



**ZINTEGROWANY PROGRAM
GOSPODARKI TRANSPORTOWEJ
MIASTA SUWAŁKI
DO ROKU 2013**

Suwałki czerwiec 2009 r.

SPIS TREŚCI

Rozdział		
1	zakres opracowania	4
2	Diagnoza stanu systemu transportowego m. Suwałki	5
2.1	Miasto Suwałki	5
2.2	Układ drogowy miasta	5
2.2.1	Sieć drogowo-uliczna	5
2.2.2	Układ ulic miasta	6
2.2.3	Organizacja i sterowanie ruchem	7
2.2.4	Warunki ruchu drogowego	10
2.3	n parkowania	11
2.4	System komunikacji publicznej	12
2.4.1	Podstawy formalne świadczenia usług przewozowych oraz charakterystyka przewoźnika	12
2.4.2	Układ komunikacyjny	13
2.4.3	Częstotliwość kursowania autobusów na liniach komunikacyjnych	16
2.4.4	System taryfowy	18
2.4.5	Sprzedaż usług przewozowych	19
2.4.6	Tabor komunikacyjny i jego wykorzystanie	19
2.4.7	Jakość usług przewozowych	20
2.4.8	Zaplecze techniczne komunikacji miejskiej	20
2.5	Ruch pieszy i rowerowy	21
2.6	Stan bezpieczeństwa ruchu	25
2.7	Uciążliwości spowodowane ruchem drogowym	27
2.8	Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego	27
3	Analiza typu SWOT	29
3.1	Silne i słabe strony	29
3.2	Szanse i zagrożenia	30

3.3	Bariery i ograniczenia funkcjonowania systemu transportowego	31
4	Polityka transportowa miasta Suwałki	32
4.1	Potrzeba sformułowania polityki transportowej	32
4.2	Doświadczenia zagraniczne	32
4.3	Polityka transportowa miasta Suwałki	33
4.4	Cele szczegółowe polityki transportowej i środki ich realizacji	34
4.5	Zasady realizacji polityki transportowej	48
4.6	Wnioski dotyczące kierunków polityki przestrzennej	49
4.7	Wnioski dotyczące sposobu poprawy organizacji przewozów komunikacją zbiorową	50
5	Zintegrowany Program Gospodarki Transportowej	56
5.1	Wstęp	56
5.2	Zadania objęte Zintegrowanym Programem Gospodarki Transportowej	57
5.2.1	Przedsięwzięcia o charakterze priorytetowym - wskazane do wykonania do końca roku 2010	57
5.2.2	Przedsięwzięcia wskazane do realizacji w okresie 2009-2013	61
5.2.3	Przedsięwzięcia wskazane do realizacji po roku 2013	74
5.3	Główni beneficjanci Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki do roku 2013	75
5.4	Niezbędne opracowania studialne	76

1 Cel i zakres opracowania

Celem Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej 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 prac nad dokumentem 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.*
2. 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 2010 r.).
7. Opracowanie planu średnioterminowego dot. usprawnienia systemu transportowego Suwałk (horyzont czasowy 2009-2013).
8. Opracowanie planu długoterminowego dot. usprawnienia systemu transportowego Suwałk z zadaniami docelowymi (horyzont czasowy po roku 2013).

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. 70 tys. mieszkańców, a z prognoz demograficznych wynika, że populacja miasta w najbliższej przyszłości nie ulegnie większym zmianom.

Centralna część miasta jest skoncentrowana wzdłuż ciągu ul. Kościuszki i ul. Noniewicza oraz wokół 2 parków: Konstytucji 3-go Maja oraz M. 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 północnej części miasta (osiedla Północ I i II, Niepodległości oraz Kamena), są to osiedla o zabudowie wysokiej z domami wielorodzinnymi (bloki), gdzie mieszka około 65% wszystkich obywateli miasta. Z kolei do obszaru śródmiejskiego przylegają Osiedla I i II oraz osiedle Centrum. W południowej części miasta znajdują się osiedla domków jednorodzinnych: Piastowskie, Hańcza, Powstańców Wielkopolskich, Polna oraz osiedle Klasztorna.

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

W Suwałkach zarejestrowanych jest aktualnie około 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 23,6 km,
- ulice powiatowe 61,5 km,
- ulice gminne 87,0 km.

Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi: krajowa i wojewódzkie przebiegające przez miasto obsługują główne kierunki ruchu wewnętrznego.

Przez Suwałki przebiega 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 – Sikorskiego - Bulwarowa;
- droga Nr 653: Sedranki-Bakałarzewo-Suwałki-Sejny-Poćkuny; przebieg od granicy miasta wzdłuż ul. Bakałarzewskiej, Mickiewicza, Dwernickiego i dalej Sejneńska;
- droga nr 655: Kap-Wydmyny-Olecko-Raczki-Suwałki-Rutka Tartak; w Suwałkach przebiega wzdłuż ciągu ulic Buczka-Wojska Polskiego-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. Utrata. 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 - Sikorskiego (od strony północno-zachodniej),
- ul. Bakałarzewska - Mickiewicza (od strony zachodniej),
- ul. Sejneńska (od strony wschodniej).

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

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 aktualnego stanu w sieci ulic miasta Suwałki znajduje się 18 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 Noniewicza i Waryńskiego, sterowane akomodacyjnie,
6. skrzyżowanie ulic Noniewicza i Sejneńska, sterowane akomodacyjnie,
7. skrzyżowanie ulic Noniewicza i Dwernickiego,
8. skrzyżowanie ulic Kościuszki i Wigierskiej,
9. skrzyżowanie ulic Kościuszki, Mickiewicza i Waryńskiego, sterowane akomodacyjnie,
10. skrzyżowanie ulic Kościuszki i Piłsudskiego,
11. skrzyżowanie ulic Kościuszki, Dwernickiego i Sikorskiego,
12. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Kowalskiego, sterowane akomodacyjnie,
13. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Andersa, sterowane akomodacyjnie,
14. przejście dla pieszych na ulicy Pułaskiego pomiędzy ul. Nowomiejską i Putry, sterowane akomodacyjnie,
15. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Witasa, sterowane akomodacyjnie,
16. skrzyżowanie ulic Pułaskiego i Świerkowej, sterowane akomodacyjnie,

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

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



Przewiduje się także instalację 14 kolejnych sygnalizacji świetlnych z zastosowaniem akomodacji w następujących lokalizacjach:

- skrzyżowanie ulic Utrata – Mereckiego – Paweckiego,
- skrzyżowanie ulic Utrata- Sportowa II,
- przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Utrata-Spacerowa-Zahańcze,
- skrzyżowanie ulic Utrata – Wigierska,
- skrzyżowanie ulic Dwernickiego – Kolejowa – Korczaka,
- skrzyżowanie ulic Noniewiczza – Żeromskiego – w stronę centrum Plaza,
- skrzyżowanie ulic Reja – Szpitalna,
- skrzyżowanie ulic Reja – Witosa,
- skrzyżowanie ulic Reja – Lityńskiego,
- skrzyżowanie ulic Reja – Lityńskiego II,
- skrzyżowanie Armii Krajowej – wyjazd z projektowanego centrum handlowego,
- skrzyżowanie ulic Armii Krajowej – Pułaskiego,
- skrzyżowanie ulic Wojska Polskiego – Sportowa,
- Noniewiczza przy banku PKO BP.

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 dostępem 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



zFot. 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 2005 i 2008 można stwierdzić, że w okresie godzin ruchu szczytowego natężenia ruchu na podstawowym układzie ulic miasta są dość zróżnicowane.

Największe obciążenie ruchem w mieście Suwałki występuje na drodze nr 8 oraz na drogach wojewódzkich nr 655 i 653:

- ul. Utrata (na odcinku od ul. Sejneńskiej do ul. Podhorskiego) SDR= 33220 poj./dobę,
- ul. Pułaskiego (od ul. Podhorskiego do ul. Armii Krajowej) SDR= 26410 poj./dobę,
- ul. Kościuszki (na odcinku od ul. Wigierskiej do ul. Reja) SDR= 15540 poj./dobę,
- ul. Reja (na odcinku od ul. Kościuszki do ul. Kowalskiego) SDR= 18545 poj./dobę,
- ul. Sejneńska (na odcinku od ul. Piaskowej do ul. Utrata) SDR= 12235 poj./dobę.

