

Lublin, 14 lipca 2012 r.

**Szanowny Pan
Krzysztof Żuk
Prezydent Miasta Lublin**
dialog@lublin.eu

Dotyczy: Konsultowanej Strategii Rozwoju Lublina 2020.

Szanowny Panie Prezydencie!

W związku z trwającymi do 20 lipca 2012 r. konsultacjami społecznymi Strategii Rozwoju Lublina 2020, składamy następujące uwagi do proponowanego tekstu.

1. Proponujemy bardziej wyraziste potraktowanie **jakości przestrzeni miasta**, jako ważnego czynnika podnoszącego jakość życia w mieście. W rozdziale *B.2. Zwiększenie komfortu życia*, proponujemy by w działaniach podkreślić, że drogą do jakości przestrzeni jest:
 - kształtowanie zrównoważonego układu przestrzennego,
 - racjonalne gospodarowanie zasobami przestrzeni, z preferencją do integrowania funkcji i kształtowania zwartej struktury terenów zurbanizowanych („miasto kompaktowe”),
 - rygorystyczna ochrona terenów zieleni a w szczególności suchych dolin i wąwozów przed zabudową i zainwestowaniem,
 - kształtowanie spójnego systemu powiązanych ze sobą terenów zieleni (powiązania przyrodnicze i rekreacyjne),
 - przeciwdziałanie rozpraszaniu się zabudowy, preferencje do uzupełniania istniejącej zabudowy oraz racjonalne, przemyślane i sukcesywne otwieranie nowych terenów inwestycyjnych (uruchamianie nowego kolejnego terenu w momencie zainwestowania poprzedniego).
2. Podobnie w rozdziale *B.3. Dbłość o kulturę przestrzeni* warto dodać, że jest to przede wszystkim racjonalne i przemyślane gospodarowanie przestrzenią, a także dbłość o jej estetykę i piękno.
3. W rozdziale *A.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej Lublina* a także w rozdziale *B.1. Poprawa infrastruktury technicznej* pragniemy dodać, że poprawa ta, musi być realizowana z poszanowaniem **jakości przestrzeni** miasta. W szczególności dotyczy to niebezpieczeństw, które rodzą nowe struktury drogowe: zniszczenia terenów zieleni, dewastacji krajobrazu (n.p. przedłużenie Alei Solidarności w okolicach Skansenu), tworzenia trudnych do pokonania barier i fragmentacji miasta przez układ drogowy.
4. W rozdziale *A.4. Budowanie więzi regionalnych i metropolitalnych* proponujemy wyraźne zaakcentowanie roli powiązań z najważniejszym sąsiadem – Świdnikiem. Aktualny stan tych powiązań jest przyczyną niewykorzystywania potencjału położenia obu miast i wymaga radykalnej poprawy.

Dodatkowo prosimy o uwzględnienie w pracy nad Strategią:

- sprawozdania ze spotkania Rady Kultury Przestrzeni i prezentacji Strategii z dn. 15 maja 2012.
- stanowiska Rady Kultury Przestrzeni „Dobrze Mieszkać w Lublinie”, przygotowanego przez pana Huberta Trammera, dotyczącego zagadnień jakości życia w naszym mieście.

Oba te dokumenty dołączamy do niniejszego pisma.

Z poważaniem

Jan Kamiński
Przewodniczący RKP

SPRAWOZDANIE ZE SPOTKANIA RADY KULTURY PRZESTRZENI

W dn. 15.05. 2012 o godz. 18.00 w Ratuszu odbyło się spotkanie RKP w sprawie Strategii Rozwoju Miasta.

Obecni:

Marta Łopacka – Stowarzyszenie Tu Obok

Mariusz Sagan – Dyrektor Wydziału Strategii i Obsługi Inwestorów

Hubert Trammer - RKP

Marcin Skrzypek - RKP

Jacek Warda - RKP

Bolesław Stelmach - RKP

1. Projekt dokumentu przedstawili M.Skrzypek i J.Warda

2. Jak zawsze największą aktywność wykazał Hubert Trammer, który zgłosił do Strategii wiele uwag (w telegraficznym skrócie):

- wyeliminowanie rozszerzenia granic Miasta, jako celu strategicznego; zamiast tego należy dążyć do bardziej efektywnego zagospodarowania istniejącego obszaru miasta, aby inwestycje zamiast wkraczać na nowe obszary przede wszystkim służyły uporządkowaniu i/lub rewitalizacji terenów już zurbanizowanych, z których wiele ma spore rezerwy chłonności, a jednocześnie wymagają uporządkowania,
- konieczność wprowadzenia równouprawnienia ruchu pieszego i rowerowego w stosunku do kołowego; dominacja ruchu kołowego jest tak oczywista, że dalsze podkreślanie takiego celu strategicznego rozwoju jest problematyczne,
- strategia niepotrzebnie godzi się ze stagnacją demograficzną, rozwiązania na rzecz poprawy jakości życia przy mniejszej ilości mieszkańców należy przewidzieć jako plan awaryjny, założeniem podstawowym winny być działania na rzecz wzrostu demograficznego - w warunkach wzrostu poprawa jakości jest dużo łatwiejsza do osiągnięcia - wdrażane na szeroką skalę zwłaszcza we wschodnich Niemczech strategie rozwoju jakościowego bez rozwoju ilościowego jak dotąd nie doprowadziły jeszcze do zadowalających rozwiązań
- sugestią osłabienia zawartego w strategii ukierunkowania na modernizację przy jednoczesnym zwróceniu uwagi na wykorzystywanie faktyczne, oraz jako źródło inspiracji istniejących rozwiązań czy elementów dziedzictwa - także tych często niedocenianych
- konieczność uzupełnienia strategii o kwestię wsparcia dla budownictwa mieszkaniowego - np. poprzez wsparcie organizacyjne miasta dla powstawania i działań wspólnot mieszkaniowych, które zawiązywałyby się nie tylko jak dziś w celu zarządzania gotowymi domami mieszkalnymi, ale już w celu ich budowy
- potrzebę zaznaczenia konieczności nadania priorytetowi inwestycjom przyciągającym do Lublina ludzi przy jednoczesnej rezygnacji z priorytetowego traktowania inwestycji drogowych
- przy słusznym zwróceniu uwagi w strategii na potrzebę stworzenia koalicji na rzecz inwestycji w poprawę sieci kolejowej warto dopisać konieczność skoncentrowania się w pierwszym etapie na mniej kosztownych działaniach polegających na rewitalizacji istniejących linii kolejowych poprzez remonty doprowadzające je do właściwego stanu technicznego i wprowadzenie rozkładów jazdy pociągów zapewniających częste połączenia od wczesnego ranka do późnego wieczora
- potrzebę wzmocnienia wagi powstania eksploratorium/ poznawalni jako obiektu mogącego przyciągnąć do Lublina wielu ludzi
- sugestią zastąpienia basenu olimpijskiego aquaparkiem
- potrzebę zwrócenia uwagi na to, iż rozwój taniego budownictwa mieszkaniowego czy infrastruktury społecznej (zwłaszcza służącej rodzinom z dziećmi) może zrównoważyć niższe zarobki, infrastruktura społeczna i kulturalna to sposób na zapewnienie miejsc pracy, a często miejsce pracy dla jednego z małżonków może oznaczać, iż Lublin stanie się miejscem prowadzenia własnej działalności gospodarczej przez drugie z małżonków
- zwrócenie uwagi na to, iż założone w strategii podniesienie poziomu edukacji dzięki mniejszej liczbie dzieci jest mało realne, gdyż znaczącym elementem finansowania oświaty jest subwencja oświatowa, a w dobie koniecznych oszczędności rząd nie będzie skory do podnoszenia przewidzianej na jedno dziecko stawki subwencji oświatowej - spadek liczby dzieci to spadek liczby etatów nauczycielskich i trudności z utrzymaniem szkół
- wydobycie elementu niepowtarzalności lubelskiej przestrzeni jako waloru znacznie bardziej istotnego aniżeli standartowe wartości : funkcjonalność, spełnianie standardów itp,

