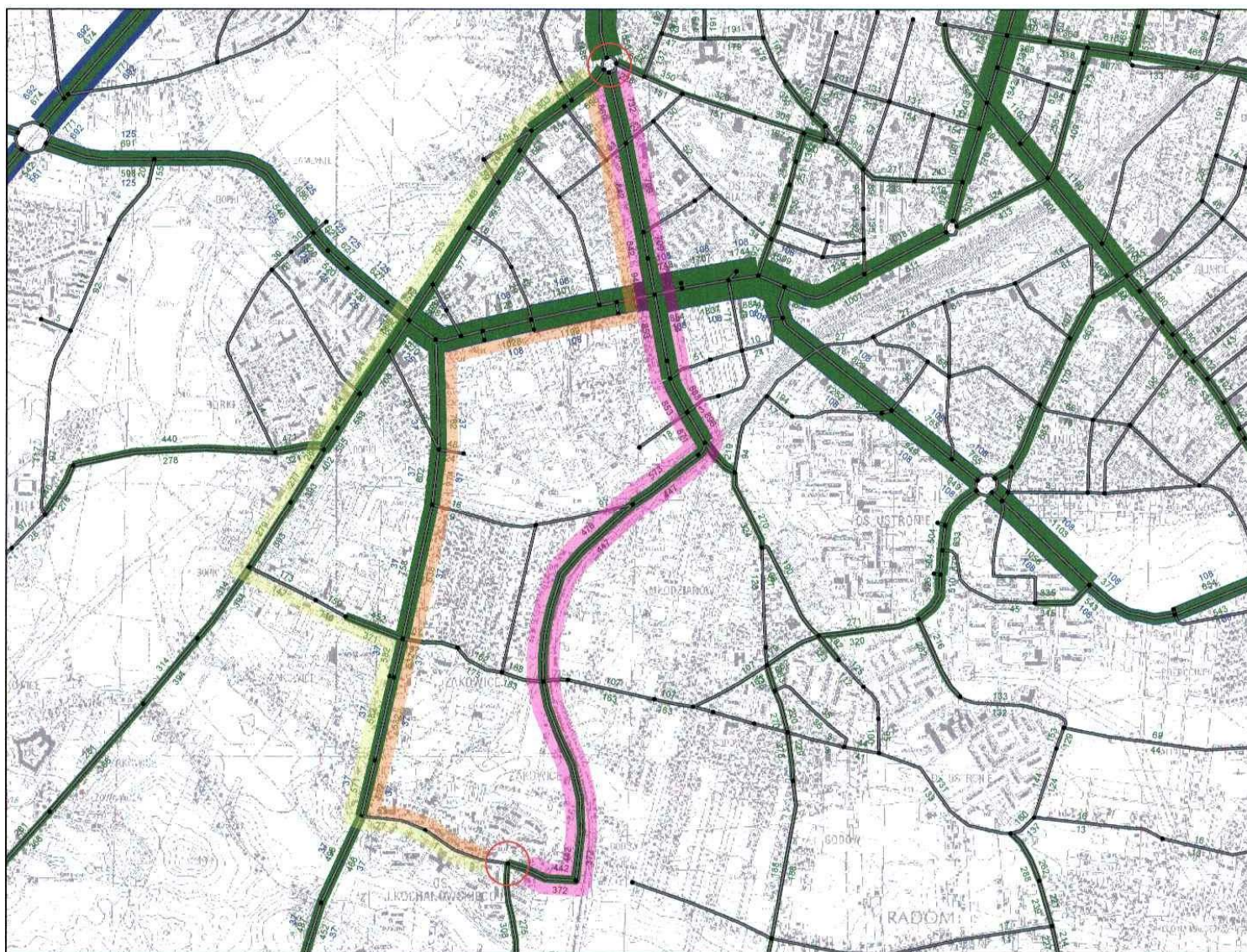
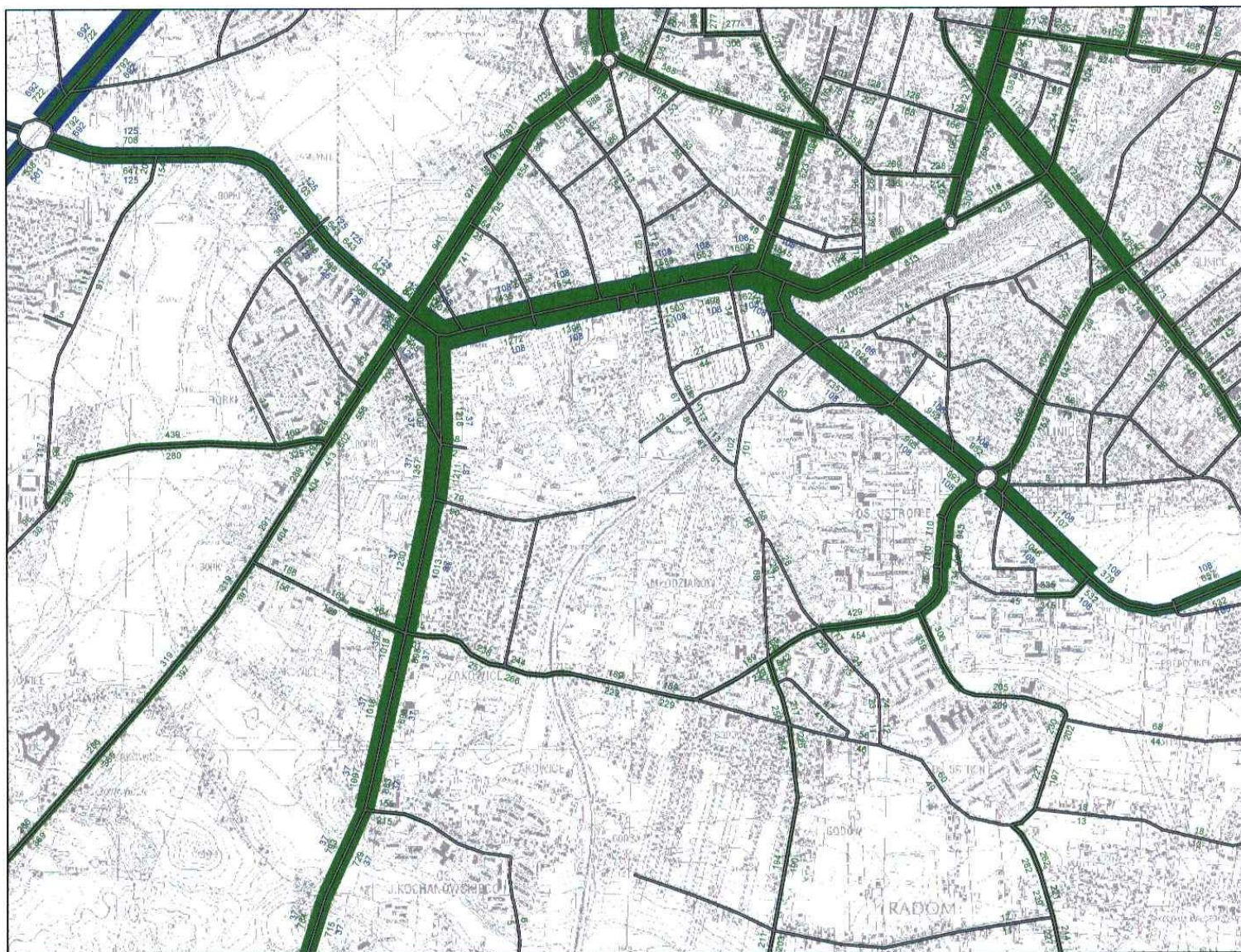




VISUM 11.52

Budowa trasy N-S łączącej os. Południe z centrum

Macierz 2009 GS



VISUM 11.52	Istniejący układ drogowy Radomia	Macierz 2009 GS
-------------	----------------------------------	-----------------

Analiza ekonomiczna – funkcjonalna - IV
Budowa trasy N-S łączącej węzeł Młodzianowska – Czarna z etapem III obwodnicy południowej

Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania IV w układzie:

- Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
- Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$
gdzie: P_{1-n} - praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [$E \cdot km/h_{szcz}$]; w_i - wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i - długość odcinka jednorodnego [km]

