowe:

3. 1. Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o
4. znaczeniu lokalnym i regionalnym.
  - 1) 2. Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.
  - 2) 3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.
  - 3) 4. Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
  - 4) 5. Poprawa stanu środowiska naturalnego.
  - 5) 6. Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.

## **Cel I:**

### **Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym, w tym:**

#### **Cel I.1          Poprawa dostępności rejonów miasta stanowiących główne cele podróży**

Realizacja tego celu będzie prowadzić do stworzenia możliwości dogodnego wykorzystywania samochodu w podróżach wewnętrznych po mieście, ale także do podwyższania atrakcyjności innych sposobów podróżowania (komunikacją autobusową, rowerem i pieszo), znacznie bardziej efektywnych pod względem ekonomicznym i mniej szkodliwych dla środowiska naturalnego.

Dla realizacji celu szczegółowego I.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

1. Dążenie do rozbudowy drogowych tras obwodowych stosunku do centrum miasta, dla obsługi ruchu tranzytowego.
2. Modernizacja i rozwój miejskiej komunikacji autobusowej.
3. Objęcie komunikacją publiczną terenów okalającej miasto gminy Suwałki.
4. Rozważenie możliwości wprowadzenia strefy płatnego parkowania z uwzględnieniem zasady równoważenia popytu i podaży miejsc postojowych i przy zachowaniu limitu powierzchni parkingowej w centrum miasta (działania poprzez ustalenie granic strefy płatnego parkowania, różnicowanie stawek opłat oraz skuteczne egzekwowanie przepisów).
5. Stworzenie systemu komunikacji rowerowej (działania poprzez kontynuację budowy dróg rowerowych, parkingów i urządzeń do przechowywania rowerów oraz kreowanie mody na korzystanie z roweru).
6. Usprawnienie ruchu pieszego, w tym rozszerzanie strefy miasta z ograniczeniami dla ruchu samochodów, modernizowanie ciągów pieszych, ułatwienia dla pieszych przy przekraczaniu ulic.

Realizacja celu szczegółowego I.1 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Usprawnienie funkcjonowania głównych korytarzy drogowych i eliminowanie z nich ruchu nie związanego z miastem.
- Zapewnienie możliwości wygodnego korzystania z komunikacji autobusowej.
- Poprawa dostępności funkcji wypełnianych przez miasto mieszkańcom sąsiednich gmin.
- Zapewnienie możliwości swobodnego wyboru miejsca postojowego dla krótkookresowego parkowania samochodów w centrum miasta.
- Zredukowanie zapotrzebowania na podróże samochodowe na rzecz komunikacji autobusowej.
- Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców oraz zredukowanie liczby podróży odbywanych samochodami.
- Utrzymanie wysokiego udziału ruchu pieszego w odbywaniu podróży.

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, poprawa dostępności w systemie transportowym Suwałk nie powinna oznaczać działań skierowanych na powiększanie przepustowości tras drogowych prowadzących do centrum miasta. Podstawowym elementem systemu transportowego obsługującym podróże do centrum powinna pozostać komunikacja autobusowa, której zadania powinny być wspierane przez rozwijany system rowerowy.

### **Cel I.2          Poprawa warunków podróżowania transportem publicznym, w tym w odniesieniu do osób niepełnosprawnych.**

Realizacja tego celu przyczyni się do zapewnienia konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do ruchu samochodowego, a tym samym pozwoli na utrzymanie lub zwiększenie udziału komunikacji autobusowej w obsłudze podróży mieszkańców miasta i okolic. Będzie także sprzyjać polityce zapewnienia równych szans, czyli prowadzić do zapewnienia pełnego dostępu do środków transportu, infrastruktury i informacji oraz ułatwienia podróżowania wszystkim potencjalnym użytkownikom komunikacji autobusowej, także osobom niepełnosprawnym. Do tej grupy zalicza się nie tylko inwalidów, ale także osoby starsze, rodziców z dziećmi, osoby podróżujące z cięższym bagażem itp.

Poprawa warunków podróżowania osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych będzie dotyczyć przede wszystkim:

- stosowania taboru autobusowego o nowoczesnej konstrukcji – autobusy niskopodłogowe; podwyższenia komfortu korzystania z przystanków (dostosowania poziomu platform przystankowych do poziomu podłóg autobusów, informacja dźwiękowa/głosowa na wybranych przystankach);
- ułatwienie dojść pieszych do przystanków – poprzez dbałość o stan nawierzchni chodników, usuwanie przeszkód;
- usprawnienia organizacji węzłów przesiadkowych – w celu ograniczenia odległości przemieszczeń pieszych.

Dla realizacji celu szczegółowego I.2 przyjmuje się następujące środki realizacji:

1. Zahamowanie degradacji taboru komunikacji miejskiej poprzez wymianę autobusów na

- nowoczesne i dostosowane do potrzeb użytkowników.
2. Racjonalizowanie marszrutytacji i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do potrzeb użytkowników.
  3. Wprowadzenie uprzywilejowania w ruchu dla autobusów, w szczególności na skrzyżowaniach (priorytety w sygnalizacji świetlnej, ułatwienia manewrów skrętu, ułatwienia w ruszaniu z przystanków).
  4. Unowocześnienie systemu informacji dla pasażerów, z wprowadzeniem w autobusach oraz na kluczowych przystankach dynamicznej, wizualnej i głosowej informacji.
  5. Poprawienie funkcjonalności przystanków, w tym poprawa stanu nawierzchni, warunków oczekiwania (wiaty, zadaszenia, miejsca do siedzenia).
  6. Usprawnienie węzłów przesiadkowych w komunikacji autobusowej (np. PKS/PGK).
  7. Wprowadzenie rozwiązań uwzględniających podróżowanie osób niepełnosprawnych w tym: standaryzacja stosowanych rozwiązań, wprowadzanie taboru niskopodłogowego, dostosowywanie platform, ochrona przystanków przed blokującymi dostęp zaparkowanymi samochodami, usunięcie wszelkich przeszkód (np. nierówne chodniki, handel etc.) w otoczeniu przystanków utrudniających dostęp do nich itp..
  8. Koordynacja przewozów komunikacją miejską z PKS m.in. przez odpowiednie powiązanie rozkładów jazdy, zapewniające dogodne i szybkie przesiadki w ramach obu systemów transportowych, zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania autobusów komunikacji miejskiej obsługujących dworzec autobusowy.

Realizacja celu szczegółowego I.2 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej.
- Podniesienie komfortu podróżowania autobusami.
- Dostosowanie układu linii, lokalizacji przystanków i częstotliwości kursowania do rozwoju miasta.
- Zwiększenie czytelności układu linii.
- Zwiększenie efektywności funkcjonowania linii – zwiększenie stopnia wykorzystania taboru, przy zachowaniu właściwych standardów napelnienia (4 osoby/m<sup>2</sup>).
- Zwiększenie efektywności funkcjonowania linii – zmniejszenie zapotrzebowania na tabor.
- Zmniejszenie strat czasu pasażerów.
- Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu autobusów.
- Zwiększenie bezpieczeństwa przesiadania się.
- Ułatwienie dokonywania przesiadek.
- Skrócenie długości dojeżdżających pieszych pomiędzy przystankami.

- Ułatwienie podróży osobom niepełnosprawnym i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji autobusowej.
- Zwiększenie zaufania pasażerów do komunikacji zbiorowej.

### **Cel I.3 Zahamowanie degradacji infrastruktury transportowej.**

Realizacja tego celu polityki transportowej będzie prowadzić do dalszego podnoszenia jakości sieci drogowej oraz obiektów, niwelowania zaległości w zakresie prowadzenia napraw i utrzymania bieżącego oraz poprawy infrastruktury dla transportu publicznego. Jest to niezbędne dla:

- podniesienia trwałości infrastruktury,
- podniesienia komfortu i bezpieczeństwa podróżowania,
- zwiększenia efektywności systemu transportowego,
- pozytywnego wizerunku miasta,
- ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko w postaci zwiększonych emisji zanieczyszczeń a w szczególności emisji hałasu i wibracji.

Dla realizacji celu szczegółowego I.3 przyjmuje się następujące środki realizacji:

1. Zwiększanie środków finansowych przeznaczanych na utrzymanie, modernizowanie i odtwarzanie infrastruktury transportowej.
2. Modernizacja zaplecza technicznego komunikacji autobusowej.
3. Zapewnienie odpowiednich nakładów na bieżące utrzymanie komunikacji autobusowej.
4. Wdrożenie systemu zarządzania infrastrukturą ze stale aktualizowaną bazą danych o jej stanie i monitorowaniem stanu technicznego oraz racjonalnym (z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia) programowaniem robót utrzymaniowych i modernizacyjnych.
5. Stosowanie odpowiednich materiałów i technologii wykonania nawierzchni, w tym zaostrenie wymagań jakościowych przy pracach wykonawczych.

Realizacja celu szczegółowego I.3 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Podniesienie trwałości infrastruktury, w tym niezawodności systemu transportowego.
- Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżowania.
- Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko (hałas, wibracje, emisje zanieczyszczeń).
- Poprawa estetyki przestrzeni publicznej i wizerunku miasta.
- Podniesienie niezawodności systemu komunikacji autobusowej.
- Ograniczenie kosztów eksploatacji pojazdów.
- Ograniczenie kosztów eksploatacji systemu drogowego.

#### **Cel I.4 Usprawnienie zarządzania transportem.**

Realizacja tego celu będzie się odnosić do wszystkich elementów systemu transportowego miasta, obejmując: infrastrukturę drogową, ruch i parkowanie samochodów osobowych i ciężarowych oraz funkcjonowanie komunikacji autobusowej. Usprawnienie zarządzania transportem będzie polegać na pełnej koordynacji działań i przedsięwzięć wszystkich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego, doskonaleniu metod zarządzania i ciągłej modernizacji wyposażenia technicznego, przy równoczesnym podnoszeniu kwalifikacji personelu. Jako podstawowy kierunek usprawnień zarządzania należy przyjąć stopniową i systematyczną integrację systemu przewozowego, pod względem funkcjonalnym i organizacyjnym, obejmującą monitorowanie i sterowanie ruchem.

Za zadanie pilne należy uznać wdrożenie systemu zarządzania ruchem, obejmującego komunikację indywidualną i publiczną.

Dla realizacji celu szczegółowego I.4 przyjmuje się następujące środki realizacji:

- 1 Wprowadzenie nowoczesnego systemu zarządzania ruchem drogowym obejmującego m.in. podsystemy sterowania i monitorowania ruchu, udzielanie priorytetu dla komunikacji autobusowej, informowania podróżujących (np. system informacji dynamicznej), zbierania danych.
- 2 Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem komunikacji autobusowej.
- 3 Przeanalizowanie zasadności wydzielenia Zakładu Komunikacji Miejskiej ze struktur PGK.
- 4 Przeanalizowanie zasadności rozszerzenia zakresu działania jednostki nadzorującej funkcjonowanie komunikacji miejskiej (badanie potrzeb przewozowych, preferencji i stopnia satysfakcji użytkowników, badania rentowności linii komunikacyjnych, itp.).
- 5 Zwiększenie nacisku na kontrolę jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej.

Realizacja celu szczegółowego I.4 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Usprawnienie funkcjonowania głównych korytarzy drogowych rozumiane jako ograniczenie strat czasu, zmniejszenie liczby zatrzymań, szybsze reagowanie w przypadku powstawania awarii.
- Skrócenie czasu przejazdu w komunikacji autobusowej.
- Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej i skrócenie czasu usuwania awarii.
- Udoskonalenie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem komunikacji autobusowej.
- Zwiększenie bezpieczeństwa podróżujących.
- Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej

#### **Cel II:**

#### **Zapewnienie odpowiednich powiązań lokalnych, regionalnych i krajowych**

Usprawnienie połączeń układu drogowo-ulicznego miasta z regionalnym, a także krajowym systemem drogowym będzie dotyczyć ruchu o charakterze źródłowo-docelowym związanego z miastem, jak też ruchu tranzytowego. Osiągnięcie tego celu jest niezbędne dla:

- ułatwienia (np. skrócenia czasu) dostępu do sieci dróg zewnętrznych z poszczególnych rejonów miasta i odwrotnie,
- wyeliminowania lub ograniczenia ruchu tranzytowego w stosunku do miasta,
- zwiększenia niezawodności układu komunikacyjnego,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.