Bolesław Stelmach ponadto zaproponował:

- wyeksponowanie wątku rozwoju zrównoważonego, jako celu strategicznego z jego rozpisaniem na głosy: działania miasta, oczekiwania w stosunku do inwestorów itp,
- przestrzeganie hierarchii ważności, gdy operuje się przykładami kolejnych celów przestrzennych; zagospodarowanie terenu wokół dworca i dawnego Stawu Królewskiego oraz terenów łączących je z Podzamczem jest ważniejsze, niż tereny wokół stadionu itp. Potem przedyskutowano opinie. Uwagi mają być uwzględnione w dokumencie.

Sporządził: Bolesław Stelmach

**„Dobrze mieszkać w Lublinie”
Stanowisko Rady Kultury Przestrzeni przy Prezydencie Miasta Lublin
w kwestii polityki na rzecz zatrzymania wyludnienia się Lublina**

Problem zmniejszania się liczby mieszkańców Lublina wymaga podjęcia działań zmierzających do zmiany sytuacji. Jednakże działania te muszą być przemyślane, gdyż niektóre z rozwiązań pozornie wydających się właściwymi, w rzeczywistości mogą doprowadzić do zaoognienia problemu, lub być źródłem szeregu innych problemów. Dlatego Rada Kultury Przestrzeni pragnie przedstawić propozycje rozwiązań i zmian w polityce miasta, które powinny przyczynić się nie tylko do zatrzymania procesu utraty przez Lublin mieszkańców, ale także doprowadzić do powrotu tendencji wzrostowej. Priorytet powinien zostać dany działaniom wiążącym się z powstawaniem trwałych miejsc pracy, podnoszącym atrakcyjność Lublina jako miejsca zamieszkania, robienia interesów, studiowania i spędzania wolnego czasu. Właściwa droga wiedzie przez poprawę jakości przestrzeni miasta i jakości życia w Lublinie. To nie tylko zatrzyma odpływ mieszkańców i przyciągnie nowych, ale poprzez zwiększenie możliwości jakie daje Lublin wszystkim mieszkańcom i gościom miasta otworzy przed Lublinem nowe szanse gospodarcze i rozwojowe.

Niniejsze stanowisko nie ogranicza się do określenia zasad działania. Jest ono rozwinięte o przykłady konkretnych rozwiązań do zastosowania w Lublinie. Duża część z nich została odniesiona do doświadczeń innych miast polskich i zagranicznych. Treść nie ogranicza się do spraw przestrzennych, ale obejmuje także aspekty ekonomiczne. Stanowisko otwiera postulat włączenia zawartych w nim propozycji w program „Dobrze mieszkać w Lublinie” łączący w sobie strategię przekładającą się na politykę miasta z działaniem pozyskującym przychylną postawę mieszkańców do realizacji jego postulatów w sposób podobny jak starania o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016.

Zarys treści poszczególnych rozdziałów stanowiska:

1. Dobrze mieszkać w Lublinie – program dla miasta i jego mieszkańców, także wielu nowych

Zebranie rozwiązań w program „Dobrze mieszkać w Lublinie” podobnie jak starania o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury sposobem na zjednoczenie wokół nich mieszkańców, a także promocję Lublina jako miejsca zamieszkania. Elementem programu winno być stworzenie bazy danych o mieście.

2. Jakość przebywania w mieście musi mieć priorytet nad jakością przejeżdżania

Dopóki priorytetem w rozwoju Lublina będzie zapewnienie dobrych warunków przejeżdżania przez niego coraz więcej ludzi będzie się wyprowadzać z miasta. Aby zatrzymać ten proces trzeba uczynić priorytetem zapewnienie dobrych warunków przebywania w Lublinie. Wskazanie kierunków przekształceń przykładowych obszarów.

3. Obiekty podnoszące atrakcyjność Lublina zamiast tras wysysających z niego ludzi

Potrzeba rewizji polityki inwestycyjnej miasta polegającej na znaczącym ograniczeniu inwestycji sprzyjających przyspieszeniu ruchu samochodowego na terenie Lublina i przeznaczeniu zaoszczędzonych dzięki temu środków na inwestycje podnoszące atrakcyjność Lublina jako miejsca zamieszkania, pracy i spędzania czasu przez mieszkańców, oraz gości z regionu i z poza niego.

4. Mądra lokalizacja ważnych obiektów i miejsc pracy. Wielofunkcyjność dzielnic

Wpływ lokalizacji ważnych i atrakcyjnych obiektów na rozwój miasta. Rola atrakcyjnej lokalizacji miejsc pracy.

5. Sprawna komunikacja publiczna – to da się zrobić szybko i tanio

Tani i podnoszący konkurencyjność mieszkania w Lublinie względem mieszkania poza nim sposób na zapewnienie dobrych warunków przemieszczania się po Lublinie.

6. Bezpłatne przedszkola zamiast bezpłatnego parkowania. Urynkowienie parkowania drogą do tańszych mieszkań

Zmiany w polityce miejskiej tworzące zachęty do mieszkania w Lublinie, a zwłaszcza jego centrum, oraz zmniejszające liczbę argumentów za wyprowadzeniem się z miasta, a dodatkowo bezpośrednio skutkujące powstaniem miejsc pracy.

7. Miasto poprzez wsparcie organizacyjne może uczynić mieszkania tańszymi

Z powodu śladowej ilości budynków mieszkalnych wielorodzinnych powstających poza systemem deweloperskim budowa własnego domu za miastem jest tańsza niż zakup mieszkania w mieście. Wsparcie organizacyjne miasta w budowaniu domów mieszkalnych przez wspólnoty mieszkaniowe bez udziału dewelopera, dzięki obniżeniu kosztów nabycia mieszkania w Lublinie może przyczynić się do zatrzymania w nim mieszkańców, a nawet przyciągnięcia nowych.