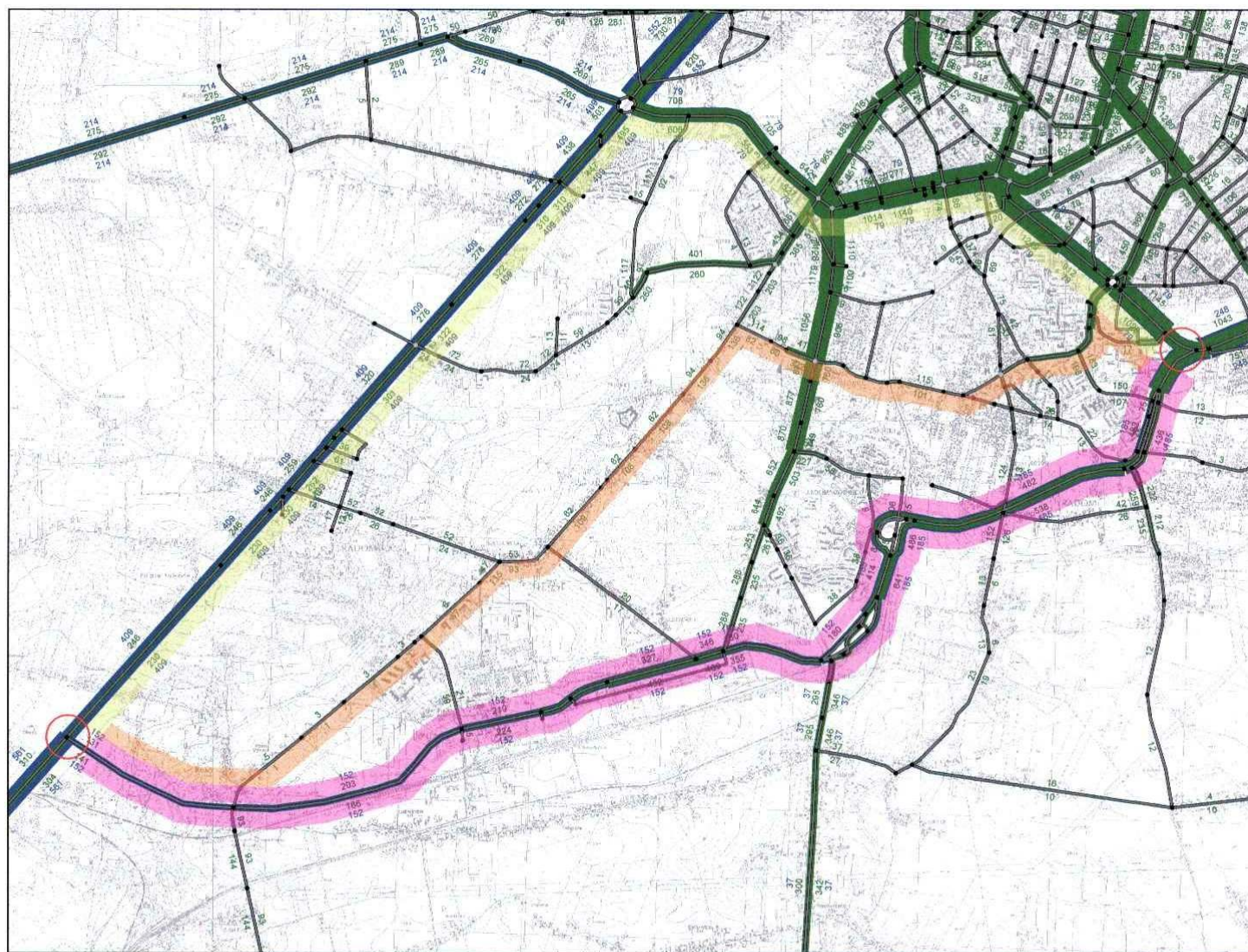
TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [$E \cdot km/h_{szcz}$]												Σ
Układ podstawowy	186 · 0,3 244 · 0,1	154 · 0,3 238 · 0,2	152 · 0,1 285 · 0,2	239 · 0,1 1055 · 0,4	111 · 0,3 1044 · 0,2	67 · 0,1 155 · 0,5	81 · 0,3	96 · 0,3	68 · 0,3	129 · 0,1	189 · 0,7	269 · 0,1	1264
Korytarz 1	186 · 0,3 1267 · 0,5	154 · 0,3 1055 · 0,4	152 · 0,1 1044 · 0,2	239 · 0,1 155 · 0,2	1706 · 0,1	1589 · 0,1	1622 · 0,1	1662 · 0,2	1543 · 0,2	1547 · 0,1	1346 · 0,4	1394 · 0,2	3541
Korytarz 2	1031 · 0,1 186 · 0,2	1044 · 0,1 163 · 0,1	1032 · 0,1 464 · 0,2	971 · 0,4 1055 · 0,4	947 · 0,2 1044 · 0,2	957 · 0,1 155 · 0,2	851 · 0,1	834 · 0,2	614 · 0,1	292 · 0,1	289 · 0,1	291 · 0,3	2251
												Σ korytarzy 5792 Σ globalna 7056	

TABELA B

Po inwestycji	Prace układu odcinków jednorodnych [$E \cdot km/h_{szcz}$]												Σ
Układ podstawowy	869 · 0,2	842 · 0,4	940 · 0,1	853 · 0,4	871 · 0,1	573 · 0,4	476 · 0,8	442 · 0,9					2040,7
Korytarz 1	869 · 0,2 619 · 0,4	842 · 0,4 608 · 0,2	940 · 0,1 53 · 0,2	1490 · 0,1	1356 · 0,1	1378 · 0,1	1409 · 0,2	1234 · 0,2	1238 · 0,1	798 · 0,4	839 · 0,2	795 · 0,5	2940,7
Korytarz 2	824 · 0,1 279 · 0,3	825 · 0,1 173 · 0,2	803 · 0,1 150 · 0,1	748 · 0,4 452 · 0,2	725 · 0,2 619 · 0,4	735 · 0,1 608 · 0,2	860 · 0,1 53 · 0,2	843 · 0,2	614 · 0,1	623 · 0,1	280 · 0,1	277 · 0,1	1800,4
												Σ korytarzy 4741,1 Σ globalna 6781,8	

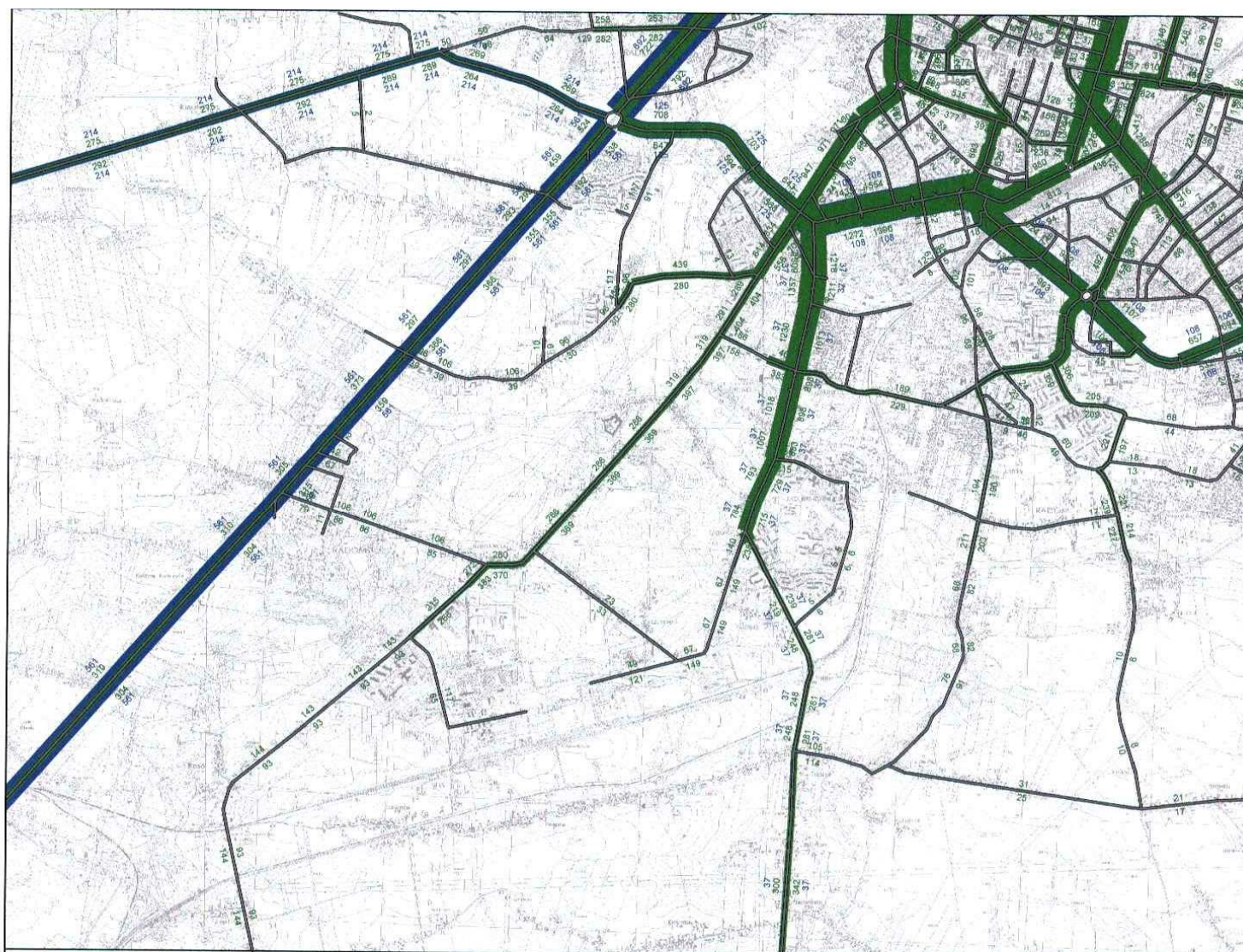
Tekst pogrubiony - wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
Tekst normalny - długość odcinka jednorodnego [km]



VISUM 11.52

Budowa miejskiej obwodnicy południowej

Macierz 2009 GS



VISUM 11.52

Istniejący układ drogowy Radomia

Macierz 2009 GS⁷¹

Analiza ekonomiczno – funkcjonalna - V
Budowa miejskiej obwodnicy południowej

Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania V w układzie:

- Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
- Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$

gdzie: P_{1-n} – praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [E·km/h_{szcz}]; w_i – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i – długość odcinka jednorodnego [km]