Działania powinny zmierzać przede wszystkim do realizacji obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 8 oraz modernizacji ulic stanowiących przedłużenie dróg wojewódzkich i ich powiązania z drogą nr 8.

Dla realizacji celu szczegółowego II przyjmuje się następujące środki realizacji:

- 1 Rozwój układu drogowo-ulicznego, w tym budowa obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 8.
- 2 Objęcie komunikacją publiczną terenów okalającej miasto gminy Suwałki
- 3 Wdrożenie systemu zarządzania ruchem.

Realizacja celu szczegółowego II przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Usprawnienie warunków ruchu drogowego na podstawowym układzie ulic miasta, poprzez wyeliminowanie ruchu tranzytowego i lepszy rozrząd ruchu źródłowo-docelowego.
- Usprawnienie warunków ruchu drogowego na podstawowym układzie ulic miasta, poprzez lepszą organizację ruchu, monitorowanie zdarzeń i możliwość przeciwdziałania zjawiskom negatywnym.
- Zwiększenie bezpieczeństwa miasta, poprzez wyeliminowanie transportu ładunków niebezpiecznych
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Zwiększenie wartości terenów w głównych korytarzach ulic.
- Zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
- Poprawienie dostępności zarówno Suwałk dla turystów jak i terenów turystycznych okalających miasto – mieszkańcom Suwałk.

### **Cel III:**

**Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców, w tym:**

### **Cel III.1 Zmniejszenie liczby zabitych i rannych w wypadkach drogowych oraz ograniczenie liczby wypadków i kolizji.**

Osiągnięcie tego celu będzie prowadzić do podniesienia bezpieczeństwa ruchu na terenie miasta oraz do zmniejszenia liczby ofiar i rannych w wypadkach i kolizjach. Kompleksowe i długofalowe działania w tym względzie powinny m.in. prowadzić do:

- zmiany zachowań użytkowników dróg (stosowanie się do przepisów ruchu drogowego zaleceń wynikających z organizacji ruchu),
- zwiększenia świadomości komunikacyjnej u pieszych i rowerzystów,
- redukcji kosztów związanych z wypadkami i kolizjami,
- ograniczenia agresywności ruchu samochodowego,
- zapewnienia większej niezawodności systemu komunikacyjnego, dzięki ograniczeniu liczby incydentów.

Zgodnie z obowiązującymi od 10 lat w Unii Europejskiej zasadami proponuje się, aby celem głównym działań władz miasta było dążenie do zmniejszenia liczby zabitych w Suwałkach o 50% do roku 2010 (w stosunku do 2000) i w tym samym okresie o 35% liczby ciężko rannych, a w dłuższej perspektywie do całkowitego wyeliminowania wypadków śmiertelnych (opcja „0”).

Realizacja tego celu oznaczać będzie w praktyce, że w 2010 roku na ulicach Suwałk nie mogą zginąć w ruchu drogowym więcej niż 2 osoby. Zaproponowana skala redukcji ofiar śmiertelnych jest zgodna z celem wyznaczonym w Trzecim Unijnym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i z Krajowym Programem Poprawy Bezpieczeństwa GAMBIT.

Realizacja celu głównego wymagać będzie stworzenia struktur zdolnych pokierować działaniami na rzecz ograniczenia zagrożeń w mieście i wyposażenie ich w odpowiednie narzędzia realizacji, wdrożenia środków prewencyjnych gwarantujących szybki i istotny spadek liczby ofiar śmiertelnych w mieście oraz pozyskanie poparcia mieszkańców dla realizowanych działań.

Dla realizacji celu szczegółowego III.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

- 1 Wyznaczenie jednostki miejskiej lub grupy osób odpowiedzialnych za przygotowanie i wdrożenie kompleksowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu w mieście.
- 2 Ograniczenie prędkości jazdy przez: obniżanie limitów prędkości na wybranych trasach obszarach oraz nadzór nad ich przestrzeganiem
- 3 Wprowadzanie segregacji ruchu samochodów, rowerzystów i pieszych na wybranych ciągach drogowych.
- 4 Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej zmierzających do wymuszenia egzekwowania przepisów.
- 5 Prowadzenie działań edukacyjnych i szkoleniowych.
- 6 Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych.

## 7 Rozszerzanie strefy z ograniczeniami dla ruchu samochodów w centrum miasta.

Realizacja celu szczegółowego III.1 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Zmniejszenie liczby wypadków i kolizji
- Zmniejszenie liczby ofiar wypadków (zabitych o 50%, ciężko rannych o 35% do roku 2010).
- Ograniczenie agresywności ruch samochodowego.
- Zwiększenie komfortu podróżowania.
- Zmniejszenie ekonomicznych skutków wypadków.

### **Cel III.2 Wykreowanie poczucia bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego.**

Poczucie osobistego bezpieczeństwa jest ważnym czynnikiem wpływającym na wybór sposobu podróżowania. Zagrożenie napadami chuligańskimi lub rabunkowymi często powoduje rezygnowanie z odbywania podróży komunikacją autobusową, rowerem lub pieszo. Czynnikiem ten ma szczególne znaczenie w odniesieniu do osób starszych oraz niepełnosprawnych, wśród których poczucie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego jest wzmożone wskutek niedostatecznego wyposażenia infrastruktury drogowej i taboru autobusowego w urządzenia ułatwiające samodzielne poruszanie się po mieście.

Dla realizacji celu szczegółowego III.2 przyjmuje się następujące środki realizacji:

- 1 Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej.
- 2 Wyposażenie autobusów miejskich w system łączności z centrum dyspozytorskim i innymi służbami miejskimi.
- 3 Wymiana taboru autobusowego na nowoczesny.
- 4 Rozwój systemów monitorowania ruchu.

Realizacja celu szczegółowego III.2 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Zwiększenie liczby pasażerów w komunikacji autobusowej.
- Zwiększenie bezpieczeństwa osobistego podróżujących.
- Zwiększenie ruchu pieszego.
- Zwiększenie bezpieczeństwa osobistego kierujących i podróżujących.
- Skrócenie czasu reakcji służb na zdarzenia.
- Zwiększenia atrakcyjności komunikacji autobusowej, rowerowej i ruchu pieszego,
- Zwiększenia efektywności komunikacji autobusowej,
- Poprawienie wizerunku miasta.



## **Cel IV:**

### **Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego, w tym:**

#### **Cel IV. 1 Poprawa warunków użytkowania istniejącego zainwestowania miejskiego.**

Szczególne znaczenie będzie mieć poprawa warunków użytkowania istniejącego zainwestowania miejskiego w odniesieniu do:

- głównych korytarzy ulic
- obszarów miasta o charakterze zabytkowym, wymagających ochrony przed nadmiarem ruchu samochodowego i jego skutkami, przy równoczesnym zapewnieniu niezbędnej dostępności tych obszarów; dotyczy to przede wszystkim obszaru ochrony konserwatorskiej.

Dla realizacji celu szczegółowego IV.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

- 1 Uzupełnienie układu drogowego, w szczególności o drogową trasę obwodową w stosunku do centrum miasta.
- 2 Integrowanie systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i autobusów miejskich.
- 3 Uzupełnianie układu drogowego w obszarach mieszkaniowych (nowe ulice lokalne i dojazdowe).

Realizacja celu szczegółowego IV.1 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Ograniczenie zewnętrznego ruchu tranzytowego w stosunku do miasta.
- Ograniczenie niepożądanego wnikania ruchu towarowego w obszar centrum miasta.
- Wyeliminowanie konieczności rozbudowy podstawowego układu ulicznego w centrum miasta.
- Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem drogowym poprzez zapewnienie płynności ruchu, ograniczenie liczby zatrzymań.
- Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem poprzez możliwość sterowania jego przepływem, w tym ograniczania dostępu wybranych kategorii pojazdów w określonych porach dnia czy dniach tygodnia.
- Ułatwienie dostępu do obszarów mieszkaniowych i skrócenie czasu dojazdu.
- Ułatwienie możliwości parkowania w obszarach mieszkaniowych.

## **Cel IV.2      Zwiększenie efektywności systemu transportowego.**

W komunikacji autobusowej zwiększanie efektywności będzie wyrażać się m.in. zmniejszaniem kosztów funkcjonowania przy jednoczesnym utrzymaniu, a nawet zwiększaniu udziału w przewozach. W efekcie oznaczać to będzie także konieczność racjonalizowania wydatków przy podnoszeniu standardu świadczonych usług.

W systemie transportu indywidualnego zwiększanie efektywności funkcjonowania będzie powodować ograniczenie kosztów wynikających ze strat czasu użytkowników systemu, kosztów eksploatacyjnych pojazdów oraz kosztów wypadków. Najefektywniejsze w tym względzie będą rozwiązania o charakterze organizacyjnym (zarządzanie ruchem), a w dalszej kolejności inwestycyjne, np. trasy obwodowe.

Dla realizacji celu szczegółowego IV.2 przyjmuje się następujące środki realizacji:

- 1    Wprowadzanie uprzywilejowania w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej.
- 2    Racjonalizowanie marszrutyzacji i rozkładów jazdy.
- 3    Angażowanie pracodawców w akcje służące poprawie funkcjonowania systemu transportowego , np. kreowanie mody na wykorzystywanie roweru i komunikacji autobusowej w podróżach do pracy.

Realizacja celu szczegółowego III.2 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Zmniejszenie kosztów funkcjonowania systemu komunikacji autobusowej (skracanie czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie liczby niezbędnego taboru).
- Zwiększenie efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej.
- Podwyższenie standardu funkcjonowania komunikacji autobusowej.
- Ograniczenie zapotrzebowania na tabor.
- Ograniczenie ruchu samochodowego.
- Zwiększenie stopnia wykorzystania komunikacji rowerowej.

W rezultacie osiągnięcie tego celu w sposób korzystny wpłynie na:

- jakość funkcjonowania systemu i wysokość ocen wystawianych przez jego użytkowników,
- zmniejszenie kosztów ponoszonych codziennie na funkcjonowanie systemu transportowego miasta.

## **IV.3            Porządkowanie zagospodarowania przestrzennego miasta.**

Porządkowanie zagospodarowania przestrzennego powinno być traktowane jako zadanie planowania urbanistycznego równie ważne, jak wyznaczanie kierunków i uwarunkowań rozwoju przestrzennego miasta. Polityka w zakresie kształtowania struktury przestrzennej powinna służyć ograniczaniu zapotrzebowania na podróże – zwłaszcza samochodem

prywatnym – a także wywierać korzystny wpływ na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu – zachęcanie do odbywania podróży pieszych i rowerowych. Nie uwzględniające tych przesłanek decyzje lokalizacyjne (np. w odniesieniu do dużych obiektów handlowo-usługowych) lub niezgodny z zasadą strefowania rozwój sieci ulic lub systemu parkingowego (w zależności od skali deficytu przepustowości układu ulicznego i miejsc postojowych), mogą prowadzić do pogorszenia sprawności funkcjonowania systemu transportowego.

Dla realizacji celu szczegółowego IV.3 przyjmuje się następujące środki realizacji:

- a) Podejmowanie działań zmierzających do przemieszania w mieście funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych.
- b) Lokalizowanie centrów handlowo-usługowych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta i systemu transportu, w tym w szczególności z ograniczaniem dostępu do podstawowych ciągów komunikacyjnych miasta.

