



URZĄD MIASTA LUBLIN

DEPARTAMENT INWESTYCJI I ROZWOJU, WYDZIAŁ PLANOWANIA
BIURO PROJEKTOWO-KONSULTINGOWE TRANSEKO



dr inż. Andrzej BRZEZIŃSKI
Studium komunikacyjne miasta Lublin

Lublin, 6 listopada 2012 r.

ZAKRES STUDIUM

Etap	Studium komunikacyjne miasta Lublin	Koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym
I	Diagnoza stanu	Diagnoza stanu
II	Wariantowa koncepcja rozwoju systemu	Wariantowa koncepcja organizacji ruchu
IIIa	Ocena oddziaływania na środowisko i konsultacje społeczne	
IIIb	Wynikowa koncepcja rozwoju systemu	Wynikowa koncepcja organizacji ruchu

Obszar Studium: miasto w granicach administracyjnych oraz przyległe gminy



1. ANALIZA DOSTĘPNYCH MATERIAŁÓW
2. PRACE INWENTARYZACYJNE DOTYCZĄCE UKŁADU DROGOWEGO I TZ
3. BADANIA I POMIARY (RUCHU I PARKOWANIA)
4. DIAGNOZA STANU (MIASTO/OBSZAR CENTRALNY)
5. BUDOWA MODELU PODRÓŻY (KI I TZ) W SKALI CAŁEGO MIASTA
6. WARIANTY ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE CENTRALNYM
7. WARIANTY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO W SKALI MIASTA
8. PROGNOZY RUCHU I PRZEWOZÓW
9. ANALIZA EKONOMICZNA I WIELOKRYTERIALNA WARIANTÓW

10. OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

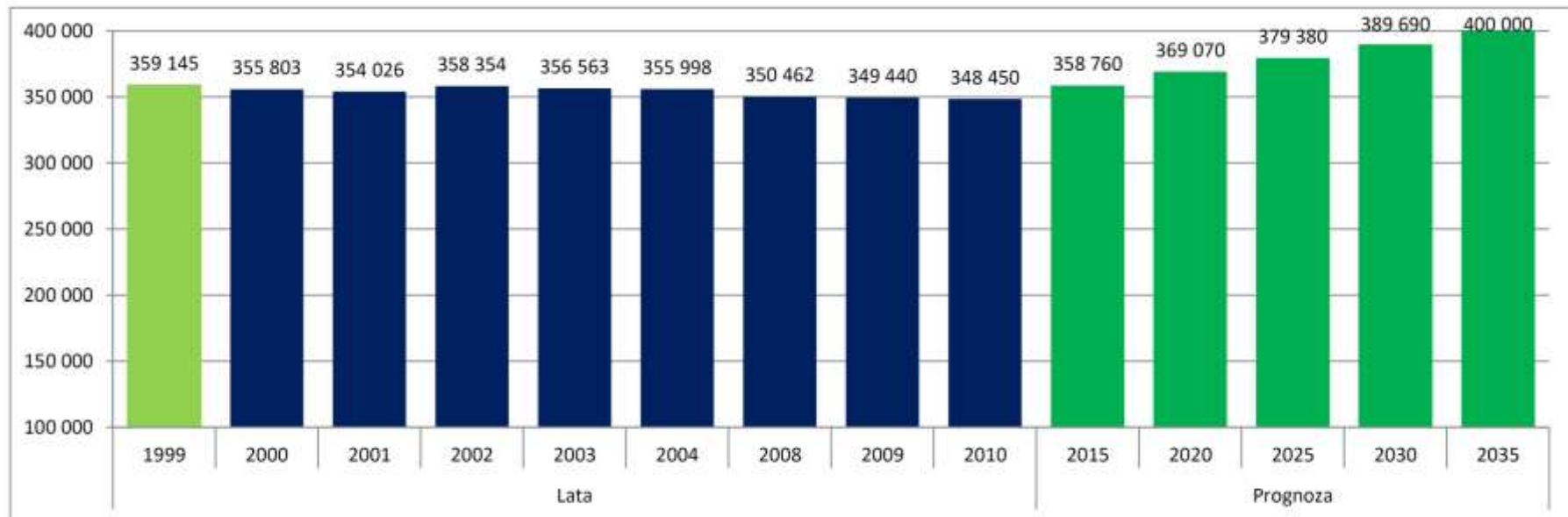
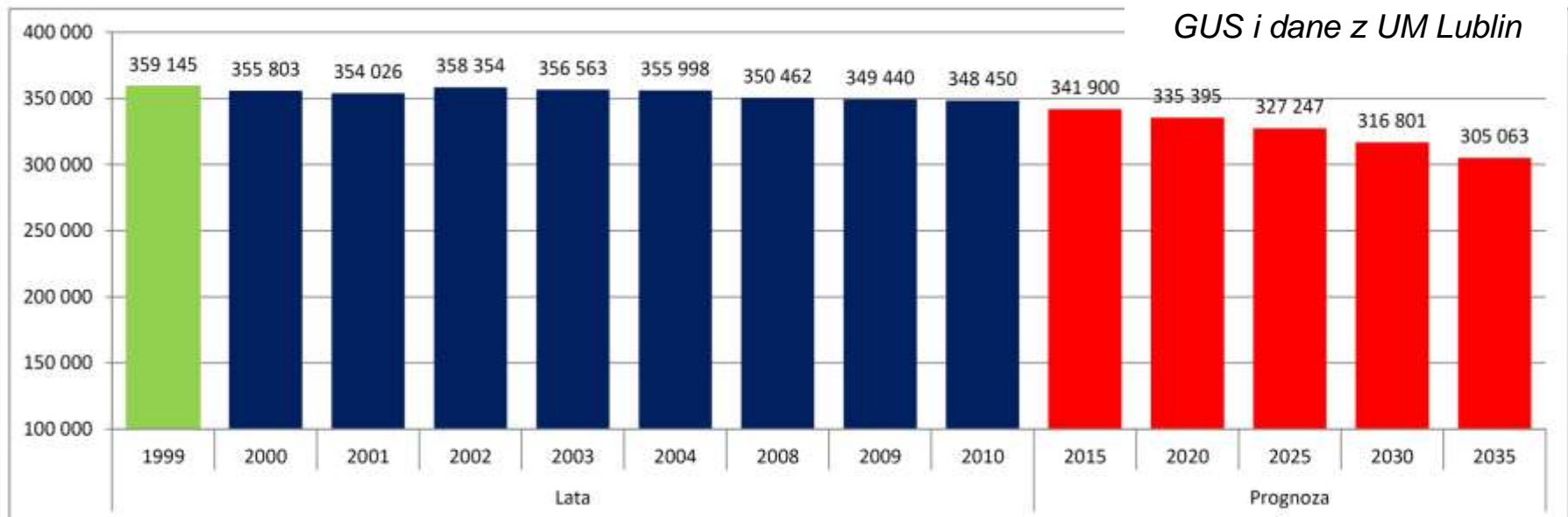
11. KONSULTACJE SPOŁECZNE (11 PAŹDZIERNIKA)

12. WYNIKOWE WARIANTY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO W SKALI MIASTA
13. WYNIKOWA KONCEPCJA ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE CENTRALNYM

DWA KLUCZOWE UWARUNKOWANIA PLANU TO:

- ❑ **Scenariusz demograficzny**
- ❑ **Strategia transportowa (cele/środki realizacji)**

