

Lublin, 21 listopada 2016 r.

Szanowny Pan
dr Krzysztof Żuk
Prezydent Miasta Lublin

Szanowny Panie Prezydencie!

Przesyłamy stanowisko Rady Kultury Przestrzeni w sprawie planowanej
„południowej obwodnicy Lublina”

Kontekst

Pod koniec października 2016 r. w prasie pojawiła się informacja o planach budowy południowej obwodnicy Lublina¹. Opisany tam przebieg trasy (od węzła Węglin, dalej pod Starym Gajem, północny kraniec Zalewu Zemborzyckiego, Wrotków aż do węzła Felin) zainicjował dyskusję na temat możliwych skutków, pozytywnych i negatywnych tej drogi, na Forum Kultury Przestrzeni oraz profilu *LublinWybierzSpokój* na Facebook'u². Poniższe opracowanie podsumowuje wstępne wyniki debaty i przedstawia **rekomendacje dotyczące całkowitej rezygnacji z budowy tej trasy lub zmiany jej lokalizacji poza granice Lublina.**

Wnioski

Wnioski dyskusji dotyczyły przebiegu trasy przedstawionego w cytowanym artykule, a dokładniej zaprezentowanego m.in. w periodyku *Lubelski inżynier budownictwa*³ (określony jako **Wariant 1**). Można je podzielić na 3 grupy – wpływ tej inwestycji na:

- walory środowiskowo–rekreacyjno okolic Zalewu i Starego Gaju
- aspekty komunikacyjne
- aspekty finansowe.

1 <http://lublin.wyborcza.pl/lublin/56,140290,20901820,poludniowa-obwodnica-odcizy-miasto.html>

2 <https://www.facebook.com/lublinwybierzspokoj/>

3 cyt. z wątku na forum SkyscraperCity: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=117487067>

Wpływ trasy na walory środowiskowo–rekreacyjne

Wariant 1 trasy:

- 1. Bezwrotnie zniszczy walory rekreacyjne okolic Zalewu Zemborzyckiego.** Trasa ma przebiegać wzdłuż i w bezpośredniej bliskości głównego traktu spacerowego łączącego Lublin z Zalewem. Lublinianie masowo tam odpoczywają, biegają, jeżdżą na rowerze. Trasa przetnie tę najczęściej wykorzystywaną przez Lublinian przestrzeń do aktywnej rekreacji czteropasmową drogą klasy G, odcinając Lublin od Zalewu.
- 2. Hałas i inne uciążliwości zaburzą spokój mieszkańców Wrotkowa,** którzy niedawno obronili się przed torem moto–sportowym. Zgodnie z planem pod ich oknami powstanie droga de facto tranzytowa.
- 3. Bezwrotnie zniszczy spokój Starego Gaju.** Las, a w szczególności jego południowy kraniec, wzdłuż którego ma przebiegać trasa, to praktycznie jedyne pozostałe w bliskiej odległości od Lublina miejsce, gdzie jeszcze można pospacerować w ciszy, posłuchać śpiewu ptaków i spotkać dzikie zwierzęta. Miejsce bardzo popularne wśród rowerzystów, osób uprawiających jogging czy po prostu spacerujących, zaś zimą jeżdżących na nartach biegowych. "Obramowanie" tej części lasu dwupasmówką zabije ten walor wypoczynkowo–rekreacyjny. Poziom hałasu porównywalny z trasami np. Dywizjonu 303 czy al. Witosa spowoduje, że będziemy mieli co prawda piękne drzewa i miejsca do spaceru, niemniej szum będzie porównywalny do np. tego w Parku Saskim.
- 4. Zaburzy życie i spokój zwierząt w Starym Gaju.** Żyje w nim dużo saren, dzikich ptaków czy innych zwierząt, które obecnie swobodnie poruszają się po okolicznych polach. Planowana droga odetnie je od wolnej przestrzeni i zamknie w "getcie" lasu. Doprowadzi to do ekologicznej degradacji lasu oraz stopniowego wyginięcia dziko żyjących dużych zwierząt.
- 5. Odetnie od Lublina Las Dąbrowa,** kolejny ważny teren rekreacyjny i ekologiczny.

Podsumowując, zdaniem członków FKP i społeczności *LublinWybierzSpokój* na Facebook’u trasa bezpowrotnie zniszczy jedną z najbardziej atrakcyjnych przestrzeni wypoczynku i rekreacji Lublinian oraz znacząco pogorszy jakość życia osób mieszkających w okolicy planowanej trasy. Ponadto odetnie powiązanie ekologiczne Lasu z terenami otwartymi co nieuchronnie doprowadzi do jego przyrodniczej degradacji.

Wpływ na komunikację

Kluczowym argumentem za budową trasy jest usprawnienie ruchu lokalnego na południowej osi Wschód–Zachód Lublina oraz przygotowanie tych okolic do dalszej "ekspansji" miasta. Dodatkowym argumentem dodatkowym "za" takim przebiegiem trasy jest usprawnienie komunikacji okolic Zemborzyca z Lublinem.