Natomiast obciążenie ruchem tras wylotowych podstawowego układu komunikacyjnego przedstawia się następująco:

- droga krajowa nr 8 wlot południowym (od strony Augustowa) – 12150 poj./dobę w tym 31% samochodów ciężarowych,
- droga krajowa nr 8 wlot północnym (od strony Szypliszek) – 9930 poj./dobę w tym 28% samochodów ciężarowych.
- droga wojewódzki nr 653 (wlot od strony Sejn) – 6890 poj./dobę w tym 10% samochodów ciężarowych,

- droga wojewódzka nr 655 (wlot od strony Raczek) – 4433 poj./dobę w 10% samochodów ciężarowych,
- droga wojewódzka nr 652 (wlot od strony Filipowa) – 4600 poj./dobę w 11% samochodów ciężarowych,
- droga wojewódzka nr 653 (wlot od strony Bakałarzewa) – 5830 poj./dobę w tym 11% samochodów ciężarowych,
- droga wojewódzka nr 655 (wlot od strony Rutki Tartak) – 3840 poj./dobę w tym 10% samochodów ciężarowych.

2.3 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 (3815 miejsc wydzielonych przy krawężniku). Przeprowadzone w lutym 2009r obserwacje wskazują na ostry deficyt miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrum miasta.



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



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

Przeprowadzone obserwacje sposobu parkowania wskazują także na:

- występowanie problemów z tzw. „nielegalnym parkowaniem” (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. Uł. Kościuszki – widoczne zajmowanie powierzchni chodnika przez parkujące samochody (na chodniku zakaz parkowania)



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

2.4 System komunikacji publicznej

2.4.1 Postawy formalne świadczenia usług przewozowych oraz charakterystyka przewoźnika

Przewozy komunikacją autobusową prowadzi w Suwałkach Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Suwałkach Sp. zo.o. , spółka komunalna której Miasto Suwałki powierzyło realizację swojego ustawowego zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego. W ramach porozumienia zawartego pomiędzy Miastem Suwałki i gminą wiejską Suwałki Spółka prowadzi również komunikację autobusową na terenie gminy.

Poza komunikacją autobusową Spółka prowadzi również działalność z zakresu:

- odbioru odpadów komunalnych,
- inżynierii miejskiej,
- dystrybucji paliw,
- diagnostyki pojazdów.

Przebieg linii autobusowych oraz rozkład jazdy ustalany jest przez Miasto we współpracy z przewoźnikiem.

Ceny biletów oraz uprawnienia do ulg w opłatach za przejazdy miejską komunikacją autobusową ustala Rada Miejska w Suwałkach.

W zakresie komunikacji miejskiej przedsiębiorstwo PGK zatrudnia ogółem 90 osób (w przeliczeniu na pełne etaty), w tym: 10 pracowników umysłowych, 58 kierujących autobusami, 7 pracowników zajezdni oraz 15 pracowników warsztatów naprawczo – remontowych.

Liczba pasażerów przewożonych w ciągu roku wynosi około 3 631 tysięcy (około 302 tysięcy osób miesięcznie w okresie jesienno-zimowym), natomiast roczna praca przewozowa wynosi około 1 400 tys. wozokilometrów.

Koszty funkcjonowania komunikacji autobusowej pokrywane są w połowie z przychodów ze sprzedaży biletów, pozostałe środki finansowe pochodzą z dofinansowania działalności z budżetu miasta.

2.4.2 Układ komunikacyjny

Miejska sieć linii autobusowych składa się z 16 linii autobusowych o łącznej długości 225 km i obsługuje ruch wewnątrzmiejski, jak również przyległe tereny podmiejskie, w tym Żyliny, Poddubówek, Dubowo, Płociczno, Krzywe, Nowa Wieś. Długość tras komunikacyjnych wynosi 130 km.

Autobusy wyjeżdżają na trasy już o godzinie 4¹⁰, zjeżdżają o godz. 23⁰⁰. W godzinach szczytowych wyjeżdża 28 szt. autobusów. Dzienny przebieg km: 4 550.

Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Wyróżnić można trzy typy linii autobusowych funkcjonujących w układzie komunikacji miejskiej Suwałk: linie miejskie, linie podmiejskie, linie miejsko – podmiejskie.

Zakład Komunikacji Miejskiej obsługuje 235 przystanków komunikacji autobusowej w tym 66 (około 28 %) w strefie podmiejskiej. Przystanki przeszklone, w ilości 44 szt. Stanowią około 14 %. Charakterystykę szczegółową linii autobusowych na terenie miasta Suwałki, wraz z wariantami przebiegu tras, przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1 Charakterystyka przebiegów linii autobusowych

Nr linii	Typ linii	Warianty przebiegu
2.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (miejski): Sejneńska PGK – Osiedle Północ - Sejneńska PGK
		Wariant 2 (podmiejski): Krzywe – Sejneńska PGK – Osiedle Północ - Sejneńska PGK
		Wariant 3 (podmiejski): Krzywe – Sejneńska PGK – Osiedle Północ – Sejneńska PGK - Krzywe
		Wariant 4 (podmiejski): Sejneńska PGK – Osiedle Północ – Sejneńska PGK – Krzywe – Sobolewo - Sejneńska PGK
		Wariant 5 (miejski): Nowomiejska – Sejneńska PGK
		Wariant 6 (podmiejski): Krzywe - Sejneńska PGK – Osiedle Północ – Sejneńska – Krzywe – Sobolewo – Płociczno - Noniewicz
3.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (miejski): Sejneńska PGK – Poddubówek
		Wariant 2 (podmiejski): Sejneńska PGK – Poddubówek - Wychodne
		Wariant 3 (miejski): Mickiewicza – Powstańców Wielkopolskich – Kościuszki – Utrata – Sejneńska PGK
4.	Podmiejska	Wariant 1: Nowomiejska – Płociczno - -Sobolewo
		Wariant 2: Płociczno – Park M. Konopnickiej

		Wariant 3: Płociczno – Park Marii Konopnickiej – Osiedle Północ
5.	Podmiejska	Przebieg jednowariantowy: Kościuszki – Biała Woda
8.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (miejski): Sejneńska PGK - Północna
		Wariant 2 (podmiejski): Sejneńska PGK – Nowa Wieś
		Wariant 3 (podmiejski): Sejneńska PGK – Lipnik
		Wariant 4 (podmiejska): Osiedle Kamena – Nowa Wieś
9.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (podmiejski): Nowomiejska – Żyliny
		Wariant 2 (podmiejski): Sejneńska – Żyliny
		Wariant 3 (miejski): Nowomiejska – Bakalarzewska
10.	Miejska	Wariant 1 (podstawowy): Dubowo – Jasionowo
		Wariant 2: Dubowo – Pułaskiego
		Wariant 3: Jasionowo – Pułaskiego DPS
		Wariant 4: Kościuszki - Jasionowo
11.	Miejska	Dubowo – Północna
14.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1: Sejneńska - Plac M. Konopnickiej – Szpitalna
		Wariant 2: Sejneńska – Szpitalna – Krzywólka
		Wariant 3: Mała Huta- Szpitalna – Krzywólka
		Wariant 4: Plac Marii Konopnickiej – Szpitalna
		Wariant 5: Plac Marii Konopnickiej – Szpitalna - Krzywólka
16	Miejska	Pl. M. Konopnickiej – Reja (cmentarz)
18.	Miejska	Wariant 1 (podstawowy): Szpitalna – Śródmieście – Szpitalna
		Wariant 2: Reja – Śródmieście – Szpitalna
		Wariant 3: Szpitalna – Śródmieście – Sportowa
		Wariant 4: Szpitalna – Śródmieście - Mereckiego
		Wariant 5: Szpitalna – Sejneńska PGK
19.	Miejska	Wariant 1 (podstawowy): Dubowo – Północna
		Wariant 2: Dubowo – Hubala – Północna
		Wariant 3: Północna – Dubowo
		Wariant: Północna (Agroma) - Dubowo
		Wariant 4: Północna – Dubowo – Dubowo Wieś
19 bis	Miejska	Wariant 1: Północna – Dubowo
		Wariant 2: Północna – Wojska Polskiego PKS
		Wariant 3: Kościuszki – Pułaskiego DPS
20.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1: (miejski): Dwernickiego - Bakalarzewska CPN
		Wariant 2: (podmiejski): Dwernickiego – Bakalarzewska CPN – Zielone Kamedulskie
20 bis	Podmiejska	Wariant 1: Zielone Kamedulskie – Dwernickiego - Sikorskiego
21.	Miejsko - podmiejska	Wariant 1 (podstawowy): Północna – Poddubówek
		Wariant 2 (podmiejski): Kościuszki – Poddubówek
		Wariant 3 (podmiejski): Północna – „Mispol” Szafirowa - Poddubówek

		Wariant 4 (miejski): Północna – „Mispol” Szafirowa
		Wariant 5 (miejski): Kościuszki – „Mispol” Szafirowa

Źródło Dane PGK w Suwałkach Sp. z o.o.