SCENARIUSZ DEMOGRAFICZNY



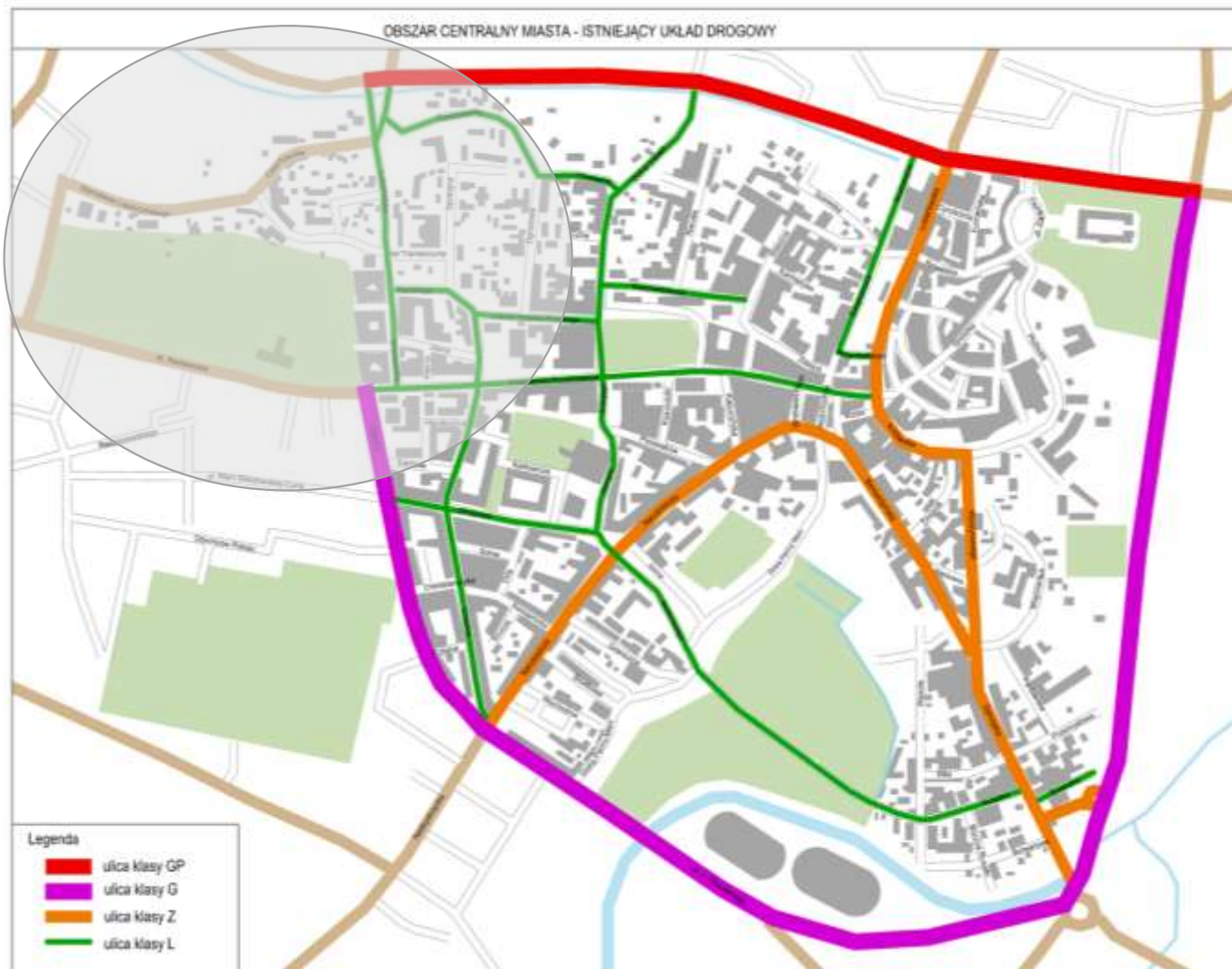
Założenie: Podstawą planu systemu transportowego miasta jest idea zrównoważonego rozwoju systemu transportowego



- 1. Strefowanie obsługi komunikacyjnej** (strefa – różne zasady)
- 2. Rozwój układ tras obwodowych**
- 3. Ograniczona dostępność centrum dla samochodów (ulice/parkingi)**
- 4. Priorytety dla TZ**
- 5. Rozwoju ruchu pieszego i rowerowego**
- 6. Stymulowanie zagospodarowania – koncentracja w centrum i w korytarzach TZ**

GŁÓWNE PROBLEMY

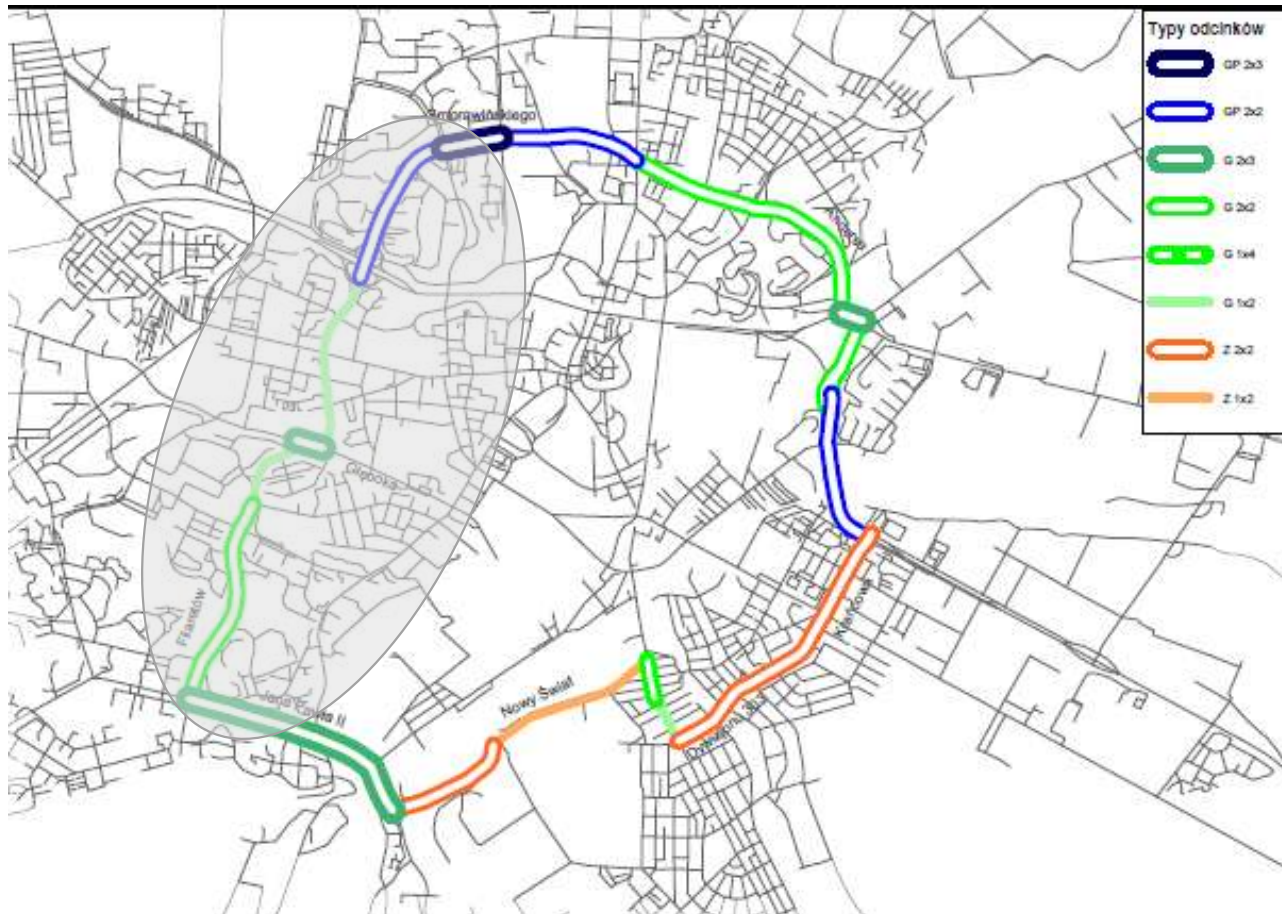
JAKI PRZEBIEG OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ ?



