



KONCEPCJA WYBUDOWANIA BUSPASA

NA DRODZE KRAJOWEJ NR 7
POMIĘDZY ŁOMIANKAMI
A WARSZAWĄ

Wykonawca:
Biuro Projektowo-Konsultingowe


00-656 Warszawa,
ul. Śniadeckich 20/13
www.transeko.pl

Zamawiający: Komunikacja Miejska Łomianki Sp. z o.o.



KOMUNIKACJA MIEJSKA ŁOMIANKI Sp. z o.o.

05-092 Łomianki,
Kiełpin ul. Rolnicza 248

AGENDA PREZENTACJI

- 1. Cel opracowania analizy.**
- 2. Wstęp – trochę historii.**
- 3. Zakres opracowania.**
- 4. Wyniki badań.**
- 5. Warianty – analiza i wybór najlepszego.**
- 6. Koszty – w jakim okresie nastąpi zwrot nakładów inwestycji?**
- 7. Rekomendacja wariantu.**

CEL ANALIZY

CEL ANALIZY

Główny cel tej analizy to
**przekonanie władz Warszawy,
że inwestycja jest potrzebna
i opłacalna.**

TROCHE HISTORII

TROCHĘ HISTORII

W 2009 została wydana decyzja dla S7, ale w 2011 została ona skutecznie oprotestowana przez Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Puszczy Kampinoskiej: W. Bergera, M. Krogulca.

2009/ 2011

Czy wiesz, przez kogo stoisz w Łomiankach w korkach?



TROCHĘ HISTORII

W 2011 Warszawa zamówiła **analizę dla poprawy przepustowości Pułkowej**, w tym możliwości budowy buspasa i wypadła ona negatywnie dla tej inwestycji.

2011



TROCHĘ HISTORII

Dlaczego to opracowanie z 2011 było niekorzystne dla buspasa?

- Bo porównano w nim **jedynie koszty inwestycji, a nie analizowano zysków.**

Przy takim założeniu zawsze wyjdzie, że najtaniej jest nic nie robić.

2011



TROCHĘ HISTORII

W październiku 2012 rozpoczęto prace nad opracowaniem **nowej decyzji środowiskowej**. Wydanie jej było przekładane 4- 5 razy.

Wydanie decyzji **było**
procedowane 6 lat i było
przekładane 4- 5 razy.

Pomimo wielokrotnych wizyt w
ministerstwie i GDDKIA.

2012



2013 - 2016 / 3 DEBATY PUBLICZNE



ŁOMIANKI RAZEM

Stowarzyszenie Obywatelskie



ŁOMIANKI RAZEM
Stowarzyszenie Obywatelskie

TAK
DLA **S7**
WARIANT 2

NIE UDROŻNIENIU
ul. KOLEJOWEJ

Zobacz jak głosowali mieszkańcy

II DEBATA DOTYCZĄCA
SZYBKIEJ REALIZACJI TRASY **S7**

6.03.2014r.

ORGANIZATORZY: ŁOMIANKI RAZEM



WYBURZENIA
przy ul. Kolejowej !!

28.11.2013
spotkanie godz 19.15

ICDS

WYBURZENIA^{*)}
przy ul. Kolejowej !!

Jeżeli chcesz wiedzieć więcej
przyjdź na spotkanie

28.11.2013

godz. 19¹⁵ ICDS

spotkanie zaprasza stowarzyszenie ŁOMIANKI RAZEM



^{*)} do wyburzenia budynki zaznaczone na czarno

facebook

więcej informacji na :
www.facebook.com/pages/Łomianki-S7

TROCHĘ HISTORII

- W styczniu 2018 stowarzyszenie Łomianki Razem wspólnie z mieszkańcami rozpoczęło pikietę na DK7.

2018

PIKIETA

5 stycznia 2018
godz. 15⁰⁰

Łomianki, ul. Sierakowska / Kolejowa



Cel akcji:

- przyspieszenie budowy drugiego, alternatywny wyjazd z Warszawy

- przywrócenie funduszy

Trasa NS (S7) odcinek:
Trasa AK (S8) - Czosnów

TROCHĘ HISTORII

Oprócz pikiet nadal
były pisane pisma i
monity do
ministerstwa.

2018



Ministerstwo Infrastruktury

Aktualności Ministerstwo Zadania Usługi Kariera Dla mediów Kontakt

Strona główna » Ministerstwo » Departamenty i biura »

Departament Dróg Publicznych (DDP)

Dane kierownictwa

Dyrektor: Jarosław Waszkiewicz

Zastępca dyrektora: Agnieszka Krupa

Zastępca dyrektora: Beata Leszczyńska

Dane kontaktowe

tel. 22 630 17 00

fax 22 630 19 09

e-mail: sekretariatDDA@mib.gov.pl

Wyślij emaila
do ministra w sprawie

S7



Kwiecień



DLACZEGO OD 2013 WALCZYLIŚMY O S7, A NIE BUSPAS?

**PONIEWAŻ TYLKO BUDOWA S7 ZMIEJSZY
KORKI NA PUŁKOWEJ.**

**50% RUCHU DO WARSZAWY PÓJDZIE
DROGĄ EKSPRESOWĄ (analizy GDDKIA).**

NADAL SĄ PRÓBY JEJ ZABLOKOWANIA

2018 Kolejne odwołanie od decyzji środowiskowej

Stowarzyszenie Ochrona Puszczy Kampinowskiej domaga się **realizacji S7 w wariancie I**, czyli przez sam środek Łomianek! Stoi za tym nie kto inny jak Wojciech Berger..

- Ponadto na tym odcinku DK-7 i Wisłostrady, mamy od wielu lat do czynienia z natężonym ruchem samochodowym i podniesienie tej drogi na obu odcinkach do klasy drogi ekspresowej, wymagałby jedynie korekt, które nie pogorszyłyby warunków środowiskowych w obu chronionych obszarach leśnych.

Dolychczasowy ruch Wisłostradą na odcinku Most Północny (Marii Curie Skłodowskiej) –

KIEDY BĘDZIE S7?

Jesienią 2022 roku
powinna ruszyć
budowa i
**zakończyć się pod
koniec 2024 roku.**



**GDDKiA: S7 ominie
podwarszawskie Łomianki;
oddanie odcinka trasy jest
planowane na lata 2024-25**

dzisiaj 07:23

S7 ominie Łomianki

100. targeto, cwi Warszawa.pl

DLACZEGO BUSPAS?