Podstawową rolę w obsłudze miasta komunikacją zbiorową pełnią linie nr 14, 19 i 2. Poniżej przedstawiono zestawienie przystanków o największej wymianie pasażerów na terenie Suwałk z podziałem na ulice, przystanki kierunki jazdy.

Tabela 2 Zestawienie przystanków o największej wymianie pasażerów na terenie miasta Suwałk.

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	
72		Sklep	Szpital
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

Źródło: Dane PGK w Suwałkach Sp. z o.o.

2.4.3 Częstotliwość kursowania autobusów na liniach komunikacyjnych

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem: liczby realizowanych półkursów w ciągu doby, dni tygodnia, lub okresów dnia, w których funkcjonują.

Okresy funkcjonowania tych linii są dostosowane do godzin rozpoczynania i kończenia pracy oraz zajęć szkolnych. Na przeważającej liczbie linii częstotliwość kursowania autobusów wynosi 1 wóz/godz, w okresach funkcjonowania linii.

Tabela 3. Ilość kursów na poszczególnych liniach autobusowych

Nr linii	Rodzaj dnia	Liczba kursów	Częstotliwość kursowania
„2”	Robocze	20	10 – rano 10 – po południu
	Soboty	19	9 – rano 10 – po południu
	Niedziele i święta	19	9 – rano 10 – po południu
„3”	Robocze	3	1 – rano 2 – po południu
„4”	Robocze	5	2 – rano 3 – po południu
	Soboty	2	1 – rano 1 – po południu
	Niedziele i święta	2	1 – rano 1 – po południu
„5”	Robocze	3	1 – rano 2 – po południu
	Niedziele i święta	2	1 – rano 1 – po południu
„8”	Robocze	3	1 – rano 2 – po południu
	Niedziele i święta	1	1 – rano
„9”	Robocze	6	3 – rano 3 – po południu
„10”	Robocze	6	3 – rano 3 – po południu
	Niedziele i święta	2	2 – rano
„11”	Robocze	5	3 – rano 2 – po południu
	Soboty	3	1 – rano 2 – po południu
	Niedziele i święta	3	1 – rano 2 – po południu

„14”	Robocze	53	24 – rano 29– po południu
	Soboty	17	7 – rano 10– po południu
	Niedziele i święta	14	6 – rano 8– po południu
„16”	Robocze	2	1 – rano 1– po południu
	Soboty	2	1 – rano 1– po południu
	Niedziele i święta	2	1 – rano 1– po południu
„18”	Robocze	12	1 – rano 1– po południu
	Soboty	12	1 – rano 1– po południu
	Niedziele i święta	12	1 – rano 1– po południu
„19”	Robocze	35	18 – rano 17– po południu
	Soboty	19	10 – rano 9– po południu
	Niedziele i święta	12	6 – rano 6– po południu
„20”	Robocze	4	18 – rano 17– po południu
„21”	Robocze	9	5 – rano 4– po południu
	Soboty	5	4 – rano 1– po południu
	Niedziele i święta	2	1 – rano 1– po południu



Fot. 11 Przykładowa tablica przystankowa z informacją o kursowaniu autobusów

2.4.4 System taryfowy

System taryfowy miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej w Suwałkach obejmuje: bilety jednorazowe, miesięczne oraz dekadowe w tym normalne i ulgowe, uprawniające do przejazdów w granicach administracyjnych miasta, bilety jednorazowe oraz miesięczne w tym normalne i ulgowe, uprawniające do korzystania z linii podmiejskich. Na mocy Uchwały Nr XXVI/252/08 Rady Miejskiej w Suwałkach z dnia 28 sierpnia 2008 r. obowiązują ceny biletów za przejazdy w granicach administracyjnych miasta:

Lp.		bilet normalny	bilet ulgowy	bilet miesięczny liniowy normalny	bilet miesięczny liniowy ulgowy	bilet dekadowy liniowy	bilet dekadowy sieciowy	bilet miesięczny sieciowy normalny	bilet miesięczny sieciowy ulgowy
1	cena biletu w mieście	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł
2	Krzywólka	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł
3	Rozdzielnia	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł
4	ZEK Sobolewo	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł
5	Urz.Celny ul. Buczka	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł
6	Sp.Podm. ul. Buczka	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł
7	Szwajcaria	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł
8	Jasionowo	2,20zł	1,10zł	65,00zł	32,00zł	27,00zł	31,50zł	75,00zł	38,00zł

System taryfowy przewiduje 5 kategorii osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych, oraz 12 kategorii osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

2.4.5 Sprzedaż usług przewozowych

Analiza wyników sprzedaży biletów w roku 2008 wykazuje, że:

- wśród sprzedanych biletów jednorazowych dominują bilety uprawniające do przejazdów w granicach miasta; stanowią one około 96,6% ogólnej liczby biletów jednorazowych sprzedanych w 2008 r.,
- bilety ulgowe stanowią około 55,2% biletów jednorazowych miejskich, oraz około 94,5% biletów jednorazowych uprawniających do przejazdów w relacjach strefa podmiejska –miasto,
- wśród biletów miesięcznych 85,4% uprawnia do przejazdów na trasach miejskich. Spośród nich aż 63,2% to bilety ulgowe. Na trasach podmiejskich udział ulgowych biletów okresowych wynosi 85,4%.

2.4.6 Tabor komunikacyjny i jego wykorzystanie

Według stanu na dzień 31.12.2008 r. Zakład Komunikacji Miejskiej w Suwałkach dysponuje 38 autobusami w tym: 6 autobusami Jelcz PR - 110, 6 autobusami Jelcz M – 11, 7 autobusami Jelcz 120 M, 1 autobusem Ikarus 280, 3 autobusami Solaris Urbino 12, 2 autobusami Jelcz M081MB3, 3 autobusami Jelcz 120M/3, 3 autobusami MAN, 2 autobusami MAN NG 272, 1 autobusem MAN GSNL 202M-11, 4 autobusami MAN NL202M-11. Wśród autobusów eksploatowanych przez PGK dominują wozy stare, używane przez co najmniej 10 lat (łącznie 28 wozów – 67% stanu inwentarzowego). Struktura wiekowa taboru autobusowego jest następująca: 5 wozów w wieku do 5 lat, 5 wozów w wieku do 10 lat, 28 wozów w wieku powyżej 10 lat. Oznacza to, że średni wiek taboru autobusowego eksploatowanego przez PGK w Suwałkach na liniach komunikacyjnych wynosi 13,5 lat. Średniodobowa liczba wozów w ruchu wynosi 28 autobusów. Wskaźnik gotowości technicznej wynosi około 90,36 %. Przeciętna prędkość eksploatacyjna wynosi 25,16 km/godz.



Fot.12. Typowy autobus komunikacji miejskiej w Suwałkach

2.4.7 Jakość usług przewozowych

Miasto jest uprawnione do kontroli poprawności realizowania komunikacji miejskiej pod względem jakości świadczonych usług, w tym zwłaszcza: punktualności kursowania autobusów, sprawności technicznej i czystości autobusów, właściwego oznakowania autobusów i przystanków.

Z punktu widzenia jakości komunikacji zbiorowej istotne znaczenie mają metody i środki przekazywania informacji o usługach przewozowych. Przekaz następuje:

- 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 również nowoczesne formy przekazu, za pomocą internetu. Na stronie Urzędu Miejskiego w Suwałkach 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 Sp. z o.o. www.pgk.suwalki.pl, w części dotyczącej komunikacji, zamieszczono: podstawowe informacje o taborze autobusowym, obsługującym linie komunikacji miejskiej, trasy linii komunikacyjnych i cennik biletów.

2.4.8 Zaplecze techniczne komunikacji miejskiej

Zaplecze techniczne podmiotu prowadzącego komunikację autobusową w Suwałkach stanowi zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK, położona przy ul. Sejneńskiej 82. Wyposażenie zajezdni obejmuje:

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



Fot. 13. Zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK

Fot. 14. Zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK

- myjnia autobusowa.



Fot. 15. Zajezdnia Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK - stan techniczny nawierzchni.

- stanowisko postojowe autobusów – bez zadaszenia..



Fot. 16. 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.

