

8. Podstawowa koncepcja optymalizacji oferty przewozowej komunikacji miejskiej w Lublinie po pierwszym etapie konsultacji społecznych

Po uwzględnieniu większości uwag, które wpłynęły w pierwszym etapie konsultacji społecznych i dalszych korekt wprowadzonych przez ZTM w Lublinie, prezentowana koncepcja optymalizacji oferty przewozowej komunikacji miejskiej w Lublinie obejmuje 12 całorocznych dziennych linii trolejbusowych i 43 całoroczne dzienne linie autobusowe.

Liniowe wykorzystanie spalinowych agregatów prądotwórczych przewidziano dla 16 trolejbusów (mniej niż maksymalny pułap określony w SOPZ SIWZ – z uwagi na konieczność zapewnienia większej ilości pojazdów rezerwowych), a napędu bateryjnego – dla 9. Eksploatację liniową napędu bateryjnego założono jedynie na fragmencie ul. Jana Pawła II i w ul. Filarów do os. Widok – do realizacji zajazdów na to osiedle dla trolejbusów linii 160.

Wykorzystanie spalinowych agregatów prądotwórczych założono na następujących odcinkach tras:

- w al. Tysiąclecia (dwukierunkowo) oraz w jednokierunkowych ulicach Wodopojnej i Świętoduskiej;
- w ciągu ulic: Narutowicza – pl. Wolności – Bernardyńska;
- w ciągu ulicy Nadbystrzyckiej, na odcinku od skrzyżowania z ulicą Glinianą do skrzyżowania z ulicą Muzyczną (do czasu wybudowania brakującego odcinka trolejbusowej sieci trakcyjnej – w ramach inwestycji obejmującej budowę ul. Muzycznej).

Ze względu na przekroczenie granicznego pułapu liczby wozokilometrów, pomimo wielu wniosków złożonych w tym zakresie podczas konsultacji społecznych i przekonania firmy PTC o ich zasadności, żadnej z linii nie udało się nadać statusu połączenia priorytetowego, o szczytowej częstotliwości kursowania pojazdów co 7-8 minut. Wprawdzie nie wykorzystana została w pełni określona w SOPZ SIWZ maksymalna liczba trolejbusów, jednak całkowita liczba wozokilometrów możliwych rocznie do wykonania w lubelskiej komunikacji miejskiej – także określona w SOPZ SIWZ – została na tyle przekroczona, że dwie linie trolejbusowe – **152 i 154** – musiały zostać zaplanowane jako uzupełniające, z kursami trolejbusów w szczytowych okresach podaży usług zaledwie co 30 minut. Konsekwencją tej decyzji będzie bardzo niska (co 60 minut) częstotliwość kursowania trolejbusów na tych liniach po godzinie 21 we wszystkie dni tygodnia i w niedzielę przez cały dzień. Relatywnie niska częstotliwość – co 40 min – obowiązywać będzie na tych liniach w dni powszednie w godzinach 5-6:30 i 17-21 oraz w sobotę do godziny 21.

Zatem, w przypadku zwiększenia puli środków na zakup usług przewozowych w komunikacji trolejbusowej (i możliwego nieznacznego zwiększenia liczby trolejbusów w ruchu), zasadne byłoby podniesienie kategorii intensywności obsługi linii **152** i **154** z połączeń uzupełniających do podstawowych i jednocześnie nadanie linii **151** statusu linii priorytetowej.

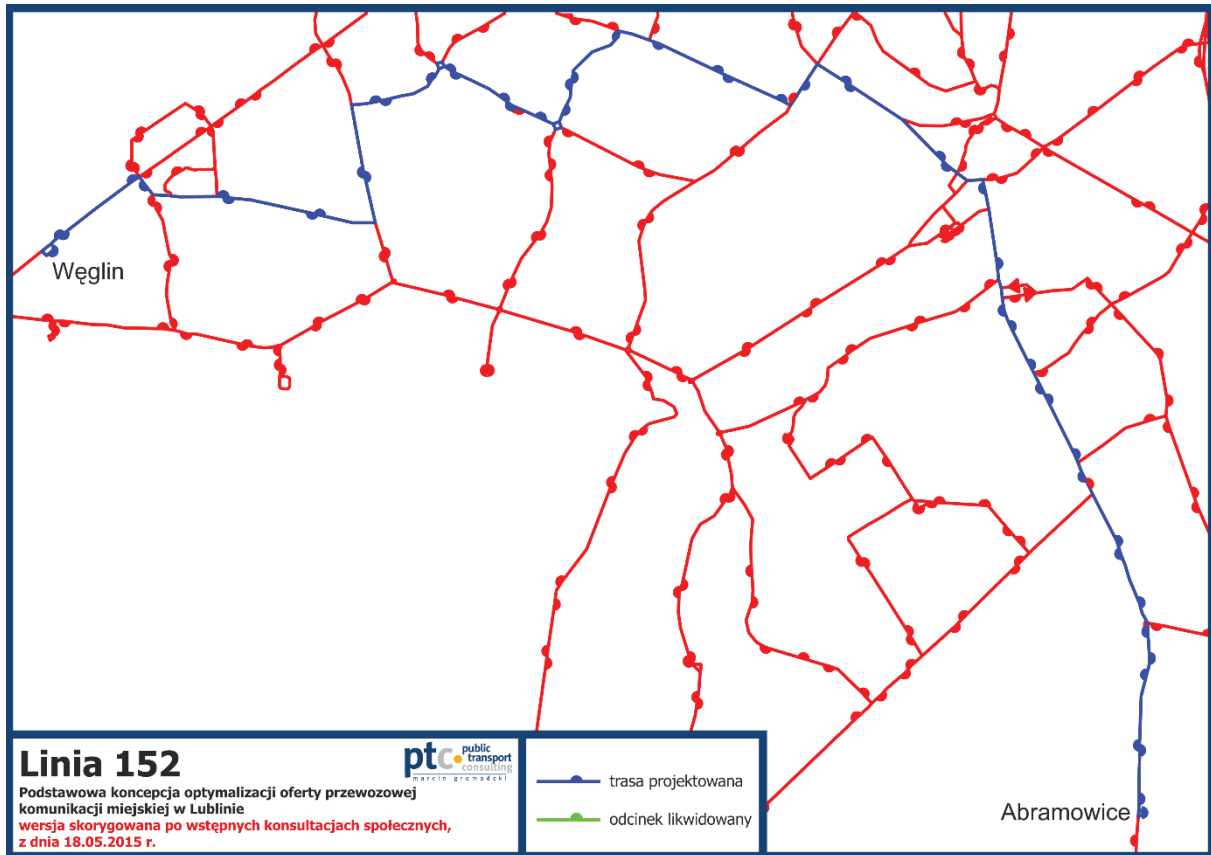
W prezentowanej koncepcji udało się objąć trasami linii trolejbusowych wszystkie czynne i planowane do uruchomienia w 2015 r. odcinki trolejbusowej sieci trakcyjnej. Łącznie, zaplanowano 12 linii obsługiwanych trolejbusami. W stosunku do obecnie obowiązujących tras, żądanych zmian w ich przebiegu nie zaproponowano na liniach: **150, 151, 153, 155** i **156** oraz dla obsługiwanej aktualnie trolejbusami linii **9**, której oznaczenie handlowe – w związku ze stałym przeznaczeniem do obsługi trolejbusami – zostanie zmienione na **159**. Zmieniono trasy czterech linii trolejbusowych: **152, 154, 158** i **160** i założono uruchomienie dwóch nowych – **157** i **161**.

Trasę uzupełniającej linii **152**, łączącej obecnie przystanek Zana Leclerc z Abramowicami, przedłużono ulicami: Zana, Bohaterów Monte Cassino, Armii Krajowej, Orkana, Roztocze i al. Kraśnicką do pętli Węglin.

Trolejbusy linii **151** i **152** na odcinku Abramowice – rondo Honorowych Krwiodawców w porach szczytów podaży mogą kursować wspólnie w rytmie: 7-8-15 minut. Najdłuższą przerwę w odjazdach przecinać powinny kursy autobusowej linii uzupełniającej **20**, zapewniając na odcinku od ul. Zemborzyckiej do ronda Honorowych Krwiodawców łączną częstotliwość kursów co 7,5 minuty.

Proponowane wydłużenie trasy linii 152 od pętli Zana Leclerc do Węglina motywowane jest zmianą zagospodarowania przestrzennego tej części miasta i rozwojem dużych osiedli mieszkaniowych na południe od ul. Zana. Nowa trasa linii 152 uzupełni linie autobusowe i trolejbusowe obsługujące południowo-zachodnią część Lublina, w szczególności obsługujące ulice Armii Krajowej i Orkana linie **57** i **153**.

Docelowo, w warunkach pozyskania dodatkowych środków finansowych na zakup usług przewozowych, linia 152 powinna uzyskać status połączenia podstawowego.



Rys. 52. Projektowana trasa linii 152 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

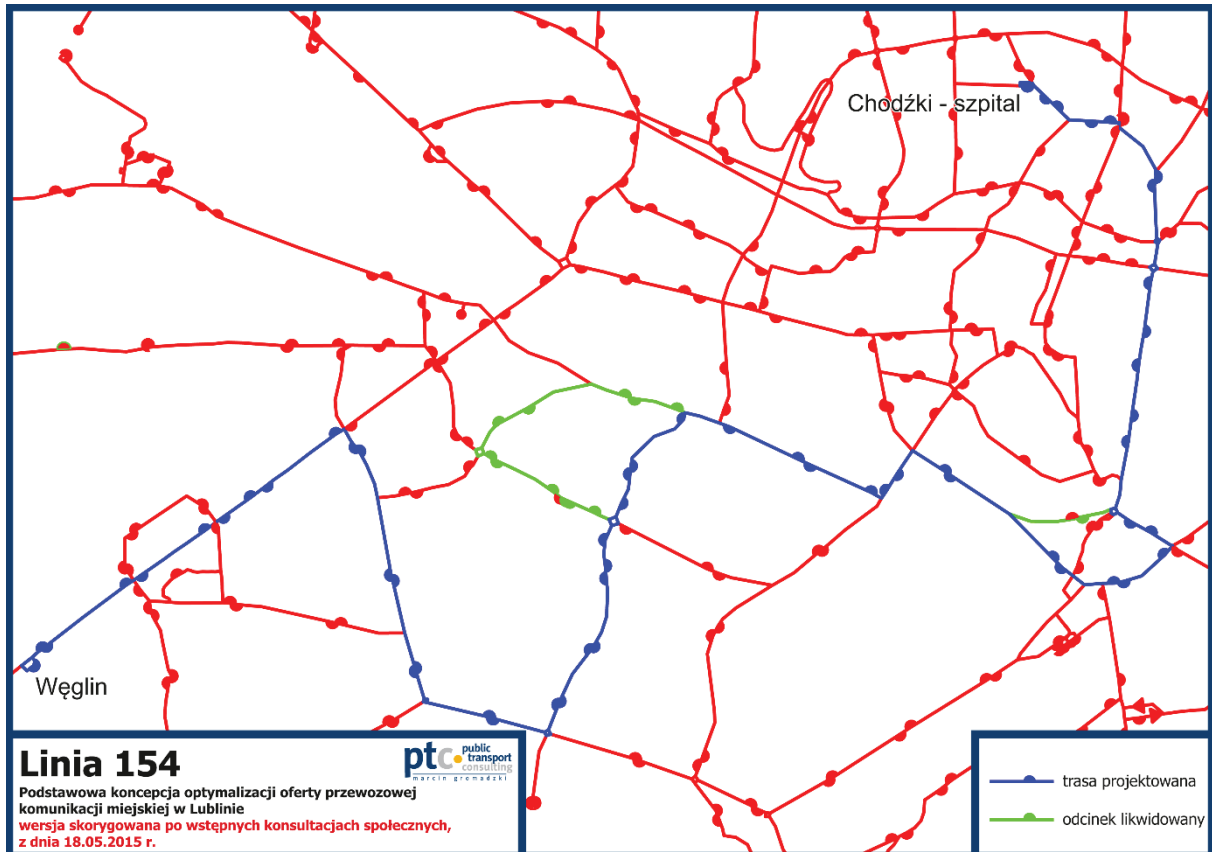
Źródło: opracowanie własne.

Nowa trasa linii **154** prowadzić będzie jak dotychczas z pętli Chodźki Szpital do al. Unii Lubelskiej i następnie ulicami: Fabryczną i Wolską do al. Piłsudskiego, dalej jak obecnie do skrzyżowania ulic Głębokiej i Filaretów, skąd ulicami: Filaretów, Jana Pawła II, Armii Krajowej, Bohaterów Monte Cassino i al. Kraśnicką do pętli Węglin. Linię 154, podobnie jak linię 152, zaplanowano jako uzupełniającą.

Zmiana trasy linii 154 ma za zadanie uatrakcyjnić najslabszej obecnie linii trolejbusowej w Lublinie. Na podstawie analizy skanów kart z badań marketingowych można stwierdzić, że na obecnej trasie linii 154 liczba pasażerów w całym kursie w wielu przypadkach nie przekroczyła nawet kilkunastu osób (i 10 jednocześnie w pojeździe). W związku z tym, zamiast ulicami Głęboką i Wileńską do ul. Zana, zaproponowano wprowadzenie linii 154 na trasę obejmującą nowe osiedla mieszkaniowe w południowo-zachodniej części Lublina.

Zmiana trasy linii 154 w rejonie Parku Bronowice ma za zadanie zapewnienie wspólnych przystanków z linią 29, w ramach której z tego rejonu miasta realizowane będą kursy – podobnie jak na linii 154 – w kierunku al. Unii Lubelskiej.

Docelowo, w warunkach pozyskania dodatkowych środków finansowych na zakup usług przewozowych, linia 154 powinna uzyskać status połączenia podstawowego. Zakłada się, że na wzrost liczby jej pasażerów wpłynie nowa galeria handlowa – Tarasy Zamkowe Fashion Center Lublin, zlokalizowana przy al. Unii Lubelskiej, w rejonie skrzyżowania z al. Tysiąclecia.