8. Tereny mieszkaniowe – zwiększyć jakość nie ilość

W Lublinie już dziś pod dostatkiem jest terenów rozwojowych. W tym terenów atrakcyjnych dla budownictwa mieszkaniowego. Wskazanie tych terenów. Rola dbałości o podniesienie jakości istniejących dzielnic. Ogromna waga terenów otwartych w granicach miasta. Niebezpieczeństwa jakie mogą spowodować rozwiązania takie jak przeznaczenie pod budownictwo mieszkaniowe terenów rolnych, a także wypuszczenie na rynek pozostających w rękach miasta nieużytkowanych terenów, bezcelowość tych rozwiązań,

9. Lublin kuszący naturą

Rola dostępności zielonych terenów rekreacyjnych w pobliżu miejsca zamieszkania. Dziki lub na pół dziki charakter części z nich sposobem nie tylko na obniżenie kosztu ich utrzymania, ale także na podniesienie ich atrakcyjności.

10. Lublin miasto inspiracji i miasto wiedzy o tym jak z peryferii stać się centrum

Konieczność przełamania przez Lublin piętna peryferii zarówno pod względem komunikacyjnym, jak i roli w strukturze Państwa, zarówno faktycznej jak i istniejącej w świadomości Polaków. Dla osiągnięcia efektów w tym zakresie potrzebne są wspólne działania z miastami i regionami będącymi w podobnej sytuacji, a więc sprzymierzeńcami może być zdecydowana większość Polski. Ważną sprawą jest stworzenie sprawnego systemu komunikacji publicznej w regionie.

1. Dobrze mieszkać w Lublinie – program dla miasta i jego mieszkańców, także wielu nowych.

Zarówno mieszkańców, jak i inwestorów prędeż przyciągnie miasto odbierane jako rozwijające się, niż jako mające swój dobry czas za sobą. Dowodzi tego przykład Wrocławia, którego pozytywny wizerunek przyczynił się do uruchomienia samonapędzającego się mechanizmu polegającego na tym, iż dobry wizerunek przyciąga ludzi, którzy współtworzą dobry wizerunek. Starania o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016 pozwoliły podnieść pozycję Lublina w świadomości Polaków i pokazały, iż jasno określony cel działa mobilizująco. Dlatego dla nadania skuteczności działaniom na rzecz wzrostu liczby mieszkańców warto zebrać je w program „Dobrze mieszkać w Lublinie”. Istotą programu winna być realizacja pragmatycznej polityki nakreślonej w następnych rozdziałach niniejszego stanowiska. Jednak częścią programu mogą być też spektakularne akcje. Na przykład cykl organizowanych co kilka lat wielkich wystaw prezentujących wybudowane w Lublinie przez wspólnoty mieszkaniowe domy mieszkalne, zrewitalizowane dzielnice i urządzone przez miasto tereny przyrodnicze, oraz wybudowane przez nie przedszkola. Same konkursy na projekty owych obiektów będą miały znaczenie w budowie wizerunku Lublina. Wydarzeniem zwracającym uwagę całej Polski na Lublin jako lidera i cementującym uwagę mieszkańców wokół programu „Dobrze mieszkać w Lublinie” oraz dającym rękojmię jego realizacji powinna stać bardzo szeroka kampania na jego rzecz. Być może, zakończona ogólnomiejskim referendum w sprawie jego przyjęcia. Dla podtrzymania zainteresowania mieszkańców programem, ich poparcia dla niego, a także jakości realizacji przedsięwzięć realizowanych w jego ramach, a także innych przedsięwzięć rozwojowych ważne jest aby decyzje o ich kształcie zapadały po szerokich konsultacjach społecznych.

Program winien znaleźć przełożenie na działania miasta w wielu dziedzinach, a także na powstające w nim dokumenty- w tym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Istotnym elementem programu winno być stworzenie bazy danych o Lublinie, która pozwoli na odniesienie konkretnych działań do realnych potrzeb w różnych obszarach miasta. Taka baza danych może zostać stworzona przez lubelskie uczelnie. Umocniłaby ona pozycję Lublina w stosunku do wielkich korporacji, które posiadają swoje bazy danych. Tworzenie bazy danych powinno mieć miejsce równoległe z realizacją innych elementów programu i nie powinno ich wstrzymywać. Jej powstanie umożliwi podniesienie jakości jego realizacji.

Podobnie jak w przypadku starań o uzyskanie tytułu Europejskiej Stolicy Kultury 2016 efektywnej realizacji programu „Dobrze mieszkać w Lublinie” sprzyjałoby powołanie koordynującego go zespołu, w tym zajmujących się tylko nim pracowników Urzędu Miasta Lublin.

Wśród rozwiązań przedstawionych w programie są też rozwiązania, których wprowadzenie wymaga przełamania stereotypowych przyzwyczajeń. Dotyczy to głównie propozycji dotyczących zmiany miejsca samochodu w hierarchii życia w mieście, zarówno poprzez zmianę organizacji ruchu, jak i poprzez przesunięcie parkowania ze sfery działalności znacząco wspieranej przez miasto, kosztem innych form działalności do sfery normalnej gospodarki rynkowej. Doświadczenia i badania przeprowadzone w różnych krajach wykazały, iż opór, wobec działań ograniczających uprzywilejowanie ruchu samochodowego jest zdecydowanie większy w środowiskach eksperckich i menedżerskich, niż w całym społeczeństwie. Wynika to z tego, iż zarabiający dużo powyżej przeciętnej i jednocześnie dużo bardziej zajęci eksperci i menedżerowie w zdecydowanej większości są ludźmi poruszającymi się niemal wyłącznie samochodami. Tymczasem w całym społeczeństwie własnymi samochodami porusza się mniejszość. Stąd też wśród ogółu otwartość na inne formy poruszania się jest dużo większa niż wśród ekspertów i menedżerowie z natury rzeczy są ludźmi dużo bardziej profesjonalnymi w artykułowaniu swoich opinii i przebijaniu się z nimi. Jednakże doświadczenia tak różnych miast jak Nowy Jork, Londyn, Paryż, Berlin, Bogota, Kopenhaga, Bazylea czy Warszawa pokazują, iż ograniczenie udogodnień w poruszaniu się samochodami przy jednoczesnym zapewnieniu komfortu poruszania się w inny sposób sprawia, iż także spora część środowisk ekspercko-menedżerskich rezygnuje z jeżdżenia własnymi samochodami na rzecz poruszania się komunikacją miejską, rowerem i pieszo.