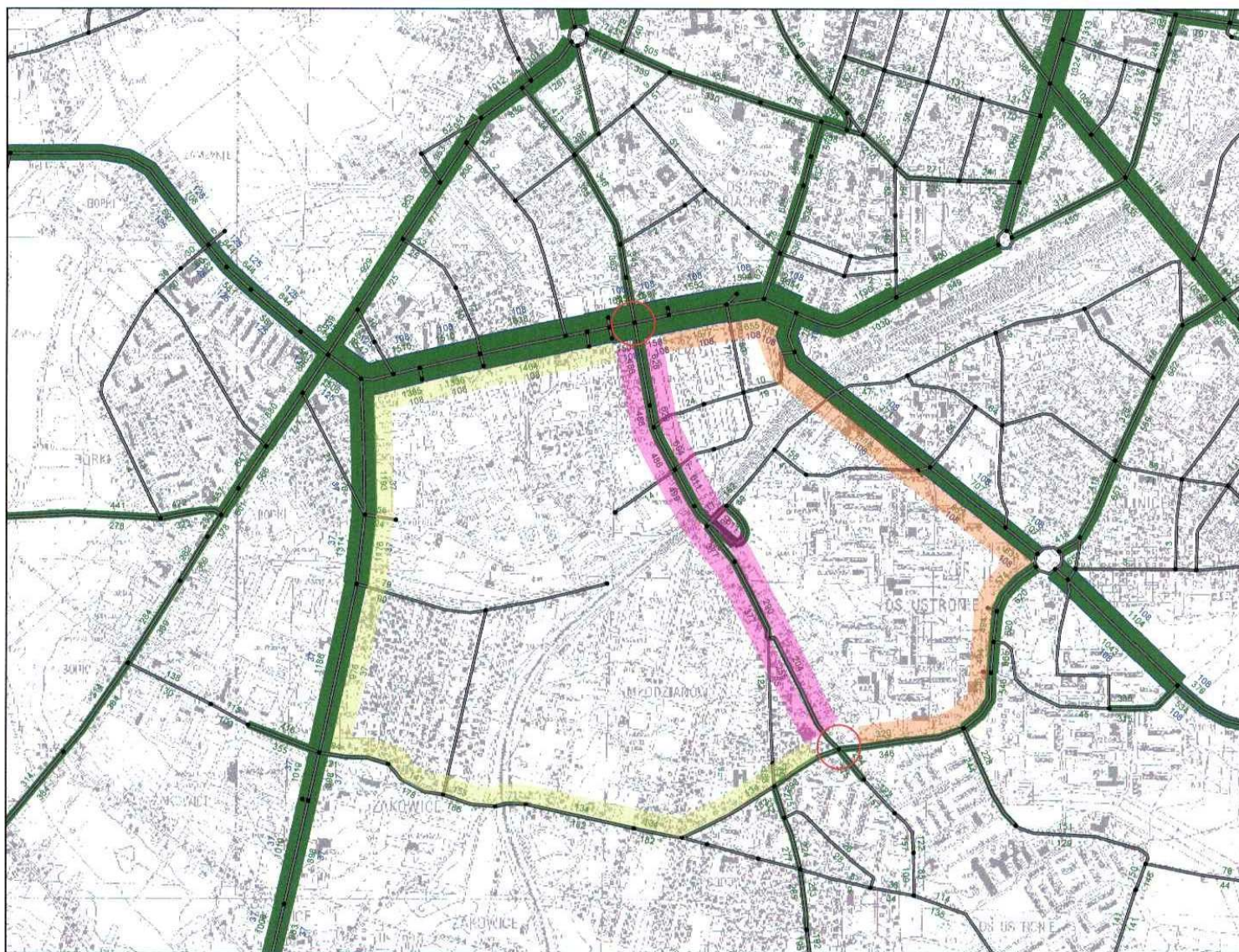
TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy													
Korytarz 1	1154 · 0,4 1504 · 0,2 876 · 0,3	1151 · 0,1 1380 · 0,2 863 · 0,1	1101 · 0,4 1440 · 0,2 865 · 6,2	1465 · 0,6 1610 · 0,1	1447 · 0,1 693 · 0,5	2087 · 0,1 719 · 0,7	1730 · 0,1 772 · 0,4	1606 · 0,1 1099 · 0,2	1611 · 0,1 1053 · 0,5	1552 · 0,1 916 · 0,3	1440 · 0,1 927 · 1,2	1473 · 0,1 919 · 1	13312,6
Korytarz 2	1154 · 0,4 158 · 0,2	945 · 0,2 397 · 0,6	990 · 0,1 369 · 1,5	734 · 0,2 370 · 0,4	454 · 0,4 383 · 0,2	342 · 0,2 266 · 0,6	229 · 0,8 150 · 0,1	266 · 0,1 93 · 1,9	257 · 0,2 293 · 1,4	301 · 0,2	383 · 0,2	129 · 0,1	3204
												Σ korytarzy 16516,6 Σ globalna 16516,6	

TABELA B

Po inwestycji	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	1099 · 0,4	667 · 2,8	545 · 0,2	599 · 0,4	332 · 1,2	498 · 0,2	479 · 0,7	435 · 0,5	371 · 0,6	355 · 1,9	283 · 1,4		4999,9
Korytarz 1	672 · 0,2 731 · 1,2 671 · 0,3	1105 · 0,5 1219 · 0,2 637 · 0,1	991 · 0,4 1093 · 0,2 639 · 2,3	1328 · 0,5 1153 · 0,2 1101 · 0,1	1308 · 0,1 1434 · 0,1	1773 · 0,1 606 · 0,5	1480 · 0,1 632 · 0,7	1356 · 0,1 685 · 0,4	1362 · 0,1 904 · 0,2	1266 · 0,1 856 · 0,4	1152 · 0,1 719 · 0,3	1186 · 0,1 710 · 1	8862,3
Korytarz 2	672 · 0,2 154 · 0,2	1105 · 0,5 322 · 0,2	1101 · 0,1 60 · 0,1	584 · 0,3 82 · 0,3	601 · 0,1 136 · 0,6	344 · 0,2 108 · 0,9	270 · 0,4 109 · 0,6	188 · 0,2 93 · 0,4	101 · 0,7 115 · 0,2	155 · 0,1 37 · 0,6	119 · 0,2 57 · 0,1	110 · 0,2 1 · 1,8	1838,6
												Σ korytarzy 10700,9 Σ globalna 15700,8	

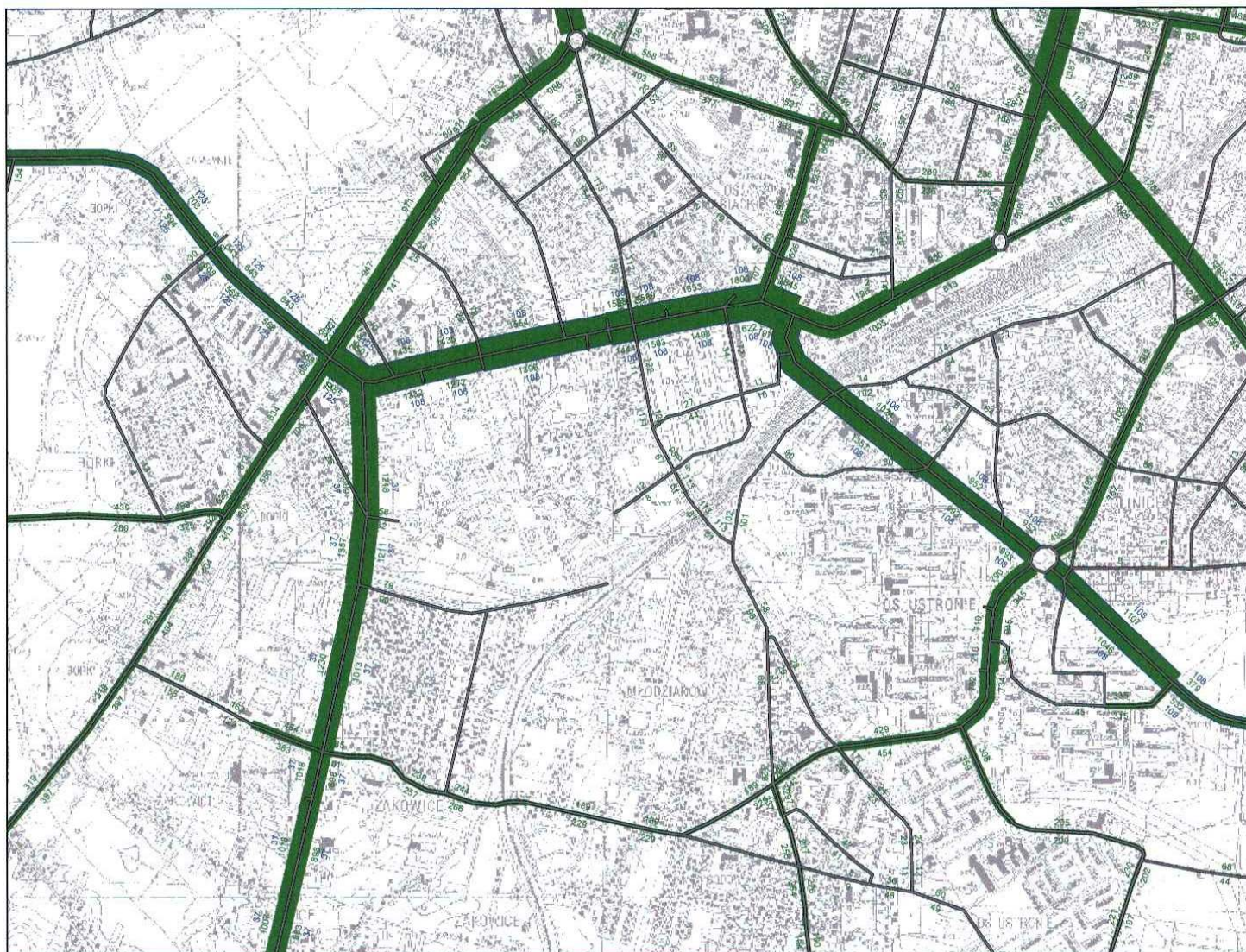
Tekst pogrubiony – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
Tekst normalny – długość odcinka jednorodnego [km]



VISUM 11.52

Budowa węzła Młodzianowskiej z Czarną i trasą N-S

Macierz 2009 GS



VISUM 11.52

Istniejący układ drogowy Radomia

Macierz 2009 GS

Analiza ekonomiczno – funkcjonalna - VI
Budowa węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu ul. Młodzianowskiej z ul. Czarną i projektowaną trasą N-S

Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania VI w układzie:

- Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
- Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$
 gdzie: P_{1-n} - praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [$E \cdot km/h_{szcz}$]; w_i - wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i - długość odcinka jednorodnego [km]

TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	122 · 0,3	95 · 0,1	113 · 0,3	58 · 0,3	28 · 0,4								108,6
Korytarz 1	1552 · 0,1 189 · 0,7	1440 · 0,3 269 · 0,2	1473 · 0,1	1504 · 0,3	1380 · 0,2	1255 · 0,4	1248 · 0,2	1050 · 0,5	285 · 0,2	238 · 0,2	244 · 0,1	269 · 0,1	3080,3
Korytarz 2	1611 · 0,1	1606 · 0,1	1730 · 0,1	2087 · 0,1	1447 · 0,1	1465 · 0,5	1101 · 0,4	790 · 0,1	710 · 0,2	762 · 0,2	429 · 0,4		2566