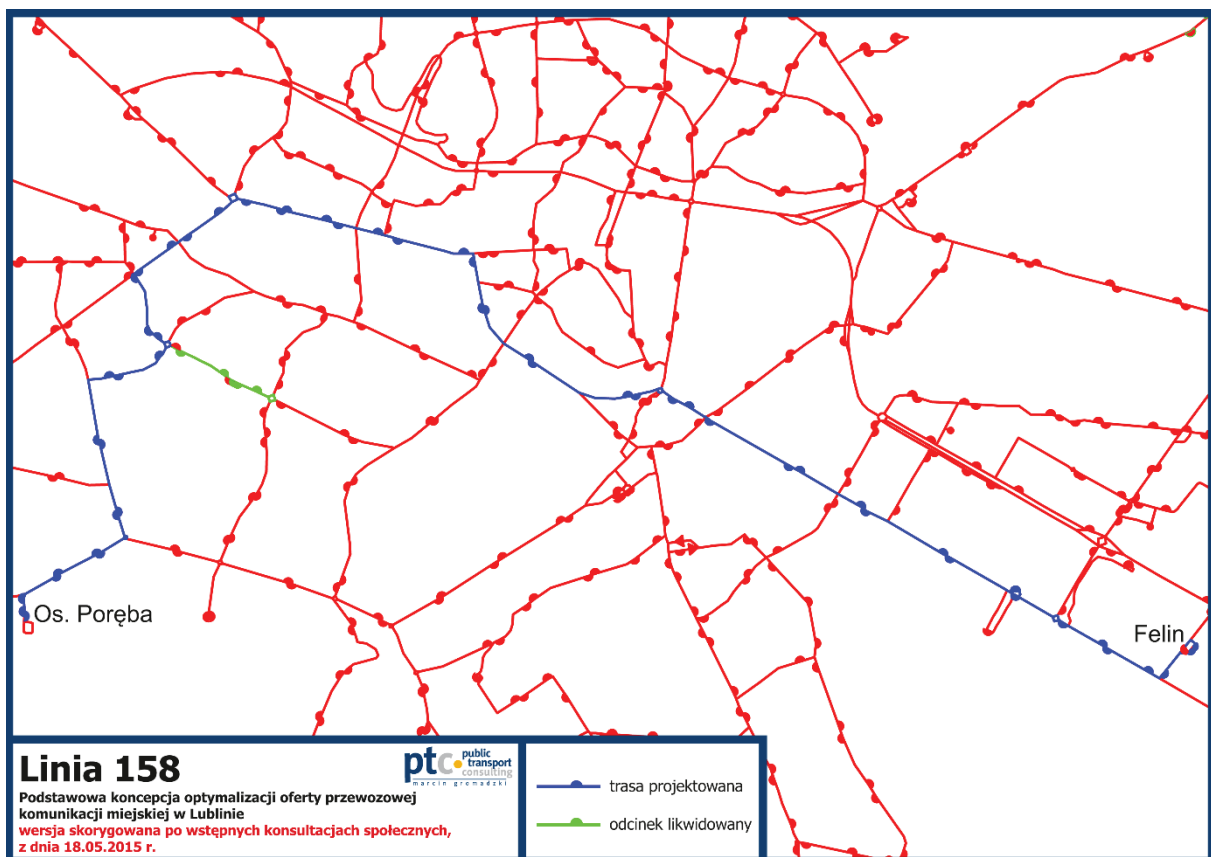
Rys. 53. Projektowana trasa linii 154 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Na linii **158**, jak w koncepcji wstępnej, zamiast jak obecnie, do przystanku Zana ZUS, nowa trasa od ronda Nauczycieli Tajnego Nauczania prowadzić będzie ulicami: Bohaterów Monte Cassino, Armii Krajowej, Jana Pawła II i Granitową – do pętli na os. Poręba. Proponowana korekta podyktowana jest zmianą zagospodarowania przestrzennego tej części miasta – rozwojem dużych osiedli mieszkaniowych na południe od ul. Zana, która obecnie zlokalizowana jest już pośrodku, a nie – jak w momencie uruchamiania do tej ulicy komunikacji trolejbusowej – na skraju intensywnej zabudowy wielorodzinnej w południowo-zachodniej części Lublina. Ponadto, osoby zamieszkujące w pobliżu przystanku początkowego tej linii, w podróżach

do centrum Lublina mają doskonałą alternatywę dla okrężnego dojazdu al. Kraśnicką – w postaci innych linii, wykorzystujących ulice Filaretów i Sowińskiego.

Z uwagi na założenie zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów na większości pozostałych linii trolejbusowych (poza liniami 152 i 154) – szczytowo z 20 do 15 minut, na liniach autobusowych o trasach substytucyjnych w stosunku do linii 158, a także ze względu na planowane uruchomienie nowych linii trolejbusowych wzdłuż jej dotychczasowej trasy, zrezygnowano z przyporządkowania linii 158 do kategorii połączeń priorytetowych, planując jednak obligatoryjnie jej obsługę trolejbusami przegubowymi. Założono, że trolejbusy te nie będą niowo używać napędu bateryjnego.

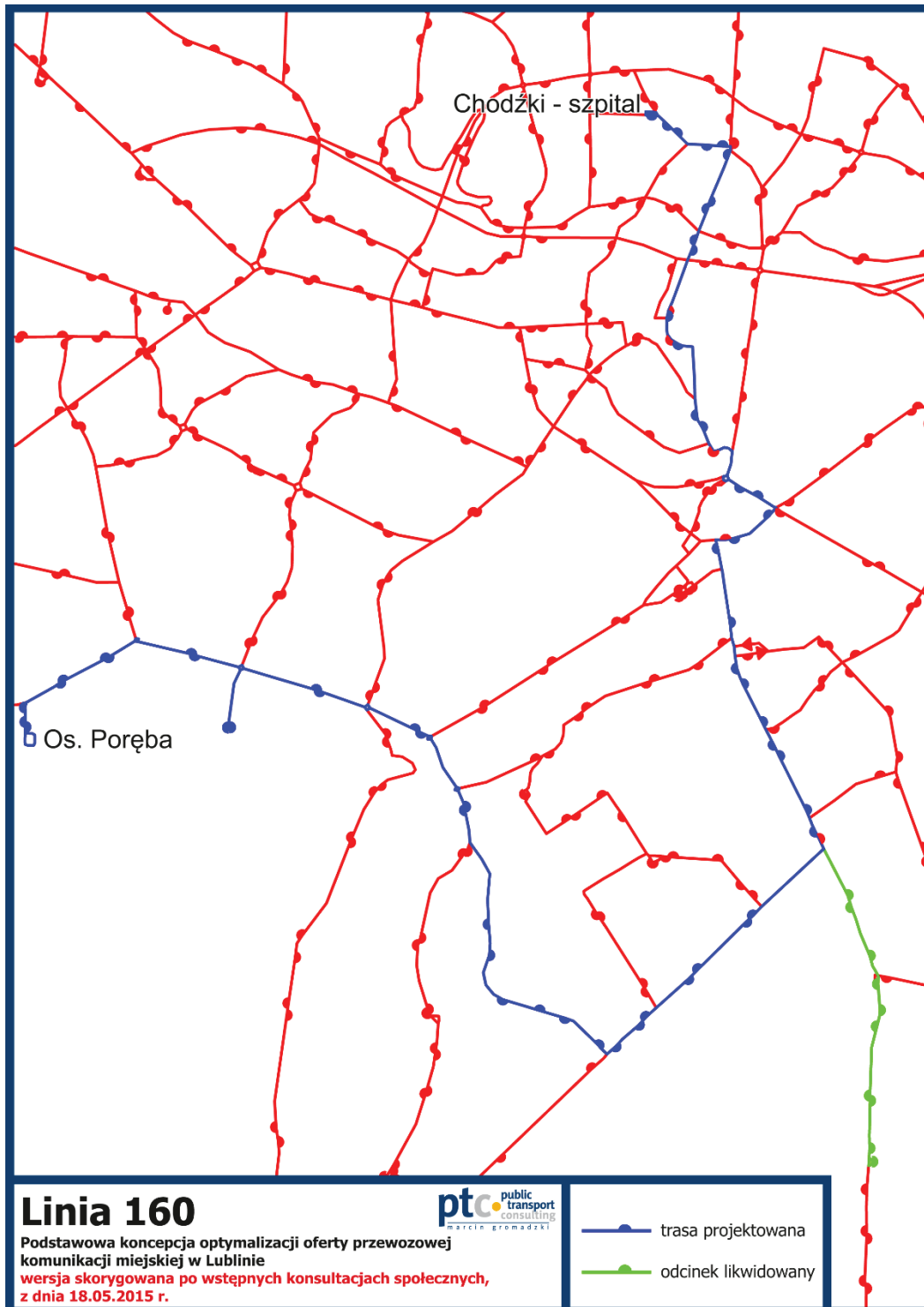


Rys. 54. Projektowana trasa linii 158 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

W celu wyeliminowania eksploatacji trolejbusów na długim odcinku bez sieci trakcyjnej zaproponowano modyfikację trasy obecnej linii autobusowej **17** i linii trolejbusowej **160**. Zamiast do Abramowic, trasa linii 160 prowadzić będzie od ul. Kunickiego ulicami: Zemborzycką,

Diamentową, Krochmalną, Jana Pawła II i Filaretów do pętli na os. Widok, skąd ponownie ul. Filaretów oraz ulicami Jana Pawła II i Granitową – do osiedla Poręba.



Rys. 55. Projektowana trasa linii 160 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

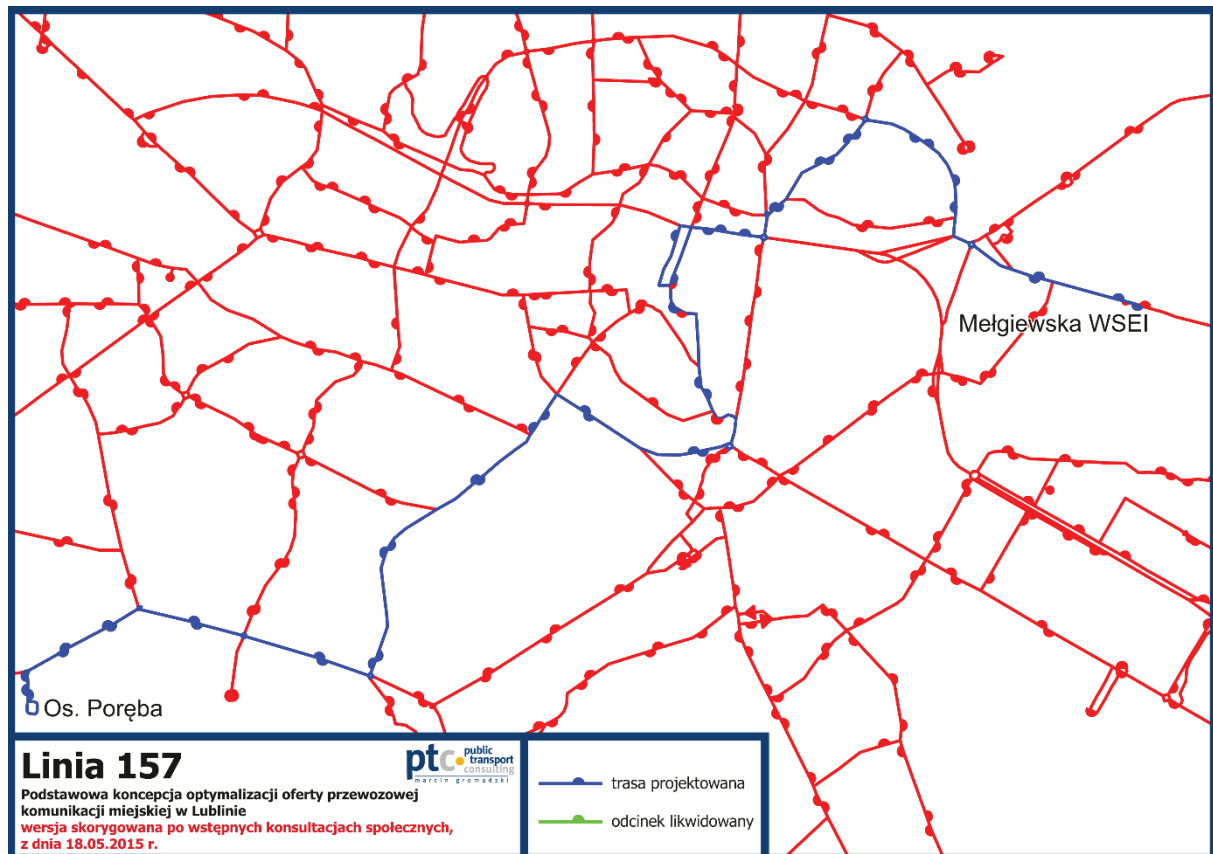
Źródło: opracowanie własne.

Na nowym odcinku trasy linia 160 zastąpi linię autobusową 17. Z uwagi na planowane objęcie trasą linii 160 odcinka ul. Filaretów od ul. Jana Pawła II do pętli os. Widok, niewyposażonego w trolejbusową sieć trakcyjną, do obsługi linii 160 skierowane zostaną trolejbusy z dodatkowym napędem bateryjnym. Linia 160 została zaplanowana jako podstawowa.

W stosunku do poprzednich wersji koncepcji wprowadzono pewną dość istotną zmianę – zrezygnowano z wprowadzania trolejbusów na linię 17 (zaplanowaną w związku z tym jako nową linię 170), a odzyskane w ten sposób pojazdy z agregatem spalinowym skierowano do obsługi nowej linii **157**, której trasa wymaga pokonania dwóch odcinków bez trolejbusowej sieci trakcyjnej: od al. Tysiąclecia do ul. Bajkowskiego oraz w ciągu ul. Nadbystrzyckiej. Wobec konieczności pokonania dość stromego podjazdu w ciągu ulic Wodopojnej i Świętoduskiej, linia 157 nie powinna być obsługiwana trolejbusami z dodatkowym napędem spalinowym.

Trasa linii **157** prowadzić będzie z os. Poręba nowym odcinkiem sieci w ulicach Jana Pawła II i Nadbystrzyckiej, w ciągu której na kilkusetmetrowym odcinku od skrzyżowania z ul. Glinianą do skrzyżowania z ul. Muzyczną – do czasu wybudowania kolejnego odcinka trolejbusowej sieci trakcyjnej – konieczny będzie przejazd z wykorzystaniem agregatu spalinowego. Od ul. Nadbystrzyckiej trasę linii 157 zaplanowano ulicami: al. Piłsudskiego, Al. Zygmuntofskie, al. Unii Lubelskiej, Zamojską, Wyszyńskiego, Królewską, Lubartowską (z powrotem ulicami: Wodopojną i Świętoduską), al. Tysiąclecia, pl. Singera, Lwowską, al. Andersa i Mełgiewską – do pętli Mełgiewska WSEI.

Agregat spalinowy wykorzystywany będzie również na rondzie Lubelskiego Lipca 80, na którym nie ma trolejbusowej sieci trakcyjnej dla lewoskrętu z Al. Zygmuntofskich w al. Unii Lubelskiej. Linia 157 stanowić będzie bezpośrednie połączenie osiedli zlokalizowanych wzdłuż ulic Jana Pawła II i Nadbystrzyckiej ze ścisłym centrum Lublina, Bramą Krakowską i Archikatedrą oraz szpitalami i Uniwersytetem Medycznym, znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie pętli Chodźki. Linię 157 zaplanowano jako podstawową.



Rys. 56. Projektowana trasa linii 157 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

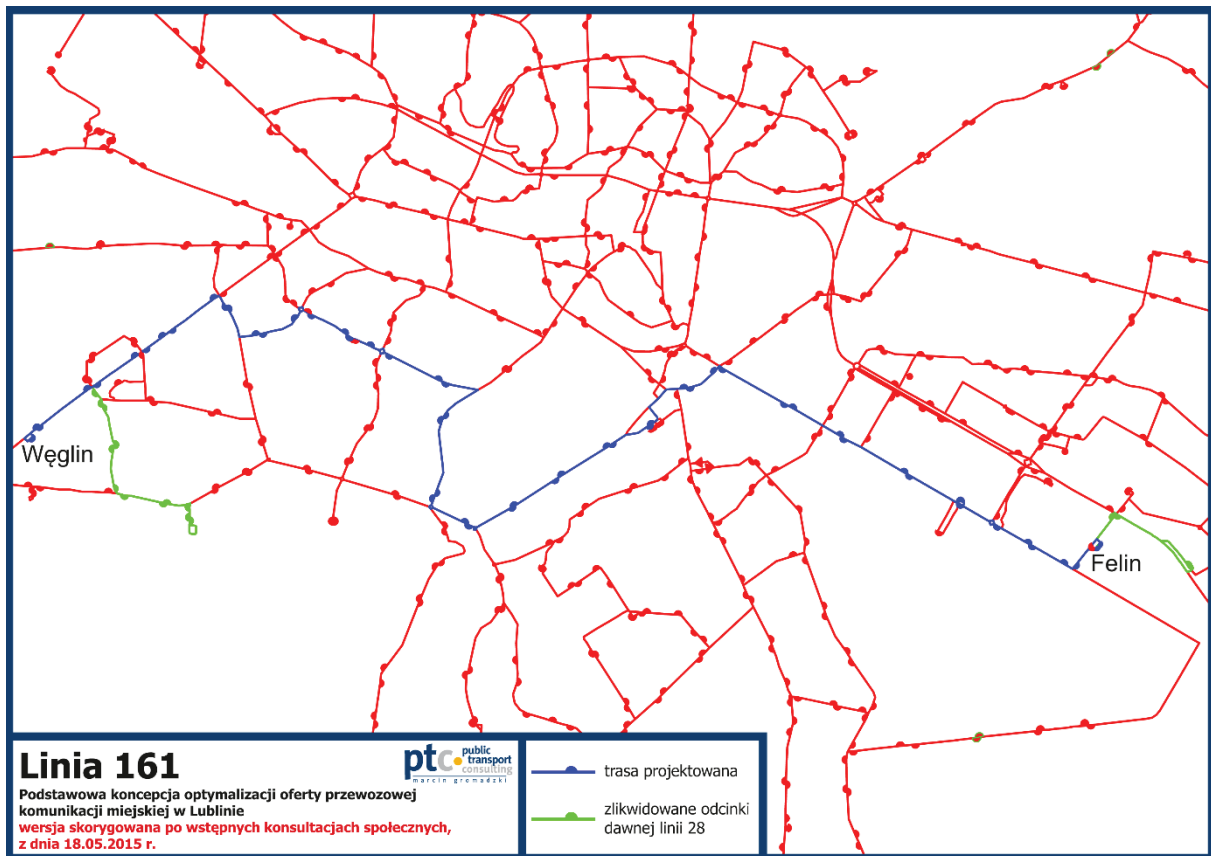
Nowa linia trolejbusowa **161** to dotychczasowa linia autobusowa 28, z niewielką korektą trasy. Zamiast do pętli os. Poręba, trasa linii 161 zostanie skrócona do pętli Węglin. Ponadto, w ramach linii 161 nie przewiduje się kursów wydłużonych do przystanku Felin Europark, a obsługa specjalnej strefy ekonomicznej będzie zapewniona liniami: 14, 21, 23, 47, 55 i 70. Opisywana zmiana umożliwi eksploatację na linii 161 trolejbusów bez dodatkowego napędu. Linia 161 została zaplanowana jako podstawowa.