- Al. Solidarności
- Al. Unii Lubelskiej
- Al. Zygmuntofskie
- Al. Piłsudskiego
- Lipowa

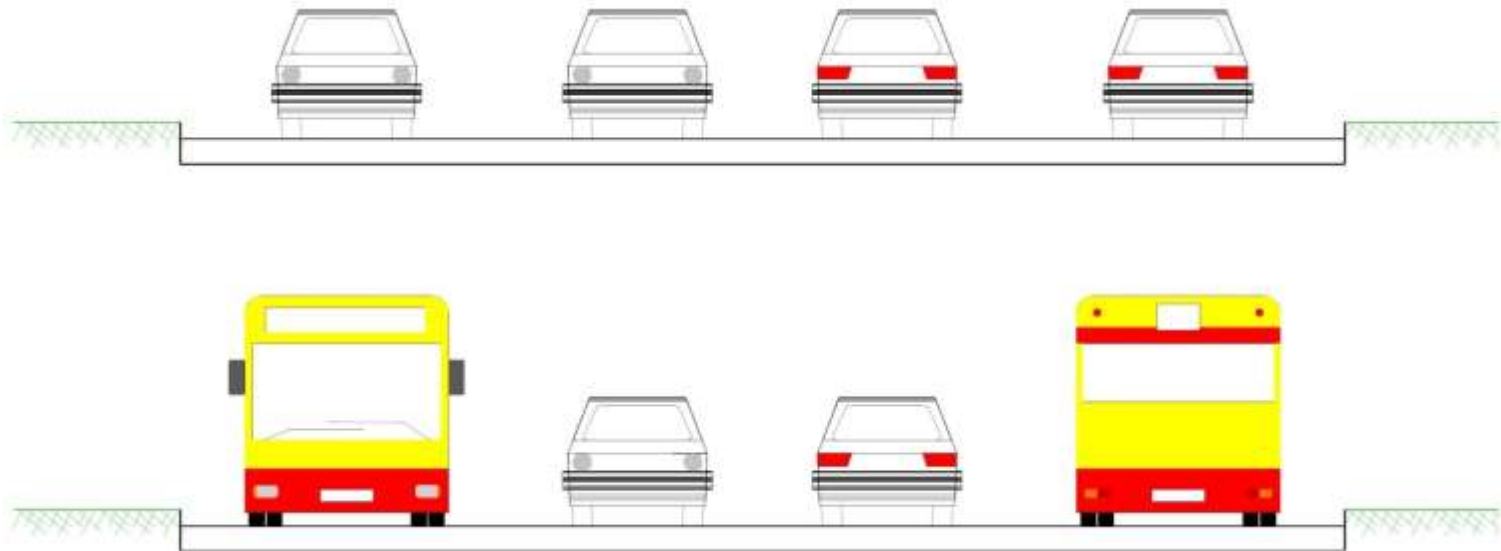
JAKI PRZEBIEG OBWODNICY MIEJSKIEJ ?

- Smorawińskiego
- Andersa
- Mełgiewska
- Graffa
- Al. Tysiąclecia
- Krańcowa
- Dywizjonu 303
- Nowoprojektowana I
- Wrotkowska
- Diamentowa
- Krochmalna
- Jana Pawła II
- Filaretów**
- Głęboka**
- Sowińskiego**
- Poniatowskiego**



Czy uprzywilejowanie ma oznaczać:

1. Wydzielone pasy/jezdnie dla TZ na głównych osiach dojazdowych do centrum i uprzywilejowanie w centrum ?
2. **Realizację zasady – do śródmieścia łatwo wjechać i poruszać się TZ a trudno samochodem ?**



Jest problem z wąskimi przekrojami ulic – to konieczność ograniczania dostępności dla samochodów !

1. Podporządkowanie dostępności dla samochodów uprzywilejowaniu TZ ?
2. Utrudnienie przejazdu w poprzek Śródmieścia (eliminacja tranzytu) ?
3. Ograniczone parkowanie w pasach drogowych ?



- ❑ **Zaparkowanych 3700 pojazdów - 1000 pojazdów niezgodnie z przepisami**
- ❑ **43% miejsc na chodnikach !**

Przykład: Ulica Wodopojna - Staszica



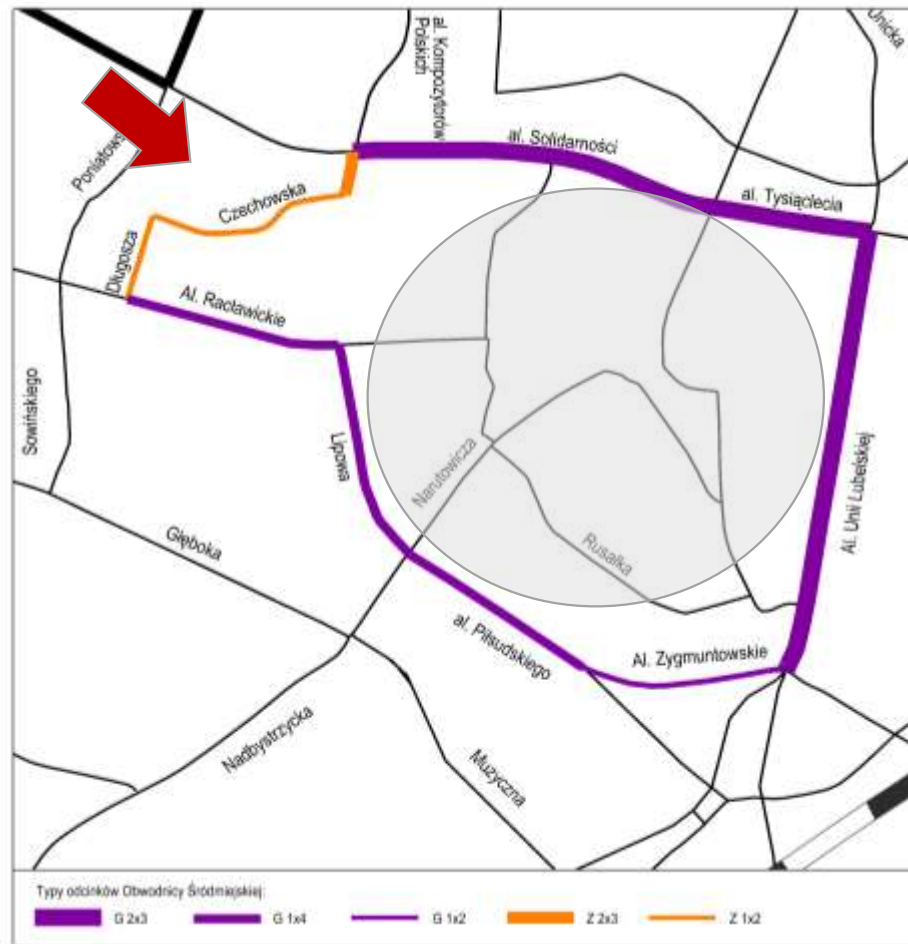
WARIANTY UKŁADU

- Priorytet dla TZ na trasach promienistych do centrum**
- Priorytet dla TZ w centrum (pasy i jezdnie dla TZ)**
- Ograniczenia przepustowości tras promienistych**
- Ograniczenia dla samochodów w centrum (zwężenie/zakaz ruchu)**
- Ograniczenie parkowania w pasach drogowych w centrum**
- Rozwój parkingów (w poziomie terenu i kubaturowych)**
- Rozwój ruchu pieszego i stref pieszych**
- Rozwój systemu tras rowerowych**
- Włączenie kolei do obsługi podróży aglomeracyjnych i miejskich**
- System P+R**