DLACZEGO NIE WYSTĄPILIŚMY O ANALIZĘ WCZENIEJ?

- W praktyce ani Warszawa ani Łomianki **nie mogły podejmować żadnych działań ws. Pułkowej**, dopóki nie została wydana nowa decyzja środowiskowa dla S7.

DLACZEGO NIE WYSTĄPILIŚMY O ANALIZĘ WCZENIEJ?

- W praktyce ani Warszawa ani Łomianki **nie mogły podejmować żadnych działań ws. Pułkowej**, dopóki nie została wydana nowa decyzja środowiskowa dla S7.

PONIEWAŻ...

DLACZEGO NIE WYSTĄPILIŚMY O ANALIZĘ WCZENIEJ?

- **Gdyby RDOŚ w decyzji środowiskowej wskazał na wariant I,** czyli w śladzie Pułkowej i Kolejowej, **zamawianie wszelkiej dokumentacji dla buspasa w Pułkowej byłoby zwykłym wyrzucaniem pieniędzy w błoto.**
- Wszelkie działania na rzecz buspasa można było podjąć dopiero po wydaniu decyzji środowiskowej dla S7, a decyzja ta została wydana **pod koniec kwietnia 2018.**

TROCHĘ HISTORII

Wniosek do
burmistrza o
wykonanie analizy
został złożony
6.02.2018



Łomianki, dnia 6.02.2018 r.

Wnioskodawca:

Joanna Roszkowska

Radna Miejska

Członek Stowarzyszenie Łomianki Razem

Wpis do ewidencji nr. 88 z dnia 5.08.2013

Adres do doręczeń:

ul. Gościńcowa 128, 05-092 Łomianki

lomiankirazem@gmail.com

Wniosek nr 14/02/2018

o wykonanie analizy dotyczącej buspasa w ulicy Pułkowej w Warszawie.

Szanowny panie Burmistrzu,

Zwracamy się do Pana w sprawie podjęcia działań zmierzających do wydzielenia w ulicy Pułkowej buspasa jako trzeciego pasa ruchu w pasie dzielącym jezdnie. W grudniu 2012 roku powstała analiza dotycząca buspasa w ulicy Pułkowej w Warszawie, pod nazwą "Koncepcja usprawnienia funkcjonowania komunikacji publicznej w ulicy Pułkowej w związku z zakończeniem budowy mostu im. Marii Skłodowskiej – Curie w Warszawie oraz rozbudową węzła Brukowa/Kolejowa w Łomiankach" i wnioski wypływające z tego opracowania nie były korzystne dla wariantu wydzielenia buspasa jako trzeciego pasa w Pułkowej. Pragniemy jednak zwrócić uwagę, że wspomniane wyżej opracowanie było bardzo powierzchowne, a w części ekonomicznej porównano jedynie koszty inwestycji, bez zysków. To zasadniczy błąd wspomnianej analizy, który spowodował, że jako optymalny wariant wskazano ten najtańszy i niemal bezinwestycyjny, polegający jedynie na synchronizacji sygnalizacji świetlnej na kilku skrzyżowaniach i wydzieleniu fazy dla autobusów. Wybór wariantu optymalnego powinien być dokonany po pełnej analizie ekonomicznej, obejmującej zarówno koszty, jak i zyski.

Po stronie zysków z wydzielonego buspasa jako trzeciego pasa ruchu w ulicy Pułkowej należy zaliczyć zwłaszcza:

- mniejsze koszty obsługi komunikacji autobusowej, dzięki zmniejszeniu spalania paliwa przez autobusy;
- możliwość zmniejszenia liczby wozów obsługujących komunikację w ulicy Pułkowej przy zapewnieniu takiej samej częstotliwości kursowania autobusów;
- mniejsze straty czasu pasażerów komunikacji publicznej.

Dlatego zwracamy się do Pana o zlecenie wykonania kompletnej i kompleksowej analizy ekonomicznej wydzielenia buspasa w ulicy Pułkowej jako trzeciego pasa ruchu, oraz po

TROCHĘ HISTORII

Umowa z TransEko
została podpisana
**14.06.2018 – termin
realizacji 31.10.2018**



Lomiankirazem -S7

Opublikowane przez: Joanna Roszkowska [?] · 14 czerwca ·

To na nasz wniosek został ogłoszony przetarg na wykonanie nowej analizy w sprawie buspasa. Przetarg wygrała firma TRANSEKO. Wszystko po to aby móc rozpocząć rozmowy z Warszawą w tej palącej dla nas kwestii. Dzięki temu przedsięwzięciu osoby korzystające z komunikacji miejskiej nie marnowałyby czasu w korkach.

<https://www.facebook.com/147548261987048/posts/2036640236411165/>



BUSPAS

Analiza zasadności budowy

ZAKRES OPRACOWANIA

- **Analiza stanu istniejącego** - układu drogowego, geometrii i organizacji ruchu, dostępności terenu, rodzajów i usytuowania infrastruktury nadziemnej i podziemnej.
- **Pomiary ruchu** - natężenia pojazdów, liczby pasażerów w autobusach i warunki ruchu (czasy przejazdu).
- **Analiza możliwości realizacji poszczególnych wariantów usytuowania pasa autobusowego.**
- **Prognozy ruchu drogowego** i przewozów w transporcie zbiorowym.
- **Oszacowanie kosztów inwestycji** i analizy ekonomiczne.

PODSTAWOWE ZAŁOŻENIE: Pas autobusowy zorganizowany jako **DODATKOWY PAS RUCHU** – bez istotnego wpływu na pogorszenie warunków ruchu pozostałych pojazdów.