2.5 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. 17. Ul. Kościuszki – przejście dla pieszych azylem



Fot. 18. Ul. Utrata – rozwiązanie przejścia dla pieszych zabezpiecza przed wtargnięciem pieszych na jezdnię ulicy



Fot. 19. Ul. Kościuszki – utrudnione przejście dla pieszych z uwagi na usytuowanie wiaty przystankowej i innych obiektów.



Fot. 20. Ul. Kościuszki – znaczny ruch pieszych na ichodniku. W tle zaparkowane pojazdy utrudniają ruch pieszych.

Badania ruchu rowerowego przeprowadzone w roku 2008 wskazują, że najbardziej obciążony ruchem rowerowym jest odcinek ul. Wojska Polskiego od ul. Leśnej do ul. Wigierskiej – 800-900 przejazdów rowerem/dobę. Inne bardziej obciążone ruchem rowerowym ciągi ulic to:

- Buczka – 700-750 rowerów/dobę,
- Sejneńska – 380-450 rowerów/dobę,
- Reja – 400 rowerów/dobę,
- Pułaskiego-Utrata – 600 rowerów/dobę,
- Wigierska – 350 rowerów/dobę,
- Sikorskiego-Dwernickiego – 400 rowerów/dobę.

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

- Os. Buczka – Os. Hańcza – Śródmieście,
- Os. 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 5%. Biorąc pod uwagę wielkość miasta i jego ukształtowanie udział ten należy uznać za 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.

W wyniku przeprowadzonych w ostatnich latach inwestycji miejskich wybudowano łącznie około 32,74 km ścieżek i ciągów pieszo-rowerowych, w tym 30,08 km ścieżek rowerowych oraz 2,66 km ciągów rowerowo-pieszych.

Wydzielone ścieżki rowerowe zlokalizowane są w ciągu następujących ulic:

- Pułaskiego – 3,8 km,
- Nowomiejska – 0,15 km,
- Świerkowa – 0,15 km,
- Putry – 0,15 km,
- Chopina – 0,15 km,
- Andersa – 0,15 km,
- Witosa – 0,15 km,
- Kowalskiego – 0,15 km,
- Podhorskiego – 0,7 km,
- Dwernickiego – 0,2 km,
- Bulwarowa – 1,6 km,
- Bakalarzewska – 1,7 km,
- 23 Października – 2,05 km,
- Grunwaldzka – 1,6 km,
- Sikorskiego – 2,4 km,

- Sportowa – 1,53 km,
- 1 Maja – 1,4 km,
- Noniewicza – 0,25 km,
- Reja (od ul. Kowalskiego do Cmentarza) – 1,0 km,
- Narutowicza – 0,45 km,
- Grabowa – 0,15 km,
- Krasickiego – 2,9 km,
- Waryńskiego – 1,0 km,
- Sejneńska – 2,8 km,
- Wokół Zalewu Arkadia, wzdłuż rzeki Czarna Hańcza – 3,5 km.

W ciągu ulic Utraty (0,6 km), Wigierskiej (0,3 km), Paca (0,16 km) i Kościuszki (1,6km) zlokalizowane są ciągi pieszo-rowerowe.

Ponadto Suwalska Spółdzielnia Mieszkaniowa wybudowała wydzielone ścieżki rowerowe między innymi przy ul. Korczaka, Młynarskiego.

W koncepcji układu dróg rowerowych zaprojektowano ciągi rowerowe poza jezdnią w obszarze miasta Suwałki dla ulic: Wojska Polskiego, Kościuszki, Buczka, Utrata, Bakalarzewska, Sejneńska, Dwernickiego, Reja, Sikorskiego, Grunwaldzka, 23-go Października, Krzywólka, droga do Białej Wody, droga na Potasznę, Północna, Armii Krajowej, Staniszewskiego.

Inwestycje prowadzone są w oparciu o koncepcję dróg rowerowych w Suwałkach. Podstawą projektu rozwoju systemu dróg rowerowych („Studium dróg rowerowych w Suwałkach” oraz „Koncepcji polityki rowerowej miasta Suwałk”) było:

- dążenie do wydzielenia ruchu rowerowego od ruchu samochodowego w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu,



Fot. 29. Ul. Pułaskiego – ścieżka pieszo-rowerowa.



Fot. 30. Ul. Pułaskiego – droga rowerowa

- dążenie do zapewnienia połączeń rowerowych z miejscami rekreacji (pradolina rzeki Hańcza, Wigierski Park Narodowy, Suwalski Park Krajobrazowy, Puszcza

Augustowska, tereny żwirowni w Sobolewie, jeziora Huta, Wigry, Dąbrówka, Okmin i Osowa),

- dążenie do zapewnienia powiązań wewnątrz miasta dla relacji dom-praca-dom i dom-szkola-dom.

2.6 Stan bezpieczeństwa ruchu

Analiza przeprowadzona na podstawie danych dla roku 2008 wskazuje na przeciętny stan bezpieczeństwa ruchu w mieście. W ciągu jednego roku na ulicach Suwałk doszło do:

- 33 wypadków, w których zginęły 3 osoby, a 34 zostało rannych,
- 1005 kolizji.

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

- ul. Pułaskiego – 7 wypadków i 206 kolizji,
- ul. Kościuszki – 5 wypadek i 59 kolizji,
- ul. Utrata – 3 wypadków i 191 kolizje,
- ul. Wojska Polskiego – 2 wypadki i 43 kolizje,
- ul. Szpitalna – 2 wypadki i 16 kolizji,
- ul. Noniewicza – 2 wypadki i 49 kolizji,
- ul. Reja – 1 wypadek i 46 kolizji,
- ul. Buczka – 1 wypadków i 13 kolizji,

Wypadki ze skutkiem śmiertelnym miały miejsce na ciągach:

- ul. Krzywólka – 1 osoba zabita,
- ul. Północna – 1 osoba zabita, 7 rannych,
- ul. Szpitalna – 1 osoba zabita, 1 ranna,

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



Rys 2.3. Ciągi ulic o największym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu – w przygotowaniu.

Wdrażany od 2000r. 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. wdrożeniem modelowych rozwiązań obszarowego uspokojenia ruchu, budowa układu dróg rowerowych, wybudowaniem 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

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 Utrata-Podhorskiego-Pułaskiego – około 30% pojazdów. Rosnąca liczba pojazdów ciężarowych w ruchu powoduje większą 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 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 18 skrzyżowań i jedno przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną oraz 1 sygnalizacja świetlna na wjeździe ze strażnicy Straży Pożarnej. Stosowane są zaawansowane metody sterowania ruchem (sterowanie wlotami, 3 sygnalizacje akomodacyjne), a 3 podstawowe ciągi uliczne są skoordynowane. Zaplanowany jest rozwój w zakresie sterowania ruchem: 14 nowych instalacji akomodacyjnych.
- 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 świetlne, pasy postojowe).
- 6. Pomiary ruchu wskazują, że obciążenie ulic ruchem jest zróżnicowane, przy czym największe natężenie występuje na ul. Utrata oraz 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 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 prowadzenie kampanii na rzecz promowania korzystania z komunikacji rowerowej.

Wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu

1. Analiza przeprowadzona na podstawie danych za rok 2008 wskazuje na dość dobry stan bezpieczeństwa ruchu w mieście. W ciągu jednego roku na ulicach Suwałk doszło do 33 wypadków, w których zginęły 3 osoby a 34 osoby zostało ranne i 1005 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. Bakałarzewska, 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:

7. usytuowanie miasta w ważnym rejonie turystycznym i tym samym możliwość wykorzystania walorów przyrodniczych dla rozwoju turystyki;
8. bliskie położenie przejścia granicznego z Litwą (Budzisko – 27 km);
9. istniejące rezerwy terenowe pod rozwój funkcji mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych, co jest istotne z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta;
10. 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 zmiennowskazaniowe, 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:

- 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 funkcjonowania istniejącego systemu transportowego Suwałk należą:

1. brak 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

Opracowanie polityki transportowej 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 2020 roku”, przyjętym przez Radę Miejską w Suwałkach. 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 nadążania 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:

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

- 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.

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. 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).
4. Stworzenie systemu komunikacji rowerowej (działania poprzez kontynuację budowy dróg rowerowych, parkingów i urządzeń do przechowywania rowerów oraz kreowanie mody na korzystanie z roweru).
5. 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.
- 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 prowadzi 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 marszrutyzacji 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 napełnienia (4 osoby/m²).
- 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 remontowych i modernizacyjnych.
5. Stosowanie odpowiednich materiałów i technologii wykonania nawierzchni, w tym zaostreżenie wymagań jakościowych przy pracach wykonawczych.