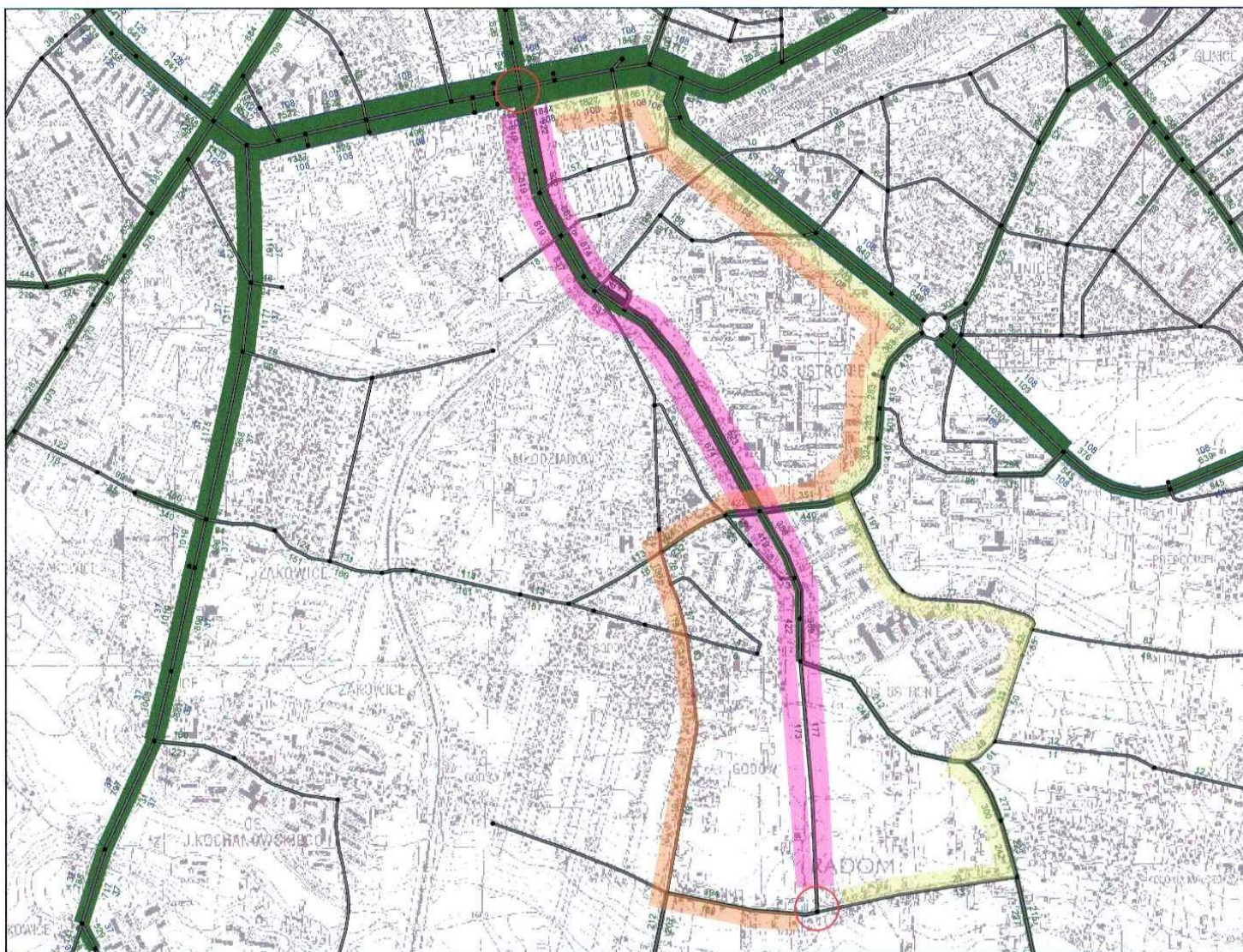
Σ korytarzy 5646,3
 Σ globalna 5754,9

TABELA B

Prace układu odcinków jednorodnych													Σ
Po inwestycji	[E·km/h _{szcz}]												
Układ podstawowy	486 · 0,4	499 · 0,1	611 · 0,1	449 · 0,1	290 · 0,1	370 · 0,3	255 · 0,4						592,3
Korytarz 1	1616 · 0,1 179 · 0,1	1509 · 0,1 134 · 0,7	1543 · 0,1 232 · 0,2	1572 · 0,2	1444 · 0,2	1503 · 0,2	1230 · 0,4	1213 · 0,2	1013 · 0,5	194 · 0,2	147 · 0,2	153 · 0,1	2853,3
Korytarz 2	1693 · 0,1	1685 · 0,1	1763 · 0,1	1940 · 0,1	1207 · 0,1	1226 · 0,5	945 · 0,4	574 · 0,2	494 · 0,1	536 · 0,2	320 · 0,4		2219,2

Σ korytarzy 5072,5
 Σ globalna 5664,8

Tekst pogrubiony - wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
Tekst normalny - długość odcinka jednorodnego [km]



VISUM 11.52	Budowa DP ul. Młodzianowskiej wraz z węzłem z Czarna-NS	Macierz 2009 GS
-------------	---	-----------------

Analiza ekonomiczno – funkcjonalna - zadań VI i VII
Budowa DP ul. Młodzianowskiej wraz z węzłem z Czarną i trasą NS

Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania VII w układzie:

- Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
- Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$
gdzie: P_{1-n} - praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [$E \cdot km/h_{szcz}$]; w_i – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i – długość odcinka jednorodnego [km]

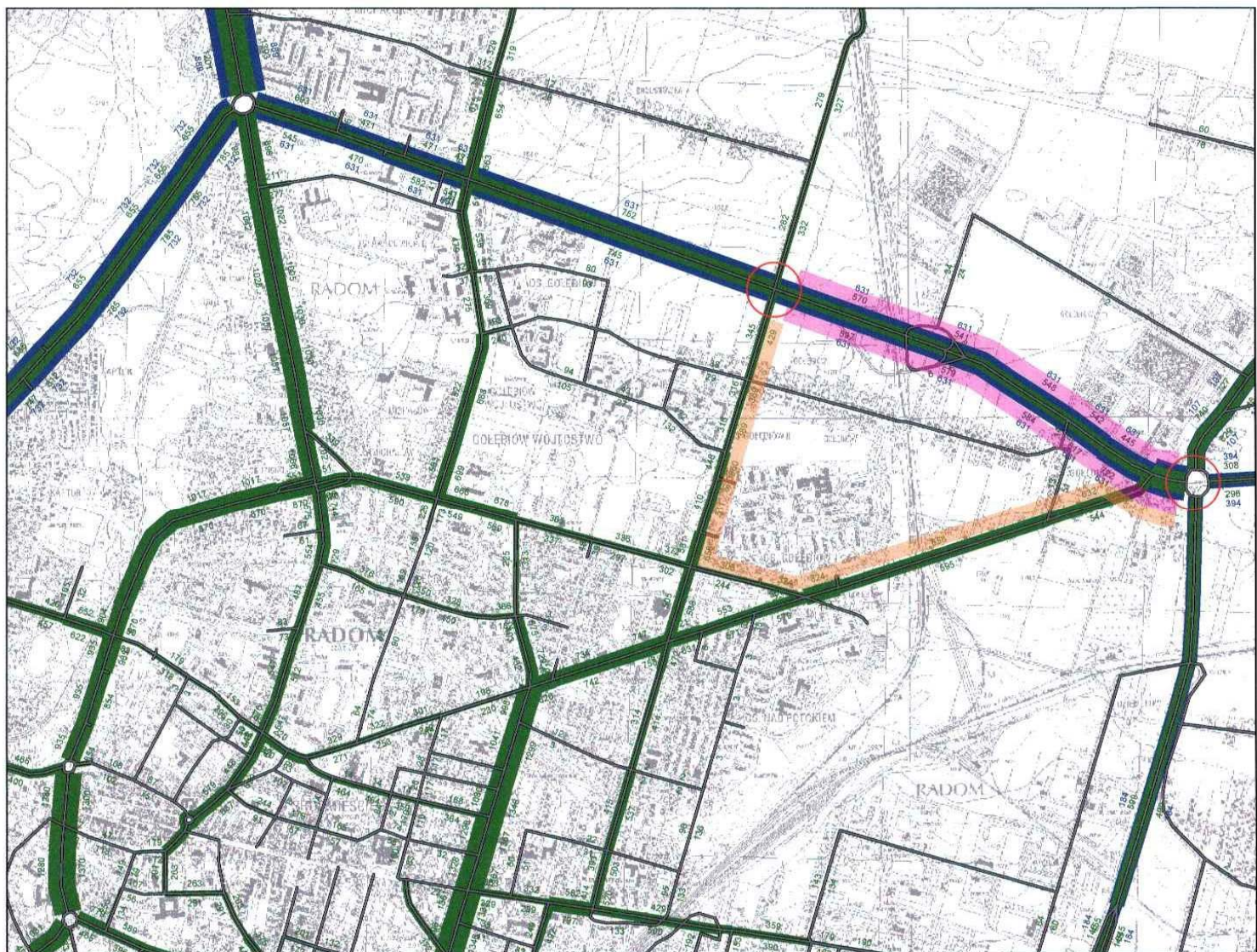
TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	111 · 0,3	67 · 0,1	81 · 0,3	96 · 0,3	68 · 0,3	129 · 0,1	337 · 0,1	256 · 0,1	264 · 0,2	194 · 0,6	17 · 0,4		361,7
Korytarz 1													
Korytarz 2													
												Σ globalna 361,7	

TABELA B

Po inwestycji	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	819 · 0,4	837 · 0,2	674 · 0,7	419 · 0,2	422 · 0,2	173 · 0,7							1256,1
Korytarz 1	1952 · 0,1 42 · 0,1	1935 · 0,1 33 · 0,2	1969 · 0,1 46 · 0,1	1900 · 0,1 300 · 0,2	1068 · 0,1 242 · 0,1	1085 · 0,5 21 · 0,6	840 · 0,4	363 · 0,1	283 · 0,2	324 · 0,2	201 · 0,3	31 · 0,4	2103,5
Korytarz 2	1952 · 0,1 204 · 0,2	1935 · 0,1 136 · 0,1	1969 · 0,1 115 · 0,1	1900 · 0,1 119 · 0,1	1068 · 0,1 19 · 0,6	1085 · 0,5 194 · 0,4	840 · 0,4	363 · 0,1	283 · 0,2	324 · 0,2	351 · 0,2	427 · 0,1	2198,3
												Σ korytarzy 4301,8 Σ globalna 5557,9	

Tekst pogrubiony – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
Tekst normalny – długość odcinka jednorodnego [km]



VISUM 11.52

Rozbudowa DK nr 9 - ulicy Żółkiewskiego

Macierz 2009 GS



VISUM 11.52

Istniejący układ drogowy Radomia

Macierz 2009 GS⁸⁰

Analiza ekonomiczno – funkcjonalna - VIII
Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ulicy Żółkiewskiego
na odc. od skrzyżowania z ul. Zbrowskiego do skrzyżowania z Al. Wojska Polskiego wraz z przebudową
drogi krajowej nr 12 – ul. Zwolińskiego na odc. od Ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta Radomia

- Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania VIII w układzie:
- Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
- Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$
gdzie: P_{1-n} - praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [$E \cdot km/h_{szcz}$]; w_i - wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i - długość odcinka jednorodnego [km]
TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]											Σ
Układ podstawowy	1486 · 0,1	927 · 0,2	1019 · 0,1	1021 · 0,6	1043 · 0,6							1674,3
Korytarz 1	675 · 0,4	702 · 0,8	867 · 0,1	368 · 0,2	351 · 0,3	636 · 0,1	467 · 0,2	505 · 0,1	362 · 0,3	383 · 0,3		1528,2
Korytarz 2												

TABELA B

Po inwestycji	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]											Σ
Układ podstawowy	1784 · 0,1	1353 · 0,2	1248 · 0,1	1215 · 0,5	1210 · 0,1	1228 · 0,1	1228 · 0,6					2161,9
Korytarz 1	632 · 0,4	658 · 0,8	824 · 0,1	324 · 0,2	306 · 0,3	581 · 0,1	410 · 0,2	448 · 0,1	316 · 0,3	345 · 0,3		1401,4
Korytarz 2												

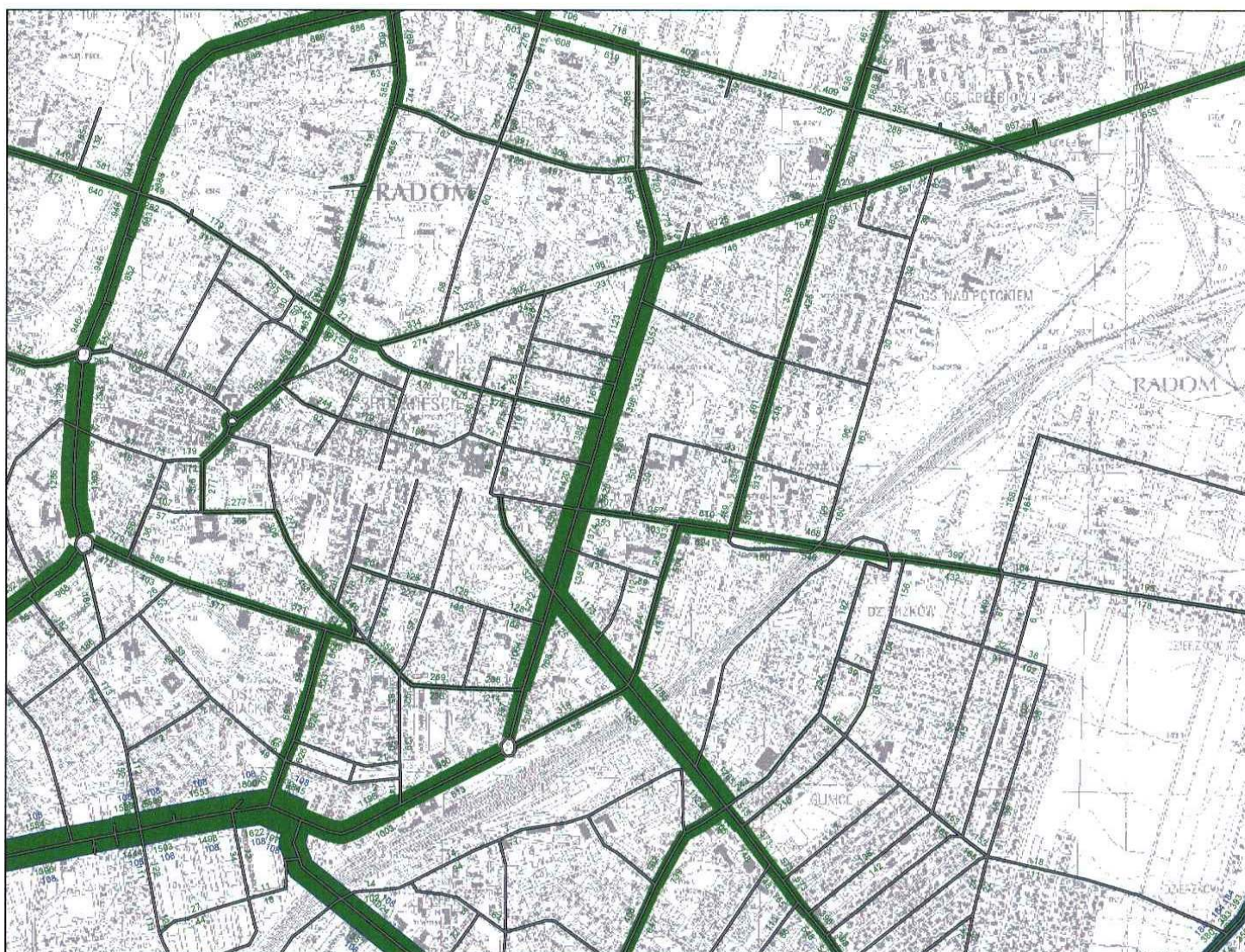
Tekst pogrubiony - wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
Tekst normalny - długość odcinka jednorodnego [km]

Σ korytarzy 1401,4
Σ globalna 3914,9



Budowa trasy N-S od ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego

Macierz 2009 GS



VISUM 11.52

Istniejący układ drogowy Radomia

Macierz 2009 GS

Analiza ekonomiczno – funkcjonalna - IX
Budowa trasy N-S na odcinku od ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego

- Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania IX w układzie:
- Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
- Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$
gdzie: P_{1-n} – praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [E·km/h_{szcz}]; w_i – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i – długość odcinka jednorodnego [km]

TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	32 · 0,1	0 · 0,5	96 · 0,3	95 · 0,5	610 · 0,1	330 · 0,1	254 · 0,4	318 · 0,4					402,3
Korytarz 1	435 · 0,1	359 · 0,4	461 · 0,3	438 · 0,1	459 · 0,1	610 · 0,2	330 · 0,1	254 · 0,4	318 · 0,4	617 · 0,1	557 · 0,2		972
Korytarz 2	435 · 0,1 797 · 0,1	359 · 0,4 617 · 0,1	461 · 0,3 557 · 0,2	438 · 0,1	459 · 0,1	610 · 0,2	357 · 0,1	407 · 0,1	1450 · 0,1	1485 · 0,1	1212 · 0,1	1064 · 0,2	1493,8