2. Jakość przebywania w mieście musi mieć priorytet nad jakością przejeżdżania.

Dopóki w kształtowaniu i planowaniu miasta zapewnienie dobrych warunków przejeżdżania przez miasto będzie miało priorytet nad zapewnieniem dobrych warunków przebywania w nim dopóty coraz więcej ludzi będzie korzystać z przestrzeni Lublina jako drogi do miejsca zamieszkania poza jego granicami, a coraz mniej jako z miejsca zamieszkania. Dlatego liczne węzły komunikacyjne należy przekształcić w miejskie place, a przelotowe arterie w miejskie ulice. Co ważne obok poprawy jakości miasta pozwoli to na uzyskanie przez miasto dodatkowego źródła dochodu.

Przemiana tranzytowych arterii w wielkomiejskie ulice, a także rond w wielkomiejskie place poprzez zamianę bardzo szerokich pasów ruchu na węższe, oraz rezygnację z szerokich pasów rozdzielających jezdnie od zabudowy i rozchylenia jezdni przy rondach na rzecz punktowego wejścia w nie ulic umożliwi wytworzenie ścian zabudowy nadających przestrzeni ulic i placów kształtu i życia. Dodatkowo pozwoli to wydzielić atrakcyjnie położone działki, z których część będzie stanowić wymarzoną lokalizację ważnych obiektów publicznych, zaś część umożliwi miastu uzyskanie z ich sprzedaży dochodów. Większych niż ze sprzedaży niezagospodarowanych terenów na przedmieściach. Przy tym nie powoduje to konieczności budowania od zera obsługującej je infrastruktury. Trzeba jednak pamiętać aby sprzedaż działek nie nastąpiła przed określeniem w przemyślany sposób kształtu przyszłej zabudowy. Nie można także zapomnieć o nadaniu atrakcyjnego kształtu przestrzeni samych placów.

Przykładowo przekształcenie Ronda Lubelskiego Lipca 80 roku z przestrzeni nastawionej na szybki tranzyt w wielkomiejski Plac Lubelskiego Lipca 80 otwarty z jednej strony na Bystrycę (z ostatnio odremontowanym zabytkowym mostem) i panoramę Starego Miasta górującą nad znajdującą się bliżej niską zabudową, zaś z pozostałych stron otoczony budynkami o wielkomiejskim charakterze, podniosłoby nie tylko atrakcyjność tego miejsca, ale także odbiór Lublina jako całości. Podobne rolę może odegrać nadanie odpowiedniego kształtu Placowi Dworcowemu.

Kluczowe znaczenie będzie miał sposób ukształtowania Podzamcza. Uczynienie go żywotnym, wielofunkcyjnym fragmentem miasta i jego harmonijne powiązanie ze Starym Miastem, zamkiem i wzgórzem Czwartek, może nie tylko podnieść jakość centrum Lublina, ale także uczynić z Podzamcza wymarzone miejsce zamieszkania. Podzamcze winno być powiązane z położonymi na zachód od niego terenami poprzez całkowicie odmienioną dolinę Czechówki. Czas powrócić do idei z projektów nagrodzonego i wyróżnionego w konkursie urbanistycznym rozstrzygniętym już w 1993 roku polegającej na przekształceniu Alei Tysiąclecia i bliższego centrum odcinka Alei Solidarności w ulice o charakterze lokalnym, przy zapewnieniu ciągłości głównej trasy wewnątrz miejskiej poprzez skierowanie jej przez Aleje Smorawińskiego i Andersa. Pozwoli to wykorzystać potencjał tych ulic bez budowy kosztownej i degradującej tereny uniwersyteckie trasy szybkiego ruchu w ciągu ulicy Sowińskiego.

Dla jakości przebywania w mieście bardzo ważne jest zwiększenie gęstości przejść dla pieszych. Konieczność pokonania kilkuset metrów dla bezpiecznego dotarcia z domu do sklepu znajdującego się po drugiej stronie ulicy to jeden z ważnych czynników znacząco obniżających atrakcyjność mieszkania w mieście. Co bardzo istotne winny to być zwykłe przejścia w poziomie jezdni. Kładki i przejścia podziemne mają sens tylko tam gdzie istnieją naturalne różnice terenu. W innych przypadkach wielokrotnie niższy wydatek z budżetu miasta na klasyczne pasy czy też pasy ze światłami oznacza jednocześnie wielokrotnie wyższe walory użytkowe, a co za tym idzie większy efekt jakościowy dla mieszkańców.

3. Obiekty podnoszące atrakcyjność Lublina zamiast tras wysysających z niego ludzi.

Rewizji wymaga polityka inwestycyjna miasta. Należy zrezygnować z inwestycji w obiekty, których powstanie stworzy dodatkowe zachęty do wyprowadzania się z Lublina – czyli w rozbudowę systemu dróg szybkiego ruchu i bezkolizyjne skrzyżowania. Zaoszczędzone pieniądze należy przeznaczyć na inwestycje podnoszące atrakcyjność i rangę Lublina i przyciągające do niego ludzi.

W poprzedniej kadencji władze Lublina zrezygnowały z budowy Eksploratorium, które miało kosztować 40 milionów złotych i być mniejszym odpowiednikiem ściągającego tłumy z całej Polski warszawskiego Centrum Nauki Kopernik. Eksploratorium podniosłoby pod każdym względem atrakcyjność i rangę Lublina. Niestety zamiast powrócić do idei eksploratorium, może nawet rozwiniętego w stosunku do poprzedniego projektu, planuje się wydać 80 milionów na bezkolizyjne skrzyżowanie Głębokiej z Filaretów i Sowińskiego. Za kolejne 60 milionów, które starczyłoby na budowę Aquaparku ma powstać bezkolizyjne skrzyżowanie Alei Solidarności z Sikorskiego i Generała Ducha. Jeżeli w Lublinie powstaną Aquaparki i Eksploratorium, a Warsztaty Kultury zostaną rozbudowane w atrakcyjne dla rodzin miejsce kulturalnego spędzania czasu to ludzie z całego regionu będą do nich przyjeżdżać niezależnie od tego jakie będą prowadziły do miasta drogi. Przy okazji wizyty w Eksploratorium, Aquaparku czy Warsztatach Kultury część odwiedzających zrobi w Lublinie zakupy czy zje obiad. Jeżeli za pieniądze, które można wydać na Aquaparki i Eksploratorium powstaną drogi, to mimo lepszych warunków dojazdu Aquaparki czy Eksploratorium nie przyciągną do Lublina ani jednej osoby. Budowa jednego skrzyżowania bezkolizyjnego to ten sam koszt co budowa kilkudziesięciu przedszkoli – na jedno wystarczy 2 miliony złotych. Aquaparki, Eksploratorium i nowe przedszkola zdecydowanie wpłyną na atrakcyjność Lublina jako miejsca zamieszkania. Nie tylko przez podniesienie jakości życia korzystających z nich mieszkańców miasta. Ale także bardziej bezpośrednio. Przez stworzenie miejsc pracy, w tym dla osób wykształconych, które dzięki temu nie będą musiały szukać jej poza Lublinem. W wielu przypadkach przełoży się to na pozostanie w Lublinie także ich współmałżonków prowadzących działalność gospodarczą o charakterze sprawiającym, iż lokalizacja firmy nie ma dla tej działalności istotnego znaczenia.