BADANIA RUCHU

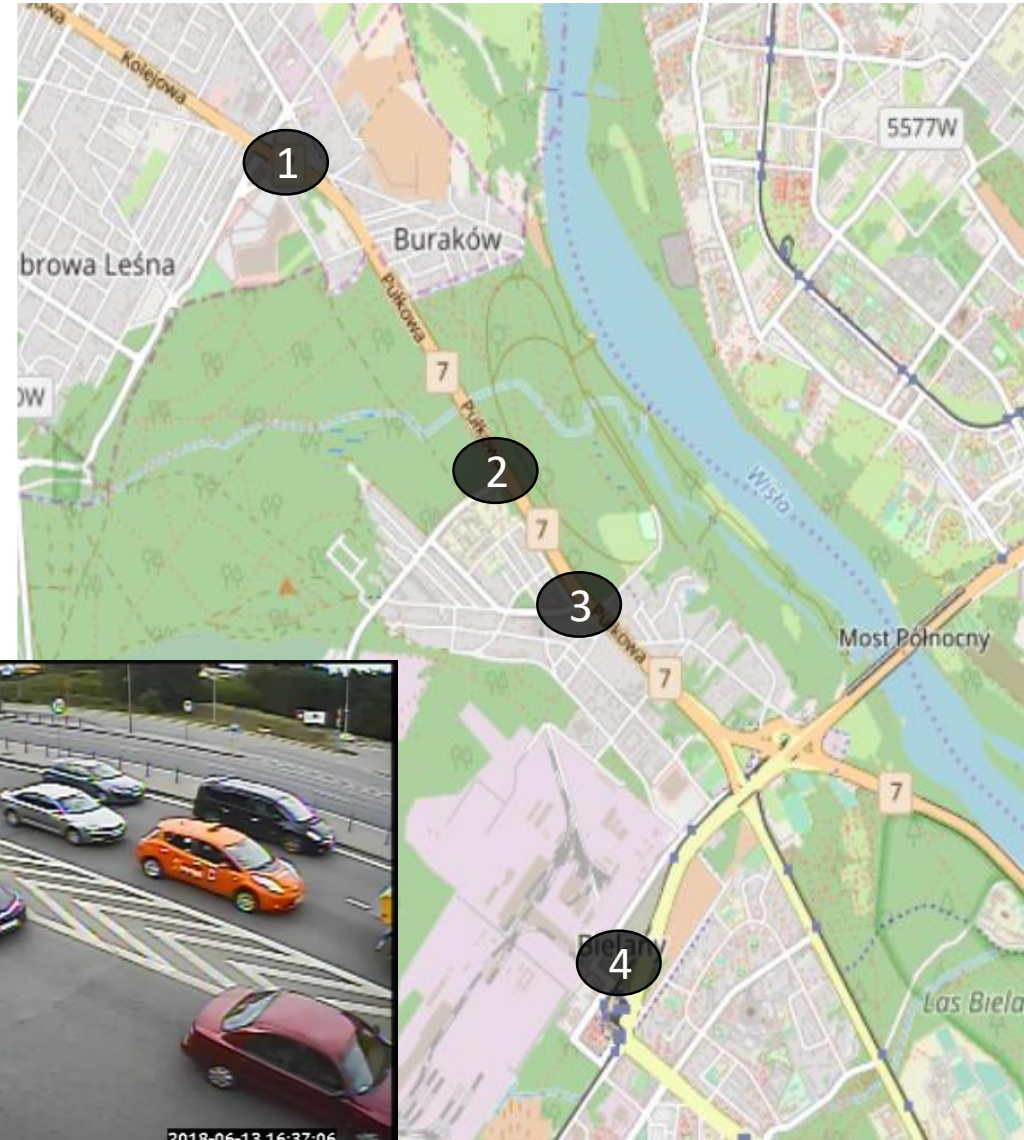
Okres badań: **czerwiec i październik 2018**

Dni pomiarowe: **dni powszednie (wtorek-czwartek)**

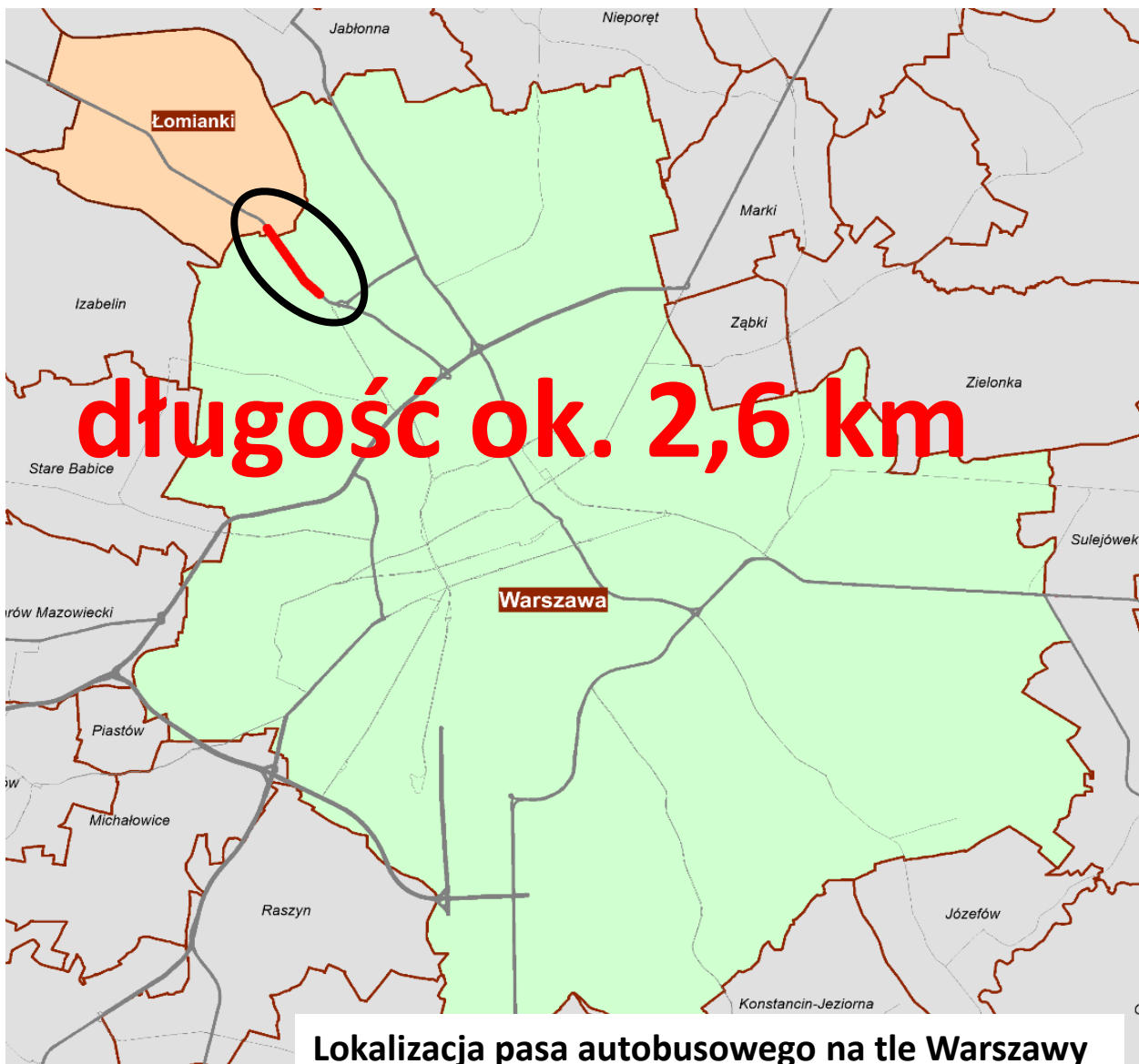
Oba szczyty: poranny **(6:30-9:00)** i popołudniowy **(15:30-18:00)**