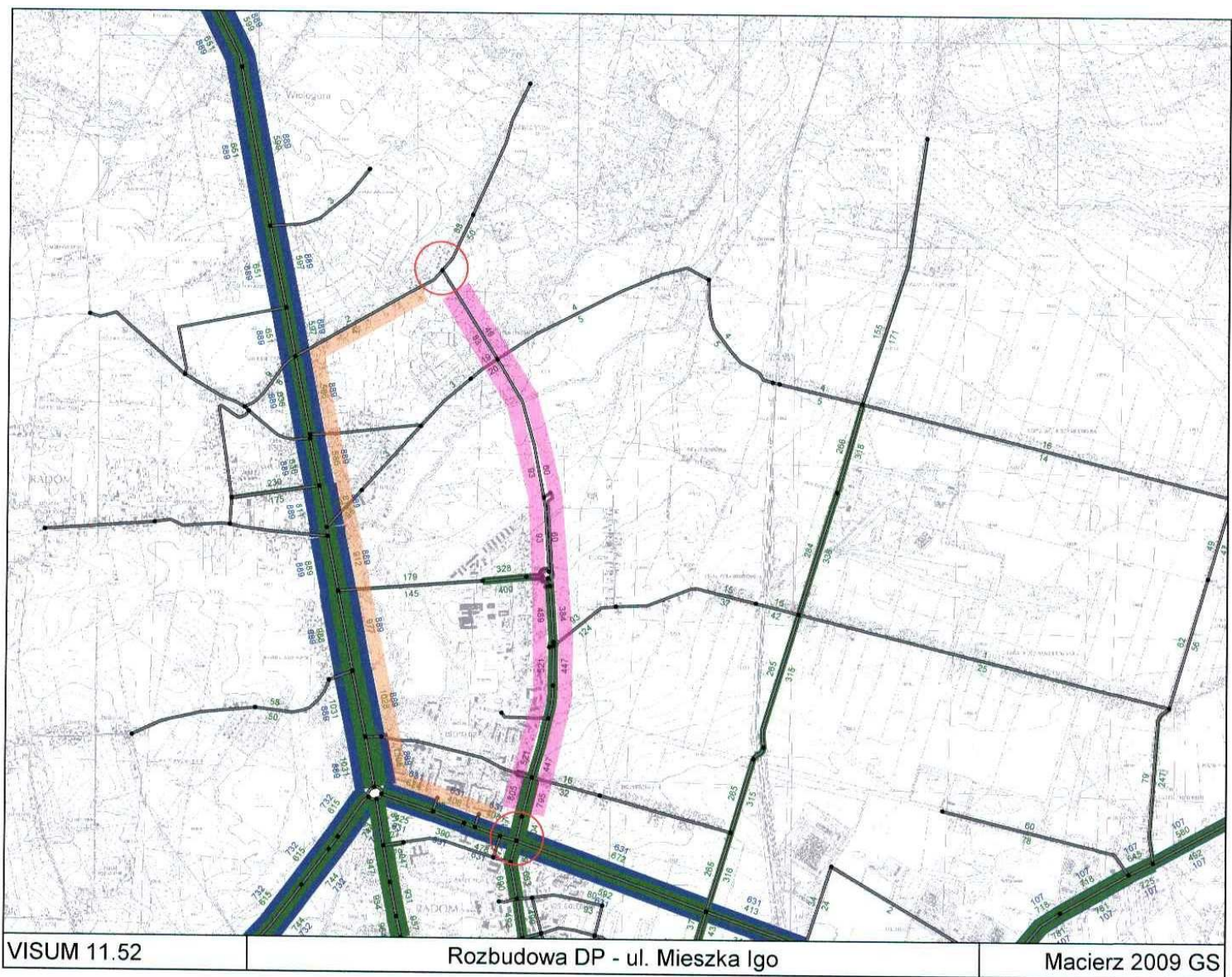
Σ korytarzy 2465,8
Σ globalna 2868,1

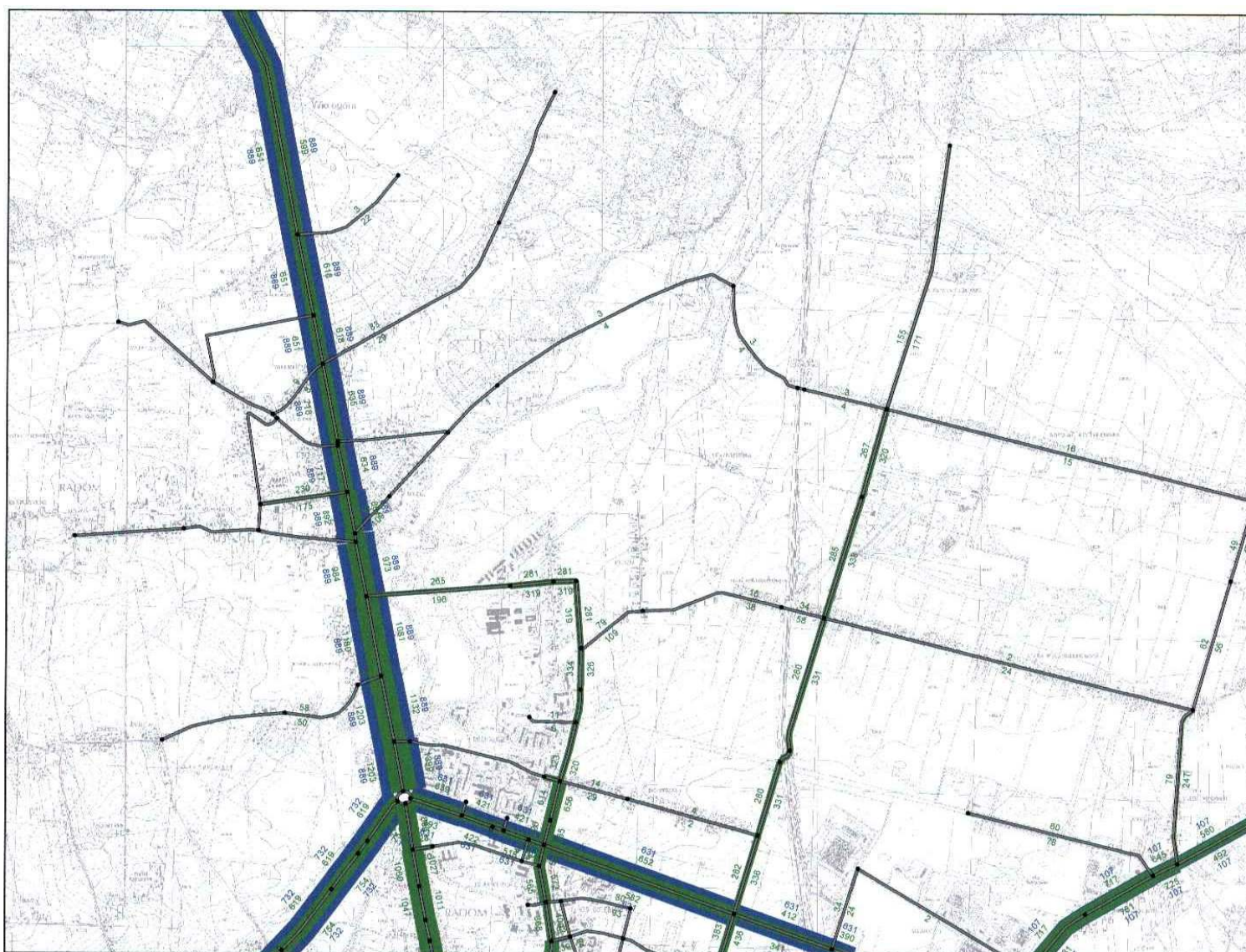
TABELA B

Po inwestycji	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	540 · 0,1	509 · 0,6	693 · 0,3	709 · 0,2	945 · 0,6	832 · 0,2	1122 · 0,1	1127 · 0,2					1780,1
Korytarz 1	267 · 0,2	299 · 0,1	477 · 0,1	422 · 0,4	454 · 0,3	430 · 0,1	436 · 0,1	253 · 0,1	96 · 0,1	3 · 0,4	5 · 0,3	1127 · 0,2	785,6
Korytarz 2	267 · 0,2 533 · 0,1	299 · 0,1 350 · 0,2	477 · 0,1 446 · 0,1	422 · 0,4	454 · 0,3	430 · 0,1	436 · 0,1	253 · 0,1	231 · 0,1	274 · 0,2	1009 · 0,1	1022 · 0,1	996,8

Σ korytarzy 1782,4
Σ globalna 3562,5

Tekst pogrubiony – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
Tekst normalny – długość odcinka jednorodnego [km]





VISUM 11.52

Istniejący układ drogowy Radomia

Macierz 2009 GS

Analiza ekonomiczno – funkcjonalna - X
**Rozbudowa drogi powiatowej – ul. Mieszka I na odc. od ul. Żółkiewskiego do ul. Aleksandrowicza
wraz z budową przedłużenia do ulicy Witosa**

Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania X w układzie:

- Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
- Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$
gdzie: P_{1-n} - praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [$E \cdot km/h_{szcz}$]; w_i – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i – długość odcinka jednorodnego [km]

TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [E · km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy													
Korytarz 1	1052 · 0,5	1270 · 0,3	2288 · 0,3	2021 · 0,4	1970 · 0,5	1862 · 0,4	1753 · 0,2	1523 · 0,3	1524 · 0,5	83 · 1,4			5817,3
Korytarz 2													

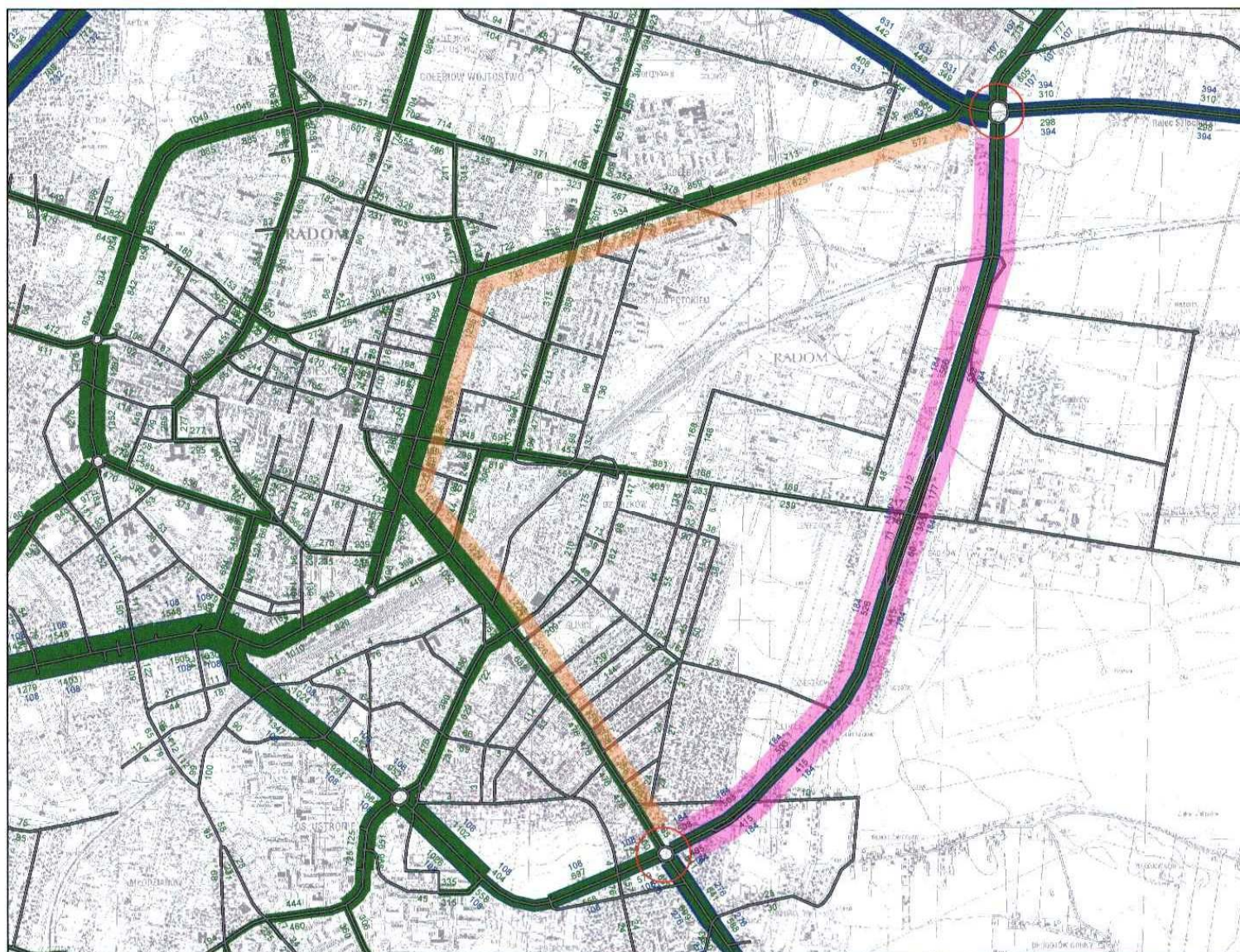
Σ korytarzy 5817,3
Σ globalna 5817,3

TABELA B

Po inwestycji	Prace układu odcinków jednorodnych [E · km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	83 · 0,6	93 · 1,4	489 · 0,3	521 · 0,8	805 · 0,2	817 · 0,1							986,2
Korytarz 1	1039 · 0,6	1255 · 0,3	2197 · 0,3	1917 · 0,4	1866 · 0,5	4 · 1,1							3363,2
Korytarz 2													