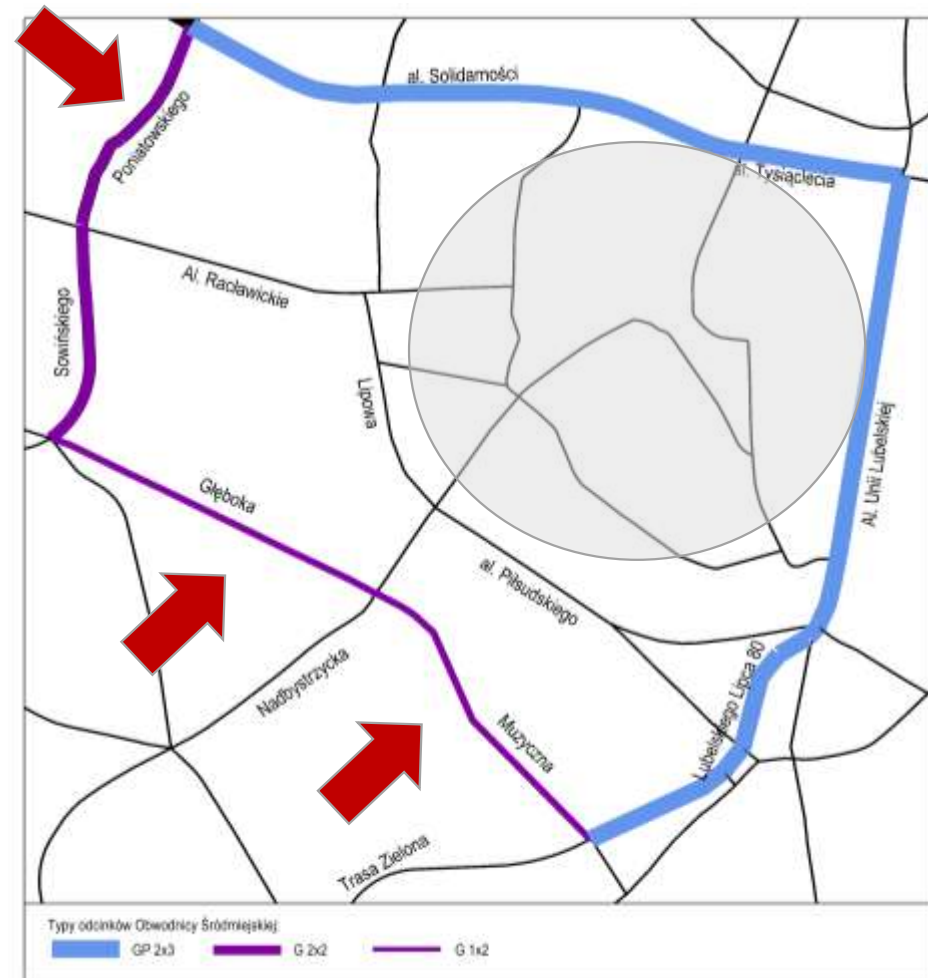
Wariant II – cechy systemu

- Priorytet dla TZ na trasach promienistych do centrum
- Priorytet dla TZ w centrum – mniejszy zakres**
- Ograniczenia przepustowości tras promienistych
- Ograniczenia dla samochodów w centrum – mniejszy zakres**
- Ograniczenie parkowania w pasach drogowych w centrum –
mniejszy zakres**
- Rozwój parkingów (w poziomie terenu i kubaturowych)**
- Rozwój ruchu pieszego i stref pieszych – mniejszy zakres**
- Rozwój systemu tras rowerowych - – mniejszy zakres**
- Włączenie kolei do obsługi podróży aglomeracyjnych i miejskich
- System P+R