Drugą (po linii 157) linią trolejbusową, na której wykorzystywane będą agregaty spalinowe, jest linia **9**, dla której nie zakłada się zmiany trasy, tylko ze względu na stałe przeznaczenie do obsługi tej linii trolejbusów, przewiduje się zmianę oznakowania handlowego – na **159**. Jest to oznaczenie z zakresu numeracji przeznaczonej dla linii trolejbusowych (150-161), nawiązujące przy tym do dotychczasowego numeru tej linii – 9.

W pełni komplementarny w stosunku do zaprojektowanej sieci linii trolejbusowych będzie układ podstawowych linii autobusowych, z kursami z identyczną częstotliwością, jak na liniach

trolejbusowych. Zlikwidowana w ten sposób zostanie największa niedogodność obecnych rozkładów jazdy lubelskiej komunikacji miejskiej – odmienne częstotliwości kursowania pojazdów w obydwu tych podsystemach, uniemożliwiające skoordynowanie rozkładów jazdy poszczególnych linii ze sobą.

Niestety, wskutek przekroczenia dostępnej puli wozokilometrów, od tej zasady niezbędne były pewne odstępstwa – zapewniające oszczędności w pracy eksploatacyjnej taboru, ale jednocześnie uniemożliwiające właściwą koordynację rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.



Rys. 57. Projektowana trasa linii 161 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Z powodu ograniczeń w liczbie wozokilometrów, w koncepcji uwzględniającej uwagi otrzymane w pierwszym etapie konsultacji społecznych, zakres proponowanych zmian w trasach linii autobusowych jest mniejszy niż we wcześniejszej wersji – koncepcji skorygowanej, uwzględniającej uwagi ZTM w Lublinie. W projekcie nowych tras linii autobusowych postanowiono zachować możliwie w największym stopniu funkcjonujące już rozwiązania, mając

na względzie uwarunkowania historyczne – przyzwyczajenia pasażerów w tym zakresie. Dla zwiększenia czytelności prezentowanych rozwiązań i kierując się zapisami SOPZ SIWZ, nie zaproponowano kompleksowej zmiany numeracji linii, unifikującej linie autobusowe i trolejbusowe.

W segmencie linii autobusowych dziennych, koncepcja zakłada funkcjonowanie:

- 21 linii podstawowych, z kursami w szczytowych okresach podaży co 15 minut (linie: **2, 3, 6, 7, 10, 13, 14, 15, 17, 18, 26, 29, 31, 32, 34, 39, 40, 42, 55, 57 i 74**), przy czym dla linii: **2, 7, 14 i 15** założono zmniejszenie częstotliwości kursowania poza ścisłymi godzinami szczytów przewozowych do 30 minut, a na linii 2 przez całą sobotę i niedzielę – nawet do 60 minut;
- 11 linii uzupełniających, z kursami w szczytowych okresach podaży co 30 minut (linie: **1, 4, 8, 20, 21, 23, 25, 37, 44, 45 i 47**);
- 12 linii marginalnych – indywidualnych, z kursami dopasowanymi do potrzeb obsługiwanej lokalnej społeczności (**12, 16, 19, 22, 36, 50, 54, 70, 75, 78, 79 i 85**).

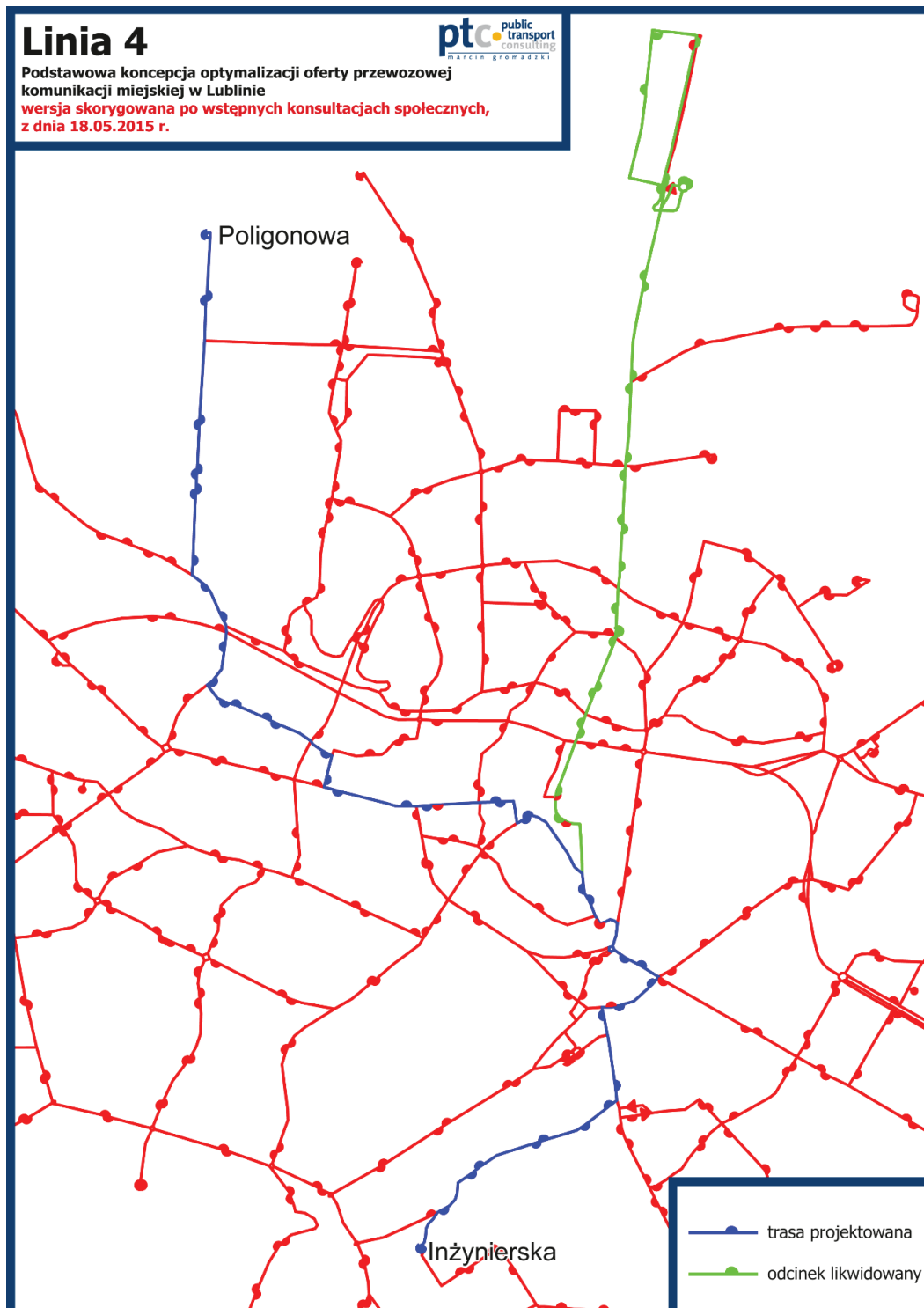
W przyszłości, po planowanej modernizacji układu drogowego w rejonie skrzyżowania Al. Raławickich z ulicami Sowińskiego i Poniatowskiego, proponuje się dodatkowo uruchomienie nowej linii **46**, stanowiącej szybkie połączenie południowych i północnych dzielnic mieszkaniowych Lublina, skrajem Śródmieścia.

Istotną zmianę trasy zaplanowano dla linii **4**. Zamiast do Elizówki, od ul. Bernardyńskiej nową trasę linii 4 wyznaczono w kierunku południowym ulicami: Zamojską, Lubelskiego Lipca 80, Plac Bychawski, Kunickiego i Nowy Świat – do pętli przy ul. Inżynierskiej. Nowa trasa linii 4 spełni postulaty osób korzystających z przystanków przy ul. Nowy Świat, które – w związku z przekształcaniem terenów powojkowych na południe od tej ulicy w osiedla mieszkaniowe – zabiegają o uruchomienie dodatkowego, poza linią 6, połączenia ze Śródmieściem Lublina. Linia 4 na nowej trasie umożliwi dojazd z ul. Nowy Świat do zachodniej części centrum miasta oraz do szeregu innych ważnych celów podróży zlokalizowanych w sąsiedztwie Al. Raławickich.

Założona zmiana trasy linii 4 wymaga skierowania do Elizówki innej linii. Po przeanalizowaniu różnych możliwości, do Elizówki zaproponowano przedłużenie kończącej się obecnie przy ul. Okopowej w centrum Lublina trasy linii **8**. Rozwiązanie to zwiększy atrakcyjność obsługi komunikacyjnej obszarów obsługiwanych do tej pory linią 8, ponieważ zapewni możliwość dotarcia bez przesiadania się do większej liczby celów podróży. Wychodzi również naprzeciw wielu postulatom zgłaszanym w tym zakresie do ZTM w Lublinie.

Linie **4 i 8** przewidziano jako uzupełniające. Przedstawiona zmiana trasy linii 8 umożliwi również realizację wniosku mieszkańców dzielnicy Kalinowszczyzna, dotyczącego zapewnienia

bezpośredniego połączenia ul. Lwowskiej z al. Spółdzielczości Pracy – w celu bezpiecznego dowozu dzieci do szkół przy ul. Lwowskiej.



Rys. 58. Projektowana trasa linii 4 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.



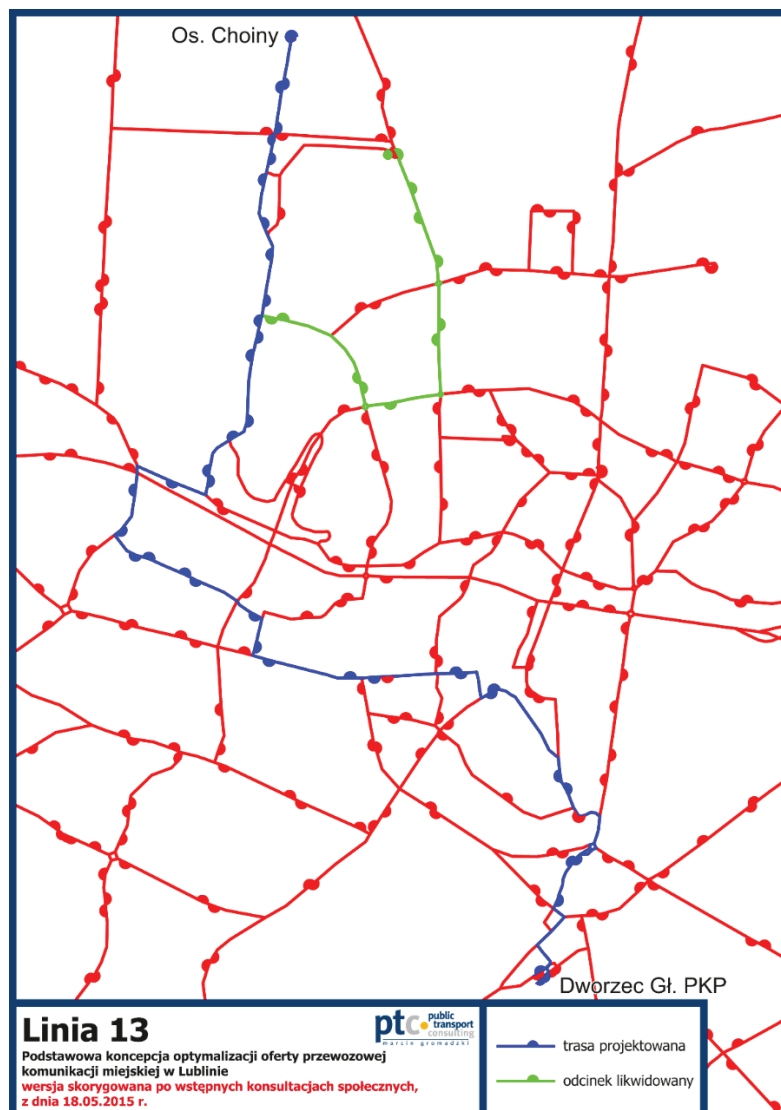
Rys. 59. Projektowana trasa linii 8 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Z powodu braku uzasadnienia eksploatacji autobusów przegubowych na odcinku pomiędzy przystankami Mełgiewska WSEI i Zadębie, trasę obsługiwaną właśnie takim taborem linii **10** skraca się do pętli Mełgiewska WSEI, do Zadębia wydłużając w zamian linię **39**, którą z kolei na ul. Turystycznej zastąpi linia **18**.

Dla linii **12** i **36**, z uwagi na zlikwidowanie miejsca do zawracania autobusów (pętli ulicznej) na os. Szymanowskiego – w związku z wybudowaną ul. Zelwerowicza – założono przedłużenie tras do pętli Os. Choiny.

Zmiana trasy na linii **13** polega na jej uproszczeniu w północnej części Lublina – skierowaniu od ul. Koncertowej do pętli Os. Choiny, zamiast do pętli Paderewskiego.

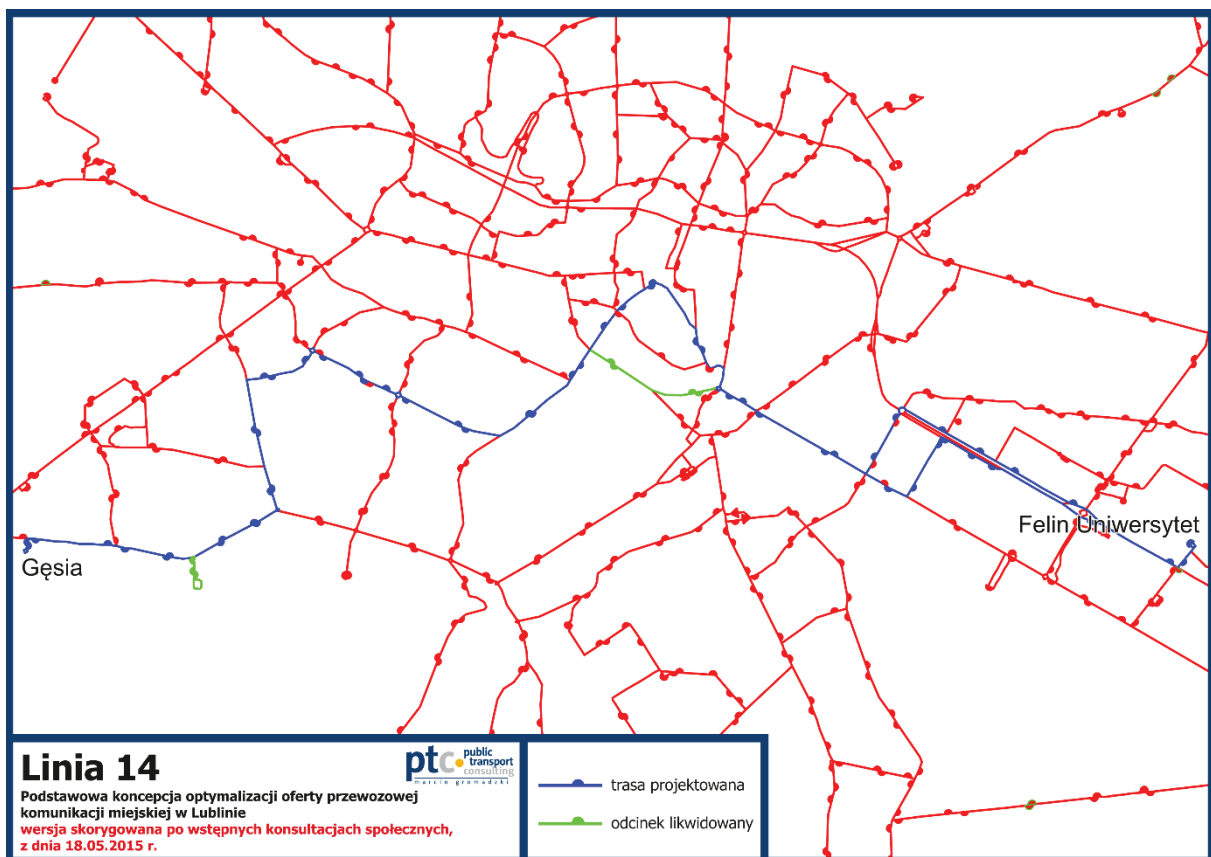


Rys. 60. Projektowana trasa linii 13 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Wskutek zmiany trasy linii 13 wzmocniona zostanie obsługa osiedli Chopina i Szymanowskiego oraz wyeliminowane zostanie angażujące znaczącą liczbę wozokilometrów kluczenie autobusów tej linii po Czechowie.