Realizacja celu szczegółowego III.3 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Ograniczenie liczby podróży w komunikacji indywidualnej.
- Ograniczenie zapotrzebowania na obsługę komunikacją autobusową, w rejonach gdzie obsługa ta jest nieefektywna.
- Zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych.
- Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.
- Zmniejszenie zapotrzebowania na rozwój układu drogowego.
- Zmniejszenie kosztów utrzymania systemu transportowego.
- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na przepustowość układu ulicznego.

## **Cel V:**

### **Poprawa stanu środowiska naturalnego, w tym:**

#### **Cel V.1 Ograniczenie emisji (zanieczyszczeń, hałasu i wibracji) od transportu.**

Mieszkańcy miasta są narażeni na uciążliwości związane z funkcjonowaniem systemu komunikacyjnego (w domach, miejscach pracy oraz w przestrzeni miejskiej). Celem polityki transportowej będzie doprowadzenie do ograniczenia tych uciążliwości, co w efekcie przyniesie:

- poprawę zdrowotności mieszkańców,
- poprawę komfortu zamieszkania i warunków pracy,
- poprawę jakości przestrzeni miejskiej wzdłuż głównych korytarzy transportowych,
- poprawę wizerunku miasta.

Istotne jest także przeciwdziałanie niekorzystnym wpływom systemu transportowego w obszarze centrum miasta, w tym w szczególności w strefie ochrony konserwatorskiej.

Dla realizacji celu szczegółowego V.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

1. Budowa trasy obwodowej w ciągu drogi nr 8.
2. Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i komunikacji autobusowej.
3. Wprowadzanie ograniczeń prędkości pojazdów – w centrum miasta do 50km/h a na wybranych ciągach do 40 km/h; poza centrum w zależności od kategorii ulicy i jej parametrów technicznych.
4. Tworzenie zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych, wymiany okien w mieszkaniach i miejscach nauki i pracy.
5. Stosowanie konstrukcji nawierzchni redukujących hałas przy styku opony samochodu z jezdnią.
6. Wymiana przestarzałego taboru autobusowego na nowoczesny.
7. Pielęgnacja i powiększanie obszarów zieleni miejskiej mogących być naturalną barierą ochronną przed hałasem
8. Faworyzowanie energooszczędnych środków transportu (ruch pieszy, rowerowy).

Realizacja celu szczegółowego V.1 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Ograniczanie emisji (zanieczyszczeń, hałasu i wibracji) związanych z zewnętrznym ruchem tranzytowym w stosunku do miasta.
- Ograniczanie emisji związanych z wewnętrznym ruchem tranzytowym w stosunku do centrum miasta.
- Ograniczanie emisji związanych z ruchem towarowym na głównych ciągach ulic.
- Ograniczenie emisji w związku z usprawnieniem ruchu, jego płynnością (mniejsza liczba zatrzymań i przyspieszeń).
- Ograniczenie emisji w związku z niższą prędkością pojazdów.

**Cel V.2      Poprawa stanu zdrowotnego społeczeństwa.**

Transport jest jednym z ważniejszych czynników wpływających na zdrowie i bezpieczeństwo obywateli. Dotyczy to przede wszystkim:

- zdrowia fizycznego w związku z zagrożeniami związanymi z wypadkami drogowymi i zanieczyszczeniem środowiska,
- zdrowia psychicznego w związku z zagrożeniami związanymi ze stresem, obawami przed udziałem w wypadku i zranieniem lub śmiercią, bezpieczeństwem osobistym w podróży, hałasem itp.,
- zdrowia społecznego (w znaczeniu kontaktów międzyludzkich) w związku z utrudnieniami w korzystaniu z transportu przez osoby niepełnosprawne i starsze oraz dostępnością miejsc pracy, szkół, usług itp.

Można zauważyć rosnące zrozumienie dla wagi działań zmierzających do usprawnienia systemu transportowego w kierunku poprawy stanu zdrowotnego społeczeństwa. Omawiany

cel zostanie osiągnięty przez działania podejmowane dla osiągnięcia innych celów, w tym w szczególności związane z:

- ograniczaniem negatywnego oddziaływania transportu w postaci emisji zanieczyszczeń, hałasu i drgań,
- podnoszeniem bezpieczeństwa ruchu,
- zachęcaniem do korzystania z innych niż samochód środków transportu.

## **Cel VI: Poprawa prestiżu i wizerunku miasta, w tym:**

### **Cel VI.1 Poprawa jakości przestrzeni miejskiej i krajobrazu miejskiego.**

Działania inwestycyjne w stosunku do różnych systemów transportu powodują zawsze mniejszą lub większą ingerencję w krajobraz. W celu zmniejszenia ujemnego wpływu inwestycji na otoczenie należy wymagać, by na etapie przygotowywania projektów wykonywane były szczegółowe analizy wpływu planowanych inwestycji na krajobraz miejski. Również w odniesieniu do istniejących budowli inżynierskich związanych z transportem należy dążyć do wprowadzania takich rozwiązań architektonicznych, które korzystnie będą wpływać na charakter miasta.

Celem polityki transportowej powinno być także podnoszenie jakości przestrzeni miejskiej, osiągame przez dalsze kreowanie obszarów, które mogłyby stanowić wizytówkę miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi. Obszary te będą cechować się łatwą dostępnością głównie dzięki komunikacji autobusowej i rowerowej.

Przestrzenie takie będą stanowić ulice wolne od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ograniczonym ruchem „uspokojonym”), z wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzoną zielen. Elementami nobilitującymi przestrzeń miejską będą także zmodernizowane korytarze tras autobusowych, charakteryzujące się nowoczesnym taboru komunikacyjnym, wysoką jakością urządzeń do obsługi ruchu pieszego i wysokim standardem przystanków.

Dla realizacji celu szczegółowego VI.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

1. Koordynowanie planów rozwoju zagospodarowania przestrzennego z planami rozwoju systemu transportowego.
2. Uwzględnienie przesłanek estetycznych w projektowaniu infrastruktury transportowej.
3. Modernizowanie ulic i placów w powiązaniu z modernizacją systemu komunikacji autobusowej i rozwojem systemu rowerowego.
4. Tworzenie i rozszerzanie stref ruchu uspokozonego.
5. Tworzenie i rozszerzanie stref wolnych od ruchu samochodów.
6. Uwzględnienie przesłanek estetycznych w zamówieniach i eksploatacji taboru autobusowego..
7. Eliminacja nieprawidłowego parkowania i ograniczenie liczby stanowisk w miejscach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej.

Realizacja celu szczegółowego VI.1 przyniesie następujące spodziewane efekty:

- Zachowanie wysokiej jakości krajobrazu miejskiego.
- Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
- Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej i rowerowej w przewozach.
- Poprawę wizerunku miasta.

#### **Cel VI.2 Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów.**

Osiągnięcie tego celu w znacznej mierze wynika z realizacji pozostałych celów polityki transportowej, w tym w szczególności celów: I.1, I.3, I.4, II, III.1 i III.2. Poprawa jakości systemu transportowego Suwałk zwiększy jej atrakcyjność dla inwestorów, a tym samym przyczyni się do dalszego rozwoju miasta.

#### **4.5 Zasady realizacji polityki transportowej**

Wymienione w poprzednich punktach środki realizacji polityki transportowej powinny być stosowane w stopniu zróżnicowanym w zależności od charakteru obszaru. W strefie centralnej miasta, charakteryzującej się koncentracją celów podróży, rozbudowanym systemem komunikacji autobusowej, występującymi ograniczeniami przepustowości układu drogowo-parkingowego, podstawą powinno być sprzyjanie funkcjonowaniu transportu zbiorowego. Może to także oznaczać wprowadzanie restrykcji w stosunku do ruchu samochodów (np. płatne parkowanie).

Inne podejście do organizacji transportu powinno być stosowane w obszarach luźniejszej zabudowy. Rola transportu publicznego w tych obszarach jest mniejsza, z wyjątkiem kierunków promienistych prowadzących do centrum miasta. W tych strefach istnieje możliwość lepszego spełnienia oczekiwań zmotoryzowanych co do możliwości swobodnego wykorzystywania samochodów osobowych, w tym parkowania.

Poniżej przedstawiono podstawowe zasady zrównoważenia systemu transportowego w poszczególnych obszarach miasta. Wskazano też niezbędne działania z podaniem zróżnicowania na działania o charakterze restrykcyjnym i rekompensującym oraz propozycje środków ich realizacji.

#### ***W STREFIE CENTRUM SUWAŁK:***

<i>Rodzaj działania</i>	<i>Środki realizacji</i>
<i>DZIAŁANIE RESTRYKCYJNE – ograniczenie roli samochodów osobowych w podróżach do centrum miasta.</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- System płatnego parkowania.</li><li>- Eliminowanie nielegalnego parkowania.</li><li>- Ograniczenia penetracji przez samochody osobowe strefy ochrony konserwatorskiej; wprowadzenie ograniczeń na wybranych ulicach, także czasowych, ze zróżnicowaniem na dni tygodnia i pory doby.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eliminowanie z ruchu samochodów niesprawnych technicznie oraz przekraczających normy emisji spalin.</li> <li>- Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na ulicach i parkingach oraz przestrzegania zasad ruchu drogowego (blokowanie skrzyżowań, nadmierna prędkość itp.).</li> </ul>
DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – usprawnienie systemu komunikacji autobusowej.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wprowadzanie priorytetów dla autobusów w wybranych punktach sieci drogowej, np. na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.</li> <li>- Poprawa komfortu podróżowania przez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, w tym także w okresach międzyszczytowych.</li> <li>- Poprawa komfortu podróżowania przez wymianę taboru na nowoczesny.</li> <li>- Zahamowanie degradacji i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego: przystanki, przystosowanie układu dla niepełnosprawnych.</li> <li>- Wprowadzenie systemu informacji dla podróżnych na głównych przystankach, przekazującego dane o ruchu autobusów na bieżąco.</li> </ul>
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu samochodów.</i>	Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem, w tym monitorowania ruchu i reagowania w przypadku powstania zdarzeń szczególnych (wypadki, awarie itp.).
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – usprawnienie ruchu rowerowego.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozwój systemu dróg rowerowych.</li> <li>- Wprowadzenie normatywu parkingowego (minimum) dla rowerów przy nowo powstających obiektach.</li> <li>- Wprowadzanie publicznych parkingów dla rowerów (z zapewnieniem bezpiecznego ich przechowywania).</li> </ul>

### **W STREFACH MNIEJ ZURBANIZOWANYCH**

<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie systemu transportu zbiorowego.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwiększenie komfortu podróżowania przez zwiększenie częstotliwości kursowania oraz wymianę taboru, głównie na ciągach transportowych prowadzących do centrum.</li> <li>- Modernizacja infrastruktury komunikacji autobusowej: przystanki, przystosowanie układu dla</li> </ul>
---	---

	niepełnosprawnych.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu samochodów.</i>	Uzupełnienie układu drogowego (trasy obwodowe) umożliwiające wyprowadzenie ruchu zewnętrznego (tranzytowego) w stosunku do miasta.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu rowerowego.</i>	Rozwój systemu dróg rowerowych w kierunku głównych ciągów komunikacji zbiorowej i do centrum.

### **3.6 Wnioski dotyczące kierunków polityki przestrzennej**

Z analizy systemu transportowego Suwałk i proponowanej polityki transportowej płyną następujące wnioski dla polityki przestrzennej miasta:

- należy podejmować działania zmierzające do przemieszania w poszczególnych obszarach funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych;
- należy kontrolować lokalizowanie i rozwój centrów handlowo-usługowych tak, aby ich ] lokalizacja była zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta i systemu transportu;
- należy planować obszary wolne od ruchu samochodów;
- należy planować strefy ruchu uspokojonego,
- należy planować modernizację ulic i placów w powiązaniu z modernizacją systemu transportu zbiorowego.