Realizacja celu szczegółowego I.3 przyniesie następujące spodziewane efekty:

1. Podniesienie trwałości infrastruktury, w tym niezawodności systemu transportowego.
2. Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżowania.
3. Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko (hałas, wibracje, emisje zanieczyszczeń).
4. Poprawa estetyki przestrzeni publicznej i wizerunku miasta.
5. Podniesienie niezawodności systemu komunikacji autobusowej.
6. Ograniczenie kosztów eksploatacji pojazdów.
7. 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 Zwiększenie nacisku na kontrolę jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej.

Realizacja celu szczegółowego I.4 przyniesie następujące spodziewane efekty:

1. Usprawnienie funkcjonowania głównych korytarzy drogowych rozumiane jako ograniczenie strat czasu, zmniejszenie liczby zatorów, szybsze reagowanie w przypadku powstawania awarii.
2. Skrócenie czasu przejazdu w komunikacji autobusowej.
3. Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej i skrócenie czasu usuwania awarii.
4. Udoskonalenie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem komunikacji autobusowej.
5. Zwiększenie bezpieczeństwa podróżujących.
6. Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej.
7. Zracjonalizowanie subsydiowania przewozów.

Cel II:

Zapewnienie odpowiednich powiązań 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 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 Wdrożenie systemu zarządzania ruchem.

Realizacja celu szczegółowego II przyniesie następujące spodziewane efekty:

1. Usprawnienie warunków ruchu drogowego na podstawowym układzie ulic miasta, poprzez wyeliminowanie ruchu tranzytowego i lepszy rozrząd ruchu źródłowo-docelowego.
2. Usprawnienie warunków ruchu drogowego na podstawowym układzie ulic miasta, poprzez lepszą organizację ruchu, monitorowanie zdarzeń i możliwość przeciwdziałania zjawiskom negatywnym.
3. Zwiększenie bezpieczeństwa miasta, poprzez wyeliminowanie transportu ładunków niebezpiecznych.
4. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Zwiększenie wartości terenów w głównych korytarzach ulic.
6. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

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 i 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 kilkunastu 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 programu poprawy bezpieczeństwa ruchu w mieście.
- 2 Ograniczenie prędkości jazdy przez: obniżanie limitów prędkości na wybranych trasach i 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:

1. Zmniejszenie liczby wypadków i kolizji.
2. Zmniejszenie liczby ofiar wypadków (zabitych o 50%, ciężko rannych o 35% do roku 2010).
3. Ograniczenie agresywności ruchu samochodowego.
4. Zwiększenie komfortu podróżowania.
5. 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. Czynniki te mają 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 monitoring wewnętrzny oraz 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:

1. Zwiększenie liczby pasażerów w komunikacji autobusowej.
2. Zwiększenie bezpieczeństwa osobistego podróżujących.
3. Zwiększenie ruchu pieszego.
4. Zwiększenie bezpieczeństwa osobistego kierujących i podróżujących.
5. Skrócenie czasu reakcji służb na zdarzenia.
6. Zwiększenia atrakcyjności komunikacji autobusowej, rowerowej i ruchu pieszego,
7. Zwiększenia efektywności komunikacji autobusowej,
8. Poprawienie wizerunku miasta.

Cel IV:

Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ład 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, w tym ul. Kościuszki oraz
- 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:

1. Ograniczenie zewnętrznego ruchu tranzytowego w stosunku do miasta.
2. Ograniczenie niepożądanego wnikania ruchu towarowego w obszar centrum miasta.
3. Wyeliminowanie konieczności rozbudowy podstawowego układu ulicznego w centrum miasta.
4. Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem drogowym poprzez zapewnienie płynności ruchu, ograniczenie liczby zatrzymań.
5. Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem poprzez możliwość sterowania jego przepływem, w tym ograniczania dostępu wybranych kategorii pojazdów w określonych porach dnia czy dniach tygodnia.
6. Ułatwienie dostępu do obszarów mieszkaniowych i skrócenie czasu dojazdu.
7. 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:

1. Zmniejszenie kosztów funkcjonowania systemu komunikacji autobusowej (skracać czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie liczby niezbędnego taboru).
2. Zwiększenie efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej.
3. Podwyższenie standardu funkcjonowania komunikacji autobusowej.
4. Ograniczenie zapotrzebowania na tabor.
5. Ograniczenie ruchu samochodowego.
6. Zwiększenie stopnia wykorzystania komunikacji rowerowej.

W rezultacie osiągnięcia tego celu w sposób korzystny wpłynie na:

- jakość funkcjonowania systemu i wysokość ocen wystawianych przez jego użytkowników oraz
- 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 uwzględniając 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:

1. Podejmowanie działań zmierzających do przemieszania w mieście funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych.
2. 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:

1. Ograniczenie liczby podróży w komunikacji indywidualnej.
2. Ograniczenie zapotrzebowania na obsługę komunikacją autobusową, w rejonach gdzie obsługa ta jest nieefektywna.
3. Zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych.
4. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.
5. Zmniejszenie zapotrzebowania na rozwój układu drogowego.
6. Zmniejszenie kosztów utrzymania systemu transportowego.
7. 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, spełniający normy min. Euro 4..

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:

1. Ograniczanie emisji (zanieczyszczeń, hałasu i wibracji) związanych z zewnętrznym ruchem tranzytowym w stosunku do miasta.
2. Ograniczanie emisji związanych z wewnętrznym ruchem tranzytowym w stosunku do centrum miasta.
3. Ograniczanie emisji związanych z ruchem towarowym na głównych ciągach ulic.
4. Ograniczenie emisji w związku z usprawnieniem ruchu, jego płynnością (mniejsza liczba zatrzymań i przyspieszeń).
5. 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, osiągane 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 uspokojonego.
- 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:

1. Zachowanie wysokiej jakości krajobrazu miejskiego.
2. Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
3. Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej i rowerowej w przewozach.
4. 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:

Rodzaj działania	Środki realizacji
<i>DZIAŁANIE RESTRYKCYJNE – ograniczenie roli samochodów osobowych w podróżach do centrum miasta.</i>	• System płatnego parkowania. • Eliminowanie nielegalnego parkowania. • Ograniczenia penetracji przez samochody osobowe strefy ochrony konserwatorskiej; wprowadzenie ograniczeń na wybranych ulicach, także czasowych, ze zróżnicowaniem na dni tygodnia i pory doby. • Eliminowanie z ruchu samochodów niesprawnych technicznie oraz przekraczających normy emisji spalin. • Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na ulicach i parkingach oraz przestrzegania zasad ruchu drogowego (blokowanie skrzyżowań, nadmierna prędkość itp.).
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – usprawnienie systemu komunikacji autobusowej.</i>	• Wprowadzanie priorytetów dla autobusów w wybranych punktach sieci drogowej, np. na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. • Poprawa komfortu podróżowania. • Poprawa komfortu podróżowania przez wymianę taboru na nowoczesny. • Zahamowanie degradacji i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego: przystanki, przystosowanie układu dla niepełnosprawnych. • Wprowadzenie systemu informacji dla podróżnych na

	głównych przystankach, przekazującego dane o ruchu autobusów na bieżąco.
<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>	- Rozwój systemu dróg rowerowych. - Wprowadzenie normatywu parkingowego (minimum) dla rowerów przy nowo powstających obiektach. - Wprowadzanie publicznych parkingów dla rowerów (z zapewnieniem bezpiecznego ich przechowywania).

W STREFACH MNIEJ ZURBANIZOWANYCH

<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie systemu transportu zbiorowego.</i>	- Zwiększenie komfortu podróżowania przez zwiększenie częstotliwości kursowania oraz wymianę taboru, głównie na ciągach transportowych prowadzących do centrum. - Modernizacja infrastruktury komunikacji autobusowej: przystanki,, przystosowanie układu dla niepełnosprawnych.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu samochodów.</i>	Uzupełnienie układu drogowego (trasy obwodowe) umożliwiające wyprowadzenie ruchu zewnętrznego (tranzytowego) z miasta.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu rowerowego.</i>	Rozwój systemu dróg rowerowych w kierunku głównych ciągów komunikacji zbiorowej i do centrum.

4.6 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.

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.

W nawiązaniu do tych uwag należy stwierdzić, że:

1. 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.