Na dalszą przyszłość należy odłożyć między innymi budowę trasy w ciągu ulicy Poligonowej, która ma zapewnić dojazd do obwodnicy, co przez poprawienie warunków wyjazdu z Lublina stworzyłoby kolejny impuls do wyprowadzek. Warunki te i tak ulegną poprawie przez sam fakt powstania obwodnicy, gdyż z istniejących tras wjazdowych ubędą pojazdy przemierzające Lublin tranzytem, które przeniosą się na obwodnicę.

Znaczące memento stanowi przykład Katowic, które są bardzo prężnym ośrodkiem gospodarczym, naukowym i kulturalnym. Jednocześnie między innymi za sprawą przeprowadzenia skrajem centrum miasta autostrady, zaś przez samo centrum bezkolizyjnej trasy szybkiego ruchu, oraz niskiej jakości sporej części przestrzeni publicznych liczba mieszkańców spadła z 369 tysięcy w 1988 roku do 306 tysięcy w roku 2010. W efekcie ten liczący się w skali kraju ośrodek boryka się z wielkimi problemami finansowymi.

4. Mądra lokalizacja ważnych obiektów i miejsc pracy. Wielofunkcyjność dzielnic.

Aby w pełni wykorzystać dla rozwoju miasta powstanie ważnych obiektów należy lokalizować je możliwie blisko centrum i w powiązaniu z inną zabudową, a także innymi atrakcyjnymi obiektami lub miejscami. Będzie to sprzyjać temu aby odwiedzający je ludzie, po wyjściu z nich nie opuszczali od razu Lublina, lecz korzystali ze znajdujących się na jego terenie usług i innych obiektów, czy po prostu spacerując po najpiękniejszych miejscach Lublina dawali się uwieść jego czarowi. Także w przypadku lokalizacji generujących dużą liczbę atrakcyjnych miejsc pracy obiektów takich jak instytucje państwowe i międzynarodowe, zarządy firm, ośrodki badawczo-rozwojowe czy centra tworzenia oprogramowania komputerowego ważne jest aby ich położenie sprzyjało temu, iż dla osób mających podjąć pracę w takiej firmie miejsce pracy w Lublinie zyskało atuty w postaci łatwego dostępu do atrakcji miasta, a dzięki temu przeprowadzka z innego miasta do Lublina nie była traktowana jako zesłanie. Jednocześnie osoby te korzystając z atrakcji miasta będą podnosiły ich rentowność. Z kolei w przypadku lokalizacji obiektów, które z uwagi na swą specyfikę muszą znaleźć się na terenach przemysłowo-magazynowych ich atrakcyjność może podnieść umożliwienie powstawania na części tych terenów także obiektów o innych funkcjach.

W centrum miasta należy lokować także obiekty użyteczności publicznej, w tym wyższe uczelnie. Pozwoli to bardziej zintegrować z miastem ich studentów, w tym zaocznych, a także zwiększy szansę na poznanie najatrakcyjniejszych fragmentów miasta przez przybywających na organizowane przez uczelnie, muzea, czy urzędy konferencje i inne wydarzenia, czy też odwiedzających je w ramach normalnej współpracy.

Powiązana lokalizacja obiektów o różnych funkcjach może dać także najprostsze oszczędności. Przykładowo Aquapark zużywa dużo energii na produkcję ciepła do ogrzania wody, zaś w dużych sklepach i zakładach produkcyjnych z branży spożywczej spore ilości ciepła powstają jako odpad z chłodziń i lodówek.

Bardzo wiele form działalności od ponad pół wieku standardowo lokalizowanych na odseparowanych od reszty miasta terenach nie wymaga wydzielenia w oddzielnych kampusach, parkach biurowych, czy parkach technologicznych. Dotyczy to także części przemysłu. Od kilkunastu lat na skraju centrum Drezna działa fabryka samochodów do której części są dowożone, a gotowe samochody z niej wywożone do najbliższej stacji kolejowej po torach tramwajowych. Możliwość obserwacji produkcji przez przeszklone ściany stała się jedną z atrakcji miasta. Dlatego zapewnienie możliwości inwestowania w miście nie musi oznaczać przygotowywania dla inwestorów specjalnych terenów. Tym bardziej, iż ze względu na likwidację w ciągu ostatnich dwudziestu lat licznych zakładów, a także stworzenie parku technologicznego jest

sporo terenów pod inwestycje. Warto dla podniesienia atrakcyjności takich terenów dopuścić przynajmniej na ich części także inne funkcje.

Możliwość pracy w powiązaniu z innymi formami życia miejskiego podnosi jej atrakcyjność. Taka lokalizacja pozwala także na proste oszczędności takie jak wykorzystywanie ciepła będącego odpadem z produkcji do innych celów, czy wykorzystywanie w różnych godzinach przez użytkowników różnych obiektów tych samych miejsc parkingowych. To byłoby ułatwione po wprowadzeniu proponowanego w rozdziale 6 wydzielenia parkingów jako niezależnej i samofinansującej się formy działalności.

Bliskie sąsiedztwo mieszkań, usług i miejsc pracy poprzez zapewnienie wielu mieszkańcom możliwości poruszania się głównie pieszo bez zużywania wiele czasu na drogę to sposób na podniesienie jakości życia w mieście i uczynienia miasta bardziej pełnym życia.

5. Sprawna komunikacja publiczna – to da się zrobić szybko i tanio.

Sprawne poruszanie się po mieście jest możliwe bez rozbudowy systemu tras przelotowych. Rozwiązaniem sprawdzonym w wielu miastach świata jest obejmujący cały teren miasta system pasów dla komunikacji publicznej. Jego realizacja jest bardzo tania, gdyż na większości ulic i placów wystarczy do tego odpowiednia ilość farby i znaków drogowych. W innych miejscach mogą one powstać przy okazji bieżących remontów połączonych z drobnymi korektami układu drogi. Dodatkowo obejmujący całe miasto system pasów autobusowo-trolejbusowych jest sposobem na uczynienie dojazdów do pracy w ramach terenu miasta dużo dogodniejszymi niż z miejsc zamieszkania położonych poza Lublinem.