Mierzono:

- liczby pasażerów w autobusach ZTM
- czasy przejazdu autobusów
- natężenie ruchu
- czasu przejazdu samochodów osobowych



ANALIZOWANY ODCINEK: ciąg ulic Kolejowa - Pułkowa



- od ulicy Pancerz w Łomiankach do ulicy Muzealnej w Warszawie - długość ok. 2,6 km
- ma bardzo ważne znaczenie – obsługa komunikacji autobusowej i ruchu samochodowego z miejscowości podwarszawskich (w tym Łomianek)

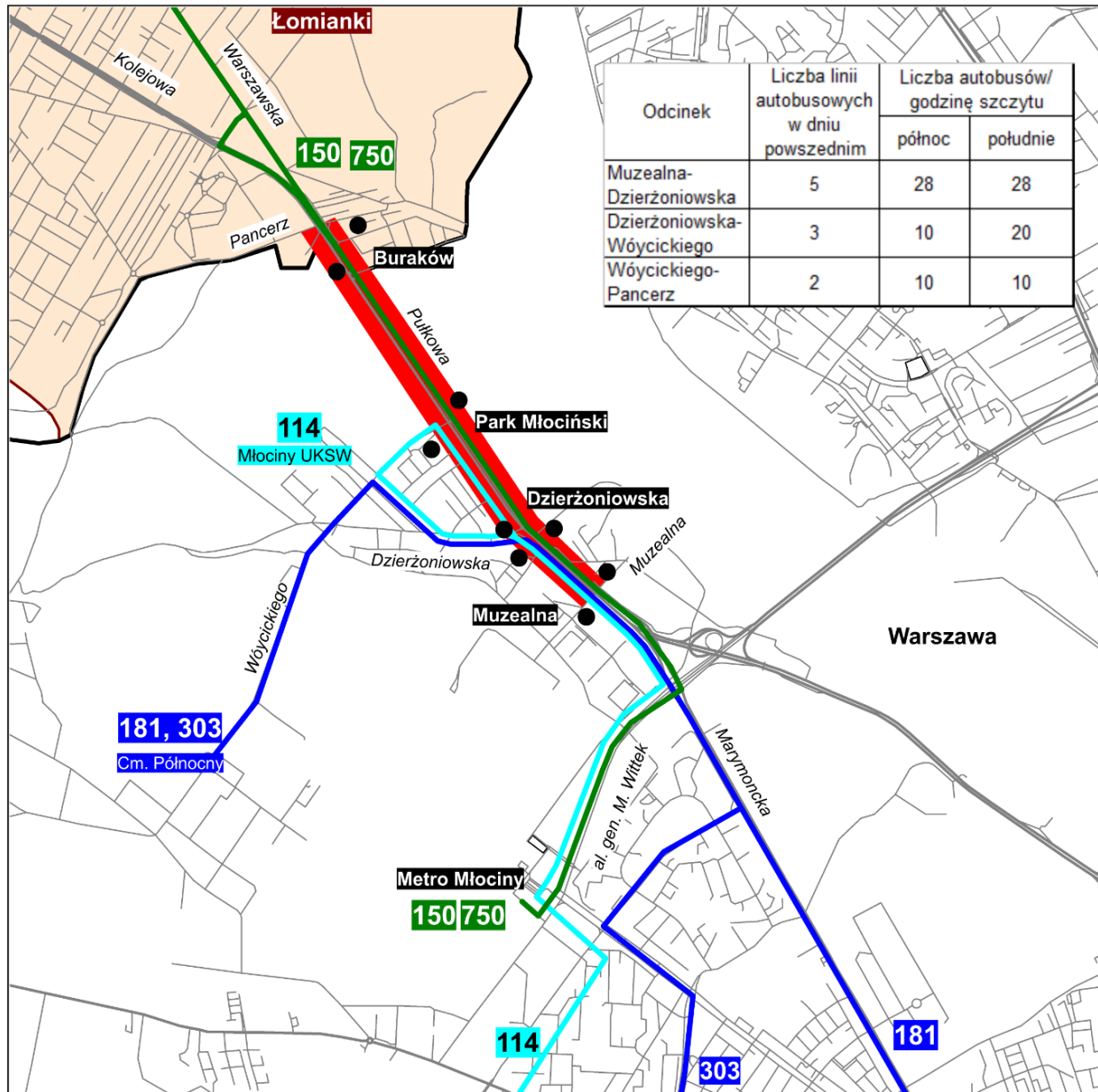
PODRÓŻE Z ŁOMIANEK

W ramach projektu przeanalizowano dane z kart SIM – operatora telefonii komórkowej.

Na tej podstawie ustalono, że:

- **74% codziennych podróży odbywanych na zewnątrz gminy Łomianki kieruje się do Warszawy.**
- Główne cele podróży to: Bielany-20% i Białoleka - 11% podróży.
- Do Śródmieścia odbywa się ok. 10% podróży, na Wolę 6% i na Mokotów 5%.

Struktura podróży wyjazdowych z Łomianek – cele podróży



JAKIE AUTOBUSY DZISIAJ KORZYSTAJĄ Z ULICY PUŁKOWEJ?

- 2 linie ZTM wyjeżdżające poza Warszawę: **150 i 750**, łączące Łomianki z Młocinami – **10 autobusów /godz. szczytu/kierunek** – mają kluczowe znaczenie w obsłudze codziennych dojazdów z Łomianek.
- 3 linie ZTM poruszające się po części analizowanego odcinka – kończące bieg przy UKSW oraz Cm. Północnym – **18 autobusów/godz. szczytu/kierunek**.
- inne autobusy: dalekobieżne.