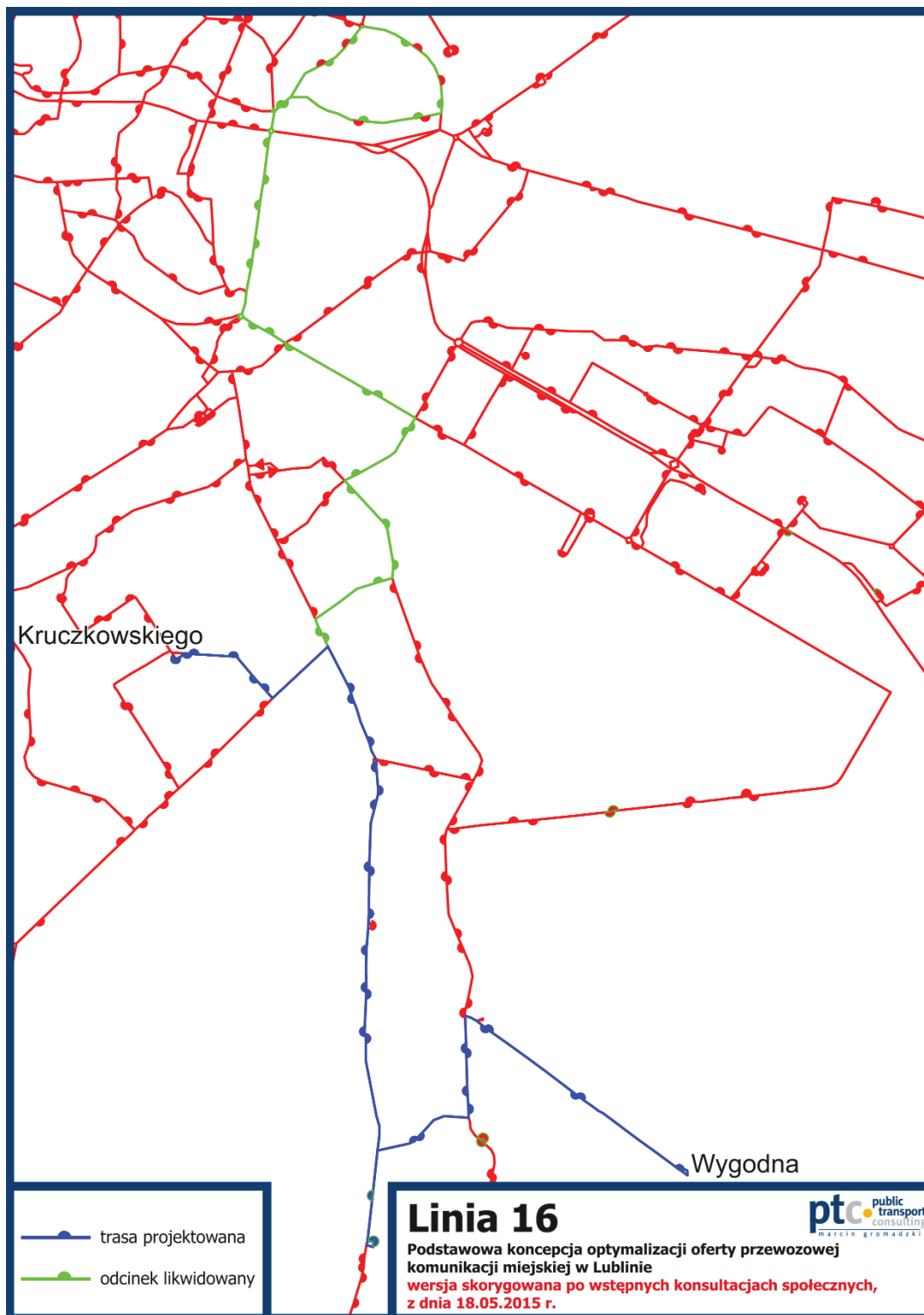
Korekta trasy linii **14** dotyczy jej środkowego odcinka – pomiędzy ulicami Narutowicza i Fabryczną – oraz wydłużenia do ul. Gęskiej (bez zajazdu na os. Poręba). Linię 14 wprowadzono do ścisłego centrum miasta – ulicami: Narutowicza, pl. Wolności, Bernardyńska, Zamojską i al. Unii Lubelskiej. Z kursami co 15 minut w godzinach ścisłych szczytów przewozowych w dniu powszednim (w godzinach od 8 do 13 już tylko co 30 minut), linia 14 uzupełni linię 9 (na której zmniejszy się częstotliwość) na wspólnym odcinku ich tras.



Rys. 61. Projektowana trasa linii 14 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Z powodu ograniczonej puli dostępnych wozokilometrów, linie **16** i **73** wycofuje się z ulic obsługiwanych trolejbusami.

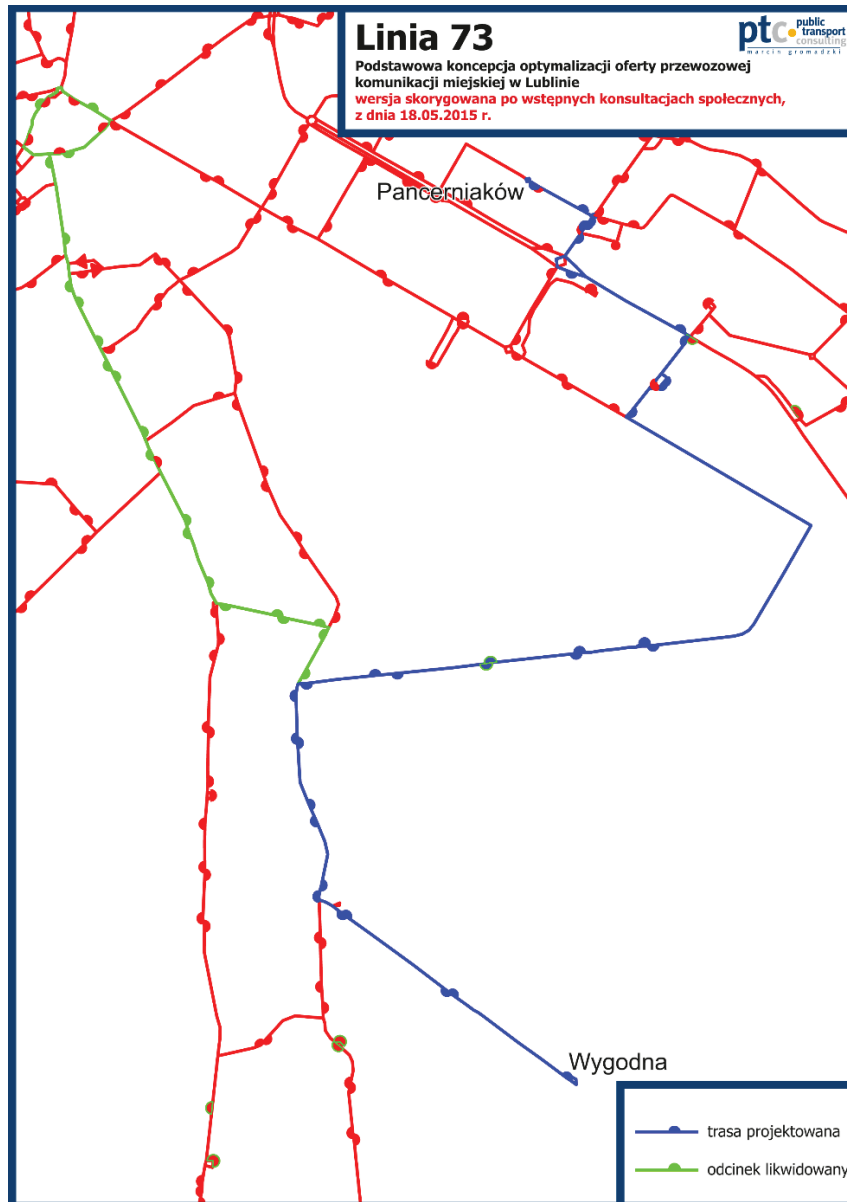


Rys. 62. Projektowana trasa linii 16 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Linia **16** po zmianie trasy zapewni skomunikowanie Głuska z węzłem przesiadkowym Abramowice – z dużą liczbą innych linii, zapewniających możliwość dojazdu bezpośredniego do różnych celów ruchu, zlokalizowanych w wielu dzielnicach Lublina.

Linia **73** połączy z kolei Głusk i Abramowice Prywatne z węzłem przesiadkowym Felin o dużej liczbie linii i – podobnie jak w przypadku Abramowic – możliwością dojazdu bezpośredniego z tego węzła do wielu celów ruchu w granicach Lublina.



Rys. 63. Projektowana trasa linii 73 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

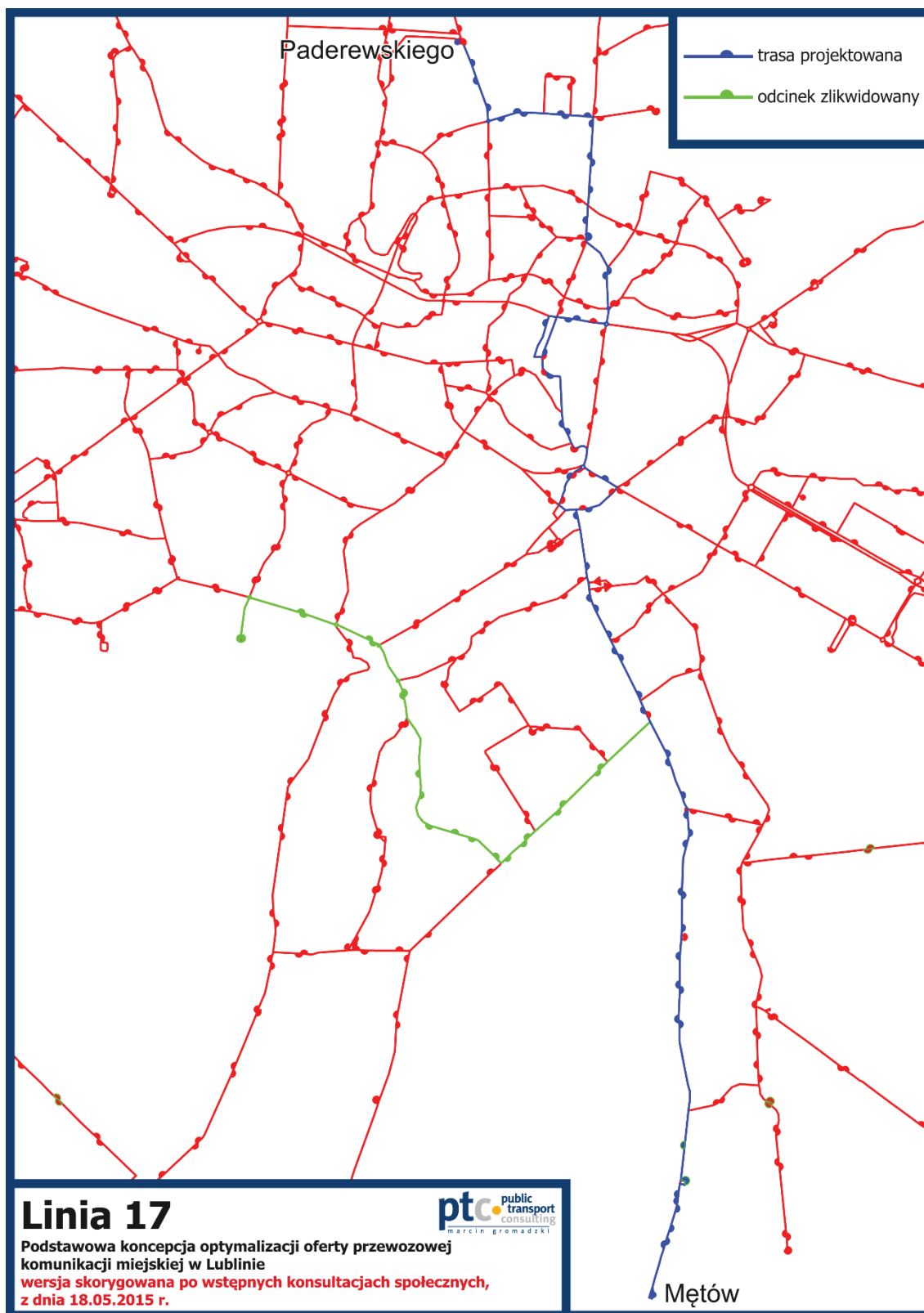
Zadaniem linii 73 będzie także połączenie Głuska i Abramowic Prywatnych z Centrum Handlowym Felicity Atrium, zlokalizowanym w dzielnicy Felin, przy ul. Pancerniaków, przy której wyznaczono pętlę linii 73.

Linie 16 i 73 zostały zaplanowane jako marginalne, ale z rytmiczną, 60-minutową częstotliwością kursowania pojazdów w godzinach szczytów podaży usług, zapewniającą naprzemienną obsługę wspólnych odcinków ich tras co 30 minut. Od maja do października zakłada się sezonowe wydłużenie trasy linii 16 – ulicami Zemborzycką i Osmolicką do przystanku Dąbrowa.

Istotną zmianę trasy przewidziano dla linii **17**. Zamiast do os. Poręba, trasa tej linii skierowana zostaje do Abramowic, z wybranymi kursami do Mętowa, zastępując tym samym na południowym odcinku ul. Kunickiego linię trolejbusową **160**, którą w zamian za linię 17 wprowadza się na os. Poręba (eksploatacja na linii 160 trolejbusów z dodatkowym napędem bateryjnym umożliwi – analogicznie jak obecnie na linii 17 – wprowadzenie zajazdów na os. Widok).

Wprowadzenie do Mętowa linii 17 – w zamian za linię 27 – polepszy obsługę obszaru na południe od pętli w Abramowicach. W przeciwieństwie do linii 27, która umożliwiała dojazd bezpośredni tylko do Dworca Głównego PKP i Parku Bronowice, linia 17 obejmie swoją trasą ściśle centrum Lublina (ulice Królewską i Lubartowską) oraz liczne obiekty o charakterze użyteczności publicznej w północnej części miasta. Zaproponowana zmiana sposobu obsługi Mętowa poprawi również konkurencyjność oferty lubelskiej komunikacji miejskiej dla mieszkańców tej dość dużej miejscowości – w zakresie stopnia spełnienia postulatu bezpośredniości – względem licznych połączeń realizowanych w ramach minibusowej komunikacji regionalnej, zapewniających bezpośrednio połączenia z rejonem dworca autobusowego przy al. Tysiąclecia.