Ponadto trzeba przeprowadzić reorganizację układu linii w sposób zapewniający wysoką częstotliwość i regularność kursowania, oraz umożliwiający dojazd do centrum możliwie najkrótszą drogą. Ważne jest także zbliżenie przystanków do skrzyżowań na których zbiegają się ulice, którymi będą linie komunikacji miejskiej. Konieczność przejścia kilkuset metrów podczas przesiadki z linii jadącej jedną ulicą na linię jadącą drugą, jak ma to miejsce na przykład u zbiegu Lipowej i Narutowicza, czy Lubartowskiej i Alei Tysiąclecia, znacząco obniża atrakcyjność komunikacji publicznej. Z systemu pasów autobusowo-trolejbusowych wyłączyć należy jedynie ulice na tyle wąskie, iż zapewnienie na nich więcej niż po jednym pasie w każdym kierunku miałyby negatywny wpływ na jakość ich przestrzeni. Na ulicach takich jak Turystyczna, Aleja Warszawska czy jednojezdniowy odcinek Nadbystrzyckiej, które mają jezdnie o szerokości umożliwiającej wydzielenie w jedną stronę dwóch pasów, zaś w drugą jednego, należy skorzystać z tej możliwości wydzielając pas dla komunikacji publicznej w kierunku wiodącym w stronę centrum miasta. Szczególnie istotne jest wydzielenie pasów dla komunikacji publicznej na trasach wlotowych do miasta już od jego granic. Zapewni to możliwość ominięcia za pomocą komunikacji publicznej korków tworzonych przez dojeżdżających samochodami z poza miasta. Jednocześnie będzie zachęcać do pozostawienia samochodu na peryferiach lub poza miastem i kontynuowania podróży do centrum autobusem lub trolejbusem. To wpłynęłoby na dodatkowe zmniejszenie liczby samochodów w centrum miasta, a co za tym idzie podniosło jakość przebywania w mieście. Wydzielenie pasów dla komunikacji publicznej, dzięki niskim kosztom, jest w stanie dać szybki efekt. Także finansowy. Dzięki skróceniu czasu jazdy ta sama liczba autobusów lub trolejbusów zapewni większą ilość i częstotliwość kursów. W dużo większych od Lublina miastach takich jak licząca 1 milion 747 tysięcy mieszkańców Kurytyba w Brazylii czy ponad siedmiomilionowa stolica Kolumbii Bogota oparcie komunikacji na autobusach kursujących po wydzielonych pasach pozwoliło poprzez rezygnację z kosztownych inwestycji drogowych przeznaczyć znaczne środki na budowę parków, bibliotek i innych obiektów publicznych. Stanowiło to istotną część procesu przekształcania tych miast z siedlisk biedy i przestępczości w miasta o wysokim poziomie życia i znane na całym świecie ośrodki innowacji w dziedzinie gospodarki miejskiej, z których wzorów korzysta wiele miast świata. W tym Paryż.

Ważnym aspektem jest zapewnienie dobrych warunków korzystania z roweru jako środka komunikacji. Wbrew obiegowym opiniom nie oznacza to konieczności wydzielenia wszędzie ścieżek rowerowych. Tam gdzie są one wydzielane należy dbać o to aby ich przebieg nie powodował spadku jakości ruchu pieszego. Wyjątkowym atutem Lublina jest możliwość prowadzenia rowerowych połączeń międzydzielnicowych w zieleni wzdłuż biegu rzek i poprzez suche doliny.

6. Bezpłatne przedszkola zamiast bezpłatnego parkowania. Urynkowienie parkowania drogą do tańszych mieszkań.

„Bezpłatne przedszkola zamiast bezpłatnego parkowania” i „Urynkowienie parkowania drogą do tańszych mieszkań” to dwa hasła opisujące zmiany tworzące zachęty do mieszkania w Lublinie, a zwłaszcza jego centrum, oraz zmniejszające liczbę argumentów za wyprowadzeniem się z miasta. Zapewnienie mieszkańcom Lublina bezpłatnych przedszkoli dla ich dzieci sprawi, iż dla osób mających lub planujących dzieci mieszkanie w Lublinie będzie czystym zyskiem. Zniesienie obowiązku budowania wraz z każdym powstającym budynkiem określonej liczby miejsc parkingowych uczyni atrakcyjniejszym inwestowanie w Lublinie. Jednoczesne wprowadzenie na terenie całego miasta odpowiednio wysokich opłat za parkowanie, także dla mieszkańców, sprawi, iż budowanie i prowadzenie parkingów stanie się zdrową częścią wolnorynkowej gospodarki, a zarazem zapewni środki na pokrycie kosztów funkcjonowania przedszkoli. Zapobiegnie też zalaniu miasta przez samochody mieszkańców, bądź użytkowników budynków, których powstanie nie będzie uwarunkowane wybudowaniem odpowiedniej liczby miejsc parkingowych.

Najprostszym sposobem na zwiększenie liczby mieszkańców jest zwiększenie ilości dzieci rodzących się w każdej rodzinie. Efekt ten wzmocnić może przekonanie jak największej liczby rodzin mających lub planujących dzieci, iż warto mieszkać właśnie w Lublinie. Zapewnienie przez władze Lublina mieszkańcom miasta, bezpłatnych żłobków, przedszkoli i opieki pozalekcyjnej w szkołach może być poważnym argumentem za mieszkaniem w Lublinie. Dodatkowym czynnikiem może być wprowadzenie wzorem wielu miast bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską dla zameldowanych na terenie Lublina dzieci z rodzin, w których jest ich co najmniej troje. Mogłyby za tym pójść bezpłatne korzystanie przez dzieci z basenów i innych miejskich obiektów sportowych, a także kulturalnych.

Obowiązek wybudowania wraz z mieszkaniem określonej liczby miejsc parkingowych podnosi koszt mieszkań w mieście. Tam gdzie oznacza to konieczność wybudowania garażu podziemnego, a obowiązujący wskaźnik wynosi 2 miejsca parkingowe na mieszkanie – koszt budowy mieszkania o powierzchni 40m² wraz z wymaganymi miejscami parkingowymi wynosi ok. 200% kosztu w sytuacji gdyby takiego wymogu nie było. Zwiększa to liczbę rodzin, dla których mieszkanie jest poza zasięgiem możliwości, i jedynym rozwiązaniem pozostaje budowa, często rękami własnymi i rodziny, własnego domu.

Zniesienie obowiązku zapewnienia w ramach tej samej działki miejsc parkingowych pozwoliłoby na bardziej efektywne wykorzystanie terenu. Uwolniłoby dla budownictwa działki, których kształt bądź rozmiary czynią niemożliwym pogodzenie wybudowania opłacalnej liczby mieszkań z zapewnieniem dobrych warunków do życia i jednoczesnym spełnieniem wymogów dotyczących liczby miejsc parkingowych. Jednocześnie budowane jako niezależne inwestycje parkingi mogłyby powstawać na terenach nienadających się do innych funkcji. Na przykład na działkach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie uciążliwych tras szybkiego ruchu, czy w ramach węzłów drogowych. Tak zlokalizowane parkingi obsługujące zespoły mieszkaniowe mogłyby być związane z obiektami usługowymi. Parkingi wielopoziomowe mogłyby też być budynkami tworzącymi bariery akustyczne chroniące przed hałasem zabudowę mieszkaniową.