2. W realizowaniu przez transport publiczny funkcji użyteczności publicznej istotna jest odrębność organizacyjna jednostki zarządzającej tą komunikacją i przewoźnika. O efektywności takiego rozwiązania decydują następujące czynniki:
- wyeliminowanie niebezpieczeństwa podporządkowania niektórych rozwiązań w zakresie organizacji przewozów interesom przewoźnika,
 - poddanie działalności przewozowej przewoźnika wyspecjalizowanej kontroli, z systemem kar za niewłaściwe świadczenie usług przewozowych,
 - posiadanie przez pasażera reprezentanta swoich interesów.

W przypadku Suwałk rozdzielenie funkcji zarządzania transportem publicznym od funkcji przewozowej polega na prowadzeniu nadzoru nad komunikacją przez Urząd Miejski oraz uczestniczenie w działaniach i zatwierdzanie:

- badania potrzeb przewozowych w stanie istniejącym oraz ich prognozowania (z możliwością podzlecania),
- określania standardów w transporcie publicznym,
- projektowania tras, linii, lokalizacji przystanków oraz rozwiązań węzłów przesiadkowych (z możliwością podzlecania),
- opracowywania wytycznych i założeń do rozkładów jazdy (opracowywanie szczegółowych rozkładów pozostawałoby w gestii przewoźników),
- opracowywania założeń systemu taryfowo-biletowego,
- uzgadniania projektów z punktu widzenia wymogów miejskiego transportu publicznego,
- ustalania priorytetów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej,
- prowadzenia działalności informacyjnej dla pasażerów,
- rozparzenia skarg i wniosków pasażerów dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej.

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 określeniu 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 dotacji 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.

Poza poprawą efektywności działalności organizacyjnej i ekonomicznej, w tym głównie poprzez restrukturyzację i demonopolizację usług przewozowych oraz prowadzenie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem transportu publicznego, 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 zaliczają 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					
	I	II	III	IV	V	VI
PLANOWANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO						
Koordynacja 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 tak, aby były zgodne z systemem transportu	+			+		
Kształtowanie przestrzeni publicznych chronionych przed intensywnym ruchem samochodowym			+	+	+	+
Ochrona i powiększanie obszarów zieleni miejskiej – bariery przed zanieczyszczeniem powietrza i hałasem					+	+
AUTOBUSOWY TRANSPORT ZBIOROWY						
Zwiększenie atrakcyjności komunikacji autobusowej						
Tworzenie nowych i usprawnianie istniejących węzłów przesiadkowych	+	+		+	+	+
Poprawa funkcjonalności przystanków		+	+		+	+
Wprowadzenie do ruchu autobusów niskopodłogowych wraz z przystosowaniem przystanków		+		+	+	+
Racjonalizacja marszrutyzacji i rozkładów jazdy		+		+		
Wyposażenie autobusów w system łączności z centrum dyspozytorskim		+	+			
Indywidualizacja pojazdów transportu publicznego, w tym wprowadzenie pojazdów o małej pojemności		+		+	+	+
Uwzględnianie przesłanek estetycznych w projektowaniu infrastruktury transportu publicznego						+
UKŁAD DROGOWO-ULICZNY						
Uzupełnienie układu drogowego, w tym w układzie obwodowym	+		+	+		+
Remontowanie istniejącej infrastruktury drogowej	+	+	+			+
Modernizacja ulic i placów			+			+
Segregowanie ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego			+			+
Ograniczanie i uspokojenie ruchu samochodowego w centrum miasta			+		+	+
Rozwiązania techniczne dróg poprawiające bezpieczeństwo ruchu			+			
Usprawnianie ruchu pieszego (strefy ruchu pieszego, modernizacja ciągów i przejść przez jezdnie)			+			+
Tworzenie systemu dróg rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej					+	+
Stosowanie przy budowie i modernizacji dróg nawierzchni redukującej hałas	+		+	+		+
Uwzględnianie przesłanek estetycznych w projektowaniu infrastruktury drogowej						+

ŚRODKI DZIAŁANIA	CEL					
	I	II	III	IV	V	VI
PARKOWANIE						
Wprowadzanie stref płatnego parkowania i różnicowanie stawek opłat				+	+	+
Uporządkowanie parkowania w liniach rozgraniczających ciągów ulicznych			+		+	+
Zapewnienie miejsc do parkowania osobom niepełnosprawnym	+	+	+			+
Porządkowanie parkowania w strefach mieszkaniowych, szczególnie w obszarach zabudowy wysokiej					+	+
Eliminowanie nieprawidłowego parkowania				+	+	+
ZARZĄDZANIE RUCHEM I TRANSPORTEM						
Wdrożenie systemu zarządzania ruchem	+	+	+		+	+
Wprowadzenie uprzywilejowania w ruchu autobusów	+	+		+	+	+
Poprawa systemu informacji o komunikacji publicznej	+	+		+		+
Ograniczenia prędkości jazdy na wybranych trasach i obszarach			+		+	
Ograniczanie i uspokojenie ruchu samochodowego na obszarach mieszkaniowych			+		+	+
Udoskonalenie nadzoru i kontroli nad komunikacją autobusową	+	+	+	+	+	+
Wdrożenie systemu zarządzania drogami		+		+		+
PRAWO, EGZEKUCJA, WYCHOWANIE, EDUKACJA						
Wzmocnienie egzekucji przepisów przez policję i straż miejską	+	+	+			+
Wprowadzenie bieżącej kontroli stanu technicznego pojazdów					+	
Zapewnienie bezpieczeństwa osobistego w środkach transportu zbiorowego oraz w rejonach przystanków			+			
TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI OCHRONY ŚRODOWISKA						
Ograniczenie ciężkiego ruchu towarowego na obszarach mieszkaniowych					+	+
Wprowadzanie organizacji ruchu poprawiającą płynność poruszania się pojazdów					+	
Tworzenie barier dla rozprzestrzeniania się hałasu komunikacyjnego					+	
FINANSOWANIE						
Dostosowanie struktury wydatków na finansowanie zadań z zakresu transportu do polityki transportowej	+	+	+	+	+	+
Doprowadzenie do partycypowania przedsiębiorców w kosztach transportu pracowników	+			+		

* 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 do roku 2013** 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 Suwałki do roku 2013 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 23 zadania do wykonania w ramach Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki do roku 2013, w podziale na 3 kategorie:

- zadania priorytetowe wskazane do wykonania do końca 2010 roku (4 zadania),
- zadania wskazane do systematycznego wykonywania w okresie 2009-2013 (17 zadań)
- zadania wskazane do wykonywania po roku 2013 (2 zadania).

Z punktu widzenia ich charakteru zadania podzielono na zadania o charakterze organizacyjno-inwestycyjnym (11 zadań) i zadania o charakterze inwestycyjnym (12 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 pieszny),
- 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 2010 - 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 zaproprowano realizację następujących 4 zadań:

1. Racionalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy.

2. Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej
3. Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego.
4. Prowadzenie kampanii na rzecz ruchu rowerowego.

Zadanie 1:	Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 – działanie 2.3 w zakresie:	- wyposażenie dróg w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego, - zakup taboru, - Inteligentne Systemy Transportu
Spodziewane efekty:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej (zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych i skrócenie czasów podróży). - Dostosowanie układu linii komunikacyjnych i położenia przystanków do zmian zagospodarowania przestrzennego miasta i strefy podmiejskiej, pod względem rodzaju i intensywności funkcji. - Skrócenie czasu podróżowania komunikacją autobusową. - Poprawa czytelności układu linii komunikacyjnych. - Ograniczenie zapotrzebowania na tabor komunikacyjny. - Wzrost przychodowości linii komunikacyjnych. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Do końca roku 2010 - priorytet realizacyjny !

Zadanie 2:	Wymiana taboru komunikacji autobusowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych. - 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 RPOWP na lata 2007-2013 - działanie 2.3 w zakresie:	Zakup taboru
Spodziewane efekty:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. - Zwiększenie rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami. - Podniesienie komfortu podróżowania ogółu pasażerów. - Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w przewozach. - Redukcja wydatków na remonty i naprawy taboru. - Redukcja skali dysproporcji między liczbą taboru w ruchu i stanem inwentarzowym. - Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń. - Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
Uwagi:	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. 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. Przyjęto, że ze względu na stan techniczny taboru autobusowego zadanie będzie realizowane w dwóch etapach: • do końca roku 2010 – wymiana taboru o najwyższym stopniu zużycia, • po roku 2010 – kontynuacja wymiany taboru do osiągnięcia stanu inwentarzowego wynikającego z racjonalizacji przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacji rozkładów

	jazdy (zadanie nr 2)
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Do końca roku 2010 - priorytet realizacyjny !