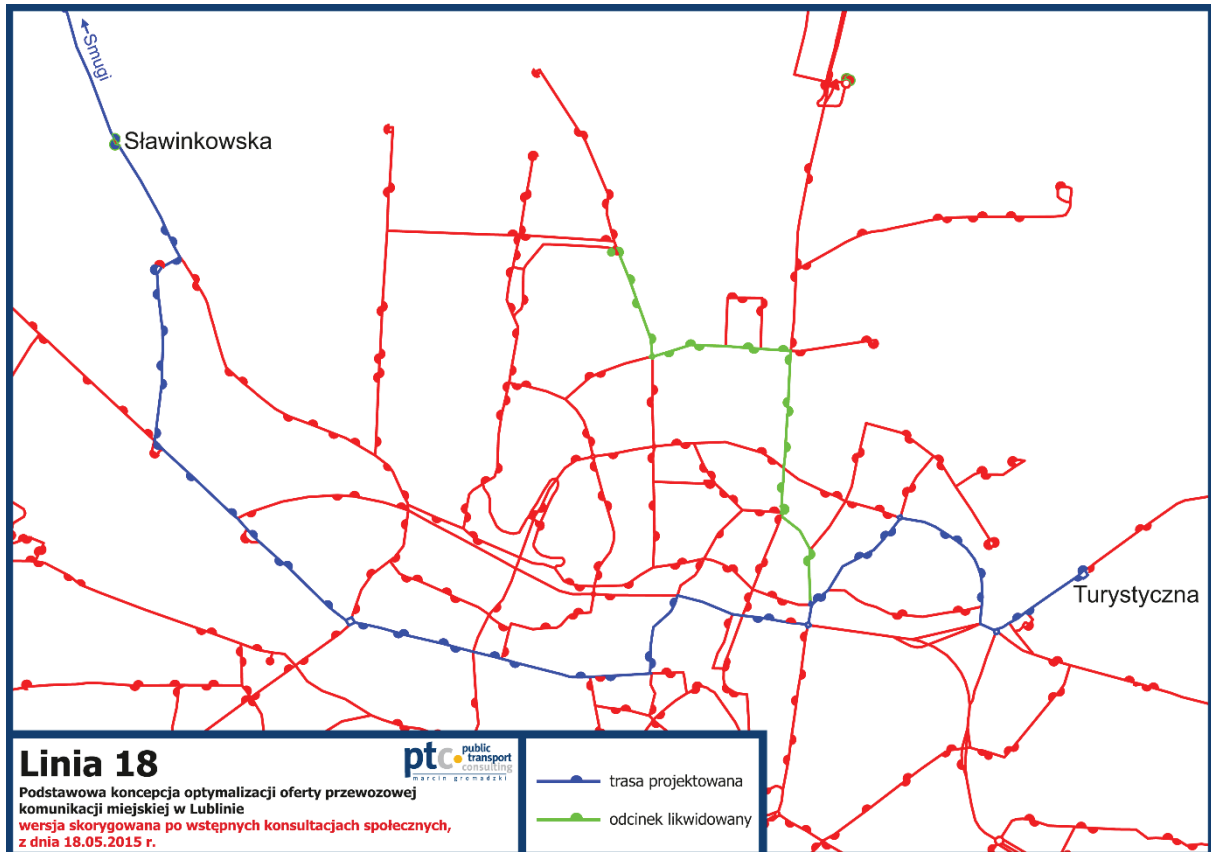
Opisywana zmiana wychodzi naprzeciw postulatом zgłaszanym w tym zakresie do ZTM w Lublinie. Dla linii 17 przewidziano status linii podstawowej, z obsługą taborem przegubowym w dniu powszednim i liczbą kursów do Mętowa uzależnioną od możliwości budżetowych partycypowania w kosztach obsługi tej miejscowości przez gminę Głusk.



Rys. 64. Projektowana trasa linii 17 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Aby wyeliminować niepotrzebne połączenie pomiędzy sąsiednimi, północnymi dzielnicami Lublina, trasę linii **18** zamiast jak dotychczas do pętli na os. Paderewskiego, skierowano do ul. Turystycznej, w zamian za wycofaną stamtąd linię **39** (wprowadzaną do Zadębia). Na pętlę przy ul. Paderewskiego skierowana zostanie w zamian linia **57**.

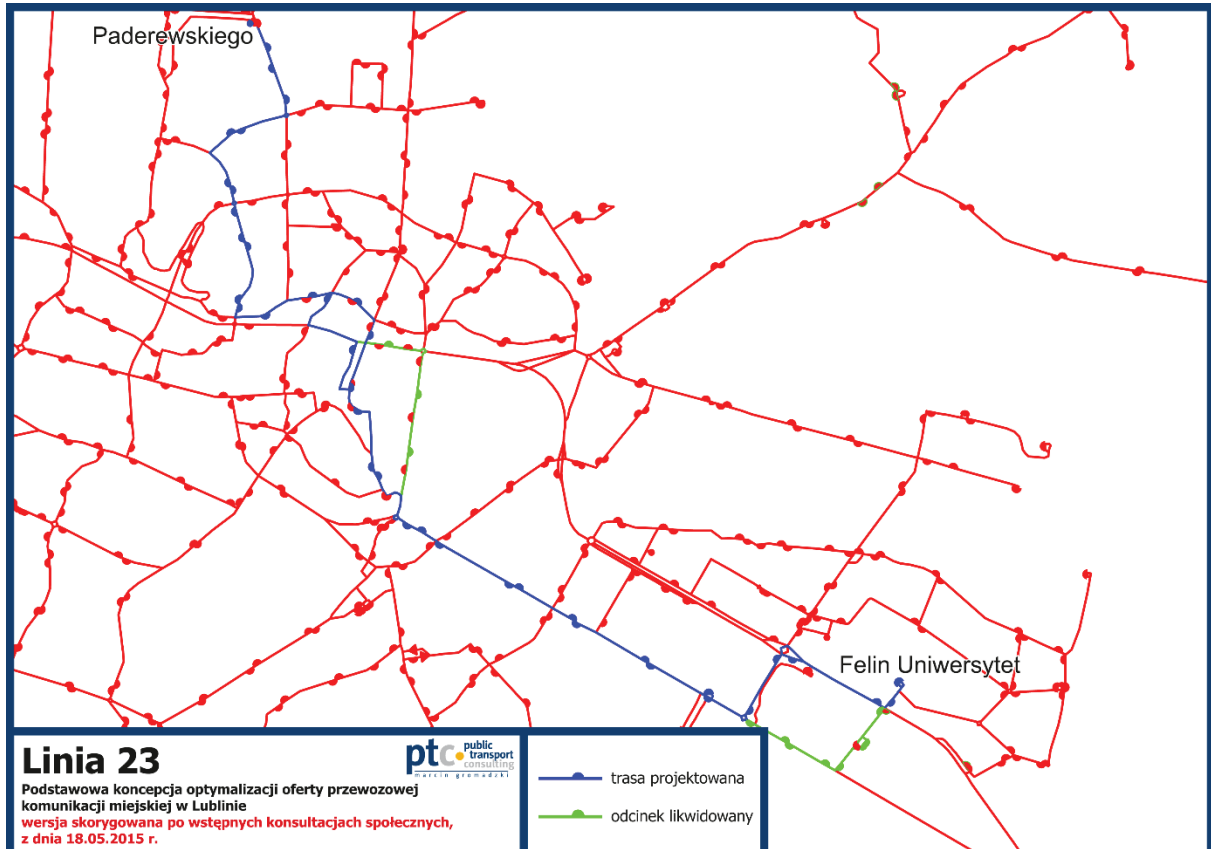


Rys. 65. Projektowana trasa linii 18 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Zmiana na liniach **21** i **47** polega na przedłużeniu ich tras do pętli Felin Europark – w zamian za skrócenie do Felina wszystkich kursów linii trolejbusowej **161** (przekształconej z linii autobusowej **28**), na której nie przewiduje się eksploatacji trolejbusów dwunapędowych.

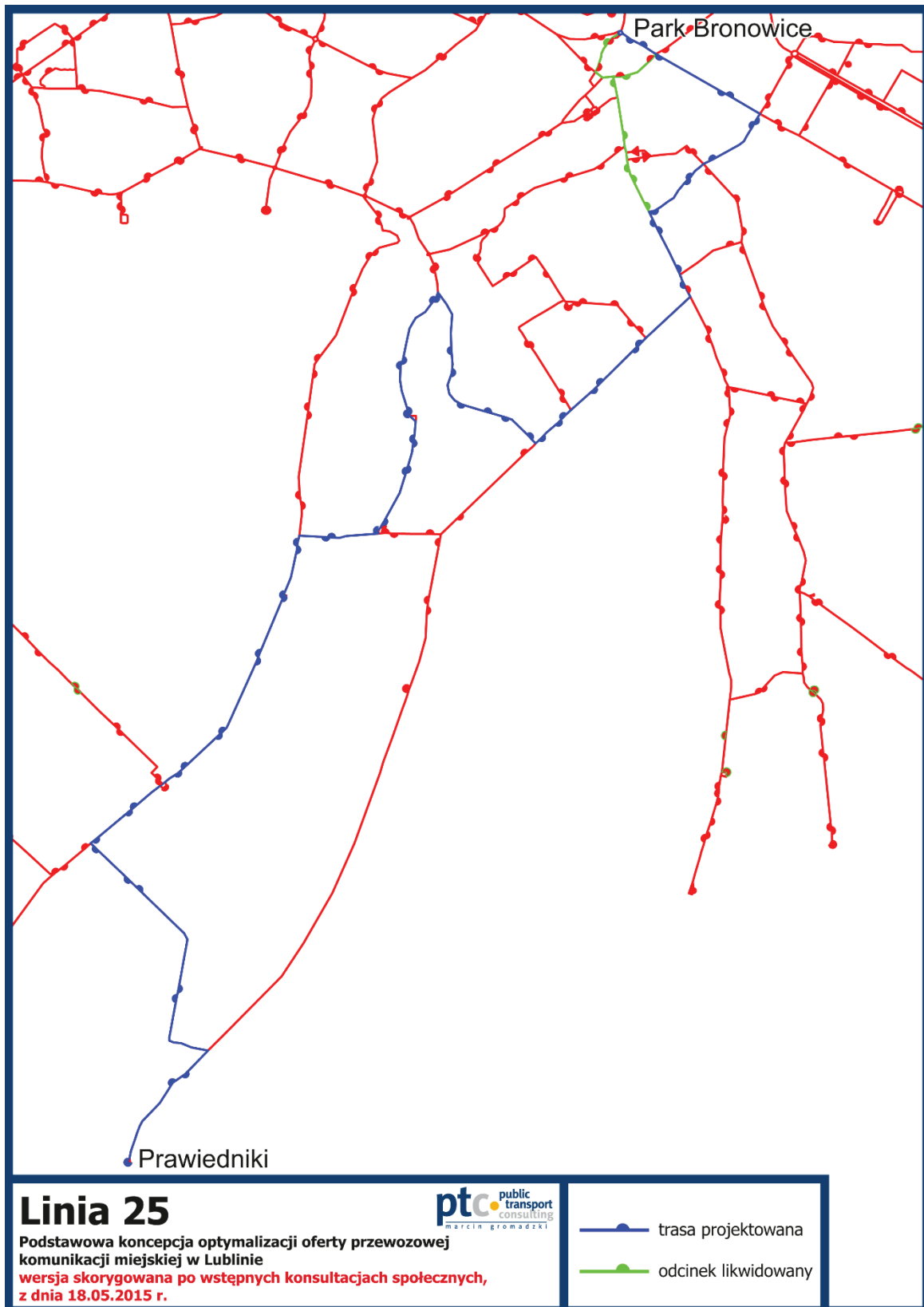
Linie **23** wprowadzono dwukierunkowo w ul. Królewską, zapewniając możliwość skorzystania z tej linii w podróżach z centrum mieszkańcom Czechowa Północnego. Dzięki wprowadzeniu linii 23 jednokierunkowo w ul. Biernackiego, uatrakcyjniony zostanie dojazd z centrum do szpitala przy tej ulicy. Ponadto, pomiędzy ul. Droga Męczenników Majdanka i pętlą Felin, linię 23 wprowadzono w ul. Dekutowskiego i al. Witosy.



Rys. 66. Projektowana trasa linii 23 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

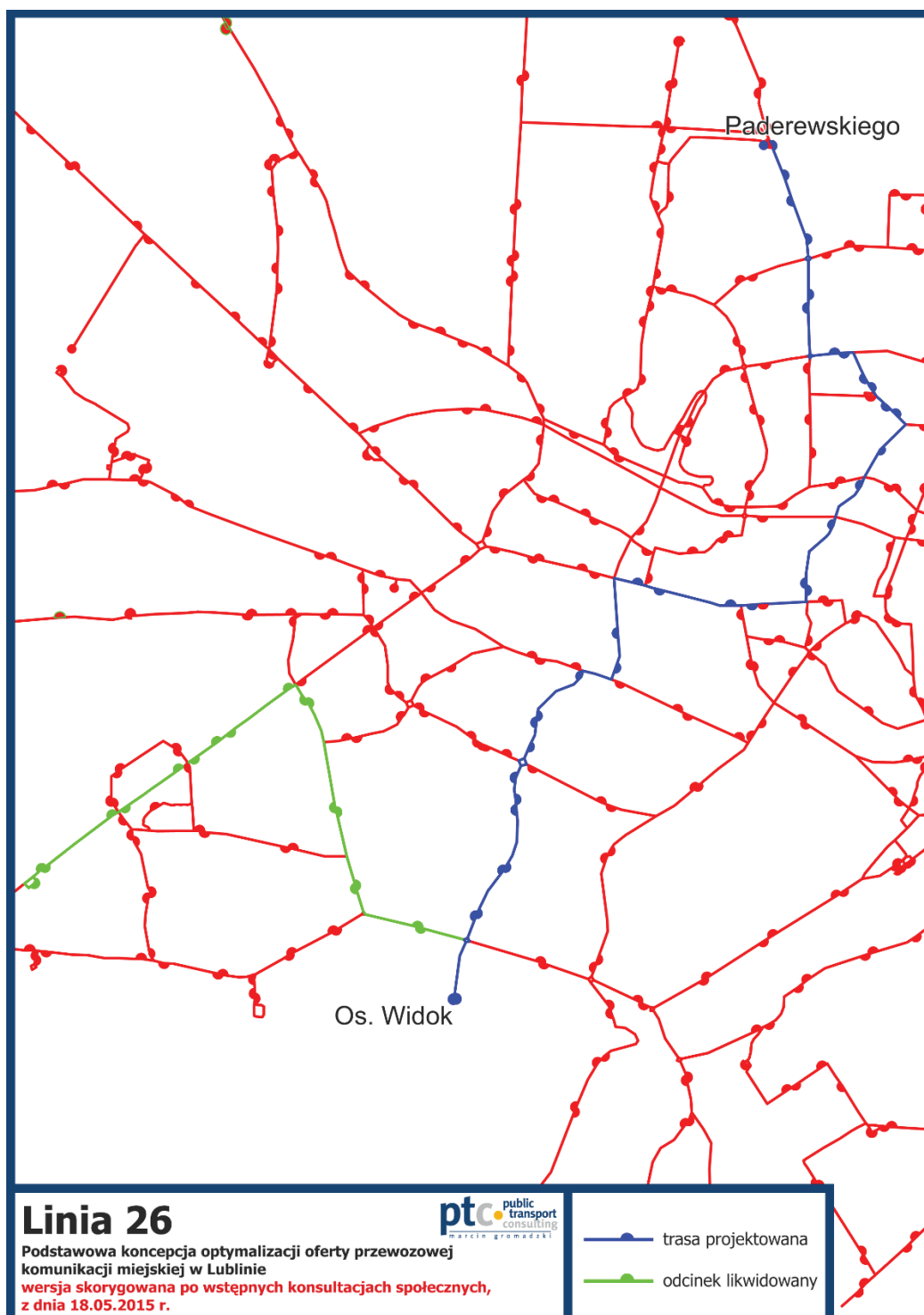
Zmiana trasy linii **25** polega na wprowadzeniu jej w ulice: Dywizjonu 303, Krańcową i Droga Męczenników Majdanka – w celu realizacji postulatów mieszkańców os. Maki, dotyczących zwiększenia intensywności obsługi komunikacyjnej tego osiedla. Wprawdzie wycofana zostanie z tego rejonu linia 16, z maksymalnie dwoma kursami na godzinę w ścisłych szczytach przewozowych i z jednym – poza tymi szczytami, ale dzięki zmianie trasy linii 25, szczytowa częstotliwość kursów z os. Maki w kierunku centrum Lublina równa będzie 30 minutom.