Wzrost liczby przedszkoli, żłobków i szkolnych świetlic dostarczyłby miejsc pracy głównie dla osób wykształconych. Także rozszerzenie płatnego parkowania na całe miasto oznacza nowe miejsca pracy. Przy tym ze względu na objęcie nim całego miasta należałoby go oprzeć nie na parkomatach, lecz na wzór Białegostoku i Szczecina na sprzedawanych w kioskach i sklepach, a dodatkowo w automatach z biletami autobusowo-trolejbusowymi, kartach na których parkujący sami zaznaczają czas parkowania. Komplementarnie mógłby działać system opłat za pomocą sms-ów.

Wprowadzenie opłat za parkowanie na terenie całego miasta, wraz z abonamentem dla mieszkańców w odpowiedniej wysokości pozwoliłoby na zniesienie wskaźników liczby miejsc parkingowych, do wybudowania której zobowiązany jest każdy inwestujący w powstanie jakiegokolwiek obiektu w mieście. Wprowadzenie takiego rozwiązania sprawiałoby, iż rezygnacja z posiadania samochodu oznaczałaby możliwość zakupu większego mieszkania. To sprzyjałoby podejmowaniu decyzji o zamieszkaniu blisko miejsca pracy i przedszkola lub szkoły dziecka, a więc na terenie Lublina.

O ilości powstających miejsc parkingowych decydowałby faktyczny popyt. Nie zniekształcony przez to, iż w przestrzeni miejskiej można parkować nie płacąc za to, zaś inwestorzy zmuszeni do wybudowania miejsc parkingowych oferują je nierzadko poniżej kosztów budowy, podczas gdy inne przestrzenie w tych samych budynkach sprzedają lub wynajmują pobierając sporą marżę.

7. Miasto poprzez wsparcie organizacyjne może uczynić mieszkania tańszymi

Budowa własnego domu z ogrodem nie zawsze wynika z preferowania takiego sposobu zamieszkiwania. W Polsce mieszkania społeczne i socjalne, czy niekomercyjne spółdzielcze powstają w śladowych ilościach. Dlatego dla wielu Polaków budowa na własną rękę domu jednorodzinnego jest jedynym sposobem zaoszczędzenia na stanowiącej istotną część kosztów marży dewelopera. Miasto może i powinno pomóc w budowaniu na terenie Lublina mieszkań znacząco tańszych dla nabywcy niż budowane obecnie przez deweloperów, a jednocześnie dających wyższą jakość zamieszkania niż duża część z nich. Niektóre formy wsparcia nie wymagają dużych środków finansowych, ale głównie woli politycznej i wsparcia organizacyjnego.

Istotnym wsparciem jakiego może udzielić miasto bez konieczności inwestowania znaczących środków, może być stworzenie biura wspierającego ludzi chcących wybudować mieszkanie, a mających podobne oczekiwanie odnośnie lokalizacji, charakteru i standardu budynku zakładanie. Biuro to wspierałoby zakładanie przez nich wspólnot czy spółdzielni, które pozwolą im na wybudowanie domu wielorodzinnego z poniesieniem jedynie kosztów budowy i jej organizacji, bez marży deweloperskiej. Zajmowałoby się także wsparciem w pozyskiwaniu działek i w prowadzeniu całej inwestycji. Uzyskane w ten sposób znaczące ograniczenia cen mieszkań mogłyby stać się istotnym czynnikiem skłaniającym do mieszkania w Lublinie. Także osoby prowadzące działalność nie związaną z konkretnym miejscem. Dodatkowym wsparciem ze strony miasta, mogłoby być udostępnianie na preferencyjnych warunkach działek. Przy tym wsparcie w tym zakresie nie powinno dotyczyć zabudowy rezydencjonalnej na dużych działkach, gdyż pociąga ona za sobą wysokie obciążenie dla miasta – z uwagi na dużą terenochłonność i koszty uzbrojenia terenów, a jednocześnie niewielkie szanse na konkurencyjność wobec podobnej oferty pozamiejskiej. Wspierać poprzez oferowanie na preferencyjnych warunkach działek należy formy zabudowy o większej intensywności współtworzących wielofunkcyjne dzielnice zawierające oprócz funkcji mieszkaniowej także usługi i różnego rodzaju miejsca pracy.

8. Tereny mieszkaniowe – zwiększyć jakość nie ilość

Proponowane przez niektórych przeznaczenie pod budownictwo mieszkaniowe wolnych od zabudowy terenów rolnych, czy będących własnością miasta nieuźbrojonych terenów wolnych od zabudowy nie jest działaniem na rzecz rozwiązania problemu wyludniania się Lublina, lecz na rzecz jego pogłębienia. Zamiast tego trzeba skoncentrować się na podniesieniu atrakcyjności obszarów gdzie już dziś można budować, oraz włączyć budownictwo mieszkaniowe w rewitalizację zaniedbanych części miasta. Jednocześnie należy położyć nacisk na poprawę jakości istniejących dzielnic mieszkaniowych, oraz zapewnienie na ich terenie szerszych możliwości niż samo tylko mieszkanie.

Dodatkowe tereny, które pojawiłyby się na rynku znalazłyby nabywców wśród tych, którzy i tak kupiliby działki w Lublinie. Tańsze działki w granicach miasta muszą wywołać spadek cen na, konkurujących o tych samych nabywców, terenach poza nim.

W Lublinie już dziś pod budownictwo mieszkaniowe przeznaczonych jest tyle terenów, iż nawet przy ogromnym boomie budowlanym nie zabraknie ich przez wiele lat. Ich rozległość sprawia, iż miasto, nie jest w stanie nadążyć z wyposażaniem ich w infrastrukturę techniczną, czy nawet sieć uliczną, nie mówiąc o tworzeniu przestrzeni publicznej wysokiej jakości.

Przekształcanie terenów niezabudowanych na obszary usiane rozmieszczoną gdzieś tam zabudową zmniejsza atrakcyjność ich sąsiedztwa, także jako miejsca zamieszkania. Im większe rozproszenie inwestycji tym mniej terenów dziś częściowo zabudowanych ma szansę na przekształcenie się z beładnych skupisk zabudowy w harmonijnie ukształtowane osiedla-ogrody. Takimi miastami-ogrodami mogą stać się także dzielnice położone w pobliżu centrum miasta – na przykład Kośminek. Mniejsze zespoły zabudowy jednorodzinnej można wprowadzić także jeszcze bliżej centrum – na przykład pod skarpę po północnej stronie ulicy Dolnej Panny Marii. Rejon ulicy Zamojskiej poprzez wprowadzenie doń uzupełniającej zabudowy o niewielkiej skali i poprawę jakości przestrzeni publicznej może stać się wymarzone miejsce zamieszkania. Atrakcyjnymi wielkomiejскими dzielnicami zawierającymi obok innych funkcji wiele mieszkań powinny stać się rejon dworca kolejowego i tereny położone na zachód od Alei Unii Lubelskiej.