OBWODNICA ŚRÓDMIEJSKA

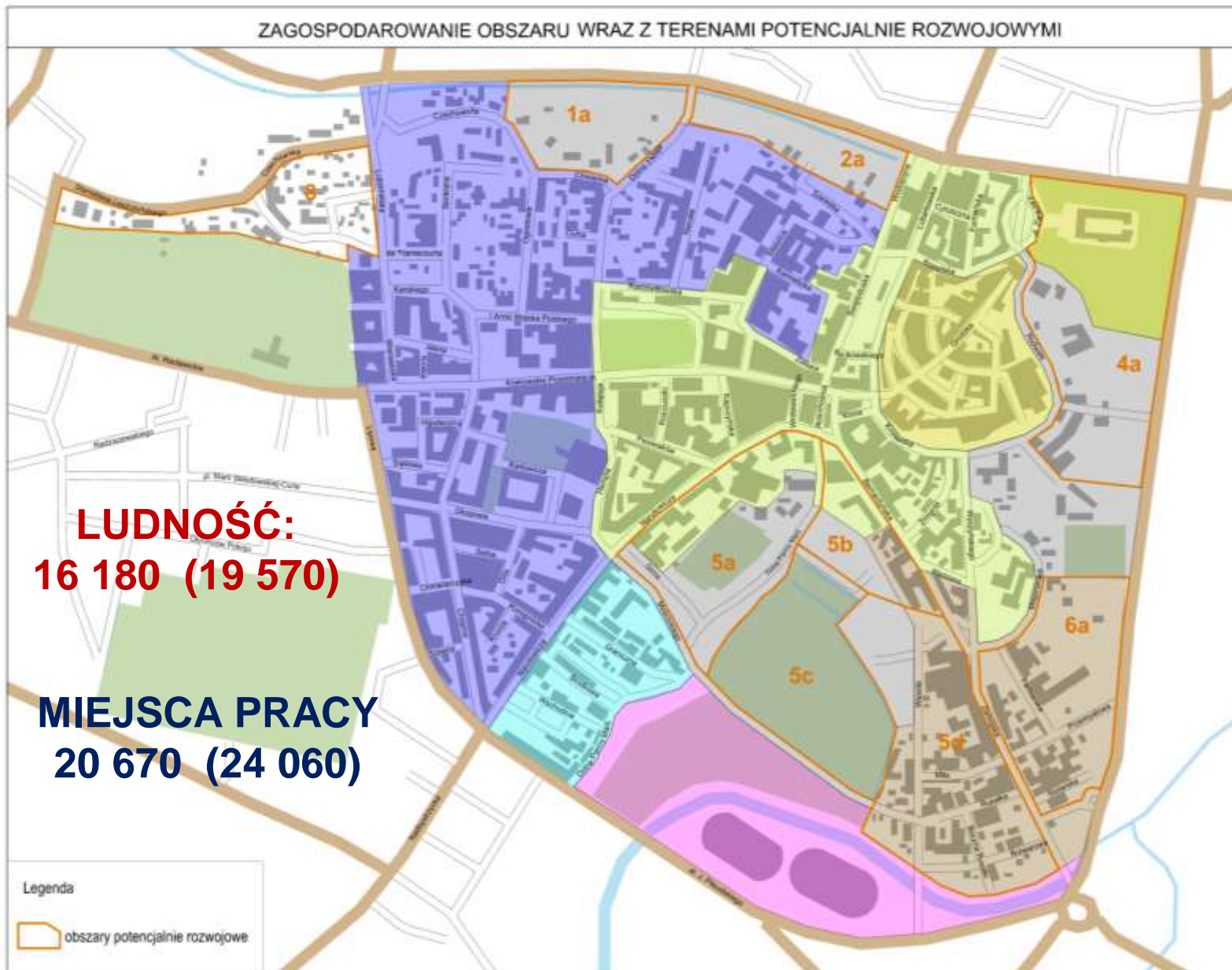


WARIANT I

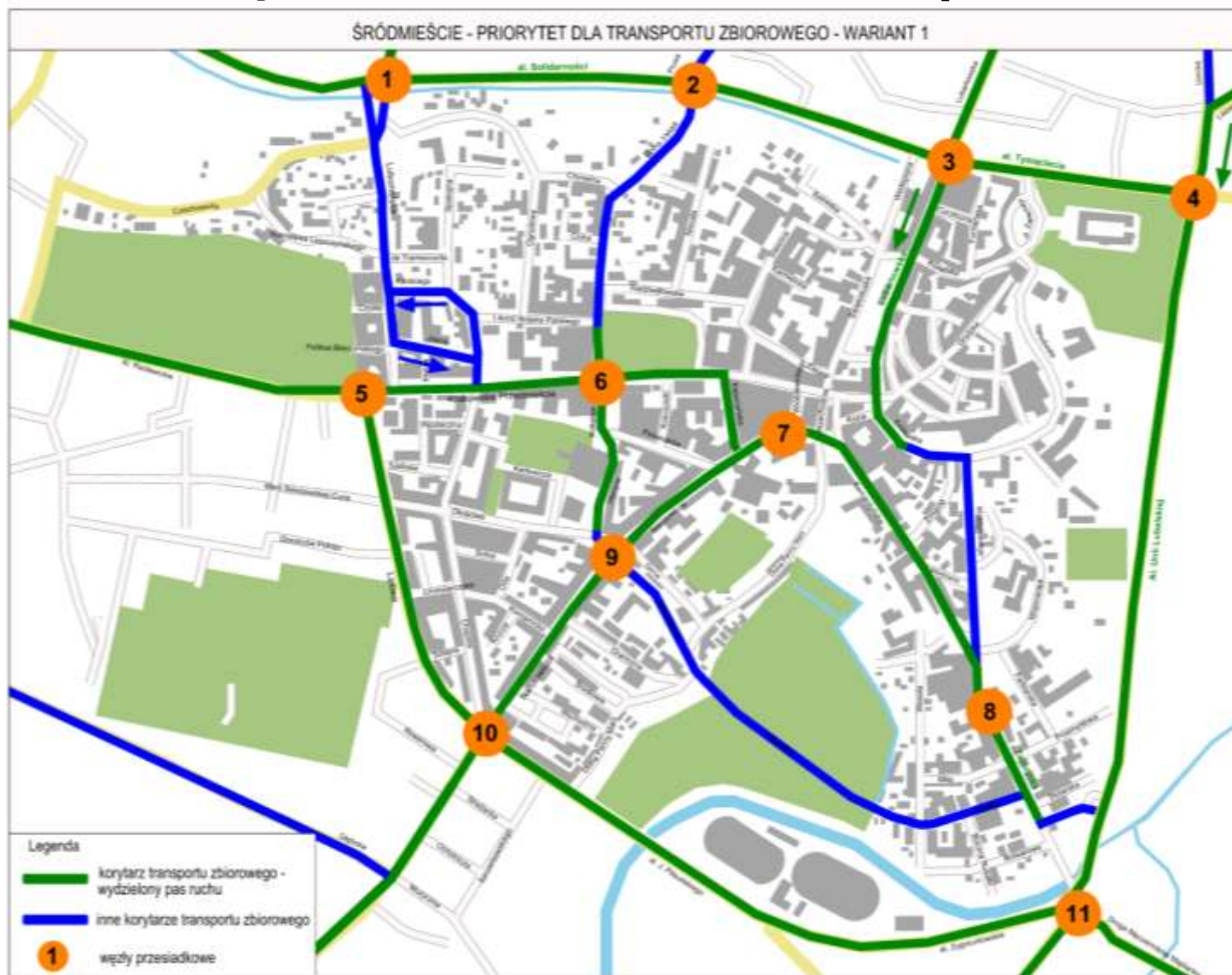


WARIANT II

ZAGOSPODAROWANIE ŚRÓDMIEŚCIA – TERENY ROZWOJOWE



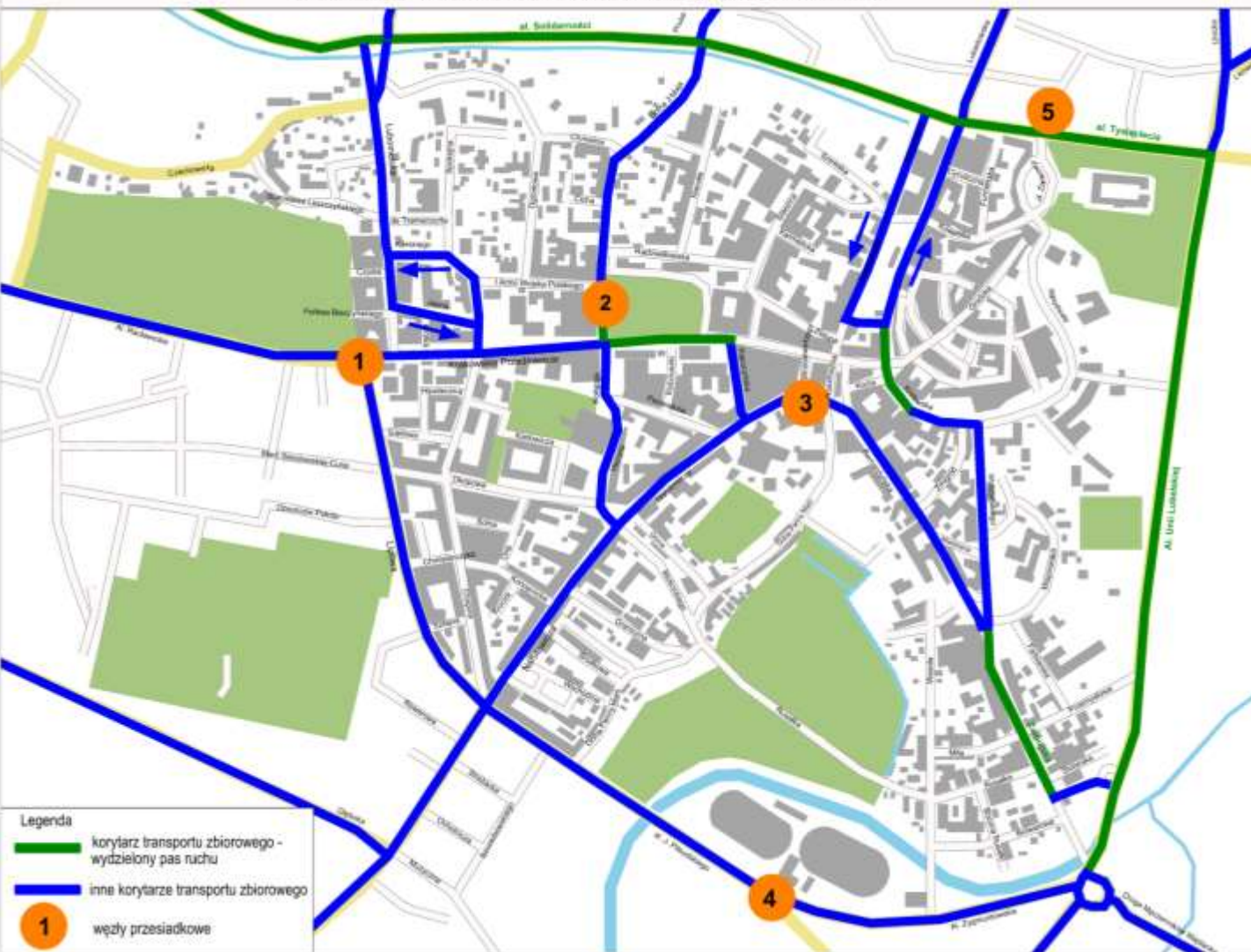
8,8 km pasów dla TZ i **0,8 km** ulic pieszo-rowerowych z TZ



al. Solidarności,
 al. Tysiąclecia
 al. Unii Lubelskiej
 al. Zygmuntojskie
 al. J. Piłsudskiego
 ul. Lipowa
 ul. Narutowicza
 ul. Bernardyńska
 ul. Zamojska
 ul. Królewska
 ul. Lubartowska
 ul. 3 Maja
 ul. Kołłątaja
 ul. Hempla
 al. Raławickie
 ul. K. Przedmieście