Rys. 67. Projektowana trasa linii 25 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Zmiana trasy linii **26** polega na jej skróceniu w południowej części Lublina do pętli Os. Widok – w celu racjonalizacji wykorzystania obsługujących ją autobusów przegubowych.

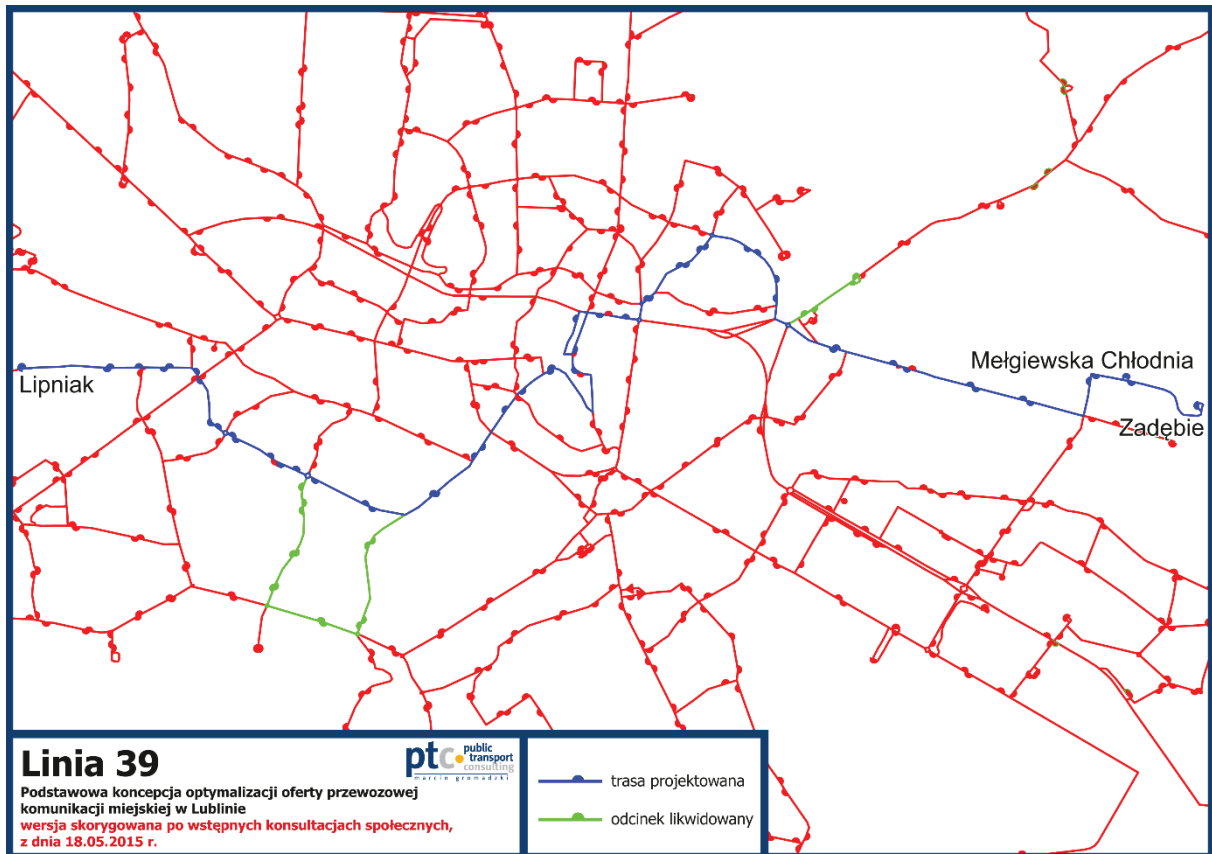


Rys. 68. Projektowana trasa linii 26 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

Linie 26 na skróconym odcinku trasy zastąpią odpowiednio linie: 31 – na wspólnym odcinku trasy do pl. Litewskiego i 154 – w ciągu ulic: Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – al. Kraśnicka.

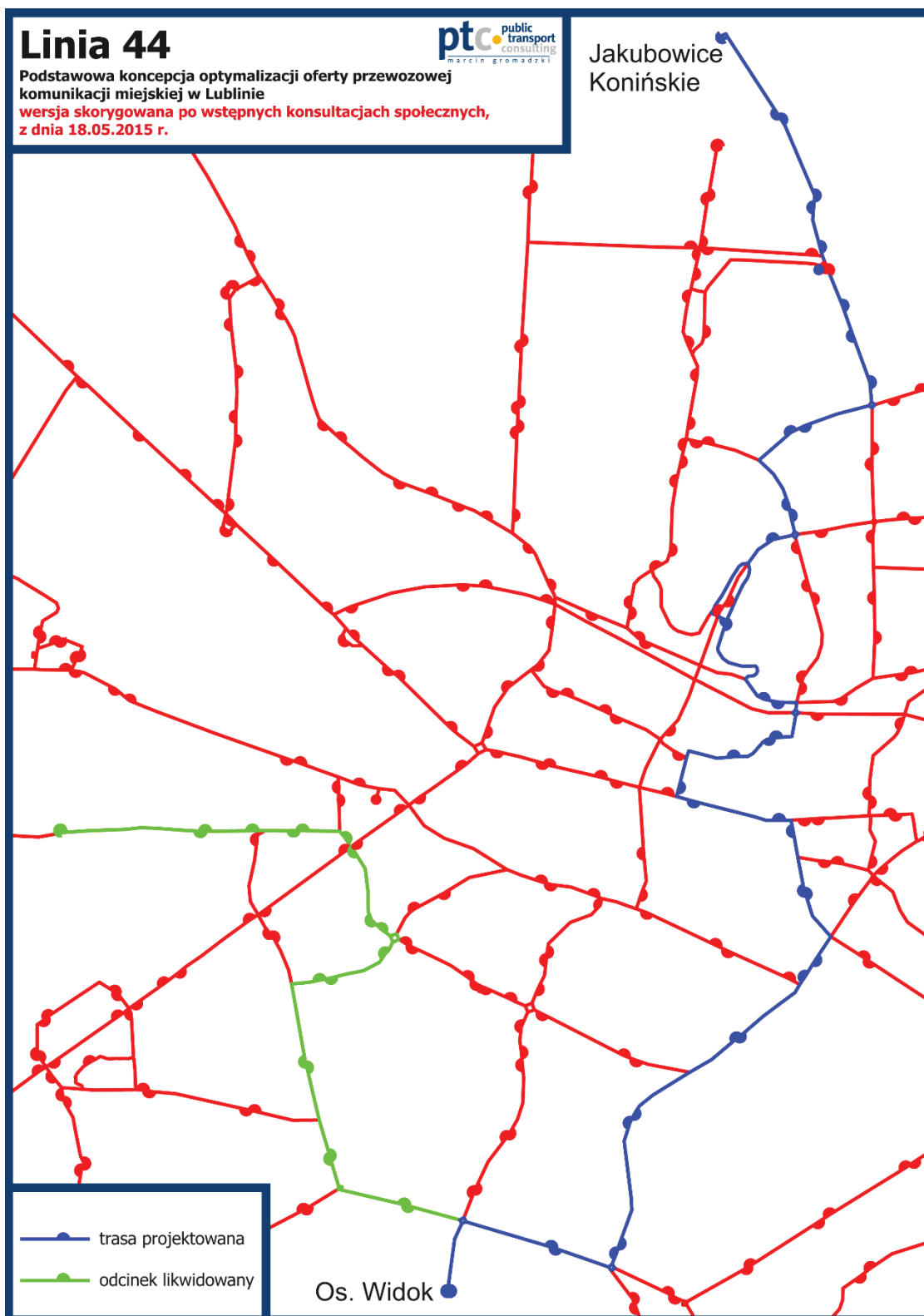
Zmiana trasy linii **39** polega na jej wydłużeniu do pętli Lipniak. Ponadto, zamiast do ul. Turystycznej, linia 39 zostanie skierowana do pętli Mełgiewska WSEI, z wybranymi kursami do Zadęcia. Dojazd do pętli przy ul. Turystycznej zapewni linia 18. Oprócz tego, korekta trasy linii **39**, podobnie jak w koncepcji wstępnej, polega na jej uproszczeniu na odcinku od Politechniki Lubelskiej do pętli przy ul. Zana – poprzez wprowadzenie w ulice Nadbystrzycką i Zana. Dzięki temu skróci się czas dojazdu z rejonu ul. Zana do Politechniki Lubelskiej i centrum miasta o 10 minut (oraz z Lipniaka – w stosunku do trasy przez dzielnice południowe).



Rys. 69. Projektowana trasa linii 39 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

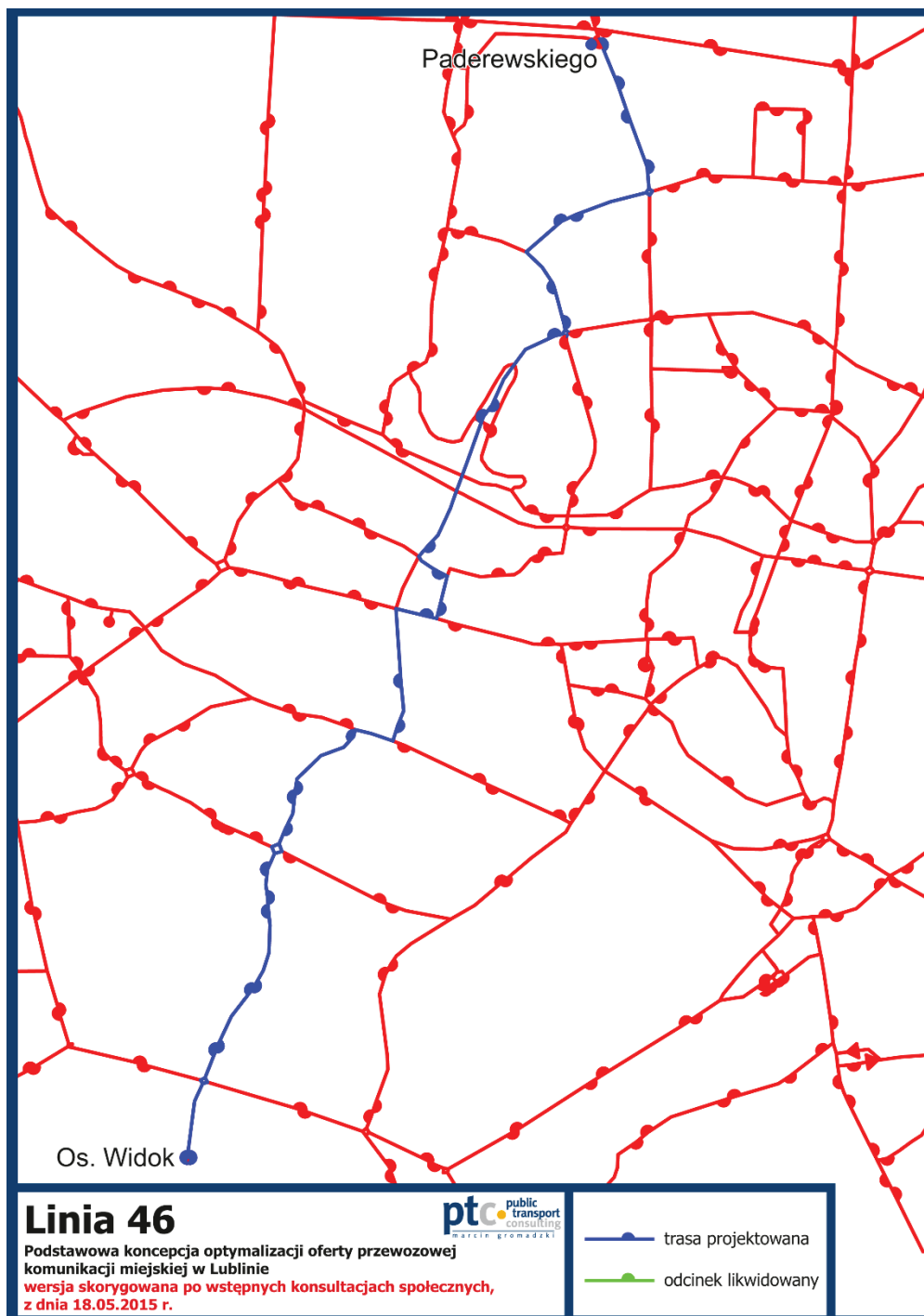
Trasę linii **44**, z uwagi na skierowanie do Lipniaka linii **39**, skraca się do osiedla Widok. Dla linii 44 przewidziano charakter linii uzupełniającej, zakładając koordynację jej rozkładu jazdy w północnym Czechowie z rozkładem jazdy linii 23 (z kursami wspólnie co 15 minut).



**Rys. 70. Projektowana trasa linii 44 – koncepcja podstawowa,
wersja po wstępnych konsultacjach społecznych**

Źródło: opracowanie własne.

W przyszłości, po wzmiankowanej wcześniej przebudowie ulic na skraju Śródmieścia, proponuje się uruchomienie nowej linii **46** – w celu zapewnienia szybkiego połączenia pomiędzy północnymi i południowymi dzielnicami miasta.



Rys. 71. Projektowana trasa linii 46 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

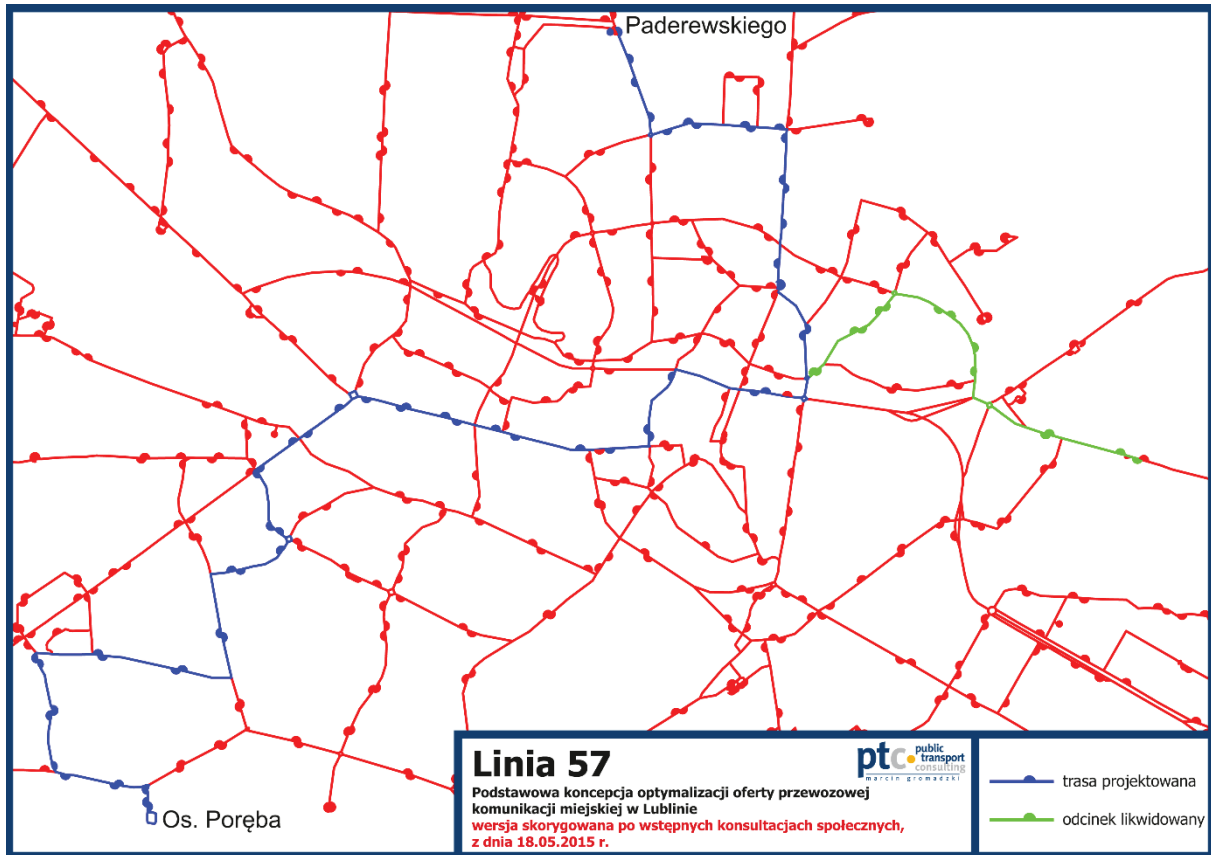
Źródło: opracowanie własne.