### **4.7 WNIOSKI DOTYCZĄCE SPOSOBU POPRAWY ORGANIZACJI PRZEWOZÓW KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ**

W systemie zarządzania lokalnym transportem publicznym występują trzy poziomy:

- formułowanie polityki transportowej i stwarzanie warunków do jej realizacji, w tym stwarzanie warunków rozwoju transportu publicznego i określanie zasad finansowania, w tym cen biletów,
- regulowanie komunikacji miejskiej poprzez badania potrzeb przewozowych, określanie układu linii i rozkładów jazdy, zlecanie przewozów, kontrolę ich realizacji oraz nadzór,
- świadczenie usług przewozowych na zlecenia.

Ogół zadań pierwszego z wymienionych poziomów zarządzania należy do samorządu gminy. Świadczenie usług przewozowych należy do obowiązków przewoźnika. Stwierdzenia te odnoszą się, w sposób oczywisty, również do problematyki zarządzania lokalnym transportem publicznym na terenie miasta Suwałki i jego strefy podmiejskiej.

W odniesieniu do drugiego z wymienionych poziomów zarządzania należy stwierdzić, że funkcje regulacji w lokalnym transporcie publicznym obsługującym miasto i strefę podmiejską są obecnie podzielone między jednostki samorządu gminnego oraz Zakład Komunikacji Miejskiej należący do Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Suwałkach.



Sposoby poprawy organizacji przewozów transportem publicznym na terenie miasta i strefy podmiejskiej wynikają zarówno z diagnozy stanu istniejącego - w zakresie ukształtowania układu linii komunikacyjnych i częstotliwości kursowania autobusów - jak również z przesłanek ogólnych, których genezę stanowią:

- Problemy funkcjonowania transportu publicznego w warunkach stale wzrastającego poziomu motoryzacji,
- Niedobór środków finansowych na subsydiowanie kosztów bieżącej eksploatacji oraz rozwoju tej gałęzi transportu.

Zakłada się, że efektem realizacji programu będzie także usprawnienie obsługi transportem publicznym w skali regionu. Dotyczyć to będzie transportu publicznego obsługującego osoby dojeżdżające do Suwałk do pracy i w innych celach niż praca - dzięki poprawieniu warunków dostępu do celów ruchu w mieście. Wynika to z faktu iż trasy komunalnej komunikacji autobusowej, która obsługuje miasto przebiegają przez obszary dużej części gminy wiejskiej Suwałki oraz z uzupełnienia oferty przewozowej komunikacji kolejowej i dalekobieżnej komunikacji autobusowej (PKS). Zadania realizowane w ramach programu, w odniesieniu do komunikacji w skali regionalnej, będą przyczyniać się do:

- zwiększenia niezawodności funkcjonowania systemu transportowego,
- poprawienia dostępności celów lokalnych i regionalnych,
- poprawienia bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego,
- zwiększeniem efektywności systemu komunikacji zbiorowej (zarządzanie ruchem).

Przyczyni się to także do stworzenia lepszych warunków dla nowych inwestycji, rozwoju przedsiębiorczości i powstania nowych miejsc pracy. W rezultacie należy oczekiwać:

- zwiększenia zatrudnienia w związku z realizacją poszczególnych zadań zapisanych w planie rozwoju systemu transportowego,
- zwiększenia zatrudnienia w związku z rozwojem małych i średnich przedsiębiorstw zlokalizowanych w mieście.

W nawiązaniu do tych uwag należy stwierdzić, że postulat powszechnej dostępności nadaje transportowi publicznemu funkcję użyteczności publicznej, czemu odpowiada model działalności regulowanej, zakładający wpływ władz publicznych na organizację przewozów. Władze te mają obowiązek ścisłego i skutecznego nadzoru nad wydatkowaniem na ten cel środków publicznych. Efektywne wydatkowanie tych środków wymaga:

- badania potrzeb przewozowych użytkowników,
- precyzyjnego wyznaczania zadań przewoźnikom,
- ścisłego i stałego kontrolowania stopnia wykonania tych zadań pod względem ilościowym i jakościowym,
- wiązania finansowania przewoźników ze sposobem i stopniem realizacji zadań przewozowych.

W realizowaniu przez transport publiczny funkcji użyteczności publicznej, korzystne są rozwiązania zakładające odrębność organizacyjną jednostki zarządzającej tą komunikacją i przewoźnika. O efektywności takiego rozwiązania decydują następujące czynniki:

- wyeliminowanie niebezpieczeństwa podporządkowania niektórych rozwiązań w zakresie organizacji przewozów partykularnym interesom przewoźnika,
- poddanie działalności przewozowej przewoźnika wyspecjalizowanej kontroli, z systemem kar za niewłaściwe świadczenie usług przewozowych,
- posiadanie przez pasażera wyspecjalizowanego reprezentanta swoich interesów.

W przypadku Suwałk proces rozdzielenia funkcji zarządzania transportem publicznym od funkcji przewozowej został zapoczątkowany, poprzez praktykę zlecania usług przewozowych, wraz z formalnymi ustaleniami dotyczącymi kontroli ich realizacji oraz nadzoru. Należy rozważyć celowość dalszego kontynuowania tego procesu poprzez przejście innych funkcji regulacyjnych w zakresie lokalnego transportu publicznego, obejmującego swoim zasięgiem obszar miasta i jego strefy podmiejskiej. Wśród tych funkcji znajdować się mogą:

- badanie potrzeb przewozowych w stanie istniejącym oraz ich prognozowanie (z możliwością podzlecenia),
- określanie standardów w transporcie publicznym,
- projektowanie tras, linii, lokalizacji przystanków oraz rozwiązań węzłów przesiadkowych (z możliwością podzlecenia),
- opracowywanie wytycznych i założeń do rozkładów jazdy (opracowywanie szczegółowych rozkładów pozostawałoby w gestii przewoźników),
- opracowywanie założeń systemu taryfowo-biletowego,
- uzgadnianie projektów z punktu widzenia wymogów miejskiego transportu publicznego,
- określanie i wnioskowanie wielkości środków finansowych na komunikację miejską,
- ustalanie priorytetów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej,
- prowadzenie działalności informacyjnej dla pasażerów,
- przyjmowanie i rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Problematyka zarządzania jakością usług przewozowych jest podstawowym problemem polskich miast, w których jakość tych usług jest kształtowana samodzielnie i niezależnie przez władze samorządowe. szersze zainteresowanie problematyką jakości usług komunikacji publicznej obserwuje się w Polsce dopiero od momentu transformacji społeczno-gospodarczej przełomu lat dziewięćdziesiątych. wcześniej, przez wiele lat, organizatorzy przewozów zakładali, że jeśli usługi będą stosunkowo niezawodne, a stan pojazdów nie będzie stanowić wyraźnego zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów, będą oni zadowoleni z usług. w sytuacji utraty dominującej pozycji transportu publicznego, poprawa jakości usług przewozowych ma istotne znaczenie w procesie zatrzymywania dotychczasowych pasażerów i przyciągania nowych klientów. utrzymywanie jakości usług na odpowiednim poziomie jest obecnie jednym z najważniejszych celów zarządzania komunikacją miejską.

Najlepsze wyniki w zakresie poprawy jakości usług przewozowych uzyskuje się wówczas, gdy usługi te świadczone są na podstawie umów zawieranych pomiędzy jednostką zarządzającą (nadzorującą) transport publiczny, a przewoźnikami. Praktyka ta, zapoczątkowana przed kilkoma latami w Suwałkach, powinna być kontynuowana, przy równoczesnym doskonaleniu metod egzekwowania jakości świadczonych usług.

Typowy zestaw uwzględnianych w umowach kryteriów oceny jakości obejmuje:

- stopień realizacji planowych kursów,
- punktualność,
- czystość pojazdów,
- prawidłowość oznakowania pojazdów,
- stan techniczny pojazdów,

który jest niekiedy rozszerzony o takie kryteria jak:

- posiadanie przez prowadzącego pojazd zapasu biletów do sprzedaży,
- przekazywanie właściwej informacji dla pasażerów,
- czystość i stan techniczny przystanków,
- prawidłowość wypełniania kart drogowych,
- wykroczenia służbowe (wożenie w kabinach innych osób, palenie papierosów, braki w umundurowaniu) itp.

**Większość wymienionych kryteriów jakościowych obejmuje aktualna umowa o świadczenie usług przewozowych, zawarta między Gminą Miejską Suwałki i Przedsiębiorstwem Gospodarki Komunalnej w Suwałkach. Wskazane jest zaostrenie kryterium oceny punktualności poprzez przyjęcie 1-minutowego, dopuszczalnego przyspieszenia odjazdu autobusu z przystanku (z utrzymaniem dopuszczalnego opóźnienia odjazdu do 3 minut).**

Ze względu na wysokie zdolności przewozowe i możliwe do zaakceptowania przez użytkowników prędkości podróżowania, transport publiczny może i powinien spełniać podstawową rolę w obsłudze potrzeb przewozowych (przy spełnieniu wymagań zapewniających efektywną eksploatację taboru na trasach komunikacyjnych). Zapewni to bowiem:

- oszczędność środków na inwestycje transportowe służące zaspokojeniu potrzeb użytkowników samochodów osobowych (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów),
- oszczędność terenów, ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc przechowywania pojazdów,
- oszczędność środowiska w skali lokalnej i globalnej, głównie jako rezultat niższej energochłonności i emisji spalin, w przeliczeniu na 1 pasażera,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu, poprzez zmniejszenie liczby ofiar i pozostałych skutków wypadków drogowych,
- lepszą ochronę wartości naturalnych i kulturowych.

Warunkiem zapewnienia odpowiedniej atrakcyjności usług transportu publicznego jest systematyczne prowadzenie badań marketingowych i kształtowanie na tej podstawie oferty przewozowej. Podstawowe znaczenie mają tu badania potrzeb przewozowych pod względem ilościowym i jakościowym, w tym rozpoznanie ocen i preferencji osób systematycznie podróżujących środkami transportu publicznego, jak również osób podróżujących sporadycznie. Wskazane jest niezwłoczne rozpoczęcie tego rodzaju badań i systematyczne ich powtarzanie co 2-3 lata.

Warunkiem koniecznym racjonalnego kształtowania oferty przewozowej w transporcie publicznym jest znajomość wielkości efektywnego popytu w odniesieniu do poszczególnych tras i linii oraz okresów obsługi. W zakres badań popytu, oprócz jego wielkości, wchodzi również badanie struktury pasażerów według rodzaju biletów i uprawnień do przejazdów bezpłatnych, oraz badanie wykorzystania biletów okresowych. Służy to bezpośrednio określaniu przychodowości linii komunikacyjnych i poszczególnych kursów realizowanych na tych liniach. Pozwala na określenie utraty przychodów z tytułu przejazdów na podstawie biletów ulgowych oraz przejazdów bezpłatnych. W rezultacie wiadomo, jaka część środków na funkcjonowanie transportu publicznego stanowi praktycznie refundację obowiązujących uprawnień do przejazdów za obniżoną opłatą lub bezpłatnie, a jaka jej część przeznaczana jest na pokrycie deficytu wynikającego z innych powodów.