4,1 km pasów dla TZ i **0,35 km** ulic pieszo-rowerowych z TZ

ŚRÓDMIEŚCIE - PRIORYTET DLA TRANSPORTU ZBIOROWEGO - WARIANT 2



al. Solidarności,
al. Tysiąclecia
al. Unii Lubelskiej

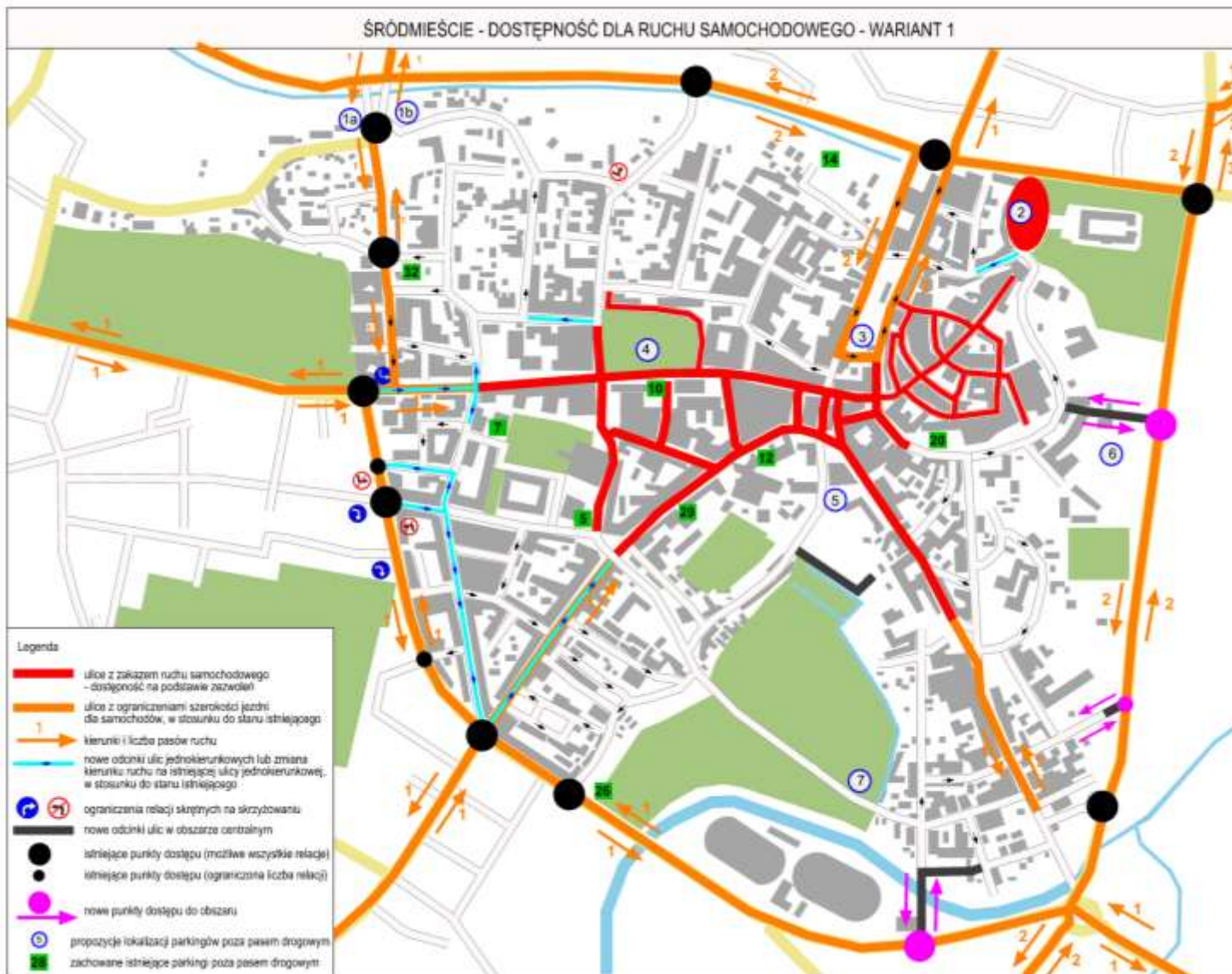
ul. Zamojska
ul. Królewska

ul. 3 Maja

ul. K. Przedmieście

3,5km ulic wyłączonych z ruchu/ 8,2km zwężenie

ŚRÓDMIEŚCIE - DOSTĘPNOŚĆ DLA RUCHU SAMOCHODOWEGO - WARIANT 1

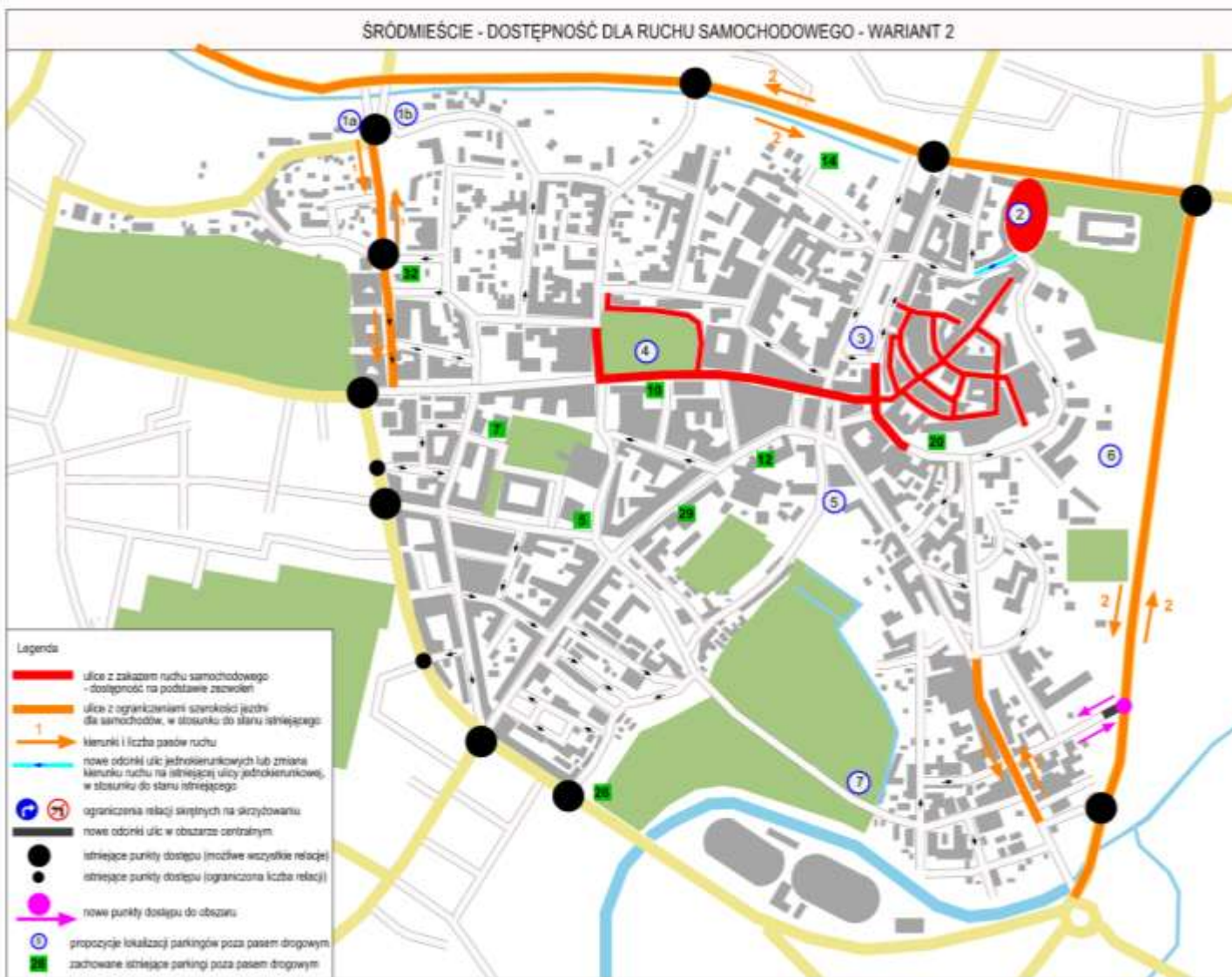


Zwężenia:

al. Solidarności (przekrój 2x2),
 al. Tysiąclecia (przekrój 2x2),
 al. Unii Lubelskiej, na odcinku od al. Tysiąclecia do Al. Zygmunto-wskich (przekrój 2x2),
 ciągu: Al. Zygmunto-wskie – al. J. Piłsudskiego–Lipowa (przekrój 1x2),
 Al. Raclawickie, na odcinku do ul. Lipowej (przekrój 1x2),
 ul. Krakowskie Przedmieście, na odcinku od ul. Lipowej do ul. Chopina (przekrój 1x1),
 ul. Lubomelska, na odcinku od ul. Czechowskiej do ul. Karskiego (przekrój 1x2),
 ul. Narutowicza, na odcinku od ul. Lipowej do ul. Mościckiego (przekrój 1x1),
 ul. Zamojska, na odcinku od ul. Stolarskiej do ul. Bernardyńskiej (przekrój 1x2),
 ul. Lubartowska, na odcinku od ul. Bajkowskiego do al. Tysiąclecia (przekrój 1x2),
 ciągu Wodopojna – Świętoduska, na odcinku od al. Tysiąclecia do ul. Bajkowskiego (przekrój 1x2),
 ul. Bajkowskiego, na odcinku pomiędzy ul. Świętoduską a ul. Lubartowską (przekrój 1x1),
 ul. Wieniawska na odcinku pomiędzy ul. Karskiego a ul. Krak. Przedmieście (przekrój 1x1)