 Odcinek z planowanym pasem autobusowym

 Przystanki autobusowe na odcinku z planowanym pasem autobusowym

WYNIKI BADAŃ RUCHU / GODZINY SZCZYTU

Rano do Warszawy i po południu do Łomianek **liczba pasażerów w autobusach ZTM wynosi od 700 do 1000 pasażerów/godzinę/kierunek**, w zależności od odcinka.

W pozostałych autobusach (dalekobieżne, do lotniska Modlin, kursujące pomiędzy Młocinami a Galerią Łomianki oraz busy) liczba pasażerów jest na poziomie **750-900 pasażerów/kierunek/godzinę**.

Natężenie ruchu samochodowego wynosi od 2,1 tys. do 2,9 tys. poj./godz./kierunek
w godzinach szczytowych.

Natężenie taksówek jest na poziomie: **40 pojazdów / godzinę / kierunek**,
a motocykli: 50 pojazdów/godzinę/kierunek.

WYNIKI BADAŃ RUCHU

Maksymalne natężenia ruchu w kierunku do Warszawy w godz. 6:30 – 7:30.

Korki powstają z powodu wyczerpania się przepustowości wlotu ul. Pułkowej na skrzyżowaniu z ul. Wóycickiego.

W kierunku do Łomianek szczyt natężenia ruchu **przypada w godz.: 16:30 - 17:45** (w zależności od przekroju). Podobnie jak rano (choć w mniejszym stopniu) wlot ul. Pułkowej na skrzyżowaniu z ul. Wóycickiego osiąga swoją przepustowość, powodując tworzenie się kolejek pojazdów.

WYNIKI BADAŃ RUCHU

Najgorsze warunki ruchu autobusów są na odcinku pomiędzy ulicą Brukową, a ulicą Dzierżonowską.

Średnia prędkość autobusów spada do 11,8 km/h w szczycie porannym i 17,4 km/h w szczycie popołudniowym.



W kierunku Łomianek warunki ruchu są lepsze. W szczycie porannym autobusy mają dobre warunki ruchu i nie ponoszą strat czasu.

WYNIKI BADAŃ RUCHU

Codzienne średnie straty czasu pojedynczego autobusu (i każdego pasażera), na odcinku pomiędzy ul. Brukową, a węzłem przesiadkowym Młociny są na poziomie:

- **8 minut i 48 sekund** w szczycie porannym (6:30 – 9:00)
- **4 minuty i 17 sekund** w szczycie popołudniowym (15.30 – 18.00).



W kierunku Łomianek warunki ruchu są lepsze. W szczycie porannym autobusy mają dobre warunki ruchu i nie ponoszą strat czasu.

CZTERY ANALIZOWANE WARIANTY

Wariant 1a	Pas autobusowy tylko do Warszawy	jako prawy pas skrajny ulicy Pułkowej, po jej poszerzeniu do 3 pasów ruchu
Wariant 1b	Pas autobusowy dwukierunkowy	
Wariant 2a	Pas autobusowy tylko do Warszawy	w pasie dzielącym jezdnie ul. Pułkowej
Wariant 2b	Pas autobusowy dwukierunkowy	

Założenie:

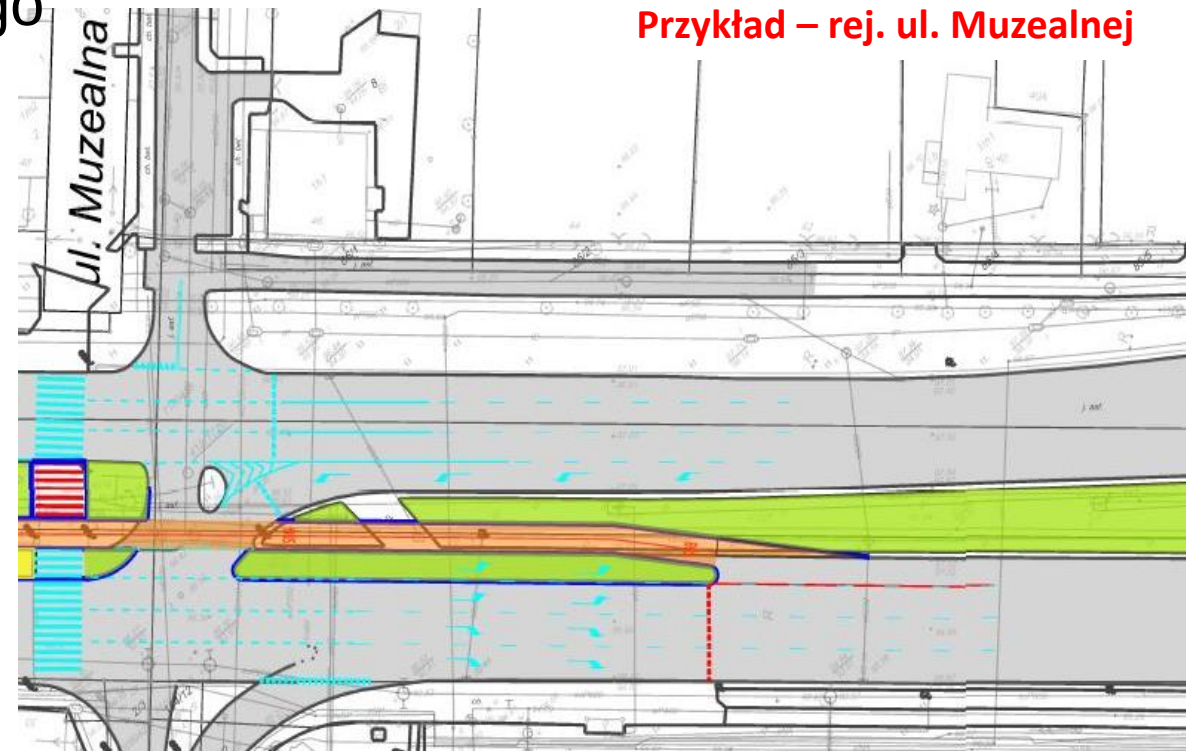
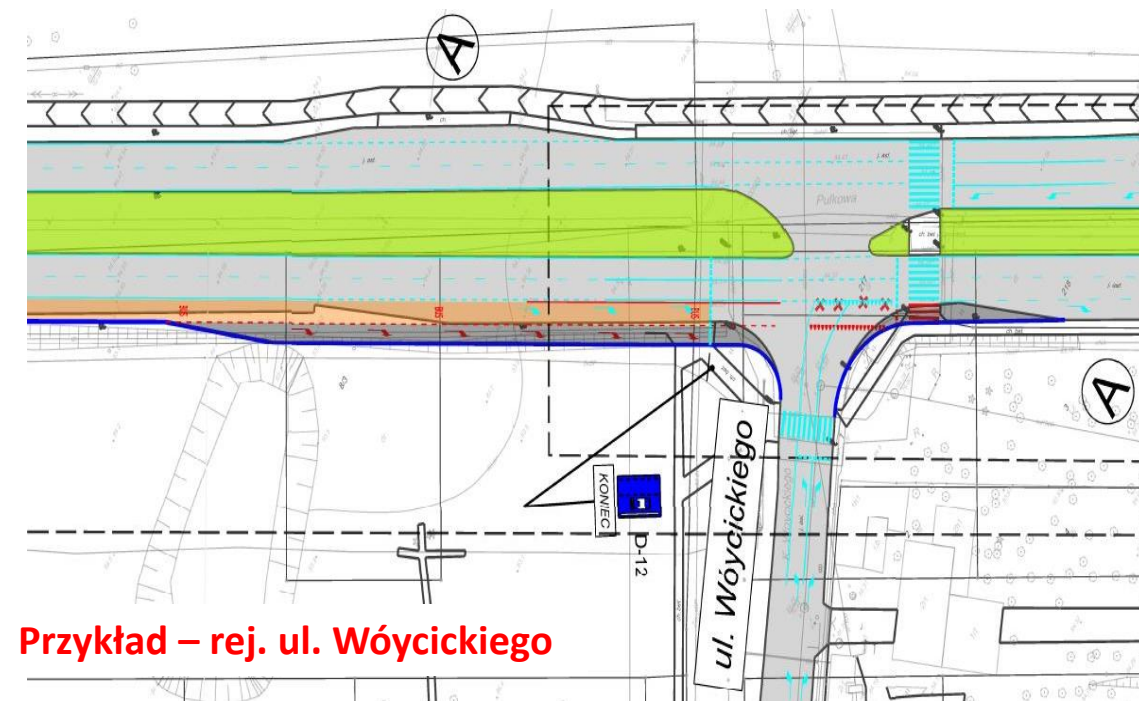
PAS AUTOBUSOWY organizowany **jako pas dodatkowy** z wykorzystaniem pasa terenu wzdłuż prawej krawędzi jezdni lub z wykorzystaniem pasa dzielącego.