Zadanie 3:	Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu ruchu rowerowego. - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej.
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 RPOWP na lata 2007-2013– z działaniem 2.1. w zakresie:	- Budowa, remont ścieżek rowerowych
oraz z działaniem 3.1 w zakresie:	- Budowa, przebudowa lub remont ciągów pieszo-rowerowych
Spodziewane efekty:	- Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców oraz - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (w wyniku wprowadzenia segregacji ruchu rowerowego i samochodowego). - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego - Poprawa zdrowotności społeczeństwa.
Uwagi:	Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego powinien obejmować budowę parkingów/stanowisk parkingowych dla bezpiecznego przechowywania rowerów na terenie szkół w bezpośrednim sąsiedztwie: - urzędów, - dworców, - obiektów służby zdrowia.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Do końca roku 2010 - priorytet realizacyjny !

Zadanie 4:	Prowadzenie kampanii na rzecz ruchu rowerowego
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu ruchu rowerowego.
Realizowane cele główne	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na

polityki transportowej:	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 RPOWP na lata 2007-2013	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach RPOWP na lata 2007-2013.
Spodziewane efekty:	- Kreowanie mody na korzystanie z roweru w podróżach do pracy, szkoły i podróżach rekreacyjnych. - Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców. - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Do końca roku 2010 - priorytet realizacyjny !

5.2.2. Przedsięwzięcia wskazane do systematycznej realizacji w okresie 2009-2013

W Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki uwzględniono także 17 działań, których realizacja powinna następować w najbliższych latach i być kontynuowana do roku 2013. Są to:

5. Kontynuacja programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD).
6. Uzupełnianie infrastruktury dla ruchu rowerowego.
7. Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych.
8. Wprowadzenie systemu płatnego parkowania.
9. Kontrola parkowania.
10. Ułatwienie dostępu do przystanków.
11. Modernizowanie ciągów pieszych.
12. Modernizacja ulic układu podstawowego.
13. Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych.
14. Budowa obwodnicy Suwałk w ciągu drogi nr 8.
15. Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej.
16. Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem.
17. Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej – etap II.
18. Modernizacja zaplecza PGK.
19. Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej.
20. Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych autobusowej komunikacji lokalnej i PKS.
21. Badania marketingowe w komunikacji zbiorowej.

Zadanie 5:	Kontynuacja programu poprawy BRD
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego. - Węzłów przesiadkowych.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 - działanie 2.1 w zakresie:	- Budowa, przebudowa, remont obiektów i urządzeń poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego - Budowa, przebudowa lub modernizacja oświetlenia ulicznego
Spodziewane efekty:	- Ograniczenie liczby wypadków i zdarzeń drogowych. - Ograniczenie skutków wypadków drogowych, w tym liczby zabitych i rannych. - Ograniczenie kosztów wypadków. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego (zmniejszenie liczby i czasu zakłóceń).
Uwagi:	Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach i ciągach ulic oraz opracowanie programu podniesienia bezpieczeństwa ruchu. Podstawą programu powinno być: • wprowadzenie ograniczeń prędkości (50 km/h) na głównych ciągach ulic, • wprowadzenie stref ruchu uspokojonego (30 km/h) w osiedlach mieszkaniowych, • wprowadzanie segregacji ruchu (samochodów, rowerów i pieszych), • zwiększenie kontroli służb nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, • poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach przez jezdnię (sterowanie sygnalizacją świetlną, oznakowanie, azyle dla pieszych).
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 6:	Uzupełnienie infrastruktury dla ruchu rowerowego
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu ruchu rowerowego. - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej.
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 RPOWP na lata 2007-2013 – z działaniem 2.1. w zakresie:	- Budowa, i remont ścieżek rowerowych
oraz z działaniem 3.1 w zakresie:	- Budowa, przebudowa lub remont ciągów pieszo-rowerowych
Spodziewane efekty:	- Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców oraz - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (w wyniku wprowadzenia segregacji ruchu rowerowego i samochodowego). - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego - Poprawa zdrowotności społeczeństwa.
Uwagi:	Kontynuacja I etapu rozwoju systemu dróg i parkingów rowerowych
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2007-2013

Zadanie 7:	Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	• Systemu drogowego. • Systemu ruchu rowerowego. • Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 – działanie 2.1 1 w zakresie:	- Budowa, przebudowa, remont obiektów i urządzeń poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego
Spodziewane efekty:	- Ograniczenie liczby zdarzeń drogowych. - Ograniczenie skutków wypadków drogowych. - Ograniczenie agresywności ruchu samochodowego. - Podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej. - Ułatwienia dla ruchu rowerowego i ruchu pieszych. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
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 okresie 2009-2013

Zadanie 8:	Wprowadzenie systemu płatnego parkowania
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu drogowego. Systemu komunikacji autobusowej.
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 RPOWP:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach RPOWP.
Spodziewane efekty:	- Zwiększenie możliwości swobodnego wyboru miejsca dla krótkookresowego parkowania w centrum miasta. - Zredukowanie zapotrzebowania na podróże samochodowe do centrum miasta na rzecz komunikacji autobusowej. - Usprawnienie ruchu samochodowego (w wyniku redukcji liczby podróży odbywanych samochodem). - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (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 2009-2013

Zadanie 9:	Kontrola parkowania
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 RPOWP::	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach RPOWP.
Spodziewane efekty:	- Ułatwienie ruchu samochodowego (ułatwienie dostępu do

	miejsz 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 2009-2013

Zadanie 10:	Ułatwienie dostępu do przystanków
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 RPOWP– z poddziałaniem 2.1 w zakresie:	- Budowa, przebudowa, remont obiektów i urządzeń poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego
oraz z działaniem 2.3 w zakresie	- Wyposażenie ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego
Spodziewane efekty:	- Ułatwienie korzystania z komunikacji autobusowej, w tym korzystania z przystanków. - Ułatwienie podróży osobom niepełnosprawnym. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Uwagi:	Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie analizy utrudnień w dostępie do przystanków komunikacji autobusowej. Zadanie to powinno dotyczyć m.in.: - ograniczenia możliwości parkowania samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków, - weryfikacji zasad prowadzenia urządzeń dla ruchu pieszego do przystanków.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 11:	Modernizowanie ciągów pieszych
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- 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 RPOWP na lata 2007-2013 – z 2.1 w zakresie:	Budowa i remont chodników i przejść dla pieszych
Spodziewane efekty:	- Utrzymanie wysokiego udziału ruchu pieszego w odbywaniu podróży. - Podwyższenie komfortu ruchu pieszego. - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (m.in. poprzez segregację ruchu pieszego i samochodowego). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego
Uwagi:	Modernizacja ciągów pieszych powinna być także integralnym elementem modernizacji ulic.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 12:	Modernizacja ulic układu podstawowego
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	• Systemu drogowego. • Systemu komunikacji autobusowej. • Systemu ruchu pieszego. • Systemu ruchu rowerowego.
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 RPOWP na lata 2007-2013 – działaniem 2.1 w zakresie:	Budowa, przebudowa i remont ulic
Spodziewane efekty:	- Poprawa warunków ruchu samochodów. - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. - Zwiększenie komfortu ruchu pieszych. - Zwiększenie komfortu ruchu rowerowego. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Uwagi:	Zadanie powinno dotyczyć poprawy stanu technicznego nawierzchni ulic oraz weryfikacji sposobu rozmieszczenia elementów ulicy w tym: • wytyczenia dróg rowerowych,