Niezbędne jest podjęcie innych, skoordynowanych przedsięwzięć, obejmujących:

- optymalizowanie wykorzystania taboru przez wybór środków przewozowych odpowiednio do wielkości potoków pasażerskich i długości podróży,
- wymianę wyeksploatowanego taboru,
- optymalizowanie układu linii i częstotliwości kursowania pojazdów,
- integrację różnych przewoźników (transport miejski, międzymiastowa komunikacja autobusowa), poprzez koordynację rozkładów jazdy i wprowadzenie jednolitych taryf,
- zapewnienie odpowiednich nakładów na utrzymanie dróg, przez które przebiegają trasy komunikacji zbiorowej,
- poprawa funkcjonalności przystanków (zatoki, wiaty, informacja dla pasażerów),
- rozwój nowoczesnych systemów informowania pasażerów,

**Obecnie występujące, dobre warunki ruchu autobusów komunikacji miejskiej w układzie ulicznym Suwałk nie oznaczają, że nie ma potrzeby wprowadzania żadnych rozwiązań usprawniających funkcjonowanie tras komunikacyjnych,** w tym stosowania metod i środków uprzywilejowania autobusów w ruchu. Doświadczenia krajów, w których negatywne skutki wzrostu motoryzacji wystąpiły wcześniej niż w Polsce, wskazują jako szczególnie pożądane, aby priorytety w ruchu dla pojazdów transportu publicznego wprowadzane były już w początkowym okresie występowania utrudnień w funkcjonowaniu tras komunikacyjnych, a nawet z pewnym wyprzedzeniem. Łatwiejsze jest wówczas uzyskanie aprobaty społecznej dla takich rozwiązań, zanim nastąpi drastyczne pogorszenie warunków podróżowania w większych obszarach miasta. W odniesieniu do miast średniej wielkości, do których zalicza się Suwałki, wskazane jest podejmowanie przedsięwzięć wyprzedzających przejawy niesprawnego funkcjonowania tras komunikacji miejskiej. Dotyczy to zwłaszcza obszarów centralnych oraz tras do nich prowadzących.

Tabela 1 Środki realizacji polityki transportowej

ŚRODKI DZIAŁANIA	Cel główny*					
	I	II	III	IV	V	VI
<b>Planowanie zagospodarowania przestrzennego</b>						
Koordinacja planów rozwoju zagospodarowania przestrzennego z planami rozwoju systemu transportowego				+	+	+
Podejmowanie działań zmierzających do przemieszania funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych.	+			+		
Kontrolowanie rozwoju obiektów generujących duży ruch (w tym centrów handlowo-usługowych) tak, aby ich lokalizacja i potencjał były zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta i systemu transportu	+			+		
Kształtowanie przestrzeni publicznych chronionych przed intensywnym ruchem samochodowym			+	+	+	+
Ochrona i powiększanie obszarów zieleni miejskiej mogących być naturalną barierą ochronną przed zanieczyszczeniem powietrza i hałasem.					+	+
<b>Transport publiczny – autobusowy</b>						
Zwiększanie atrakcyjności komunikacji autobusowej (system informacji, komfort, niezawodność, punktualność itp.), jako środka oddziaływania na zachowania komunikacyjne prowadzące do zmniejszenia udziału samochodu w przewozach	+	+		+	+	+
Tworzenie nowych i usprawnianie istniejących węzłów przesiadkowych poprzez poprawę zwartości węzłów i dostępności przystanków autobusowych.	+	+		+	+	+
Poprawa funkcjonalności przystanków w tym warunków oczekiwania na przystankach (miejsca do siedzenia, ochrona przed deszczem i wiatrem, informacja itp.). Dostosowanie infrastruktury przystankowej do wymagań osób niepełnosprawnych.		+	+		+	+
Wprowadzanie do ruchu autobusów niskopodłogowych wraz z odpowiednim przystosowaniem przystanków.		+		+	+	+

Racjonalizacja marszrutyzacji i rozkładów jazdy autobusów. Dostosowywanie sieci do zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.		+		+		
Zapewnienie wysokiej częstotliwości komunikacji miejskiej obsługującej dworzec autobusowy (także kolejowy).		+	+			
Wyposażenie autobusów miejskich w system łączności z centrum dyspozytorskim oraz z innymi służbami miejskimi.		+	+			
Indywidualizacja transportu publicznego w tym wprowadzanie pojazdów o małej pojemności.		+		+	+	+
Uwzględnienie wymagań współczesnych norm europejskich oraz przesłanek estetycznych przy zamówieniach taboru autobusowego.		+				+
Uwzględnienie przesłanek estetycznych w projektowaniu infrastruktury transportu publicznego						+
<b>Układ drogowo-uliczny</b>						
Dokończenie realizowanych inwestycji drogowych i uzupełnienie układu drogowego, przede wszystkim w układzie obwodowym. Selektywna rozbudowa sieci drogowo-ulicznej	+		+	+		+
Remontowanie istniejącej infrastruktury ulic i obiektów oraz zwiększenie efektywności utrzymania bieżącego	+	+	+			+
Uzupełnianie układu drogowego w obszarach mieszkaniowych (nowe ulice lokalne i dojazdowe).	+			+		+
Modernizacja ulic i placów			+			+
Segregowanie ruchu samochodów, rowerzystów i pieszych			+			+
Ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w centrum miasta			+		+	+
Rozwiązania techniczne dróg poprawiające bezpieczeństwo ruchu			+			
Usprawnienie ruchu pieszego, w tym tworzenie stref ruchu pieszego, modernizowanie ciągów pieszych i przejść przez jezdnie.			+			+
Tworzenie systemu dróg rowerowych oraz parkingów i urządzeń do przechowywania rowerów	+		+	+	+	+
Stosowanie przy modernizacji i budowie nowych dróg konstrukcji nawierzchni redukujących hałas przy					+	+

styku opony samochodu z jezdnią						
Uwzględnienie przesłanek estetycznych w projektowaniu infrastruktury transportowej						+
<b>Parkowanie</b>						
Strefa płatnego parkowania i różnicowanie stawek opłat				+	+	+
Uporządkowanie parkowania w liniach rozgraniczających ciągów ulicznych			+		+	+
Zapewnienie miejsc do parkowania dla osób niepełnosprawnych	+	+	+			+
Porządkowanie parkowania w strefach mieszkaniowych, w tym w szczególności w obszarach zabudowy wysokiej					+	+
Eliminowanie nieprawidłowego parkowania i ograniczenie liczby stanowisk w miejscach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej.				+	+	+
<b>Zarządzanie ruchem i transportem</b>						
Wdrożenie systemów zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych, zarządzania ruchem autobusów miejskich - integracja zarządzania. Rozwój systemów monitorowania ruchu.	+	+	+		+	+
Wprowadzanie uprzywilejowania w ruchu autobusów (skracanie czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie liczby niezbędnego taboru).	+	+		+	+	+
Poprawienie systemu informacji o komunikacji publicznej i indywidualnej dostępnej przed rozpoczęciem podróży i w jej trakcie.	+	+		+		+
Ograniczenia prędkości jazdy przez: obniżenie limitów prędkości na wybranych trasach i obszarach oraz nadzór nad ich przestrzeganiem (30-50 km/h)			+		+	
Zwiększenie kontroli dostępu do ciągów wyższych klas (G i GP) – limitowanie liczby skrzyżowań i zjazdów, ograniczenia parkowania	+	+	+			+
Ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w obszarach mieszkaniowych			+		+	+
Udoskonalenie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem komunikacji autobusowej.	+	+	+	+	+	+
Wdrożenie systemu zarządzania drogami ze stale aktualizowaną bazą danych o stanie infrastruktury i monitorowaniem jej stanu technicznego i umożliwienie racjonalnego (z technicznego i ekonomicznego		+		+		+

punktu widzenia) programowania robót bieżącego utrzymania i modernizacyjnych.						
<b>Prawo, egzekucja, wychowanie, edukacja</b>						
Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej w stosunku do użytkowników transportu nie przestrzegających przepisów	+	+	+			+
Zapewnienie bezpieczeństwa osobistego pieszych w rejonach przystanków komunikacji autobusowej oraz innych miejscach o wysokiej intensywności ruchu pieszego.			+			
Edukacja i szkolenia			+			
Wprowadzenie bieżącej kontroli stanu technicznego pojazdów (emisja zanieczyszczeń powietrza i hałasu).					+	
<b>Techniczne i organizacyjne środki ochrony środowiska</b>						
Ograniczanie ciężkiego ruchu towarowego, w szczególności w pobliżu rejonów mieszkaniowych					+	+
Tworzenie zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych, wymiany okien w mieszkaniach i miejscach nauki i pracy					+	
Wprowadzanie organizacji ruchu umożliwiającej płynne poruszanie się pojazdów i ograniczenie liczby hamowań i przyspieszeń pojazdów					+	
Wprowadzanie taboru autobusowego o podwyższonych standardach emisji zanieczyszczeń (normy EURO oraz – po dodatkowych analizach- z napędem gazowym					+	+
<b>Finansowanie</b>						
Dostosowywanie struktury wydatków na finansowanie zadań związanych z systemem transportowym do polityki i strategii transportowej (zapewnienie właściwej proporcji pomiędzy utrzymaniem, modernizacją a inwestycjami).	+	+	+	+	+	+
Doprowadzenie do udziału finansowego w kosztach transportu pracodawców, którzy odnoszą korzyści z tytułu funkcjonowania transportu publicznego	+			+		

\* Cele:

I. Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.



- II. Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.
- III. Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.
- IV. Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
- V. Poprawa stanu środowiska naturalnego.
- VI. Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.

## 5. Zintegrowany Program Gospodarki Transportowej

### 5.1 Wstęp

Celem strategicznym opracowania **Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki** jest zwiększenie spójności:

- miasta pod względem transportowym, gospodarczym i społecznym,
- przestrzennej w skali miasta oraz
- miasta z systemem transportowym w skali regionu i kraju.

W planie tym uwzględniono aspekty związane z ruchem:

- wewnętrznym w mieście,
- lokalnym i regionalnym bliskiego zasięgu, dojazdowym do miasta,
- zewnętrznym, źródłowo-docelowym (dalekiego zasięgu) w stosunku do miasta,
- tranzytowym w stosunku do miasta,

oraz uwzględniono funkcjonowanie podsystemów:

- indywidualnej komunikacji samochodowej,
- komunikacji autobusowej,
- ruchu pieszego,
- ruchu rowerowego oraz
- węzłów integrujących te podsystemy.

**Podstawą sformułowania Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta jest polityka transportowa miasta Suwałki**, która wraz z zestawem środków realizacji gwarantuje:

- zrównoważony gałęziowo, długofalowy rozwój systemu transportowego miasta,
- rozwój, rozbudowę i modernizację systemu transportowego służące tworzeniu warunków do wzrostu konkurencyjności miasta i
- wzrost bezpieczeństwa w systemie transportowym.

Działania przedstawione w Programie gwarantują dodatnie efekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne w zakresie:

- rozbudowy układu drogowego,
- modernizacji i poprawy jakości sieci drogowej,
- usprawnienia przejazdu przez miasto,
- rozwoju transportu publicznego,
- wdrażania systemu zarządzania i monitorowania ruchu,
- ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.

## **5.2 Zadania objęte Zintegrowanym Programem Gospodarki Transportowej**

Poniżej przedstawiono 24 zadania do wykonania w ramach Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki, w podziale na 3 kategorie:

- zadania priorytetowe wskazane do wykonania do końca 2006 roku (5 zadań),
- zadania wskazane do systematycznego wykonywania w okresie 2005-2013 (6 zadań)
- zadania wskazane do wykonywania w okresie 2007-2013 (11 zadań),
- inne zadania do wykonania po roku 2013 (2 zadania).

Z punktu widzenia ich charakteru zadania podzielono na zadania o charakterze organizacyjno-inwestycyjnym (16 zadań) i zadania o charakterze inwestycyjnym (8 zadań).

Realizacja zadań będzie mieć znaczenie długofalowe i m.in. będzie dotyczyć:

- Rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu publicznego.
- Budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury pomocniczej służącej zwiększeniu bezpieczeństwa i dostępności do sieci transportu publicznego.
- Modernizacji i przebudowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu (autobus miejski, autobus zamiejski, taksówka, samochód, rower, ruch pieszy)
- Tworzenia systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki.
- Budowy i modernizacji ciągów ulic.
- Wykonania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Budowy ciągów rowerowych.
- Budowy, modernizacji lub remontu chodników.