1,1 km ulic wyłączonych z ruchu/ 3,9 km zwężenie

ŚRÓDMIEŚCIE - DOSTĘPNOŚĆ DLA RUCHU SAMOCHODOWEGO - WARIANT 2

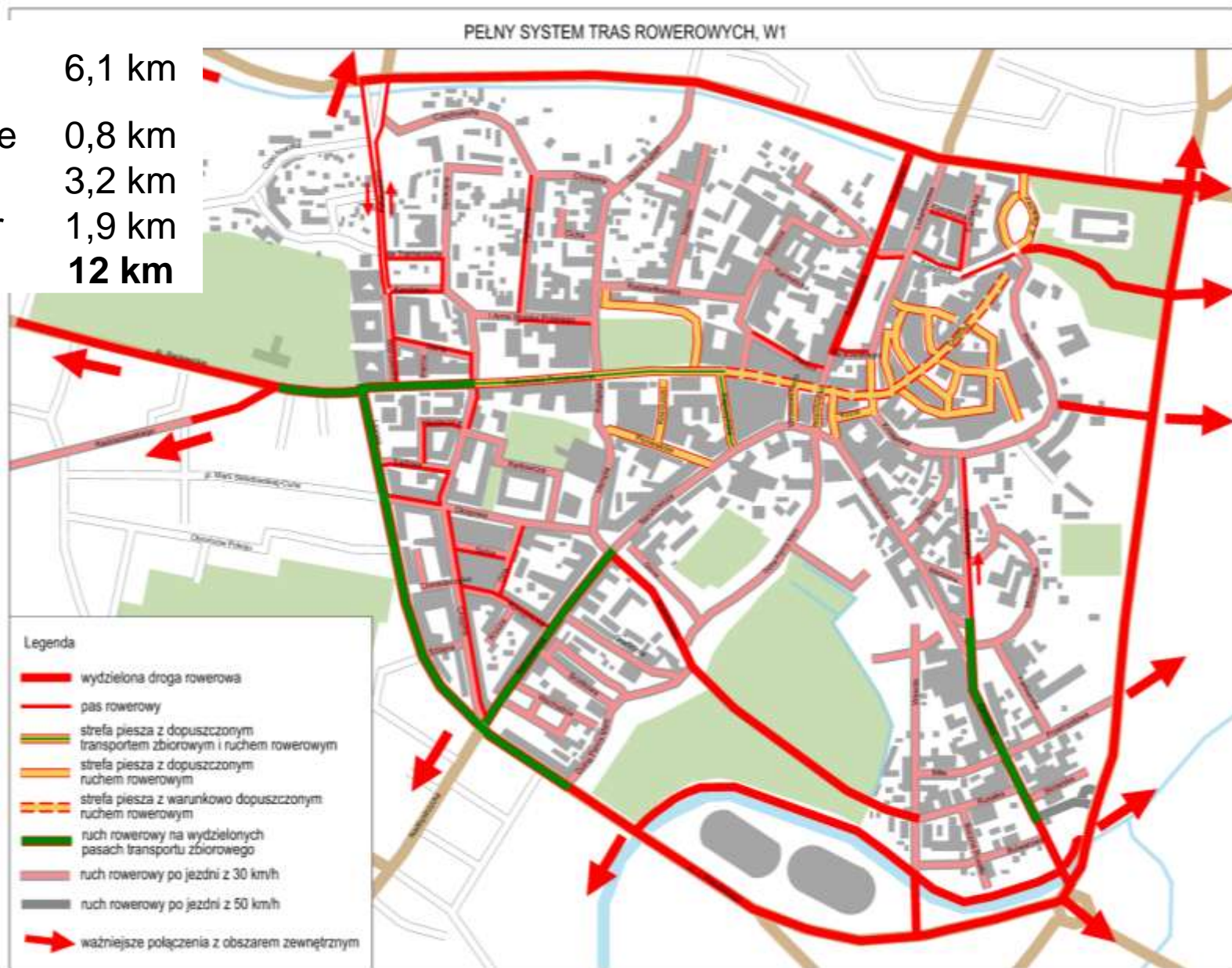


Ograniczenia:

- ❑ **al. Solidarności** (przekrój 2x2),
- ❑ **al. Tysiąclecia** (przekrój 2x2),
- ❑ **al. Unii Lubelskiej** (przekrój 2x2),
- ❑ **ul. Zamojska**, na odcinku pomiędzy ul. Stolarską a ul. Wyszyńskiego (przekrój 1x2),
- ❑ **ul. Lubomelska**, na odcinku pomiędzy al. Solidarności a ul. Karskiego (przekrój 1x2).
- ❑ **ul. Wieniawska** na odcinku Karskiego – Krakowskie Przedmieście (przekrój 1x1).

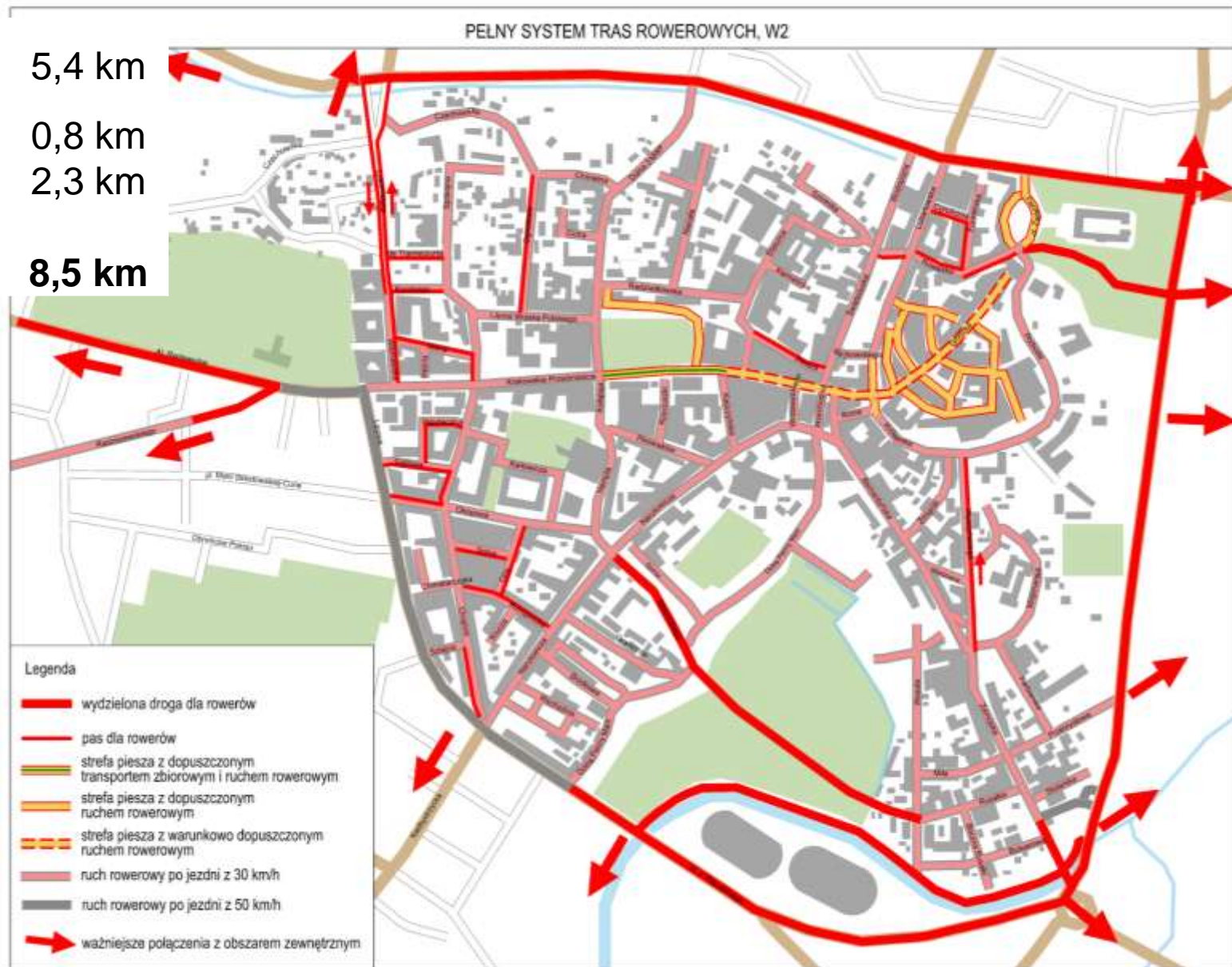
ŚRÓDMIEŚCIE – SYSTEM TRAS ROWEROWYCH – W I

drogi wydzielone	6,1 km
pasy rowerowe	0,8 km
kontrapasy	3,2 km
pasy TZ/rower	1,9 km
Łącznie	12 km