Znaczący wpływ na odwrócenie się trendu wyludniania się miasta może mieć poprawa jakości życia w istniejących dzielnicach i osiedlach mieszkaniowych. Możliwość poprawy standardu dotychczas zajmowanego mieszkania jest tańszą ofertą niż wymiana go na nowe. Ofertą atrakcyjną jeśli towarzyszyć będzie temu poprawa stanu otoczenia i rewitalizacja dzielnicy. Jest to istotniejsze niż oferowanie nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe, które i tak nie będzie konkurencyjne cenowo w porównaniu z ofertą zabudowy podmiejskiej.

Zajmujące czołowe miejsca w rankingach jakości życia miasta szwajcarskie są w stanie tę jakość zapewnić, nie tylko dzięki wysokiej zamożności na głowę mieszkańca, ale przede wszystkim dzięki temu, iż mają ograniczoną powierzchnię terenów wymagających inwestowania. W Szwajcarii standardem są zapisy blokujące możliwość budowania na konkretnych terenach przewidzianych pod budownictwo do czasu, aż wykorzystane zostaną działki położone na innych terenach. Pozwala to skoncentrować inwestycje związane z rozwojem miejscowości na ograniczonych obszarach, a dzięki temu nadać im wysoką jakość. Pozwala także zachować rezerwy terenu na przyszłość, trudne do przewidzenia potrzeby i inwestycje. W Polsce trudno wyobrazić sobie wprowadzenie takich rozwiązań. Dostępными środkami zabezpieczenia miasta przed niekontrolowanym wzrostem terenów wymagających inwestowania w infrastrukturę są: pozostawianie bez zmiany przeznaczenia gruntów rolnych, lasów i innych podobnych terenów, a także pozostawianie bez zabudowy terenów będących w rękach miasta.

9. Lublin kuszący naturą

Ważnym elementem podnoszenia atrakcyjności miasta jest dbałość o istnienie na jego obszarze położonych jak najbliżej domu każdego mieszkańca zielonych terenów otwartych- parków, lasów, zielonych dolin, pól, cmentarzy. Część z nich winna zachować w dużej części dziki charakter – to sposób na nadanie miastu szczególnej atrakcyjności, a jednocześnie obniżenie kosztów ich urzędzenia i utrzymania.

Kształtowanie terenów zielonych poprzez ograniczoną interwencję połączoną z umożliwieniem przyrodzie na dokonywanie naturalnych przekształceń jest dobrym pomysłem chociażby dla terenu Górek Czechowskich. Atrakcyjność południowych dzielnic może podnieść stworzenie wysokiej jakości ciągu przyrodniczo-rekreacyjnego z doliny Czerniejówki. W Warszawie olbrzymie efekty dało uporządkowanie lasu łęgowego na terenach zalewowych na prawym brzegu Wisły. Teren pozostawiono dzikim. Interwencja została ograniczona do wytyczenia ośmiokilometrowej długości drogi pieszo-rowerowej o nawierzchni ze żwiru ubitego z piaskiem i krawężnikami z faszyny, oraz wysypania miejscami na brzegu piasku i ukształtowania miejsc postoju z ławeczkami i stanowiskami do palenia ognisk i grillowania. Szansą dla Lublina są także podniesienie jakości terenów wzdłuż Bystrzycy, wydobycie ze stanu degradacji doliny Czechówki, czy rewitalizacja parków na czele z Rusalką i Ludowym. Starannej kultywacji wymaga bezcenny atut Lublina - system zielonych wąwozów.

10. Lublin miasto inspiracji i miasto wiedzy o tym jak z peryferii stać się centrum

Istotne znaczenie dla rozwoju Lublina ma także przełamanie piętna peryferii. To jest kwestia leżąca poza możliwościami działania samego Lublina. Jednak jest to problem nie tylko Lublina, ale wielu miast (i nie tylko miast) Polski. Dlatego jest to pole na którym, wspólnie z innymi miastami, czy całymi regionami Lublin mógłby działać na rzecz przeorientowania polityki inwestycyjnej z koncentracji na zapewnieniu wyjątkowych warunków podróży na kilku kierunkach na rzecz zapewnienia dobrej komunikacji w całej Polsce. Wspólnie z innymi miastami należy także działać na rzecz realizacji postulatów Kongresu Ruchów Miejskich, dotyczącego lokowania instytucji o znaczeniu ogólnokrajowym czy międzynarodowym nie tylko w Warszawie, ale w różnych miastach. Przeniesienie jednej czy kilku takich instytucji do Lublina oznaczałoby przeniesienie tu związanych z nimi miejsc pracy i powstanie kolejnych. Przez to nie pozostałoby bez wpływu na liczbę mieszkańców.

Obecnie jedynym dużym miastem w Polsce, które dzieli od Lublina czas jazdy umożliwiający w ciągu jednego dnia podróż, załatwienie ważnych spraw i powrót jest Warszawa. Utrzymywanie się tego stanu skazuje Lublin na bycie miastem peryferyjnym. Jak sama nazwa wskazuje aby być ośrodkiem miasto musi mieć dogodne połączenia we wszystkich kierunkach.

We wspólnym interesie należy podjąć wspólną z innymi miastami i regionami kampanię, która zmobilizuje władze krajowe, aby kontynuowały politykę, której wyrazem jest podjęta ostatnio przez Ministra Transportu decyzja o rezygnacji z inwestycji w kolej dużej prędkości – tak zwany Igrek, który miał umożliwić dotarcie z Warszawy do Łodzi w 45 minut, zaś do Wrocławia i Poznania w półtorej godziny. Należy zorganizować lobby, które zmobilizuje rząd to przeznaczenia środków w tej samej wysokości na renowację całej polskiej sieci kolejowej. W efekcie której podróż z Warszawy do Łodzi trwałaby 65 minut, do Poznania 2 godziny i 20 minut, do Wrocławia 3 i pół godziny, ale za to z Lublina do Krakowa i Białegostoku po 3 i pół godziny, zaś do Katowic 4 godziny i 15 minut. Warto zadbać także o odpowiednią częstotliwość pociągów. Standardem europejskim, także w Czechach, są połączenia, bezpośrednie lub z dogodnymi przesiadkami, co godzinę od wczesnego ranka do późnych godzin nocnych. Kolej według tych standardów umożliwiałaby powrót z Lublina do Krakowa, a także vice versa po wieczornym przedstawieniu teatralnym. Nie bez znaczenia jest także rozwój kolei w regionie. Ze względu na niską gęstość sieci kolejowej na Lubelszczyźnie z komunikacją kolejową musi współpracować autobusowa. Takie zintegrowane systemu działają w wielu regionach świata. Powstają także wokół niektórych miast Polski.

Stanowisko opracował: Hubert Trammer

Lublin, 11 stycznia 2012