### **5.2.1 Przedsięwzięcia wskazane do wykonania do końca roku 2006 - o charakterze priorytetowym**

Wyznaczając w Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki zadania priorytetowe wzięto pod uwagę diagnozę stanu systemu transportowego oraz proponowane cele i środki realizacji polityki transportowej. Na tej podstawie jako priorytetowe uznano:

- poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- działania w zakresie usprawnienia ruchu drogowego,
- poprawę jakości komunikacji autobusowej,
- intensywny rozwój komunikacji rowerowej

i zaproponowano realizację następujących 5 zadań:

1. Wprowadzenie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) – etap I.

2. Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy.
3. Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej – etap I
4. Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego – etap I.
5. Prowadzenie kampanii na rzecz ruchu rowerowego.

<b>Zadanie 1:</b>	<b>Wprowadzenie programu poprawy BRD – etap I</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemu drogowego.</li> <li>- Systemu komunikacji autobusowej.</li> <li>- Systemu ruchu rowerowego.</li> <li>- Systemu ruchu pieszego.</li> <li>- Węzłów przesiadkowych.</li> </ul>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR - z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:  oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń.</li> <li>- Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt,</li> <li>- Budowa, modernizacja i przebudowa urządzeń sterowania ruchem drogowym,</li> <li>- Zakup i montaż systemów sterowania i nadzoru ruchu połączonych ze środkami zwiększającymi bezpieczeństwo.</li> <li>- Budowa nowych systemów sygnalizacji ulicznej w tym na przejściach dla pieszych.</li> <li>- Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej mających na celu poprawę bezpieczeństwa podróżnych – monitoring bezpieczeństwa.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ograniczenie liczby wypadków i zdarzeń drogowych.</li> <li>- Ograniczenie skutków wypadków drogowych, w tym liczby zabitych i rannych.</li> <li>- Ograniczenie kosztów wypadków.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego (zmniejszenie liczby i czasu zakłóceń).</li> </ul>
Uwagi:	<p>Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach i ciągach ulic oraz opracowanie programu podniesienia bezpieczeństwa ruchu. Podstawą programu powinno być:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wprowadzenie ograniczeń prędkości (50 km/h) na głównych ciągach ulic,</li> <li>- wprowadzenie stref ruchu uspokojonego (30 km/h) w osiedlach mieszkaniowych,</li> <li>- wprowadzanie segregacji ruchu (samochodów, rowerów i pieszych),</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie kontroli służb nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego,</li> <li>- poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach przez jezdnię (sterowanie sygnalizacją świetlną, oznakowanie, azyle dla pieszych).</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<b>Do końca roku 2006 - priorytet realizacyjny !</b>
<b>Zadanie 2:</b>	<b>Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR - z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Przedłużenie linii transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą transportu publicznego.</li> <li>- Odnowienie istniejących linii transportu publicznego (modernizacja linii autobusowych).</li> <li>- Zakup taboru w ramach miejskiego systemu transportu publicznego w połączeniu z przedłużeniem i/lub odnowieniem istniejących linii komunikacji miejskiej/podmiejskiej.</li> <li>- Budowa pętli i zatok dla autobusów.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej (zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych i skrócenie czasów podróży).</li> <li>- Dostosowanie układu linii komunikacyjnych i położenia przystanków do zmian zagospodarowania przestrzennego miasta i strefy podmiejskiej, pod względem rodzaju i intensywności funkcji.</li> <li>- Skrócenie czasu podróżowania komunikacją autobusową.</li> <li>- Poprawa czytelności układu linii komunikacyjnych.</li> <li>- Ograniczenie zapotrzebowania na tabor komunikacyjny.</li> <li>- Wzrost przychodowości linii komunikacyjnych.</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<b>Do końca roku 2006 - priorytet realizacyjny !</b>
<b>Zadanie 3:</b>	<b>Wymiana taboru komunikacji autobusowej – etap I</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR - z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	- Zakup taboru autobusowego w ramach miejskiego systemu transportu publicznego w połączeniu z przedłużeniem i odnowieniem istniejących linii komunikacji.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej.</li> <li>- Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej.</li> <li>- Zwiększenie rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami.</li> <li>- Podniesienie komfortu podróżowania ogółu pasażerów.</li> <li>- Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w przewozach.</li> <li>- Redukcja wydatków na remonty i naprawy taboru.</li> <li>- Redukcja skali dysproporcji między liczbą taboru w ruchu i stanem inwentarzowym.</li> <li>- Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń.</li> <li>- Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.</li> </ul>
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wskazane jest powiązanie wymiany taboru na nowoczesny z analizą możliwości wprowadzenia do eksploatacji autobusów o zróżnicowanej pojemności i tym samym zwiększenie stopnia elastyczności eksploatacyjnej taboru oraz ograniczenie kosztów zakupu taboru i jego eksploatacji.</li> <li>- Tabor autobusowy o mniejszej pojemności powinien być wykorzystywany do obsługi linii komunikacyjnych o mniejszym zapotrzebowaniu na przewozy i do podwyższania częstotliwości kursowania na głównych liniach w okresach ruchu szczytowego.</li> </ul> <p>Przyjęto, że ze względu na stan techniczny taboru autobusowego zadanie będzie realizowane w dwóch etapach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- do końca roku 2006 – wymiana taboru o najwyższym stopniu zużycia,</li> <li>- w okresie 2007-2013 – kontynuacja wymiany taboru do osiągnięcia stanu inwentarzowego wynikającego z racjonalizacji przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacji rozkładów jazdy (zadanie nr 2)</li> </ul>
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<b>Do końca roku 2006 - priorytet realizacyjny !</b>

<b>Zadanie 4:</b>	<b>Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego – etap I</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemu ruchu rowerowego.</li> <li>- Systemu drogowego.</li> <li>- Systemu komunikacji autobusowej.</li> </ul>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1. w zakresie:  oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt.</li> <li>- Budowa, modernizacja ciągów rowerowych.</li> <li>- Budowa, modernizacja lub remont wyposażenia pozwalającego zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów lub zwierząt, w tym m.in. ścieżek rowerowych.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców oraz</li> <li>- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (w wyniku wprowadzenia segregacji ruchu rowerowego i samochodowego).</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego).</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego</li> <li>- Poprawa zdrowotności społeczeństwa.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego powinien obejmować budowę parkingów/stanowisk parkingowych dla bezpiecznego przechowywania rowerów na terenie szkół w bezpośrednim sąsiedztwie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- urzędów miejskich,</li> <li>- dworca PKS,</li> <li>- obiektów służby zdrowia.</li> </ul>
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<b>Do końca roku 2006 - priorytet realizacyjny !</b>
<b>Zadanie 5:</b>	<b>Prowadzenie kampanii na rzecz ruchu rowerowego</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu ruchu rowerowego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kreowanie mody na korzystanie z roweru w podróżach do pracy, szkoły i podróżach rekreacyjnych.</li> <li>- Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców.</li> <li>- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<b>Do końca roku 2006 - priorytet realizacyjny !</b>

### 5.2.2. Przedsięwzięcia wskazane do systematycznej realizacji w okresie 2005-2013

W Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki uwzględniono także 6 działań, których realizacja powinna następować w najbliższych latach i być kontynuowana do roku 2013. Są to:

1. Modernizacja ulic układu podstawowego.
2. Modernizowanie ciągów pieszych.
3. Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych.
4. Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych.
5. Badania marketingowe w komunikacji zbiorowej.
6. Modernizacja zaplecza PGK.

Zadanie 6:	Modernizacja ulic układu podstawowego
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemu drogowego.</li> <li>- Systemu komunikacji autobusowej.</li> <li>- Systemu ruchu pieszego.</li> <li>- Systemu ruchu rowerowego.</li> </ul>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie: oraz w poddziałaniu 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt dotyczy większości zadań określonych w poddziałaniu 1.1.1;</li> <li>- Przedłużenie linii transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą transportu publicznego.</li> </ul>



Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa warunków ruchu samochodów.</li> <li>- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.</li> <li>- Zwiększenie komfortu ruchu pieszych.</li> <li>- Zwiększenie komfortu ruchu rowerowego.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Zadanie powinno dotyczyć poprawy stanu technicznego nawierzchni ulic oraz weryfikacji sposobu rozmieszczenia elementów ulicy w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wytyczenia dróg rowerowych,</li> <li>- segregacji ruchu pieszego i ułatwienia dojść pieszych,</li> <li>- wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu – ograniczenia prędkości jazdy z zastosowaniem środków fizycznych,</li> <li>- wzbogacania elementów zieleni miejskiej w celu poprawy jakości przestrzeni miejskiej i ograniczenia uciążliwości związanych z transportem.</li> </ul> <p>Priorytety w modernizacji i remontach ciągów ulic powinny wynikać z analiz prowadzonych w ramach systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowym.</p>
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w całym okresie do roku 2013
<b>Zadanie 7:</b>	<b>Modernizowanie ciągów pieszych</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:	<p>Poddziałanie 1.1.1.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa, modernizacja lub remont chodników.</li> <li>- Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt.</li> </ul>
oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zainstalowanie systemów sygnalizacji drogowej i ulicznej.</li> <li>- Budowa, remont, adaptacja, modernizacja i/lub przebudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu.</li> <li>- Budowa, adaptacja, wykonywanie robót remontowych, modernizacja i/lub przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utrzymanie wysokiego udziału ruchu pieszego w odbywaniu podróży.</li> <li>- Podwyższenie komfortu ruchu pieszego.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (m.in. poprzez segregację ruchu pieszego i samochodowego).</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego</li> </ul>
Uwagi:	Modernizacja ciągów pieszych powinna być także integralnym elementem modernizacji ulic.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w całym okresie do roku 2013

<b>Zadanie 8:</b>	<b>Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych (nowe ulice lokalne i dojazdowe)</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemu drogowego.</li> <li>- Systemu ruchu rowerowego.</li> <li>- Systemu ruchu pieszego.</li> </ul>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:	Projekt dotyczy większości zadań określonych w poddziałaniu 1.1.1;
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Usprawnienie ruchu samochodowego (uporządkowanie ruchu i parkowania, zmniejszenie strat czasu).</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.</li> <li>- Ułatwienie ruchu rowerowego i pieszego.</li> </ul>
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w całym okresie do roku 2013

<b>Zadanie 9:</b>	<b>Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemu drogowego.</li> <li>- Systemu ruchu rowerowego.</li> <li>- Systemu ruchu pieszego.</li> </ul>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prace wykończeniowe w tym umocnienia i zieleni drogowej, prace rozbiórkowe.</li> <li>- Wymiana, budowa lub modernizacja nawierzchni jezdni i poboczy.</li> <li>- Wyposażenie dróg i obiektów inżynierskich w zjazdy, zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe,</li> <li>- Wykonanie pasów postojowych.</li> <li>- Wykonanie skrzyżowań,</li> <li>- Wykonanie urządzeń oświetleniowych.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń.</li> <li>- Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.</li> <li>- Budowa, modernizacja lub remont chodników.</li> <li>- Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt.</li> <li>- Budowa, modernizacja i zagospodarowanie miejsc do parkowania.</li> <li>- Wyposażenie dotyczące wkomponowania projektów w krajobraz w tym m.in. zagospodarowanie miejsc do wypoczynku dla kierowców.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ograniczenie liczby zdarzeń drogowych.</li> <li>- Ograniczenie skutków wypadków drogowych.</li> <li>- Ograniczenie agresywności ruchu samochodowego.</li> <li>- Podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej.</li> <li>- Ułatwienia dla ruchu rowerowego i ruchu pieszych.</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.</li> </ul>
Uwagi:	Wskazane jest przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa i zastosowanych środków organizacji ruchu w obszarach mieszkaniowych miasta oraz opracowanie programu organizacji stref ruchu uspokojonego.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w całym okresie do roku 2013