ANALIZA WARIANTÓW

Dla wszystkich wariantów przygotowano szczegółowy opis oraz rysunek koncepcyjny w skali 1:1000

Przedstawiono:

- ✓ rozwiązania geometryczne
- ✓ rozwiązania punktów kolizji
- ✓ wytyczne do zmian w programach sygnalizacji świetlnej i organizacji ruchu
- ✓ zasady funkcjonowania pasa autobusowego

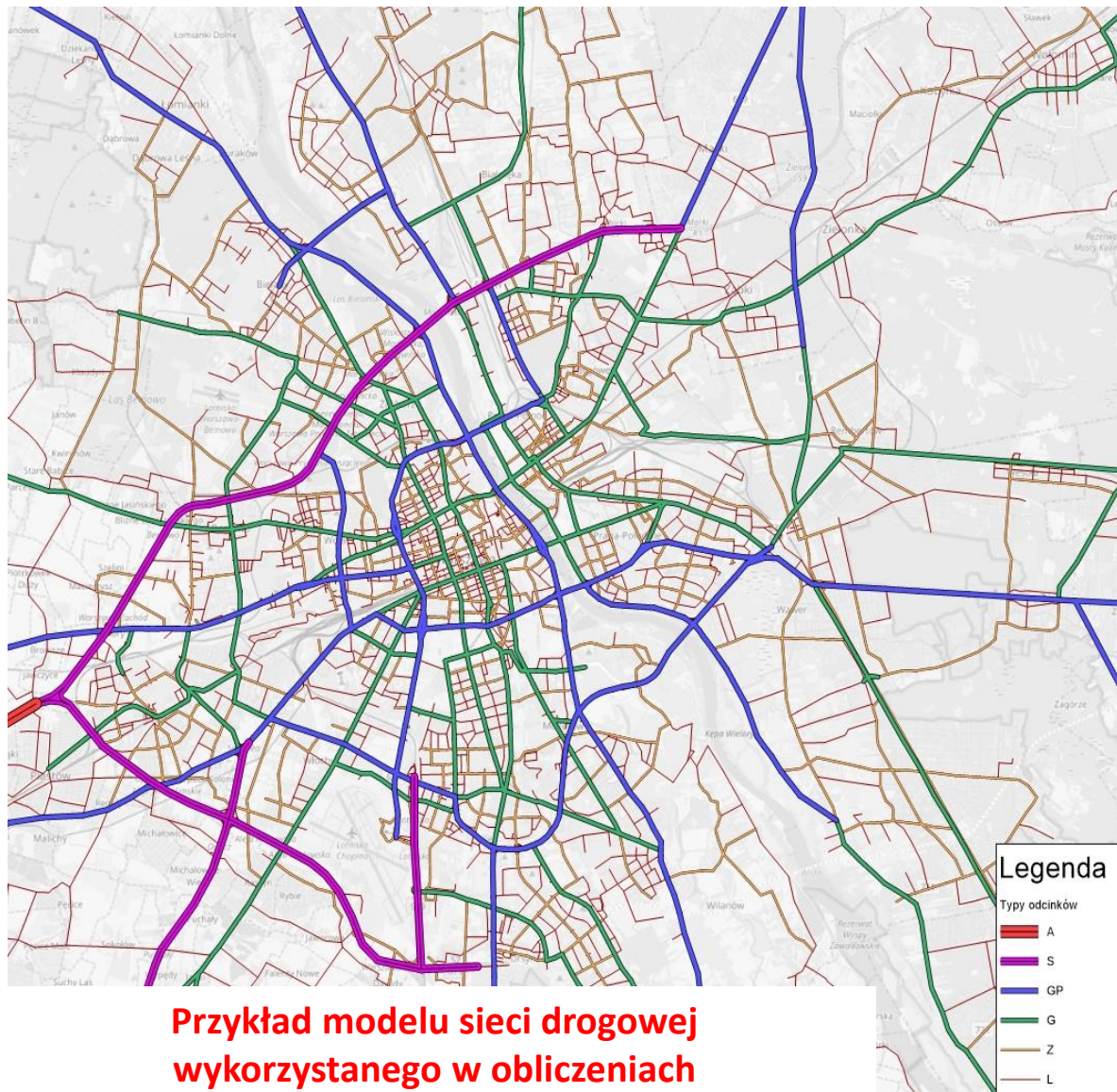


PROGNOZY RUCHU I PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

W ramach analiz wykonano:

- prognozy ruchu samochodowego
- prognozy przewozów w transporcie zbiorowym

Prognozy wykonano w specjalistycznym programie VISUM, w którym odwzorowano cały układ drogowy i transport zborowy w Warszawie i aglomeracji warszawskiej.



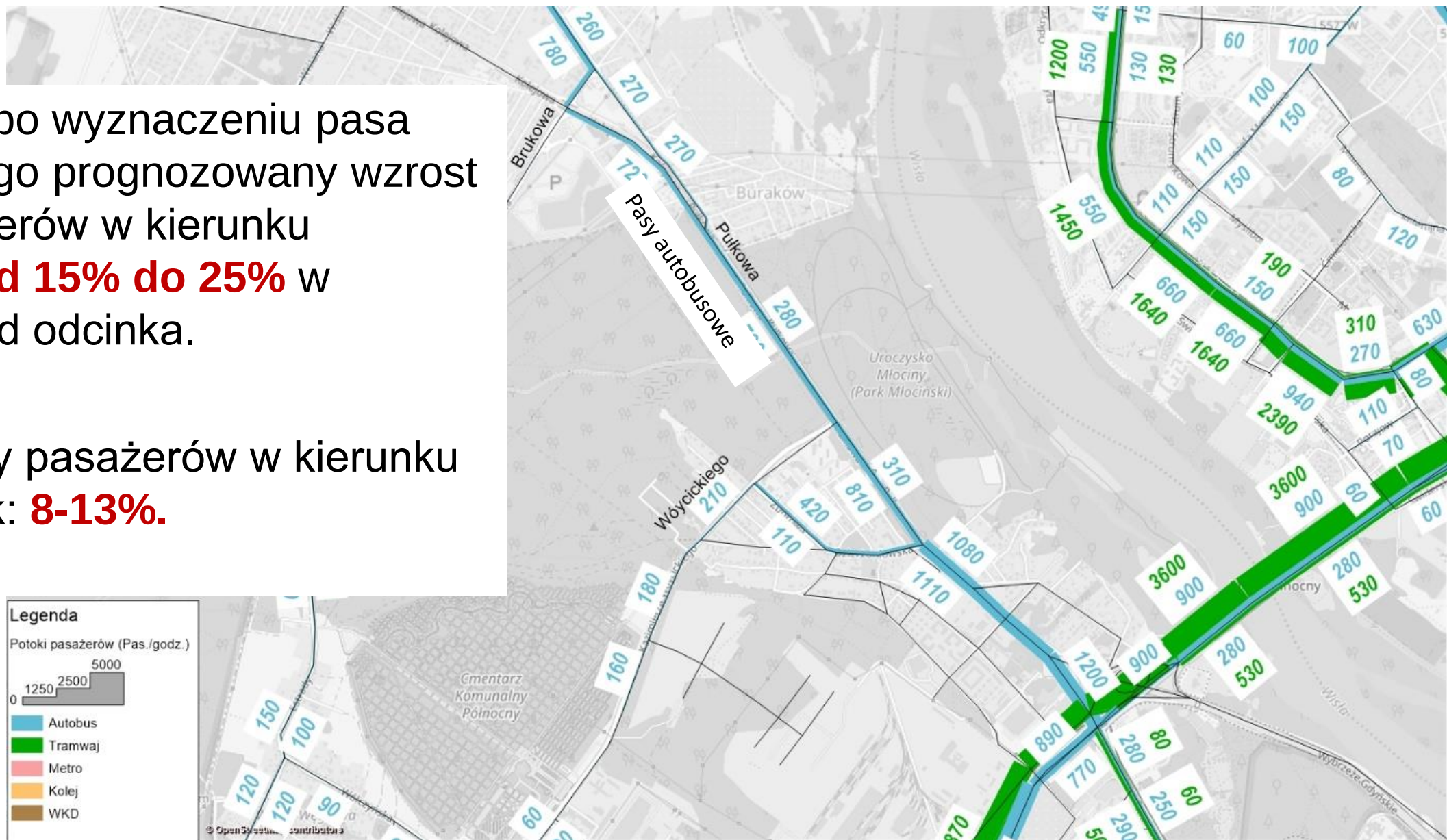
Przykład modelu sieci drogowej wykorzystanego w obliczeniach

WYNIKI PROGNOZ

Liczba pasażerów/godzinę/kierunek

Rok 2020 – po wyznaczeniu pasa autobusowego prognozowany wzrost liczby pasażerów w kierunku Warszawy **od 15% do 25%** w zależności od odcinka.

Wzrost liczby pasażerów w kierunku do Łomianek: **8-13%**.



OSZACOWANIE KOSZTÓW INWESTYCYJNYCH

Koszty netto

Wariant 1a	Pas autobusowy tylko do Warszawy wyznaczony jako skrajny	8,7 mln zł
Wariant 1b	Pasy autobusowe dwukierunkowe, wyznaczone jako skrajne	12,9 mln zł
Wariant 2a	Pas autobusowy tylko do Warszawy wyznaczony w pasie dzielącym	7,3 mln zł
Wariant 2b	Pasy autobusowe dwukierunkowe wyznaczone w pasie dzielącym	16,5 mln zł

ANALIZA EKONOMICZNA

Analizy ekonomiczne wykazały, że każdy z analizowanych wariantów jest EKONOMICZNIE UZASADNIONY!

Ekonomicznie najbardziej uzasadniona jest budowa pasa autobusowego tylko w kierunku Warszawy.

Należy jednak dodać, że budowa pasa autobusowego w kierunku Łomianek również uzasadnia się ekonomicznie, a działanie to jest zgodne ze Strategią Transportową Warszawy.