Uwzględniając obecne lokalizacje przystanków w rejonie skrzyżowania Al. Raclawickich z ulicami Sowińskiego i Poniatowskiego, trasę linii 46 wyznaczono ulicami: Paderewskiego, Choiny, Elsnera, al. Kompozytorów Polskich, al. Smorawińskiego, Poniatowskiego, Popiełuszki, Długosza, Al. Raclawickie, Sowińskiego, Głęboką i Filaretów – do pętli Os. Widok. Zespół przystankowy KUL, znajdujący się w centralnej części trasy tej linii, stanowiłby dogodny punkt przesiadkowy dla pasażerów przesiadających się do pojazdów obsługujących relację wschód-zachód. Linię 46 przewidziano jako podstawową, ale o ograniczonym zakresie kursowania – funkcjonującą tylko w dni powszednie, w godzinach od 6:30 do 19, z kursami co 15 min (obsługa 6 pojazdami).

W koncepcji założono likwidację linii **56**. Znaczenie tej linii zmniejszyło się po wybudowaniu ul. Dekutowskiego i wprowadzeniu na nią linii trolejbusowej 153, zapewniającej znacznie większą liczbę kursów do rejonu ul. Głębokiej niż przewidziana w rozkładzie jazdy linii 56. Przystanek końcowy linii 56 przy ul. Dobrzańskiego znajduje się w odległości około 250 m od przystanku przy al. Witosa, do którego z centrum Lublina możliwy jest dojazd autobusami linii: 7, 14 i 55. Skierowanie linii 153 w ul. Dekutowskiego wprowadziło także alternatywę dla podróży linią 56 do centrum Lublina.

W prezentowanej koncepcji wszystkie relacje bezpośrednie zapewniane przez linię 56 umożliwią inne linie, a dwa pojazdy pozyskane z linii 56 wskutek jej likwidacji, zostaną racjonalnie wykorzystane do obsługi innych połączeń.

Zmiana trasy linii **57** dotyczy jej przebiegu w północnej części miasta. Z uwagi na pokrywanie się znacznej części trasy linii 57 z linią 10, zdecydowano o skierowaniu tej linii do pętli przy ul. Paderewskiego, zamiast do ul. Mełgiewskiej. Nowa trasa obowiązywać będzie od Dworca PKS, prowadząc dalej ulicami: Podzamcze, Unicką, al. Spółdzielczości Pracy, Związkową i Choiny. Linia 57 zastąpi na tym odcinku wycofaną z pętli Paderewskiego linię 18, a jej wybrane kursy, w zamian za linię 18, obsłużą ulice: Bursaki, Rapackiego i Ceramiczną.



Rys. 72. Projektowana trasa linii 57 – koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Źródło: opracowanie własne.

W segmencie linii autobusowych bez zmian pozostawiono trasy 26 linii: **1, 2, 3, 6, 7, 15, 19, 20, 22, 29, 31, 32, 34, 37, 40, 42, 45, 50, 54, 55, 70, 74, 75, 78, 79** i **85**. Korekty tras zaproponowano dla 19 linii: **4, 8, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 21, 23, 25, 26, 36, 39, 44, 47, 57** i **73**. Linie **9** i **28** przewidziano jako trolejbusowe – ze zmianą numeracji odpowiednio na **159** i **161**. Założono likwidację dwóch linii – **27** i **56**.

Trasy linii, projektowane w koncepcji podstawowej optymalizacji oferty przewozowej lubelskiej komunikacji miejskiej z uwzględnieniem uwag i wniosków z pierwszego etapu konsultacji społecznych, zaprezentowano w tabeli 14. Zmienione w stosunku do obecnie obowiązujących odcinki tras podkreślono i wyróżniono kolorem czerwonym. W kwadratowych nawiasach zaznaczono z kolei odcinki tras wykonywane tylko w wariantach poza parą podstawowych.

Tab. 1. Projektowane trasy linii lubelskiej komunikacji miejskiej
– koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych

Nr linii	Przebieg trasy
1	GRYGOWEJ – al. Witosa – Hutnicza – Gospodarcza /z powrotem: Mełgiewska – Grygowej/ – Mełgiewska – al. Andersa – Kalinowszczyzna – al. Tysiąclecia – Wodopojna – Świętoduska – Bajkowskiego /z powrotem Lubartowska – al. Tysiąclecia/ – Królewska – Wyszyńskiego – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Lubelskiego Lipca 80 – Stadionowa – Gazowa – Dworzec Główny PKP – Gazowa – Krochmalna – Diamentowa – Romera – Nałkowskich – ŻEGLARSKA
2	ZBOŻOWA – Sławinkowska – Willowa – gen. Ducha – al. Sikorskiego – Popiełuszki – Długosza – Al. Raławickie – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Dolna 3 Maja – al. Solidarności – al. Tysiąclecia – Kalinowszczyzna – al. Andersa – Turystyczna – Wólka – Długie – Turka – TURKA OS. BOREK
3	DĄBROWICA – Naęczowska – Morwowa – Wojciechowska – al. Kraśnicka – Al. Raławickie – Krakowskie Przedmieście – Kapucyńska – pl. Wolności – Bernardyńska – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Fabryczna – Wolska – Kunickiego – Dywizjonu 303 – Długa – Wyzwolenia – Głuska – GŁUSK [– DOMINÓW]
4	<u>INŻYNIERSKA</u> – <u>Nowy Świat</u> – <u>Kunickiego</u> – <u>pl. Bychawski</u> – <u>Wolska</u> – <u>Fabryczna</u> – <u>al. Unii Lubelskiej</u> – <u>Zamojska</u> – Bernardyńska – pl. Wolności – Krakowskie Przedmieście – Al. Raławickie – al. Długosza – Popiełuszki – Sikorskiego – gen. Ducha – POLIGONOWA
6	ROMERA – Diamentowa – Wrotkowska – Nowy Świat – Kunickiego – pl. Bychawski – Lubelskiego Lipca 80 – al. Unii Lubelskiej – Zamojska – Wyszyńskiego – Królewska /z powrotem: Wodopojna – Świętoduska – Bajkowskiego/ – Lubartowska – al. Tysiąclecia – Lwowska – Koryznowej – NIEPODLEGŁOŚCI
7	FELIN – Doświadczalna – al. Witosa – Grygowej – Pancerniaków – Grygowej – Rataja – Chemiczna – Krańcowa – Droga Męczenników Majdanka – Fabryczna – al. Unii Lubelskiej – Zamojska – Bernardyńska – pl. Wolności – Kapucyńska – Krakowskie Przedmieście – Al. Raławickie – al. Sikorskiego – gen. Ducha – Willowa – Sławinkowska – ZBOŻOWA
8	[KRĘŻNICA JARA –] ZEMBORZYCE GÓRNE – Krężnicka – Janowska – Nadbystrzycka – Narutowicza – <u>Lipowa</u> – <u>Krakowskie Przedmieście</u> – <u>3 Maja</u> – <u>Dolna 3 Maja</u> – <u>al. Solidarności</u> – <u>Lwowska</u> – <u>al. Andersa</u> – <u>al. Spółdzielczości Pracy</u> – ELIZÓWKA GIEŁDA (wybrane kursy: ELIZÓWKA)
9	<u>(zastąpienie linią trolejbusową 159)</u>
10	WĘGLIN – al. Kraśnicka – Jana Pawła II – Roztocze – al. Kraśnicka – Bohaterów Monte Cassino – Wileńska – Głęboka – Sowińskiego – Al. Raławickie – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Dolna 3 Maja – al. Solidarności – al. Tysiąclecia – Lwowska – al. Andersa – Mełgiewska – MEŁGIEWSKA WSEI
12	KONOPNICA LAS – Konopnica – al. Kraśnicka – Jana Pawła II – Roztocze – Judyma – Parysa – al. Kraśnicka – Al. Raławickie – al. Długosza – Leszczyńskiego – Czechowska – Lubomelska – al. Kompozytorów Polskich – Koncertowa – OS. CHOINY

Nr linii	Przebieg trasy
13	OS. CHOINY – Koncertowa – Kosmowskiej – Północna – al. Sikorskiego – Popiełuszki – al. Długosza – Al. Raławickie – Krakowskie Przedmieście – Kapucyńska – pl. Wolności – Bernardyńska – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Lubelskiego Lipca 80 – Stadionowa – Gazowa – DWORZEC GŁÓWNY PKP
14	GEŚIA – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Zana – Nadbystrzycka – Narutowicza – <u>pl. Wolności – Bernardyńska – Zamojska – al. Unii Lubelskiej</u> – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka – Grabskiego /z powrotem: Krańcowa/ – al. Witosa – Doświadczalna – FELIN UNIwersytet
15	OS. CHOINY – Koncertowa – al. Kompozytorów Polskich – al. Smorawińskiego – Poniatowskiego – Popiełuszki – al. Długosza – Al. Raławickie – Lipowa – Narutowicza – Nadbystrzycka – Krochmalna – Diamentowa – Romera – Nałkowskich – ŻEGLARSKA
16	WYGODNA – Głuska – Strojnowskiego – Abramowicka – Abramowicka Dominów – Abramowicka – Kunickiego – <u>Zemborzycka – KRUCZKOWSKIEGO, w okresie wakacyjnym wydłużenie do Zalewu Zemborzyckiego (Dąbrowa)</u>
17	<u>[MEŃTÓW – Ćmiłów –]</u> ABRAMOWICE – Abramowicka – Kunickiego – pl. Bychawski – Wolska – Fabryczna /z powrotem: Lubelskiego Lipca 80/ – al. Unii Lubelskiej – Zamojska – Wyszyńskiego – Królewska – Lubartowska /z powrotem: Wodopojna – Świętoduska – Bajkowskiego/ – al. Tysiąclecia – Podzamcze – Unicka – al. Spółdzielczości Pracy – Związkowa – Choiny – PADEREWSKIEGO
18	[SMUGI – Helenów – Kolonia Snopków – Snopków] SŁAWINKOWSKA – Zbożowa – al. Warszawska – Al. Raławickie – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Dolna 3 Maja – al. Solidarności – al. Tysiąclecia – <u>Lwowska – al. Andersa – Mełgiewska – TURYSTYCZNA</u>
19	OS. PORĘBA – Granitowa – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Zana – Nadbystrzycka – Krochmalna – Diamentowa – Zemborzycka – Kruczkowskiego – Smoluchowskiego – INŻYNIERSKA
20	DĘBÓWKA – al. Warszawska – Al. Raławickie – Lipowa – al. Piłsudskiego – pl. Bychawski – Kunickiego – Zemborzycka – Budowlana – KRUCZKOWSKIEGO
21	FELIN EUROPARK – al. Witosa – Doświadczalna – Droga Męczenników Majdanka – Krańcowa – Dywizjonu 303 – Kunickiego – Nowy Świat – Wrotkowska – Diamentowa – Romera – Nałkowskich – ŻEGLARSKA
22	PLISZCZYN – Pliszczyńska – [ZABYTKOWA] – Wólka – Turystyczna – al. Andersa – Kalinowszczyzna – al. Tysiąclecia – Wodopojna – Świętoduska – Bajkowskiego – BRAMA KRAKOWSKA /z powrotem: Lubartowska/
23	PADEREWSKIEGO – Choiny – Elsnera – al. Kompozytorów Polskich – Północna – Prusa – Solidarności – Wodopojna – Świętoduska – Bajkowskiego /z powrotem: Lubartowska – <u>Biernackiego/</u> – Królewska – Wyszyńskiego – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka – Dekutowskiego – al. Witosa – Doświadczalna – FELIN UNIwersytet

Nr linii	Przebieg trasy
25	PRAWIEDNIKI – Osmolicka – Cienista – Krężnicka – Żeglarska – Nałkowskich – Romera – Diamentowa – Zemborzycza – Kunickiego – <u>Dywizjonu 303 – Krańcowa – Droga Męczenników Majdanka – Fabryczna</u> – PARK BRONOWICE
26	OS. WIDOK – Filaretów – Głęboka – Sowińskiego – Al. Raclawickie – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Dolna 3 Maja – Prusa – Jaczewskiego – Chodźki – al. Smorawińskiego – Szeligowskiego – Choiny – PADEREWSKIEGO
27	<u>(zastąpienie linią autobusową 17)</u>
28	<u>(zastąpienie linią trolejbusową 161)</u>
29	PADEREWSKIEGO – Choiny – Elsnera – al. Kompozytorów Polskich – Koncertowa – Kosmowskiej – Północna – Prusa – al. Solidarności – al. Tysiąclecia – al. Unii Lubelskiej – Lubelskiego Lipca 80 – pl. Bychawski /powrót: Wolska – Fabryczna/ – Kunickiego – Zemborzycza – KRUCZKOWSKIEGO [– Smoluchowskiego – INŻYNIERSKA]
31	OS. PORĘBA – Granitowa – Jana Pawła II – Filaretów – Głęboka – Sowińskiego – Al. Raclawickie – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Dolna 3 Maja – al. Solidarności – al. Tysiąclecia – Podzamcze – Unicka – Al. Spółdzielczości Pracy – WĘGLARZA
32	OS. WIDOK – Filaretów – Zana – Nadbystrzycka – Narutowicza – Lipowa – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Dolna 3 Maja – al. Solidarności – al. Tysiąclecia – Lwowska – al. Andersa – Walecznych – Ponikwoda – Niepodległości – DASZYŃSKIEGO
34	DWORZEC GŁÓWNY PKP – Gazowa – Stadionowa – Lubelskiego Lipca 80 – pl. Bychawski – Wolska – Łęczyńska – Hutnicza – Gospodarcza – Mełgiewska – al. Andersa – Lwowska – al. Tysiąclecia – al. Solidarności – al. Kompozytorów Polskich – Koncertowa – OS. CHOINY
36	OS. CHOINY – Koncertowa – al. Kompozytorów Polskich – al. Smorawińskiego – al. Andersa – Mełgiewska – Grygowej – /z powrotem: Hutnicza – Gospodarcza/ – al. Witosa – Doświadczalna – FELIN
37	ŻEGLARSKA – Nałkowskich – Romera – Diamentowa – Krochmalna – Jana Pawła II – Os. Widok – Filaretów – Zana – al. Kraśnicka – <u>al. Sikorskiego – gen. Ducha – Willowa – Sławinkowska</u> – ZBOŻOWA
39	LIPNIAK – <u>Wojciechowska – Zana</u> – Nadbystrzycka – Narutowicza – pl. Wolności – Bernardyńska – Wyszyńskiego – Królewska – Lubartowska /z powrotem: Wodopojna – Świętoduska – Bajkowskiego/ – al. Tysiąclecia – Lwowska – al. Andersa – Mełgiewska – <u>MEŁGIEWSKA CHŁODNIA</u> [– Mełgiewska – ZADĘBIE]
40	ŻEGLARSKA – Nałkowskich – Romera – Diamentowa – Krochmalna – Nadbystrzycka – Narutowicza – Lipowa – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – Dolna 3 Maja – Prusa – Północna – Szeligowskiego – Smorawińskiego – Chodźki – CHODŹKI SZPITAL
42	PADEREWSKIEGO – Choiny – Elsnera – al. Kompozytorów Polskich – Koncertowa – Kosmowskiej – Północna – al. Sikorskiego – al. Kraśnicka – Zana – Filaretów – Jana Pawła II – Granitowa – OS. PORĘBA