<b>Zadanie 10:</b>	<b>Badania marketingowe w komunikacji zbiorowej</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowany cel główny polityki transportowej:	Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej.</li> <li>- Podwyższenie standardów eksploatacyjnych komunikacji zbiorowej.</li> <li>- Podwyższenie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych.</li> <li>- Racjonalizacja finansowania usług przewozowych.</li> <li>- Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Badania powinny być prowadzone w sposób systematyczny i dotyczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- badania potrzeb przewozowych,</li> <li>- preferencji i zachowań komunikacyjnych użytkowników.</li> <li>- Stopnia satysfakcji użytkowników z jakości usług</li> </ul>

	<p>przewozowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wskazane jest wcześniejsze przygotowanie stałego zakresu merytorycznego badania oraz harmonogramów wykonywania badania.</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy	Działania prowadzone systematycznie w całym okresie do roku 2013.
<b>Zadanie 11</b>	<b>Modernizacja zaplecza technicznego komunikacji miejskiej</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR - z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	Budowa, adaptacja, przebudowa i remont zajezdni autobusowej, służącej prowadzeniu działalności podstawowej w zakresie lokalnego transportu publicznego.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej.</li> <li>- Ograniczenie emisji zanieczyszczeń.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Stan techniczny bazy PGK, stanowiącej obecnie – w znacznej części - zaplecze techniczne miejskiej komunikacji autobusowej uzasadnia konieczność szybkiej realizacji następujących zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- modernizacja stacji paliw, w tym: utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych podjazdów, miejsc rozładunku i dystrybucji paliwa,</li> <li>- wykonanie kanalizacji deszczowej wraz z separatorami związków ropopochodnych,</li> <li>- modernizacja nawierzchni placu manewrowego i parkingów,</li> <li>- remont budynku administracyjno-socjalnego.</li> <li>- zadaszenie stanowisk postojowych autobusów</li> </ul>
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Działania prowadzone systematycznie w całym okresie do roku 2013.

### 5.2.3. Przedsięwzięcia wskazane do realizacji w okresie 2007-2013

Niezależnie od realizacji zadań o charakterze priorytetowym w Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki uwzględniono 11 następujących zadań wskazanych do realizacji w okresie 2007-2013:

1. Wprowadzenie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) – etap II.
2. Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej – etap II
3. Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego – etap II.
4. Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej.
5. Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem
6. Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej.
7. Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych autobusowej komunikacji lokalnej i PKS.
8. Wprowadzenie systemu płatnego parkowania.
9. Kontrola parkowania.
10. Ułatwienie dostępu do przystanków.
11. Budowa obejścia Suwałk w ciągu drogi nr 8

<b>Zadanie 12:</b>	<b>Wprowadzenie programu poprawy BRD – etap II</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Systemu drogowego.</li><li>- Systemu komunikacji autobusowej.</li><li>- Systemu ruchu rowerowego.</li><li>- Systemu ruchu pieszego.</li><li>- Węzłów przesiadkowych.</li></ul>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li><li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li><li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li></ul>
Zgodność projektu z ZPORR - z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:  oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń.</li><li>- Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt,</li><li>- Budowa, modernizacja i przebudowa urządzeń sterowania ruchem drogowym,</li><li>- Zakup i montaż systemów sterowania i nadzoru ruchu połączonych ze środkami zwiększającymi bezpieczeństwo.</li><li>- Budowa nowych systemów sygnalizacji ulicznej w tym na przejściach dla pieszych.</li><li>- Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej mających na celu poprawę bezpieczeństwa podróżnych – monitoring bezpieczeństwa.</li></ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dalsze ograniczenie liczby wypadków i zdarzeń drogowych.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dalsze ograniczenie skutków wypadków drogowych, w tym liczby zabitych i rannych.</li> <li>- Dalsze ograniczenie kosztów wypadków.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego (zmniejszenie liczby i czasu zakłóceń).</li> </ul>
Uwagi:	II etap powinien stanowić kontynuację działań wskazanych w opracowanym programie podniesienia bezpieczeństwa ruchu.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013

<b>Zadanie 13:</b>	<b>Wymiana taboru komunikacji autobusowej – etap II</b>
--------------------	---

Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR - z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	Zakup taboru autobusowego w ramach miejskiego systemu transportu publicznego w połączeniu z racjonalizacją organizacji przewozów, w tym z przedłużeniem i odnowieniem istniejących linii komunikacji.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej.</li> <li>- Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej.</li> <li>- Zwiększenie rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami.</li> <li>- Podniesienie komfortu podróżowania ogółu pasażerów.</li> <li>- Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w przewozach.</li> <li>- Redukcja wydatków na remonty i naprawy taboru.</li> <li>- Redukcja skali dysproporcji między liczbą taboru w ruchu i stanem inwentarzowym.</li> <li>- Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń.</li> <li>- Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.</li> </ul>
Uwagi:	Kontynuacja realizacja I etapu wymiany taboru komunikacji autobusowej.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013

<b>Zadanie 14:</b>	<b>Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego – etap II</b>
--------------------	---

Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemu ruchu rowerowego.</li> <li>- Systemu drogowego.</li> <li>- Systemu komunikacji autobusowej.</li> </ul>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1. w zakresie:  oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt.</li> <li>- Budowa, modernizacja ciągów rowerowych.</li> <li>- Budowa, modernizacja lub remont wyposażenia pozwalającego zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów lub zwierząt, w tym m.in. ścieżek rowerowych.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców oraz</li> <li>- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (w wyniku wprowadzenia segregacji ruchu rowerowego i samochodowego).</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego).</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego</li> <li>- Poprawa zdrowotności społeczeństwa.</li> </ul>
Uwagi:	Kontynuacja I etapu rozwoju systemu dróg i parkingów rowerowych
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013

<b>Zadanie 15:</b>	<b>Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu drogowego. Systemu komunikacji autobusowej. Systemu ruchu rowerowego. Systemu ruchu pieszego. Węzłów przesiadkowych.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stworzenie systematycznie aktualizowanej bazy danych o stanie technicznym infrastruktury transportowej.</li> <li>- Możliwość przewidywania, planowania i optymalizowania wydatków na utrzymanie infrastruktury.</li> <li>- Ograniczenie kosztów utrzymania infrastruktury.</li> <li>- Możliwość monitorowania i szybkiego reagowania w przypadku uszkodzeń infrastruktury</li> <li>- Ograniczenie uciążliwości w ruchu drogowym wynikających z prowadzonych remontów dróg.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.</li> </ul>
Uwagi:	<p>System ten powinien obejmować co najmniej następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- baza danych o infrastrukturze i jej parametrach,</li> <li>- baza danych o ruchu drogowym,</li> <li>- baza danych o typie i stanie technicznym nawierzchni drogowej,</li> <li>- baza danych o wykonanych zabiegach remontowych i utrzymaniowych,</li> </ul> <p>oraz możliwość:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prognozowania czasu utraty przydatności eksploatacyjnej infrastruktury,</li> <li>- optymalizowania wydatkowania środków finansowych na remonty i eksploatację.</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Wskazany termin realizacji:	Realizacja w okresie 2007-2013
<b>Zadanie 16:</b>	<b>Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<p>Systemu drogowego.  Systemu komunikacji autobusowej.  Systemu ruchu rowerowego.  Systemu ruchu pieszego.  Węzłów przesiadkowych.</p>
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR - z podziałaniem	- Budowa, modernizacja i przebudowa urządzeń sterowania ruchem drogowym, w tym wprowadzenie:



1.1.2 w zakresie:

- centralnego sterowanie sygnalizacją na skrzyżowaniach, sygnalizacji akustycznej, sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy.
- Wprowadzenie monitorowania ruchu na kluczowych trasach i newralgicznych punktach miasta.
- Wprowadzenie systemu informowania o aktualnej sytuacji ruchowej.
- Budowa kanalizacji teletechnicznej.
- Zakup i montaż systemów sterowania i nadzoru ruchu połączonych ze środkami zwiększającymi bezpieczeństwo,
- Budowa sygnalizacji ulicznej na skrzyżowaniach.
- Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej mających na celu poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa, koordynacja układu linii autobusowych oraz synchronizacja rozkładów jazdy.

Spodziewane efekty:

- Usprawnienie ruchu samochodowego (zmniejszenie strat czasu, liczby zatrzymań).
- Usprawnienie ruchu autobusowego (zmniejszenie strat czasu, zwiększenie prędkości jazdy, zredukowanie kosztów eksploatacji).
- Nadzór nad ruchem autobusów (lokalizacja autobusów, łączność z kierowcą, weryfikacja punktualności).
- Monitorowanie ruchu i szybkie reagowanie w przypadku powstawania zdarzeń.
- Poprawa systemu informacji dla użytkowników systemu transportowego.
- Ograniczenie uciążliwości ruchu drogowego i negatywnego oddziaływania na środowisko (zwiększenie płynności ruchu, możliwość sterowania przepływem ruchu).
- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oraz rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami.
- Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej (poprawa punktualności).
- Zwiększenie stopnia wykorzystywania komunikacji zbiorowej w podróżach niepieszych.

Uwagi:

Punktem wyjścia powinno być opracowanie studium wykonalności (*feasibility study*) systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i komunikacji zbiorowej w Suwałkach.

System ten powinien obejmować co najmniej następujące podsystemy funkcjonalne:

- sterowania sygnalizacją świetlną z możliwością udzielania priorytetu w ruchu dla komunikacji autobusowej,
- monitorowania ruchu (system detekcji pojazdów, podgląd ruchu za pomocą kamer),
- szybkiego reagowania w przypadku występowania zakłóceń (wypadków, awarii, itp.),

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- łączności służb miejskich (policja, straż miejska, PGK, służby techniczne),</li> <li>- nadzoru ruchu autobusów komunikacji miejskiej (identyfikowanie położenia autobusów na trasach, kontrolowanie punktualności, łączność z kierowcą),</li> <li>- dyspozytorskiego sterowania ruchem autobusów na trasach komunikacyjnych,</li> <li>- informacji dla pasażerów (w internecie, w autobusach, na przystankach, przy drodze).</li> <li>- wprowadzanie priorytetu w ruchu dla autobusów będzie przyczyniać się do zmniejszenia kosztów funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej (skrócenie czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie ilości taboru potrzebnego do obsługi potrzeb przewozowych), poprawy płynności i punktualności ruchu autobusów na trasach komunikacyjnych.</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Wskazany termin realizacji:	Realizacja w okresie 2007-2013
<b>Zadanie 17:</b>	<b>Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odnowienie istniejących linii transportu publicznego.</li> <li>- Remont, przebudowa i modernizacja pętli oraz zatoczek dla autobusów.</li> <li>- Wyposażenie dróg w zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe dla potrzeb komunikacji miejskiej.</li> <li>- Remont, modernizacja i przebudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu (przystanki/), a także pochylnie dla osób niepełnosprawnych.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej.</li> <li>- Ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej ogółu pasażerów.</li> <li>- Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej.</li> <li>- Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.</li> <li>- Podwyższanie jakości przestrzeni miejskiej.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Modernizacja przystanków powinna obejmować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ustawienie wiat na przystankach (w przypadku ich braku);</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wymianę wiat i miejsc do siedzenia,</li> <li>- poprawę stanu nawierzchni platform przystankowych i dojść pieszych,</li> <li>- poprawę oznakowania i systemu informacji dla pasażerów,</li> <li>- wyposażenie w małe obiekty handlowe (sprzedaż biletów, prasy, itp.).</li> <li>- należy dążyć to tego, aby wszystkie przystanki (lub poszczególne trasy) miały ujednolicony standard w zakresie stosowanych materiałów, rozlokowania urządzeń dla podróżnych, podstawowego wyposażenia i kolorystyki.</li> <li>- należy dążyć do tego, aby wszystkie przystanki były wyposażone w wiaty ochronne z ławkami; wymiary wiat oraz liczba miejsc siedzących powinny być uzależnione od spodziewanej liczby pasażerów. Na przystankach o większej wymianie pasażerów wskazane jest zastosowanie długich wiat/zadaszenia (np. wykonanych z przezroczystego materiału) z zapewnieniem zwiększonej liczby miejsc siedzących,</li> <li>- wysokość platform powinna być dostosowana do charakterystyki autobusów niskopodłogowych, w taki sposób aby minimalizować odstęp pionowy i poziomy pomiędzy platformą przystankową a podłogą autobusu.</li> </ul>
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013.
<b>Zadanie 18:</b>	<b>Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych komunikacji lokalnej i PKS</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej. Systemu komunikacji rowerowej. Systemu komunikacji indywidualnej. Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa systemów parkingów „Parkuj i jedź”, w celu ograniczenia natężenia ruchu i/lub likwidacji części miejsc postojowych na chodnikach w centrum miasta.</li> <li>- Modernizacja i przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu.</li> <li>- Działania techniczne z zakresu telematiki służące komunikacji publicznej mające na celu poprawę jakości obsługi podróżnych (monitoring bezpieczeństwa, koordynacja układu linii autobusowych oraz synchronizacja rozkładów jazdy).</li> </ul>

Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Skrócenie czasów podróży poprzez zredukowanie czasów przesiadania się.</li> <li>- Ograniczenie uciążliwości przesiadek.</li> <li>- Stworzenie warunków dla efektywnego zarządzania dyspozytorskiego taborom komunikacyjnym (np. dysponowanie tzw. „gorącą rezerwą” taboru służącą likwidacji zakłóceń spowodowanych awariami lub wypadkami).</li> <li>- Ułatwienie dojazdu i parkowania samochodów i rowerów w pobliżu dworca PKS.</li> <li>- Ułatwienie sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem osobistym podróżujących (monitoring, patrole).</li> <li>- Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Punktem wyjścia powinno być wykonanie analizy funkcjonowania węzła transportowego związanego z dworcem PKS oraz przystankami komunikacji miejskiej w rejonie ul Utrata. Analiza powinna dotyczyć m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenia zwartości węzła i skrócenia długości i czasów dojazdów pomiędzy poszczególnymi podsystemami transportowymi,</li> <li>- weryfikacji usytuowania przystanków komunikacji miejskiej,</li> <li>- stworzenia możliwości dojazdu i parkowania rowerom.</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013
<b>Zadanie 19:</b>	<b>Wprowadzenie systemu płatnego parkowania</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu drogowego. Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwiększenie możliwości swobodnego wyboru miejsca dla krótkookresowego parkowania w centrum miasta.</li> <li>- Zredukowanie zapotrzebowania na podróże samochodowe do centrum miasta na rzecz komunikacji autobusowej.</li> <li>- Usprawnienie ruchu samochodowego (w wyniku redukcji liczby podróży odbywanych samochodem).</li> <li>- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko</li> </ul>

	(w wyniku redukcji ruchu samochodowego). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Uwagi:	Punktem wyjścia powinno być wykonanie analizy (w tym badań) wdrożenia strefy płatnego parkowania.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013

<b>Zadanie 20:</b>	<b>Kontrola parkowania</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu drogowego. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	- Ułatwienie ruchu samochodowego (ułatwienie dostępu do miejsc parkingowych). - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (redukcja ruchu samochodowego do centrum miasta, likwidacja parkowania nieprawidłowego). - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (poprawa widoczności na skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych itp.), - Zwiększenie komfortu ruchu pieszych
Uwagi:	Zadanie powinno dotyczyć: - likwidacji nielegalnego parkowania wzdłuż ciągów ulic, - likwidacji nielegalnego parkowania w pobliżu przystanków autobusowych.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013

<b>Zadanie 21:</b>	<b>Ułatwienie dostępu do przystanków</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z	- Wykonanie urządzeń oświetleniowych.

ZPORR – z podziałaniem 1.1.1 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń,</li> <li>- Budowa, modernizacja lub remont chodników.</li> <li>- Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt,</li> <li>- Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu (przystanki), a także pochylnie dla osób niepełnosprawnych.</li> </ul>
oraz z podziałaniem 1.1.2 w zakresie	
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ułatwienie korzystania z komunikacji autobusowej, w tym korzystania z przystanków.</li> <li>- Ułatwienie podróży osobom niepełnosprawnym.</li> <li>- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie analizy utrudnień w dostępie do przystanków komunikacji autobusowej. Zadanie to powinno dotyczyć m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczenia możliwości parkowania samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków,</li> <li>- weryfikacji zasad prowadzenia urządzeń dla ruchu pieszego do przystanków.</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w okresie 2007-2013

<b>Zadanie 22:</b>	<b>Budowa obejścia Suwałk w ciągu drogi nr 8</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu drogowego Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.</li> <li>- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.</li> <li>- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.</li> <li>- Poprawa stanu środowiska naturalnego.</li> <li>- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.</li> </ul>
Zgodność projektu z ZPORR w zakresie:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Usprawnienie ruchu wewnątrz miasta (redukcja ruchu tranzytowego).</li> <li>- Ułatwienie rozrządu ruchu źródłowo-docelowego związanego z Suwałkami</li> <li>- Usprawnienie ruchu autobusowego (zmniejszenie strat czasu, zwiększenie prędkości jazdy).</li> <li>- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (segregacja ruchu tranzytowego i wewnętrznego).</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko</li> </ul>

	(zwiększenie płynności ruchu, możliwość sterowania przepływem ruchu) - Ograniczenie niszczenia infrastruktury drogowej miasta na podstawowych ciągach ulic (w wyniku ograniczenia przejazdu samochodów ciężarowych przez miasto).
Uwagi:	Przeprowadzenie inwestycji zależy od decyzji GDDKiA dotyczącej rozwoju sieci drogowej.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Po roku 2013

#### 5.2.4 Przedsięwzięcia wskazane do realizacji po roku 2013

W Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki uwzględniono 2 działania, których realizacja jest ważna, ale ze względu na:

- spodziewane ograniczenia finansowe budżetu miasta,
- znaczna liczbę innych działań do wykonania w okresie do roku 2007 i w okresie 2007-2013 powinna następować po roku 2013. Są to:

1. Zadanie 23 Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta.
2. Zadanie 24 Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych.

<b>Zadanie 23:</b>	<b>Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu drogowego. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.1 w zakresie::	- Prace wykończeniowe w tym umocnienia i zieleni drogowa, prace rozbiórkowe. - Wymiana, budowa lub modernizacja nawierzchni jezdni i urządzeń dla ruchu pieszego. - Wyposażenie dróg i obiektów inżynierskich w zjazdy, zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe. - Wykonanie pasów postojowych. - Wykonanie skrzyżowań. - Wykonanie urządzeń oświetleniowych. - Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń. - Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego. - Budowa, modernizacja lub remont chodników. - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa, modernizacja i zagospodarowanie miejsc do parkowania.</li> <li>- Wyposażenie dotyczące wkomponowania projektów w krajobraz w tym m.in. zagospodarowanie miejsc do wypoczynku dla kierowców.</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta.</li> <li>- Ograniczenie liczby zdarzeń drogowych.</li> <li>- Ograniczenie skutków wypadków drogowych.</li> <li>- Podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej w centrum miasta.</li> <li>- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.</li> </ul>
Uwagi:	Wskazane jest opracowanie programu rozszerzenia strefy w powiązaniu ze strategią w zakresie płatnego parkowania w centrum miasta.
Charakter zadania:	Organizacyjny
Horyzont czasowy:	Priorytet realizacyjny – po roku 2013
<b>Zadanie 24:</b>	<b>Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych</b>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej
Realizowany cel główny polityki transportowej:	Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej mających na celu poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa.</li> <li>- Komputeryzacja systemów transportu w tym zakup i montaż urządzeń z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej (systemy informacji dla podróżnych, monitoring bezpieczeństwa).</li> </ul>
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej.</li> <li>- Ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej.</li> <li>- Podwyższenie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych.</li> <li>- Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.</li> </ul>
Uwagi:	<p>Zadanie powinno dotyczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unowocześnienia klasycznych form przekazywania informacji,</li> <li>- rozwijanie form przekazu informacji przez internet,</li> <li>- dynamicznej informacji wizualnej i głosowej w pojazdach i na przystankach).</li> </ul>
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Priorytet realizacyjny – po roku 2013



### **5.3 Główni beneficjenci Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki**

Zakłada się, że efektem realizacji Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki będzie usprawnienie i rozwój systemu transportowego miasta odczuwalny przez:

- mieszkańców miasta korzystających z podsystemów indywidualnej komunikacji samochodowej, zbiorowej komunikacji autobusowej, ruchu pieszego i rowerowego.
- właścicieli małych i średnich przedsiębiorstw, którzy będą mogli wykorzystywać efektywniejszą infrastrukturę transportową,
- osoby zatrudnione w przedsiębiorstwach (mieszkańcy miasta) - w wyniku poprawy warunków dostępu do miejsca pracy,
- poszukujących pracy - w wyniku stworzenia szans na powstawanie nowych, stałych miejsc pracy,
- osoby dojeżdżające do Suwałk do pracy i w innych celach niż praca - dzięki poprawieniu warunków dostępu do celów ruchu w mieście,
- przejeżdżających przez miasto tranzytem, w wyniku ułatwienia przejazdu - dzięki nowym połączeniom i poprawie warunków ruchu.

Przyjmuje się, że realizacja Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki w związku z zakładanym:

- usprawnieniem warunków ruchu w układzie komunikacyjnym miasta,
- udrożnieniem korytarzy transportowych przeznaczonych do obsługi ruchu zewnętrznego,
- zwiększeniem niezawodności funkcjonowania systemu transportowego (układ tras obwodowych, system zarządzania ruchem),
- podniesieniem jakości przestrzeni publicznej w centrum miasta i wzdłuż głównych ciągów ulic,
- poprawieniem dostępności celów lokalnych i regionalnych,
- poprawieniem bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego,
- zwiększeniem efektywności systemu komunikacji indywidualnej (zarządzanie ruchem) i zbiorowej (zarządzanie ruchem, wprowadzenie konkurencyjności w świadczeniu usług transportowych),

przyczyni się do stworzenia lepszych warunków dla nowych inwestycji, rozwoju przedsiębiorczości i powstania nowych miejsc pracy. W rezultacie należy oczekiwać:

- zwiększenia zatrudnienia w związku z realizacją poszczególnych zadań zapisanych w planie rozwoju systemu transportowego oraz
- zwiększenia zatrudnienia w związku z rozwojem małych i średnich przedsiębiorstw zlokalizowanych w mieście.

#### **5.4 Niezbędne opracowania studialne**

Realizacja Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki wymaga odpowiedniego przygotowania zadań inwestycyjnych. Stąd za niezbędne należy uznać przygotowanie szeregu analiz i studiów wykonalności dla poszczególnych projektów, także ze względu na możliwość pozyskiwania dla tych inwestycji środków pomocowych. Za najpilniejsze należy uznać opracowanie:

- Studium wykonalności systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i komunikacji zbiorowej.
- Projektu poprawy bezpieczeństwa ruchu w mieście.
- Projektu systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej miasta.
- Wytycznych dla systematycznej kontroli jakości usług przewozowych w komunikacji autobusowej.
- Wytycznych dla badania marketingowego komunikacji autobusowej oraz harmonogramów wykonywania badania.
- Studium oceny rozwiązań komunikacyjnych w obszarach mieszkaniowych oraz koncepcji uspokojenia ruchu w tych obszarach.
- Koncepcji ograniczenia ruchu samochodowego w ścisłym centrum miasta w powiązaniu ze strefą płatnego parkowania.