Σ korytarzy 3363,2
Σ globalna 4349,4

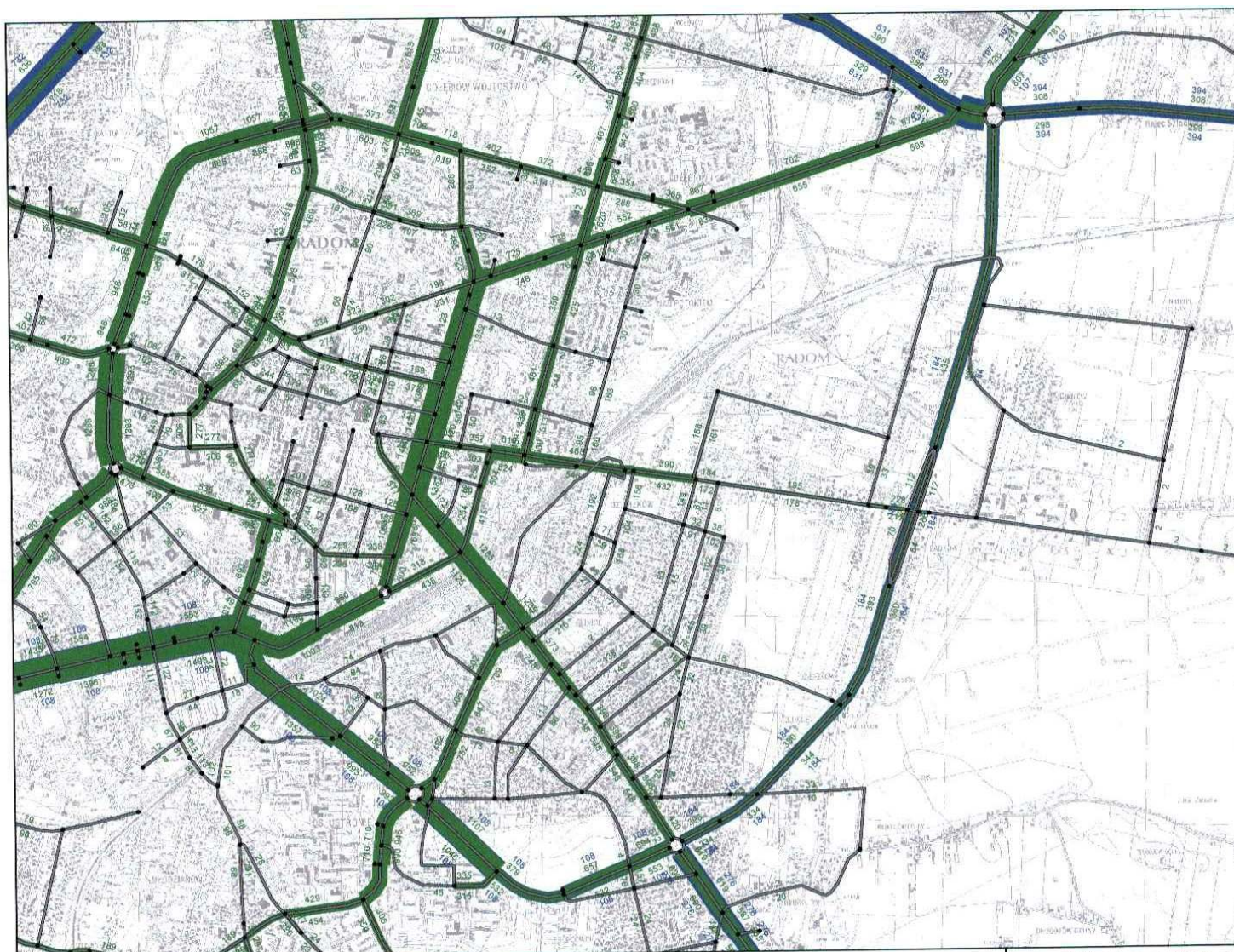
Tekst pogrubiony – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
Tekst normalny – długość odcinka jednorodnego [km]



VISUM 11.52

Rozbudowa DK nr 9 - Al. Wojska Polskiego

Macierz 2009 GS



VISUM 11.52

Istniejący układ drogowy Radomia

Macierz 2009 GS

Analiza ekonomiczno – funkcjonalna - XI
Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – Al. Wojska Polskiego na odc. od ul. Kozienickiej do ul. Słowackiego

- Obliczenia pracy układu komunikacyjnego dla zadania XI w układzie:
 - Tabela A - istniejącego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu,
 - Tabela B - planowanego zagospodarowania wraz z alternatywnymi (oddziaływającymi) korytarzami ruchu.

Praca układu lokalnego liczona jako suma pracy odcinków jednorodnych według wzoru: $P_{1-n} = w_1 \cdot l_1 + w_2 \cdot l_2 + \dots + w_n \cdot l_n$
 gdzie: P_{1-n} - praca układu odcinków jednorodnych od 1 do n [E·km/h_{szcz}]; w_i – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]; l_i – długość odcinka jednorodnego [km]

TABELA A

Przed inwestycją	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	619 · 1,6	507 · 0,7	577 · 0,6	577 · 0,1	564 · 1								1805,6
Korytarz 1	420 · 0,2 834 · 0,1	398 · 0,6 748 · 0,3	573 · 0,3 764 · 0,2	515 · 0,1 617 · 0,1	1285 · 0,7 557 · 0,2	1173 · 0,2 591 · 0,2	1387 · 0,1 834 · 0,1	1374 · 0,1 655 · 0,8	1420 · 0,2 598 · 0,4	1398 · 0,1 1595 · 0,1	1352 · 0,3	1326 · 0,2	4809
Korytarz 2													

TABELA B

Po inwestycji	Prace układu odcinków jednorodnych [E·km/h _{szcz}]												Σ
Układ podstawowy	750 · 1,6	639 · 0,7	710 · 0,7	687 · 1									2213
Korytarz 1	385 · 0,2 1269 · 0,2	358 · 0,6 819 · 0,1	489 · 0,1 733 · 0,3	526 · 0,3 750 · 0,2	474 · 0,1 585 · 0,1	1224 · 0,6 525 · 0,2	1121 · 0,2 532 · 0,2	1327 · 0,1 785 · 0,1	1316 · 0,1 625 · 0,8	1363 · 0,2 572 · 0,4	1342 · 0,1 1659 · 0,1	1295 · 0,3	4512,8
Korytarz 2													
												Σ korytarzy 4512,8 Σ globalna 6614,6	

Tekst pogrubiony – wskaźnik popytu dla odcinka jednorodnego [E/h_{szcz}]
 Tekst normalny – długość odcinka jednorodnego [km]

Analiza ekonomiczna poszczególnych zadań.

Analiza marszrut bezpośrednich.

	Zadanie 1	Zadanie 2	Zadanie 3	Zadanie 4	Zadanie 5	Zadanie 6	Zadanie 6+7	Zadanie 8	Zadanie 9	Zadanie 10	Zadanie 11
k_{pb}	10174010	1296845	1373130	15592253	100372993	9710278	17955080	9788570	27659335	19797965	8178555
k_{pr}	9224	84	1245	4991	90999	8804	16279	8875	25076	17949	7415
k_a	1220882	11082	164776	660548	12044760	1165234	2154610	1174629	3319121	2375756	981427
Σ	11404116	1308011	1539151	16257792	112508752	10884316	20125969	10972074	31003532	22191670	9167397

Analiza marszrut zastępczych.

	Zadanie 1	Zadanie 2	Zadanie 3	Zadanie 4	Zadanie 5	Zadanie 6	Zadanie 6+7	Zadanie 8	Zadanie 9	Zadanie 10	Zadanie 11
k_{pb}	0	0	0	21096818	116750178	*	*	4512860	9435250	49266058	5946215
k_{pr}	0	0	0	19127	105846	10444	78293	2308	12438	44665	5391
k_a	0	0	0	2531619	14010022	1382285	10363037	305462	1646311	5911927	713546
Σ	0	0	0	23647564	130866046	1392729	10441330	4820630	11093999	55222650	6665152

* zadanie inwestycyjne nr 6 i nr 7 zostały w analizie połączone. Jako, że zadania analizowane jako własne, fałszują analizę ekonomiczną i ruchową, gdyż nie posiadają podstawowego elementu – źródło - cel.

Ustalenie hierarchii inwestycyjnej.

Zadania według kolejności (nr zadania i skrócona nazwa)	Analiza ekonomiczna zadania	Koszt zdarzeń drogowych	Amortyzacja (efektywność inwestycji)	Hierarchia realizacji zadania (wg. ekonomii)	Monitoring planowanych zadań poprzez wprowadzenie współczynników kolejności realizacji – uczestnicy			Amortyzacja (efektywność inwestycji) po korekcie	Hierarchia realizacji zadania po korekcie
					Prezydent Miasta Radomia	Miejska Pracownia Urbanistyczna	Rada Miejska		
1. 1905 Roku	11 404 116	1 300 000	2,9	6	45	-	20	1,6	8
2. Kozienicka	1 308 011		13	11	25	-	15	5,1	11
3. Słowackiego	1 539 151	3 700 000	13	10	13	-	-	1,5	7
4. N-S od Obw. Płd. do Młodzianowskiej	16 257 792		0,8	1	40	-	-	0,3	2
5. Obw. Płd.	112 508 752		1,8	5	12	20	10	0,5	5
6. Węzeł Młodzianowska - Czarna	10 884 316		3,7	7	30	25	-	1,4	6
7. Młodzianowska	20 125 969		1	3	30	15	-	0,4	3
8. Żółkiewskiego	10 972 074		8,3	8	40	10	-	4,1	10
9. N-S Prażmowskiego do Żeromskiego	31 003 532		0,8	2	40	10	-	0,2	1
10. Mieszka I	22 191 670		1,2	4	15	10	10	0,4	4
11. Wojska Polskiego	9 167 397		8,8	9	40	-	-	3,4	9

- * **Prezydent Miasta Radomia** – współczynniki 0 + 50 % - korekta z tytułu % udziału zewnętrznych środków finansowych;
Miejska Pracownia Urbanistyczna – współczynniki 0 + 30 % - korekta z tytułu czasowego konfliktu zaburzeń przestrzennych (wyższy wskaźnik oznacza mniej konfliktu);
Rada Miejska – współczynniki 0 + 20 % - korekta z tytułu uwarunkowań społecznych;
Uwaga ogólna – po każdorazowym dorocznym wprowadzeniu współczynnika winno przeprowadzić się korektę hierarchii inwestycji.