- **Wariant W1a – 17,45%**
- Wariant W1b – 12,06%
- **Wariant W2a – 24,37%**
- Wariant W2b – 7,39%

REKOMENDACJE - WARIANT 1A

Autorzy opracowania, na podstawie analiz rekomendują realizację **wariantu W1a**, tj. budowę pasa autobusowego w kierunku Warszawy, poprzez poszerzenie ul. Pułkowej na zewnątrz.

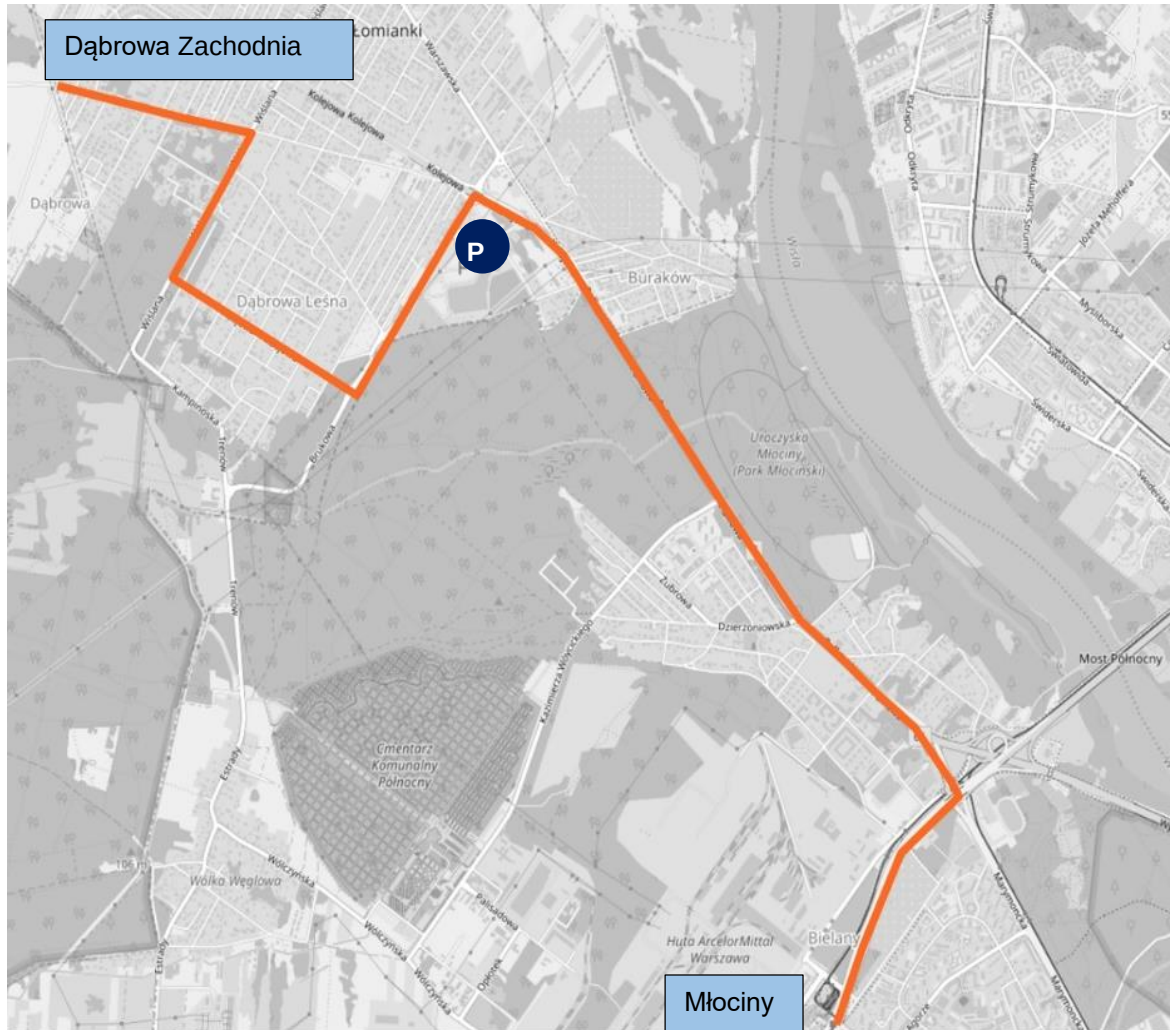


ANALIZA EKONOMICZNA

Koszty przedsięwzięcia (z wyłączeniem podatków) porównano z głównymi korzyściami generowanymi przez inwestycję, tzn.:

- oszczędnościami **czasu podróży** użytkowników,
- oszczędnościami **w kosztach eksploatacji pojazdów**,
- oszczędnościami **w kosztach wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych**,
- oszczędnościami **w kosztach związanych z emisją zanieczyszczeń**,
- oszczędnościami **w kosztach związanych z hałasem**.

WYKORZYSTANIE PARKINGU PRZY GALERII ŁOMIANKI JAKO PARKINGU PARKUJ I JEDŹ



- ✓ W stanie istniejącym – brak uzasadnienia
- ✓ **Wymaga podjęcia co najmniej następujących działań:**
 - **organizacja nowej linii autobusowej, mającej swój koniec/początek lub przystanek na terenie parkingu, łączącej go z Młocinami oraz zapewnienie jej odpowiedniej częstotliwości – min. 10min, a nawet częściej.**

PLANOWANE EFEKTY I KORZYŚCI

- ✓ Zdecydowana **poprawa warunków obsługi Łomianek komunikacją autobusową**
- ✓ Możliwość poprawy przejazdów innych **dalekobieżnych autobusów** oraz **taksówek**
- ✓ **Brak negatywnego wpływu na ruch pozostałych pojazdów** - zwiększenie szerokości przekroju
- ✓ Korzystne z punktu widzenia **wytworzenia korytarza przejazdu**, dla samochodów **poruszających się na sygnale (karetki)**
- ✓ **Zwiększenie komfortu podróży pasażerów** (z uwagi na płynność przejazdu)
- ✓ **Zmniejszenie zużycia paliwa** (z uwagi na płynność przejazdu)
- ✓ Zwiększenie niezawodności przejazdu (punktualności i przejazdu w zakładanym czasie)



**DZIĘKUJEMY
ZA UWAGĘ!**



00-656 Warszawa,
ul. Śniadeckich 20/13
www.transeko.pl