Nr linii	Przebieg trasy
44	OS. WIDOK – Jana Pawła II – Nadbystrzycka – Narutowicza – Lipowa – Al. Raclawickie – Długosza – Leszczyńskiego – Czechowska – Lubomelska – Północna – Lipińskiego /z powrotem: Kiepury/ – al. Smorawińskiego – al. Kompozytorów Polskich – Elsnera – Choiny – JAKUBOWICE KONIŃSKIE
45	GĘSIA – Jana Pawła II – Roztocze – Orkana – Armii Krajowej – Jana Pawła II – os. Widok – Jana Pawła II – Krochmalna – Gazowa – Dworzec Główny PKP – Dworcowa – Młyńska – pl. Bychawski – Wolska – Łęczyńska – Hutnicza – Gospodarska – MEŁGIEWSKA WSEI (wybrane kursy: Mełgiewska – METALURGICZNA)
47	FELIN EUROPARK – al. Witosa – Doświadczalna – Droga Męczenników Majdanka – Krańcowa – al. Witosa – Hutnicza – Gospodarcza – Mełgiewska – Mełgiewska WSEI – Mełgiewska – al. Andersa – Lwowska – Ruska – Lubartowska – Obywatelska – Chodźki – al. Smorawińskiego – Szeligowskiego – Elsnera – al. Kompozytorów Polskich – Koncertowa – OS. CHOINY
50	GRYGOWEJ – Rataja – Chemiczna – Krańcowa – Długa – Wyzwolenia – Mickiewicza – Kunickiego – Zemborzycka – Diamentowa – Krochmalna – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Zana – Wojciechowska – BOHATERÓW MONTE CASSINO /z powrotem: Bohaterów Monte Cassino – al. Kraśnicka/
54	WĄDOLNA – Ślęzan – Łędzian – Szerokie – Nałęczowska – Morwowa – Wojciechowska – Zana – Bohaterów Monte Cassino – Armii Krajowej – Orkana – Roztocze – Jana Pawła II – al. Kraśnicka – WĘGLIN
55	OS. CHOINY – Koncertowa – al. Kompozytorów Polskich – al. Smorawińskiego – Poniatowskiego – Popiełuszki – al. Długosza – Al. Raclawickie – Krakowskie Przedmieście – Kapucyńska – pl. Wolności – Bernardyńska – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka – Krańcowa – al. Witosa – FELIN EUROPARK [– al. Witosa /z powrotem: Felin Europark – Krępiecka/ – Świdnik: al. Jana Pawła II – al. Lotników Polskich – Raclawicka – Kosynierów – Okulickiego – Wyspiańskiego – Niepodległości [– al. Lotników Polskich – Gen. Góry – Sportowa – Świdnik Stadion – Sportowa – Gen. Góry] – al. Lotników Polskich – ŚWIDNIK HELIKOPTER /z powrotem: Niepodległości – Kosynierów/
56	likwidacja
57	PADEREWSKIEGO – Choiny – Związkowa (wybrane kursy: Ceramiczna – Rapackiego – Bursaki) – al. Spółdzielczości Pracy – Unicka – Podzamcze – al. Tysiąclecia – al. Solidarności – Dolna 3 Maja – 3 Maja – Krakowskie Przedmieście – Al. Raclawickie – al. Kraśnicka – Zana – Bohaterów Monte Cassino – Armii Krajowej – Orkana – Roztocze – Jana Pawła II – Granitowa – OS. PORĘBA
70	FELIN – Doświadczalna – al. Witosa – Grygowej – Rataja – Brzegowa – Vetterów – Moritza – Krępiecka – al. Witosa – Doświadczalna – FELIN
73	WYGODNA – Głuska – Zorza – ABRAMOWICE PRYWATNE – KALINÓWKA: Małwowa – LUBLIN: Droga Męczenników Majdanka – Doświadczalna – Witosa – Grygowej – PANCERNIAKÓW FELICITY

Nr linii	Przebieg trasy
74	RUDNIK – Dożynkowa – al. Spółdzielczości Pracy – al. Smorawińskiego – Szeligowskiego – Elsnera – al. Kompozytorów Polskich – Lubomelska – Czechowska – Leszczyńskiego – Długosza – Al. Raclawickie – Lipowa – Okopowa – HEMPLA /z powrotem: Hempla – Kołłątaja – Krakowskie Przedmieście/
75	SMUGI – Helenów – Kolonia Snopków – Snopków – Sławinkowska – ZBOŻOWA
78	ZANA ZUS – Zana – al. Kraśnicka – Konopnica – [KONOPNICA LAS] – Zemborzyce Dolne – Zemborzyce Tereszyńskie – Zemborzyce Wojciechowskie – Pasieczna – Krężnicka – [ZEMBORZYCE KOŚCIÓŁ] – Krężnicka – Pszczela – ZEMBORZYCE PODLEŚNE
79	NAŁĘCZOWSKA MPK – al. Kraśnicka – Wojciechowska – Lipniak – Szerokie – Dąbrowica – Motycz – Uniszowice – Dąbrowica – Nałęczowska – al. Kraśnicka – NAŁĘCZOWSKA MPK
85	WĘGLIN – al. Kraśnicka – [Roztocze – Jana Pawła II –] al. Kraśnicka – Konopnica – Kozubszczyzna – Motycz – Motycz Leśny – MOTYCZ LEŚNY-REMIZA
150	WĘGLIN – al. Kraśnicka – Al. Raclawickie – Lipowa – al. Piłsudskiego – Lubelskiego Lipca 80 – Stadionowa – Gazowa – DWORZEC GŁÓWNY PKP
151	WĘGLIN – al. Kraśnicka – Al. Raclawickie – Lipowa – al. Piłsudskiego – pl. Bychawski – Kunickiego – Abramowicka – ABRAMOWICE
152	<u>WĘGLIN – al. Kraśnicka – Roztocze – Orkana – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino</u> – Zana – Filaretów – Głęboka – Narutowicza – al. Piłsudskiego – pl. Bychawski – Kunickiego – Abramowicka – ABRAMOWICE
153	WĘGLIN – al. Kraśnicka – Roztocze – Orkana – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Wileńska – Głęboka – Narutowicza – al. Piłsudskiego – Al. Zygmuntofskie – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka – Dekutowskiego – Grygowej – PANCERNIAKÓW
154	<u>WĘGLIN – al. Kraśnicka – Bohaterów Monte Cassino – Armii Krajowej – Jana Pawła II – Filaretów – Głęboka</u> – Narutowicza – al. Piłsudskiego – <u>Wolska – Fabryczna</u> – al. Unii Lubelskiej – Podzamcze – Unicka – Obywatelska – Chodźki – CHODŹKI SZPITAL
155	ZANA ZUS – Zana – al. Kraśnicka – Al. Raclawickie – Lipowa – al. Piłsudskiego – pl. Bychawski – Wolska – Łęczyńska – Hutnicza – Gospodarcza – Mełgiewska – MEŁGIEWSKA WSEI
156	CHODŹKI SZPITAL – Chodźki – Obywatelska – Lubartowska – Królewska – Wyszynskiego – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka – Doświadczalna – FELIN
157 (nowa linia)	<u>MEŁGIEWSKA WSEI – Mełgiewska – al. Andersa – Lwowska – pl. Singera – al. Tysiąclecia – al. Solidarności – Wodopojna – Świętoduska – Bajkowskiego – Lubartowska /z powrotem: Lubartowska – al. Tysiąclecia/ – Królewska – Wyszynskiego – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Al. Zygmuntofskie – Al. Piłsudskiego – Nadbystrzycka – Jana Pawła II – Granitowa – OS. POREBA</u>

Nr linii	Przebieg trasy
158	OS. POREBA – Granitowa – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Zana – al. Kraśnicka – Al. Raclawickie – Lipowa – al. Piłsudskiego – Al. Zygmuntowskie – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka – Doświadczalna – FELIN
159 (nowa linia)	OSIEDLE POREBA – Jana Pawła II – Armii Krajowej – Bohaterów Monte Cassino – Wileńska – Głęboka – Narutowicza – pl. Wolności – Bernardyńska – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Fabryczna – Łęczyńska – Hutnicza – Gospodarcza – Mełgiewska – MEŁGIEWSKA WSEI (dotychczasowa linia autobusowa 9)
160	CHODŹKI SZPITAL – Chodźki – Obywatelska – Lubartowska – Królewska – Wyszyńskiego – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – Fabryczna – Wolska – pl. Bychawski – Kunickiego – Zemborzycza – Diamentowa – Krochmalna – Jana Pawła II – Os. Widok – Jana Pawła II – Granitowa – OSIEDLE POREBA
161 (nowa linia)	FELIN – Doświadczalna – Droga Męczenników Majdanka – Wolska – pl. Bychawski – Stadionowa – Gazowa – Dworzec Główny PKP – Gazowa – Krochmalna – Jana Pawła II – Nadbystrzycka – Zana – Bohaterów Monte Cassino – al. Kraśnicka – WĘGLIN (skorygowana dotychczasowa linia autobusowa 28)

Źródło: opracowanie własne.

Przyjęcie zaprezentowanych założeń skutkuje wykonaniem w skali roku 19,992 mln wozokilometrów, w tym 14,622 mln przez autobusy i 5,369 mln przez trolejbusy, czyli już tylko o 0,992 mln, tj. 5,2% ponad poziom określony w SOPZ SIWZ.

Maksymalna liczba pojazdów w ruchu wynosi w tej koncepcji 311 szt. w dniu powszednim (w tym 226 autobusów i 85 trolejbusów), 220 szt. w sobotę (157 autobusów i 63 trolejbusy) oraz 153 szt. w niedzielę (111 autobusów i 42 trolejbusów). Oznacza to, niestety, przekroczenie określonej w SOPZ SIWZ maksymalnej liczby możliwych do zaangażowanych autobusów o 11 w dniu powszednim, aż o 50 szt. w sobotę oraz o 2 szt. w niedzielę (przy niewykorzystaniu 10 trolejbusów w dniu powszednim, 7 w sobotę i 8 w niedzielę).

W sytuacji niewykorzystania całej puli dostępnych trolejbusów, należałoby – zgodnie z wnioskami zebranymi w pierwszym etapie konsultacji społecznych – linię **151** podnieść do rangi połączenia priorytetowego, a liniom **152** i **154** nadać status połączeń podstawowych.

Aby linię 151 zamienić na quasi-priorytetową, zwiększając częstotliwość kursowania trolejbusów do 7,5 minuty tylko w godzinach od 6:30-17 w dniu powszednim, niezbędne byłoby zaangażowanie 8 dodatkowych trolejbusów w dniu powszednim, skutkujące łączną liczbą trolejbusów w ruchu równą 93 (pojazdów – 335) i wykonaniem w ciągu roku w skali całej sieci komunikacyjnej dodatkowych 255 tys. wozokilometrów. Razem z autobusami

oznaczałoby to wykonywanie w lubelskiej komunikacji miejskiej rocznie 20,247 mln wozokilometrów.

Gdyby linie 152 i 154 zamienić na podstawowe, także konieczne byłoby zaangażowanie 8 dodatkowych trolejbusów w dniu powszednim (skutkujące łączną liczbą pojazdów w ruchu równą 335, w tym 93 trolejbusy), 6 dodatkowych trolejbusów w sobotę (232 pojazdy w ruchu, w tym 75 trolejbusów) i dodatkowych 4 trolejbusów w niedzielę (161 pojazdów w ruchu, w tym 50 trolejbusów). Zmiana ta powodowałaby wykonanie w ciągu roku w skali całej sieci komunikacyjnej dodatkowych 541 tys. wozokilometrów. Razem z autobusami oznaczałoby to wykonywanie w lubelskiej komunikacji miejskiej rocznie 20,553 mln wozokilometrów.

Jeżeli wdrożone zostałyby łącznie obydwa zaprezentowane wyżej rozwiązania (zwiększenie częstotliwości kursów na linii 151 do 7,5 minuty w godzinach od 6:30 do 17 w dniu powszednim oraz zamiana na podstawowe linii 152 i 154), konieczne byłoby zaangażowanie 16 dodatkowych trolejbusów w dniu powszednim (skutkujące łączną liczbą pojazdów w ruchu równą 343, w tym 101 trolejbusów), 6 dodatkowych trolejbusów w sobotę (232 pojazdy w ruchu, w tym 75 trolejbusów) i dodatkowych 4 trolejbusów w niedzielę (161 pojazdów w ruchu, w tym 50 trolejbusów). Zmiana ta powodowałaby wykonanie w ciągu roku w skali całej sieci komunikacyjnej dodatkowych 797 tys. wozokilometrów. Razem z autobusami oznaczałoby to wykonywanie w lubelskiej komunikacji miejskiej rocznie 20,789 mln wozokilometrów, czyli o 9,4% więcej niż pułap maksymalny określony w SOPZ SIWZ.

O ile w przyszłości pozwolą na to środki finansowe na zakup wozokilometrów, planuje się przedłużenie trasy linii **40** w północnej jej części do ul. Węglarza (z uwzględnieniem ulic: Gębali, Chodźki i al. Smorawińskiego).

Do dodatkowych konsultacji z radami dzielnic i mieszkańcami przewidziano propozycje dotyczące linii **16** i **73** oraz zaproponowane skierowanie linii **18** do przystanku krańcowego Turystyczna, a linii **57** – do pętli Paderewskiego. W przypadku niezaakceptowania tej propozycji, trasa linii 18 nie zmieni się, a do przystanku krańcowego Turystyczna zostanie skierowana linia 57.

W pierwszym etapie konsultacji społecznych zaproponowano również zamianę odcinków tras linii 13 i 29 na południe od Ronda Lubelskiego Lipca 80, tj. skierowanie linii **13** ulicami: pl. Bychawski, Kunickiego i Zemborzycką do pętli przy ul. Kruczkowskiego (z wybranymi kursami wydłużonymi ul. Smoluchowskiego do ul. inżynierskiej), natomiast linii **29** – do Dworca Głównego PKP. Propozycja ta została pozytywnie zaopiniowana przez ZTM w Lublinie, aczkolwiek zastrzeżono, że jej ewentualna realizacja wymaga dodatkowej konsultacji z zainteresowanymi radami dzielnic i mieszkańcami.

Specyfikacja Załączników

- Załącznik nr 1: Zestawienie linii autobusowych na obszarze LOF – plik xlsx
- Załącznik nr 2A: Mapka do inwentaryzacji tras linii autobusowych na obszarze LOF – plik cdr
- Załącznik nr 2B: Mapka do inwentaryzacji tras linii autobusowych na obszarze LOF – plik pdf
- Załącznik nr 3: Tabele z liczbą pojazdów i częstotliwościami ich kursowania na każdej z linii w zależności od rodzaju dnia tygodnia (koncepcja podstawowa, wersja wstępna) – plik xlsx
- Załącznik nr 4A: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja wstępna) – plik cdr
- Załącznik nr 4B: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja wstępna) – plik pdf
- Załącznik nr 4C: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja wstępna) – plik png
- Załącznik nr 5A: Mapka projektowanych tras linii wg rozszerzonej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja wstępna) – plik cdr
- Załącznik nr 5B: Mapka projektowanych tras linii wg rozszerzonej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja wstępna) – plik pdf
- Załącznik nr 5C: Mapka projektowanych tras linii wg rozszerzonej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja wstępna) – plik png
- Załącznik nr 6: Tabele z liczbą pojazdów i częstotliwościami ich kursowania na każdej z linii w zależności od rodzaju dnia tygodnia (koncepcja podstawowa, wersja skorygowana, do konsultacji społecznych) – plik xlsx
- Załącznik nr 7A: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja skorygowana, do konsultacji społecznych) – plik cdr
- Załącznik nr 7B: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja skorygowana, do konsultacji społecznych) – plik pdf
- Załącznik nr 7C: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja skorygowana, do konsultacji społecznych) – plik png
- Załącznik nr 8: Tabele z liczbą pojazdów i częstotliwościami ich kursowania na każdej z linii w zależności od rodzaju dnia tygodnia (koncepcja podstawowa, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych) – plik xlsx

- Załącznik nr 9A: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja skorygowana, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych) – plik cdr
- Załącznik nr 9B: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja skorygowana, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych) – plik pdf
- Załącznik nr 9C: Mapka projektowanych tras linii wg podstawowej koncepcji optymalizacji lubelskiej komunikacji miejskiej (wersja skorygowana, wersja po wstępnych konsultacjach społecznych) – plik png
- Załączniki nienumerowane – mapki poszczególnych linii o zmieniających trasach – w formatach cdr, pdf i png