	• segregacji ruchu pieszego i ułatwienia dojść pieszych, • wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu – ograniczenia prędkości jazdy z zastosowaniem środków fizycznych, • wzbogacania elementów zielni miejskiej w celu poprawy jakości przestrzeni miejskiej i ograniczenia uciążliwości związanych z transportem. Priorytety w modernizacji i remontach ciągów ulic powinny wynikać z analiz prowadzonych w ramach systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowym.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 13:	Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych (nowe ulice lokalne i dojazdowe)
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	• Systemu drogowego. • Systemu ruchu rowerowego. • 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.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 – działanie 2.1 w zakresie:	Budowa, przebudowa, remont publicznych dróg gminnych
Spodziewane efekty:	• Usprawnienie ruchu samochodowego (uporządkowanie ruchu i parkowania, zmniejszenie strat czasu). • Zwiększenie niezawodności systemu transportowego. • Ułatwienie ruchu rowerowego i pieszego.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 14:	Budowa obejścia Suwałk w ciągu drogi nr 8
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu drogowego Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych. - 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 RPOWP na lata 2007-2013	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach RPOWP.
Spodziewane efekty:	- Usprawnienie ruchu wewnątrz miasta (redukcja ruchu tranzytowego). - Ułatwienie rozrządu ruchu źródłowo-docelowego związanego z Suwałkami - Usprawnienie ruchu autobusowego (zmniejszenie strat czasu, zwiększenie prędkości jazdy). - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (segregacja ruchu tranzytowego i wewnętrznego). - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (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:	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 15:	Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu drogowego. Systemu komunikacji autobusowej. Systemu ruchu rowerowego. Systemu ruchu pieszego. Węzłów przesiadkowych.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych. - 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 RPOWP na lata 2007-2013	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach RPOWP.
Spodziewane efekty:	- Stworzenie systematycznie aktualizowanej bazy danych o stanie technicznym infrastruktury transportowej. - Możliwość przewidywania, planowania i optymalizowania wydatków na utrzymanie infrastruktury. - Ograniczenie kosztów utrzymania infrastruktury. - Możliwość monitorowania i szybkiego reagowania w przypadku uszkodzeń infrastruktury - Ograniczenie uciążliwości w ruchu drogowym wynikających

	z prowadzonych remontów dróg.
	- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Uwagi:	System ten powinien obejmować co najmniej następujące elementy: • baza danych o infrastrukturze i jej parametrach, • baza danych o ruchu drogowym, • baza danych o typie i stanie technicznym nawierzchni drogowej, • baza danych o wykonanych zabiegach remontowych i utrzymaniowych, oraz możliwość: • prognozowania czasu utraty przydatności eksploatacyjnej infrastruktury, • optymalizowania wydatkowania środków finansowych na remonty i eksploatację.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Wskazany termin realizacji:	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 16:	Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu drogowego. Systemu komunikacji autobusowej. Systemu ruchu rowerowego. Systemu ruchu pieszego. Węzłów przesiadkowych.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych. - 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 RPOWP na lata 2007-2013	Inteligentne Systemy Transportu.
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 pieszych.
Uwagi:	Punktem wyjścia powinno być opracowanie studium wykonalności (<i>feasibility study</i>) 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.), - łączności służb miejskich (policja, straż miejska, PGK, służby techniczne), - nadzoru ruchu autobusów komunikacji miejskiej (identyfikowanie położenia autobusów na trasach, kontrolowanie punktualności, łączność z kierowcą), - dyspozytorskiego sterowania ruchem autobusów na trasach komunikacyjnych, - informacji dla pasażerów (w internecie, w autobusach, na przystankach, przy drodze). • 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.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Wskazany termin realizacji:	Realizacja w okresie 2009-2013
Zadanie 17:	Wymiana taboru komunikacji autobusowej – etap II
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych.

	- 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 RPOWP na lata 2007-2013 - działanie 2.3 w zakresie:	Zakup taboru
Spodziewane efekty:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. - Zwiększenie rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami. - Podniesienie komfortu podróżowania ogółu pasażerów. - Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w przewozach. - Redukcja wydatków na remonty i naprawy taboru. - Redukcja skali dysproporcji między liczbą taboru w ruchu i stanem inwentarzowym. - Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń. - Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
Uwagi:	- Kontynuacja realizacji I etapu wymiany taboru komunikacji autobusowej.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 18	Modernizacja zaplecza technicznego komunikacji miejskiej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa stanu środowiska naturalnego.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 - działanie 2.3 w zakresie:	- Budowa lub przebudowa zajezdni autobusowych
Spodziewane efekty:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Ograniczenie emisji zanieczyszczeń.
Uwagi:	Stan techniczny bazy PGK, stanowiącej obecnie – w znacznej

	części - zaplecze techniczne miejskiej komunikacji autobusowej uzasadnia konieczność szybkiej realizacji następujących zadań: - modernizacja stacji paliw, w tym: utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych podjazdów, miejsc rozładunku i dystrybucji paliwa, - wykonanie kanalizacji deszczowej wraz z separatorami związków ropopochodnych, - modernizacja nawierzchni placu manewrowego i parkingów, - remont budynku administracyjno-socjalnego. - zadaszenie stanowisk postojowych autobusów
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 19:	Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej.
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 prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 - działanie 2.3 w zakresie:	Wyposażenie dróg/ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego
Spodziewane efekty:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej ogółu pasażerów. - Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej. - Podwyższanie jakości przestrzeni miejskiej.
Uwagi:	Modernizacja przystanków powinna obejmować: • ustawienie wiat na przystankach (w przypadku ich braku); • wymianę wiat i miejsc do siedzenia, • poprawę stanu nawierzchni platform przystankowych i dojść pieszych, • poprawę oznakowania i systemu informacji dla pasażerów, • wyposażenie w małe obiekty handlowe (sprzedaż biletów, prasy, itp.). - 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. - 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, - Wysokość platform powinna być dostosowana do charakterystyki autobusów niskopodłogowych, w taki sposób aby minimalizować odstęp pionowy i poziomy pomiędzy platformą przystankową a podłogą autobusu.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2009-2013.

Zadanie 20:	Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych komunikacji lokalnej i PKS
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	Systemu komunikacji autobusowej. Systemu komunikacji rowerowej. Systemu komunikacji indywidualnej. Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 - działanie 2.3 w zakresie:	Budowa, przebudowa, rozbudowa przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu.
Spodziewane efekty:	- Skrócenie czasów podróży poprzez zredukowanie czasów przesiadania się. - Ograniczenie uciążliwości przesiadek. - Stworzenie warunków dla efektywnego zarządzania dyspozytorskiego taboru komunikacyjnym (np. dysponowanie tzw. „gorącą rezerwą” taboru służącą likwidacji zakłóceń spowodowanych awariami lub wypadkami). - Ułatwienie dojazdu i parkowania samochodów i rowerów w pobliżu dworca PKS. - Ułatwienie sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem osobistym podróżujących (monitoring, patrole). - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.
Uwagi:	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.: - zwiększenia zwartości węzła i skrócenia długości i czasów dojeżdżania pomiędzy poszczególnymi podsystemami transportowymi, - weryfikacji usytuowania przystanków komunikacji miejskiej, - stworzenia możliwości dojazdu i parkowania rowerem.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w okresie 2009-2013

Zadanie 21:	Badania marketingowe w komunikacji zbiorowej
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 RPOWP na lata 2007-2013	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach RPOWP na lata 2007-2013
Spodziewane efekty:	- Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Podwyższenie standardów eksploatacyjnych komunikacji zbiorowej. - Podwyższenie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych. - Racjonalizacja subsydiowania usług przewozowych. - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.
Uwagi:	Badania powinny być prowadzone w sposób systematyczny i dotyczyć: • badania potrzeb przewozowych, • preferencji i zachowań komunikacyjnych użytkowników. • stopnia satysfakcji użytkowników z jakości usług przewozowych. - Wskazane jest wcześniejsze przygotowanie stałego zakresu merytorycznego badania oraz harmonogramów wykonywania badania.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w okresie 2009-2013

5.2.3 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,

- znaczną liczbę innych działań do wykonania w okresie do roku 2013
powinna następować po roku 2013. Są to:

22. Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta.

23. Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych.

Zadanie 22:	Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta
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.
Zgodność projektu z RPOWP na lata 2007-2013 - działanie 2.1 w zakresie:	Prace infrastrukturalne zwiększające bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów.
Spodziewane efekty:	- Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta. - Ograniczenie liczby zdarzeń drogowych. - Ograniczenie skutków wypadków drogowych. - Podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej w centrum miasta. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
Uwagi:	Wskazane jest opracowanie programu rozszerzenia strefy w powiązaniu ze strategią w zakresie płatnego parkowania w centrum miasta.
Charakter zadania:	Organizacyjny
Horyzont czasowy:	po roku 2013

Zadanie 23:	Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych
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 RPOWP na lata 2007-2013 – działanie 2.3 w zakresie:	Budowa, przebudowa, rozbudowa przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu.
Spodziewane efekty:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej. - Podwyższenie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych. - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji

	zbiorowej.
Uwagi:	Zadanie powinno dotyczyć: - unowocześnienia klasycznych form przekazywania informacji, - rozwijanie form przekazu informacji przez internet, - dynamicznej informacji wizualnej i głosowej w pojazdach i na przystankach).
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	po roku 2013

5.3 Główni beneficjanci Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Suwałki do roku 2013

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.