ŚRÓDMIEŚCIE – SYSTEM TRAS ROWEROWYCH – W II

drogi
wydzielone 5,4 km
pasy rowerowe 0,8 km
kontrapasy 2,3 km
Łącznie 8,5 km



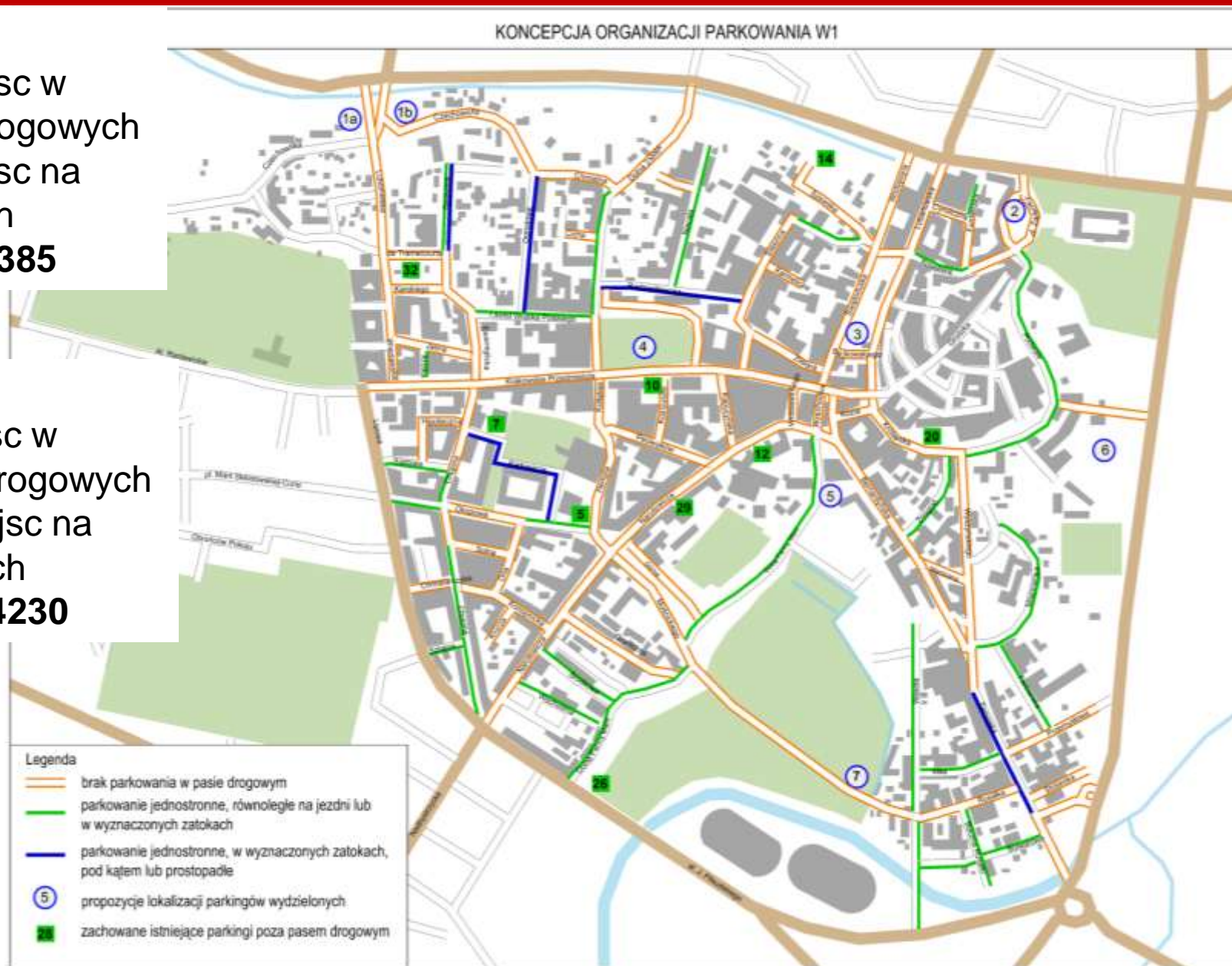
ŚRÓDMIEŚCIE – PARKOWANIE – W I

Obecnie:

- ❑ 2405 miejsc w pasach drogowych
- ❑ 1980 miejsc na parkingach
- ❑ Razem: 4385

W I

- ❑ 825 miejsc w pasach drogowych
- ❑ 3405 miejsc na parkingach
- ❑ Razem: 4230

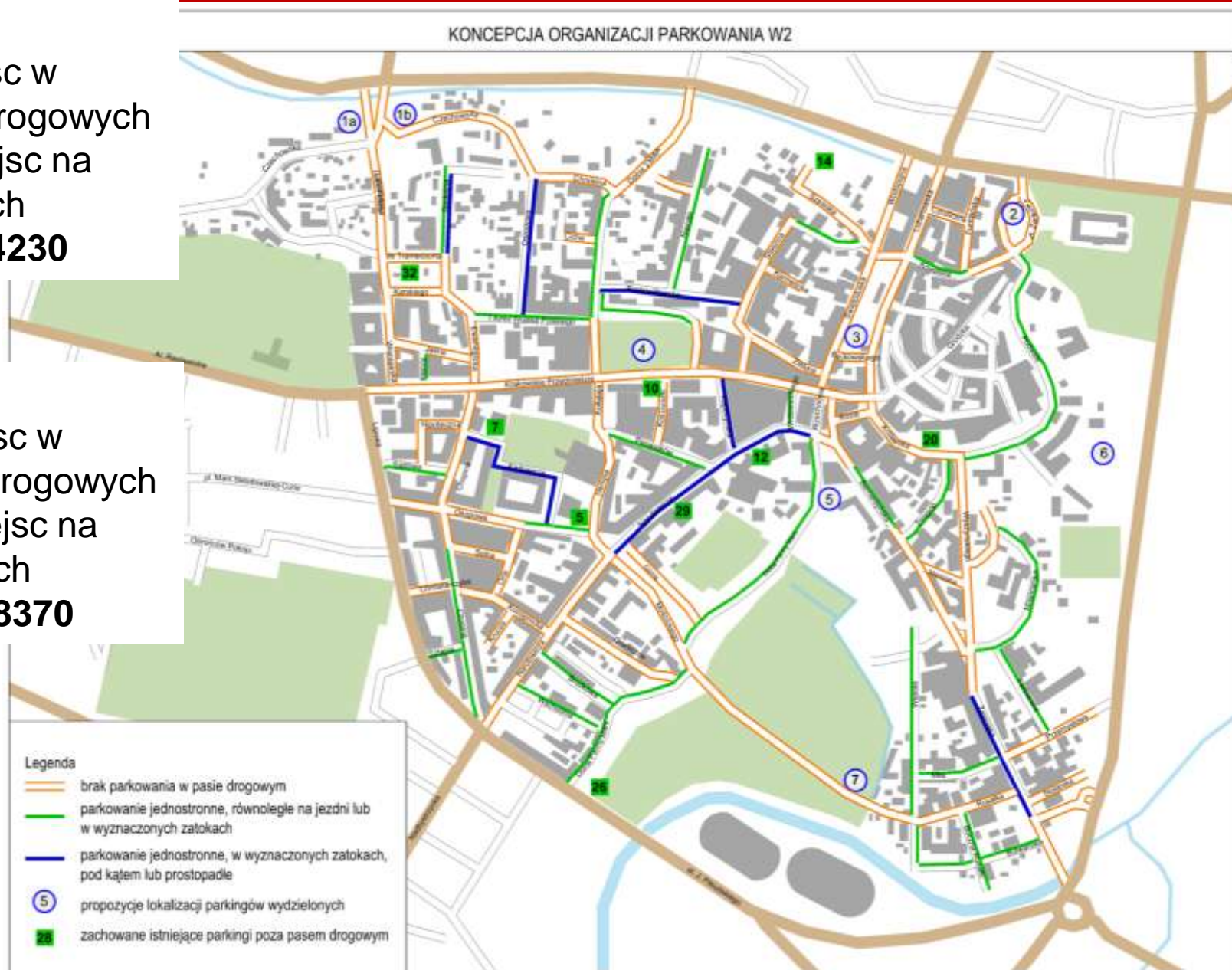


W I

- ❑ 825 miejsc w pasach drogowych
- ❑ 3405 miejsc na parkingach
- ❑ Razem: 4230

W II

- ❑ 940 miejsc w pasach drogowych
- ❑ 7430 miejsc na parkingach
- ❑ Razem: 8370



1. **Założenie kierunkowe dotyczące skali rozwoju miasta – demografia**
2. **Decyzja o strategii rozwoju TZ** - projekty korytarzy wysokiej jakości (skala uprzywilejowania/węzły przesiadkowe/P+R) i dostosowanie układu linii
3. **Strategia rozwoju układu drogowego** - priorytety dla tras obwodowych, ograniczanie rozwoju tras alternatywnych (przekątniowych), podjęcie próby domknięcia układu obwodowego od strony południowej
4. **Strategia obsługi komunikacyjnej centrum** - ograniczanie dostępności dla samochodów, priorytet TZ, ruch pieszy i rowerowy, porządkowanie polityki parkingowej, dogęszczenie centrum.
5. **Strategia włączenia kolei** - konieczna analiza techniczno-ekonomiczna-finansowa