5.6. Hierarchia i wycena zadań kluczowych

Na bazie obliczeń przeprowadzonych w punkcie 5.5.2. określa się ostateczną hierarchię realizacji zadań kluczowych:

1. Budowa trasy N-S na odcinku od ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego.
2. Budowa trasy N-S łączącej węzeł Młodzianowska-Czarna z etapem III Obwodnicy południowej.
3. Budowa drogi powiatowej – ulicy Młodzianowskiej na odc. od ul. Orzechowej do ul. Godowskiej.
4. Rozbudowa drogi powiatowej – ul. Mieszka I na odc. od ul. Żółkiewskiego do ul. Aleksandrowicza wraz z budową przedłużenia do ulicy Witosa.
5. Budowa miejskiej obwodnicy południowej.
6. Budowa węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu ul. Młodzianowskiej z ul. Czarną i projektowaną trasą N-S.
7. Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ul. Słowackiego na odc. od Al. Wojska Polskiego (Rondo Matki Bożej Fatimskiej) do granic miasta.
8. Przebudowa miejskiego fragmentu drogi krajowej nr 12 w Radomiu – ul. 1905 Roku, na odc. od ul. Limanowskiego do wiaduktu w ul. Grzeczmarowskiego wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z ul. Młodzianowską.
9. Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – Al. Wojska Polskiego na odc. od ul. Kozienickiej do ul. Słowackiego.
10. Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ulicy Żółkiewskiego na odc. od skrzyżowania z ul. Zbrowskiego do skrzyżowania z Al. Wojska Polskiego wraz z przebudową drogi krajowej nr 12 – ul. Zwolińskiego na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta Radomia.
11. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 737 – ul. Kozienickiej na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta

Na bazie opracowanych koncepcji programowych i technicznych w oparciu o ceny jednostkowe, dokonano wyceny wstępnego kosztorysu dla poszczególnych zadań:

Zadanie	Koszt [zł]
Budowa trasy N-S na odcinku od ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego	22 000 000,00
Budowa trasy N-S łączącej węzeł Młodzianowska – Czarna z etapem III obwodnicy południowej	12 000 000,00
Budowa drogi powiatowej – ulicy Młodzianowskiej na odc. od ul. Orzechowej do ul. Godowskiej	20 000 000,00
Rozbudowa drogi powiatowej – ul. Mieszka I na odc. od ul. Żółkiewskiego do ul. Aleksandrowicza wraz z budową przedłużenia do ulicy Witosa	26 000 000,00
Budowa miejskiej obwodnicy południowej	200 000 000,00
Budowa węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu ul. Młodzianowskiej z ul. Czarną i projektowaną trasą N-S	40 000 000,00
Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ul. Słowackiego na odc. od Al. Wojska Polskiego (Rondo Matki Bożej Fatimskiej) do granic miasta	20 000 000,00

Przebudowa miejskiego fragmentu drogi krajowej nr 12 w Radomiu – ul. 1905 Roku, na odc. od ul. Limanowskiego do wiaduktu w ul. Grzecznarowskiego wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z ul. Młodzianowską	32 000 000,00
Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – Al. Wojska Polskiego na odc. od ul. Kozienickiej do ul. Słowackiego	80 000 000,00
Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ulicy Żółkiewskiego na odc. od skrzyżowania z ul. Zbrowskiego do skrzyżowania z Al. Wojska Polskiego wraz z przebudową drogi krajowej nr 12 – ul. Zwolińskiego na odc. od Ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta Radomia	90 000 000,00
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 737 – ul. Kozienickiej na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta	17 000 000,00

6. INSTRUMENTY I ŚRODKI WDRAŻANIA PLANU

Gwarantem osiągnięcia celów zakładanych w niniejszym Planie jest sekwencja działań składająca się na cykl zarządzania realizacją planu. Cykl ten obejmuje etapy:

- wdrażanie;
- monitorowanie i ewaluacja;
- aktualizowanie.

Za efektywne i sprawne wdrożenie Planu oraz skuteczne osiągnięcie założonych w nim celów odpowiedzialna będzie Jednostka Wdrażająca powołana przez Prezydenta Miasta Radomia. W skład Jednostki Wdrażającej będą wchodzić następujące osoby:

- Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu jako przewodniczący,
- Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Radomiu,
- Architekt Miejski w Radomiu,
- Przedstawiciel Wydziału Inwestycji Urzędu Miejskiego,
- Przedstawiciel Wydziału Funduszy Unijnych i Strategii Urzędu Miejskiego w Radomiu.

Nadzór finansowy wykonania Planu będzie sprawował Skarbnik Miasta lub osoba przez niego upoważniona.

MZDiK będzie odpowiadał za zarządzanie, koordynowanie i kontrolę prawidłowego przebiegu poszczególnych działań mających na celu realizację Planu. Nadzór nad całością prac będzie sprawował Prezydent Miasta Radomia.

Ponadto zadaniem Jednostki Wdrażającej Plan będzie dbanie o to, aby działania mające być zrealizowane w ramach Planu były ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta Radomia. W procesie realizacji Planu ważną rolę odgrywa także Rada Miejska, której zadaniem będzie uchwalanie dokumentów szczegółowych (polityk i programów operacyjnych), które mają służyć realizacji Planu. Czynności te będą podejmowane jednak tylko w przypadku zaistnienia uzasadnionej konieczności.

Podstawę systemu monitorowania stopnia realizacji Planu stanowić będzie okresowa ocena, przeprowadzana w oparciu o sprawozdanie przedstawione przez Jednostkę Wdrażającą raz na rok. Sprawozdanie prezentowane będzie Prezydentowi Miasta Radomia na spotkaniach poświęconych temu zagadnieniu.

W celu wyeliminowania problemu dezaktualizowania się założeń i celów Planu konieczne jest wprowadzenie systemu monitoringu, ściśle związanego z systemem ewaluacji.

Monitorowanie służy sprawdzeniu skuteczności poszczególnych działań. Jeśli są one wykonywane skutecznie, to wyniki ich ewaluacji można wykorzystać w celach promocyjnych (promowanie osiągniętych sukcesów). Największe znaczenie ma jednak funkcja profilaktyczna. Chodzi o to, że rzetelnie i regularnie przeprowadzana ewaluacja może wydatnie przyczynić się do zapobiegania niepowodzeniom w czasie realizacji poszczególnych zadań. W ramach procesu realizacji Planu będą przeprowadzane oceny wykonania poszczególnych działań. Ewaluacje te będą przeprowadzane okresowo i retrospektywnie. Proces ewaluacji będzie dotyczył realizacji celów poszczególnych projektów oraz realizacji celów głównych Planu.

Jeśli w wyniku procesu monitorowania i ewaluacji zaistnieje potrzeba dokonania niewielkich zmian w zapisach Planu, dopuszcza się wprowadzanie takich poprawek na bieżąco. Zmiany istotne, odnoszące się do celów głównych Planu, ma prawo wprowadzać Rada Miejska. Decyzja taka ma formę uchwały podejmowanej na wniosek Prezydenta Miasta.

Ważnym działaniem służącym zwiększeniu szans na powodzenie realizacji założeń Planu jest uspołecznienie procesu jej wykonania.

Narzędziami służącymi uspołecznieniu procesu realizacji Planu będą:

- odbywające się regularnie spotkania z przedstawicielami Jednostki Wdrażającej, na których byłyby omawiane zagadnienia związane z realizacją planu;
- cyklicznie ukazujące się w prasie lokalnej artykuły pełniące funkcję sprawozdania z realizacji Planu.

W wyniku uspołecznienia procesu realizacji Planu jednostka odpowiedzialna za jego wdrożenie będzie uzyskiwała spływające systematycznie materiały, które będą wykorzystane przy ewaluacji dokumentu oraz przy wprowadzaniu ewentualnych zmian.

Powyżej opisany mechanizm wdrażania, monitorowania i oceny, ewaluacji i aktualizacji niniejszego Planu i zarazem procesu jego realizacji gwarantuje osiągnięcie założonych w dokumencie celów związanych z rozwojem komunikacyjnym miasta Radom.

7. ZASADY MONITORINGU I WSKAŹNIKÓW REALIZACJI PLANU

Podstawę systemu monitorowania stopnia realizacji niniejszego planu stanowić będzie okresowa – raz do roku – ocena, przeprowadzana w oparciu o sprawozdanie przedstawione przez MZDiK w Radomiu. Sprawozdanie prezentowane będzie Prezydentowi Miasta Radomia a ewentualne korekty w hierarchii zadań będą przedmiotem uchwał RM.

W celu wyeliminowania problemu dezaktualizowania się założeń i celów planu rozwoju konieczne jest wprowadzenie systemu monitoringu, ściśle związanego z systemem ewaluacji. Monitorowanie służy sprawdzeniu skuteczności poszczególnych działań. Jeśli są one wykonywane skutecznie, to wyniki ich ewaluacji można wykorzystać w celach promocyjnych (promowanie osiągniętych sukcesów). Największe znaczenie ma jednak funkcja profilaktyczna – chodzi o to, że rzetelnie i regularnie przeprowadzana ewaluacja może wydatnie przyczynić się do zapobiegania niepowodzeniom w czasie realizacji poszczególnych zadań. W ramach procesu realizacji niniejszego planu będą przeprowadzane oceny wykonania poszczególnych działań. Ewaluacje te będą przeprowadzane okresowo i retrospektywnie. Proces ewaluacji będzie dotyczył realizacji celów poszczególnych projektów oraz realizacji celów głównych planu.

Jeśli w wyniku procesu monitorowania i ewaluacji zaistnieje potrzeba dokonania niewielkich zmian w zapisach planu, dopuszcza się wprowadzanie takich poprawek na bieżąco. Zmiany bardziej istotne, odnoszące się do celów głównych planu, ma prawo wprowadzać jedynie Rada Miejska. Decyzja taka ma formę uchwały podejmowanej na wniosek Koordynatora.

Ważnym działaniem służącym zwiększeniu szans na powodzenie realizacji założeń planu jest uspołecznienie procesu jej wykonania. Narzędziami służącymi uspołecznieniu procesu realizacji planu będą:

- odbywające się regularnie (raz do roku) spotkania z przedstawicielami zespołu zarządzającego realizacją planu, na których omawiane będą zagadnienia związane z realizacją planu;
- cyklicznie ukazujące się w prasie lokalnej artykuły pełniące funkcję sprawozdania z realizacji planu.

W wyniku uspołecznienia procesu realizacji planu zespół odpowiedzialny za jego wdrożenie będzie uzyskiwał spływające systematycznie materiały, które następnie będzie wykorzystywał przy ewaluacji dokumentu oraz przy wprowadzaniu ewentualnych zmian.

Powyżej opisany mechanizm wdrażania, monitorowania i oceny, ewaluacji i aktualizacji niniejszego planu i zarazem procesu jego realizacji gwarantuje osiągnięcie założonych w dokumencie celów związanych z rozwojem komunikacyjnym miasta Radom.