Wariant 1 trasy:

- 1. Stworzy nie tyle drogę lokalną, co tranzytową, co w efekcie może paradoksalnie pogorszyć komunikację, a nie ją poprawić.**
 - a)** Droga ta zamiast odciążyć mieszkańców Lublina od ruchu tranzytowego (co było celem wielomiliardowej inwestycji w obecny system obwodnic) może z powrotem wpuścić tranzyt do miasta (kierowcy ciężarówek chcąc zaoszczędzić kilka złotych będą wybierali tę trasę jadąc nie tylko z południa, ale też zachodu na wschód).

- b) Taki przebieg trasy spowoduje, że ruch ciężarówek w kierunku Rzeszów <> Zamość zamiast północą, przejdzie właśnie pod Starym Lasem i obok Zalewu. Będzie więc to trasa tranzytowa, a nie lokalna. A tak naprawdę najgorsza możliwa mieszanka drogi tranzytowej z lokalną, będąca w praktyce gwarancją korków.
- c) Po otworzeniu Zachodniej Obwodnicy Lublina – długości **33 km** od węzła Konopnica do węzła Felin można będzie przejechać w **17 minut** zakładając dozwoloną prędkość na drogach S, **20 minut** dla ciężarówek jadących 100 km/h. Przejazd planowaną "obwodnicą" południową da oszczędność ok. **3-4 minut**. Koszty (niefinansowe i finansowe) będą niewspółmiernie duże do korzyści. Czy warto budować tę drogę dla tych kilku minut?

2. Lepszym rozwiązaniem dla ruchu tranzytowego byłaby "obwodnica" przesunięta dalej od Lublina (na południe od Zalewu Zemborzycyckiego). Ta "obwodnica" powinna raczej pełnić funkcję łączącą drogi S-12 i S-17 w Piaskach z drogą 747 do mostu w Solcu i dalej w świat – wtedy będzie przydatna podwójnie: dla miasta i dla tranzytu, ale tym bardziej nie powinna wchodzić w miasto. Należy jednak również rozważyć zasadność przestrzenną i finansową jej budowy.

3. Jeśli celem inwestycji jest odciążenie al. Jana Pawła II, lepszym rozwiązaniem będzie wydzielenie bus-pasów, budowa wygodnych przystanków przesiadkowych przy skrzyżowaniach, rozbudowa trakcji trolejbusowej i poprawa dostępności komunikacji miejskiej dla okolicznych osiedli, m.in. dostosowanie ulicy i wprowadzenie komunikacji publicznej na ul. Bursztynową. Planowane na budowę obwodnicy południowej 600 mln PLN powinno na to w zupełności wystarczyć, a UE powinna bez problemu zaakceptować tego typu inwestycję.

4. Lepszym rozwiązaniem dla zarówno obecnych mieszkańców okolic Zemborzyc oraz przyszłych mieszkańców dzielnic, które powstaną w okolicy w przyszłości będzie stopniowe podłączenie tych okolic ulicami bezpośrednio do Lublina, na osi południe-północ, z priorytetem dla komunikacji publicznej.

a) Obecni mieszkańcy okolic Zemborzyc dojeżdżając do Lublina korzystają albo z trasy na Kraśnik (dojazd do Tesco bez korków ok. 10 minut), albo z Janowskiej (podobny czas dojazdu do al. Jana Pawła II). Planowana trasa może skrócić ten czas o maks. 2-3 minuty, czyli niewiele. Lepszym rozwiązaniem byłaby np. poprawa nawierzchni ul. Janowskiej i wzmocnienie roli komunikacji publicznej.

b) Wszyscy mamy świadomość, że okolice w szczególności na zachód od Starego Gaju będą się zaludniać. Lepiej budować tam infrastrukturę lokalną podłączającą okolice do Lublina, a nie drogę tranzytową, która nie tylko zmniejszy jakość życia na nowych osiedlach, ale też praktycznie nie doda wartości osobom zainteresowanym dotarciem do Centrum.

c) W przyszłości należy także myśleć o wykorzystaniu linii kolejowej w kierunku Stalowej Woli dla komunikacji publicznej w Lublinie (kolej aglomeracyjna)

Podsumowując, wiele wskazuje na to, że opiniowany przebieg trasy wpuszczając do miasta ruch tranzytowy paradoksalnie może pogorszyć, a nie poprawić komunikację w Lublinie.

Aspekt finansowy

To ostatni, ale często poruszany wątek dyskusji – poniżej kilka najważniejszych wniosków:

- 1. Kolejne lata to ostatni czas na wykorzystanie środków UE na rozwój infrastruktury – takiej szansy lepiej nie zmarnować.** Budżet ok 600 mln PLN jest realny do pozyskania, kluczowe pytanie brzmi: czy lepiej przeznaczyć te środki na jedną przeskalowaną inwestycję (np. omawianą obwodnicę), czy też na “drobne” usprawnienia już stworzonej w Lublinie infrastruktury komunikacyjnej i poprawę funkcjonowania komunikacji publicznej? Z punktu widzenia interesu miasta korzystne jest rozwijanie raczej komunikacji publicznej niż indywidualnej komunikacji samochodowej. Wielu kierowców deklaruje gotowość korzystania z komunikacji publicznej jeśli stanie się ona realną i atrakcyjną alternatywą.
- 2. Biorąc pod uwagę wpływ planowanej trasy na walory wypoczynkowo–rekreacyjne oraz komunikację lepszym rozwiązaniem byłoby wykorzystanie budżetu 600 mln PLN na usprawnienie komunikacji publicznej wewnątrz miasta, np. budowę bus–pas’ów czy linii trolejbusowych na al. Jana Pawła II.**
- 3. Argumentem za zmianą wariantu trasy na Wariant 2 (na południe od Zalewu Zemborzyckiego) w kontekście finansowym jest finansowanie jej budowy z budżetu regionalnego (województwo), a nie miejskiego.**
 1. Miasto Lublin ma już dużo obciążeń finansowych związanych z obsługą finansowania bieżących inwestycji czy nowych planów (np. Trasa Zielona, Estakada Ducha/Solidarności, przedłużenie Solidarności, Mełgiewska, etc). Poza dofinansowaniem unijnym każda z tych inwestycji obciąża budżet miasta wkładem własnym. Opisywana trasa w tej lokalizacji to koszt dodatkowych 600 mln PLN – pytanie, jaki będzie wkład własny i czy Lublin stać by w ten sposób wykorzystywać ograniczone zasoby wkładu własnego?
 2. W rachunku finansowym uwzględnić należy także koszty przyszłego utrzymania drogi. Już dziś wybudowane inwestycje znacznie podniosły koszty związane z utrzymaniem dróg a sprawność i szybkość transportu publicznego nadal nie tworzą alternatywy dla samochodów.
 3. Przesunięcie obwodnicy na południe od Zalewu Zemborzyckiego nie tylko ocali opisane wyżej walory rekreacyjno–wypoczynkowe Lublina, ale też może być finansowane z budżetu regionalnego (drogi wojewódzkie lub krajowe).

Podsumowując, z perspektywy finansowej lepiej będzie poprawić istniejącą infrastrukturę komunikacyjną jednocześnie lobbując za sfinansowaniem oddalonej na południe od Zalewu Zemborzyckiego drogi krajowej (jeśli jej budowa okaże się uzasadniona, co nie jest wcale oczywiste).

Rekomendacje

Podsumowując wyniki dyskusji, rekomendujemy:

1. **Zrezygnować z planów realizacji trasy łączącej węzeł Węglin z węzłem Felin** przebiegającej pod Starym Gajem, przez północną część Zalewu Zemborzyckiego, a dalej Wrotków i Abramowice.
 - a) planowany wariant bezpowrotnie zniszczy walory rekreacyjno-turystyczne i ekologiczne południa Lublina (Zalew, ścieżki spacerowo-rowerowe, Stary Gaj, Wrotków, Las Dąbrowa)
 - b) korzyść komunikacyjna będzie niewielka, a może się nawet pogorszyć (wpuszczenie tranzytu do miasta), zysk czasowy przejazdu w porównaniu do S17/S12 będzie kilkuminutowy
 - c) koszt budowy obciąży i tak już napięty budżet Miasta.
2. Planując rozwój południowych dzielnic Lublina **koncentrować się na ich bezpośrednim podłączeniu do Centrum drogami lokalnymi na osi południe-północ z priorytetem dla komunikacji publicznej.**
3. Rozważyć budowę **drogi tranzytowej na południe od Zalewu Zemborzyckiego**, finansowanej z budżetu regionalnego, jeśli jej budowa okaże się zasadna przestrzennie i finansowo.

Z poważaniem

Stanowisko opracował:
Andrzej Wodecki
Redakcja techniczna:
Katarzyna Kuzia



Jan Kamiński
Przewodniczący RKP

Do wiadomości:

Pan Artur Szymczyk – Zastępca Prezydenta Miasta Lublin ds. Inwestycji i Rozwoju,

zastepcy.prezydenta@lublin.eu

Radni i Radne Rady Miasta Lublin – na ręce przewodniczącego Rady Miasta Lublin,

Pana Piotra Kowalczyka – kontakt@piotrkowalczyk.pl, piotr.kowalczyk@lublin.eu

Pani Elżbieta Matuszak – Dyrektor Wydziału Planowania UM Lublin, planowanie@lublin.eu

Pani Marta Smal-Chudzik – Dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska UM Lublin, srodowisko@lublin.eu

Media:

Kurier Lubelski, redakcja@kurierlubelski.pl

Dziennik Wschodni, redakcja@dziennikwschodni.pl

Gazeta w Lublinie, redakcja@lublin.agora.pl

Nasze Miasto, redakcja@nml.pl

MM Lublin, lublin@naszemiasto.pl

Nowy Tydzień, dorotarak@onet.pl

Gość Niedzielny, serwis@gosc.pl

Lajf, redakcja@lajf.info

Telewizja Lublin, panoramalubelska@tvp.pl

Lubelska.tv, redakcja@lubelska.tv

Radio Lublin, informacje@radio-lublin.pl

Radio Centrum, info@centrum.fm