

Lublin, 3 października 2012 r.

Szanowny Pan  
Krzysztof Żuk  
Prezydent Miasta Lublin

*Dotyczy: Przygotowywanego Studium rozwoju systemów komunikacyjnych miasta Lublin.*

Szanowny Panie Prezydencie!

W nawiązaniu do konferencji, która odbyła się w Urzędzie Miasta Lublin w dniu 3 kwietnia 2012 r. dotyczącej przygotowywanego „*Studium rozwoju systemów komunikacyjnych miasta Lublin*”, składamy propozycje do sporządzanego studium.

Z poważaniem

Jan Kamiński  
*Przewodniczący RKP*

Za pośrednictwem adresu e-mail:  
planowanie@lublin.eu

Do wiadomości:  
dialog@lublin.eu  
biuro@transeko.pl

### **Propozycja 1 – zmiana kwalifikacji układu drogowego**

Rada Kultury Przestrzeni wnosi przede wszystkim o przeanalizowanie możliwości zmian w kwalifikacji układu głównych dróg Lublina, wynikających z budowy obwodnicy. Obniżenie ich kategorii może pozwolić na wprowadzenie rozwiązań atrakcyjniejszych przestrzennie (aleje, przyuliczne szpalery drzew) i lepszych z punktu widzenia społecznej dostępności przestrzeni ulic. W szczególności dotyczy to ciągu Alei Tysiąclecia (zwłaszcza w sąsiedztwie Podzamcza i Zamku Lubelskiego), Alei Solidarności i Alei Witosa oraz Alei Unii Lubelskiej i projektowanej Trasy Zielonej, ale także Alei Kraśnickiej i Alei Warszawskiej. Obecna ranga tych tras tworzy z konieczności bariery przestrzenne rozbijające integralność tkanki miejskiej i powiązania pomiędzy dzielnicami miasta. Obniżenie klasy tych dróg umożliwi ich włączenie w obszar przestrzeni społecznych i przywrócenie im formy wynikającej ze słowa "ALEJA", jako reprezentacyjnej drogi, której charakter definiują towarzyszące jej szpalery drzew oraz możliwość połączenia różnych form ruchu (kołowego i pieszego).

### **Propozycja 2 – ciąg ulicy 1-go maja od Mostu Lutosałwskiego do Placu Dworcowego**

Zwracamy uwagę na potrzebę objęcia analizami transportowymi południowej części centrum Lublina w rejonie **Dworca PKP i dzielnicy Piaski**. Wobec planowanych inwestycji: centrum komunikacyjnego, otwarcia lotniska, nowych inwestycji drogowych, ta część miasta nabierze szczególnego znaczenia. Zapewnienia będzie wymagać dogodny dojazd do tego rejonu, w szczególności komunikacją publiczną.

Ponadto rejon ten obecnie przemianom, m.in. powolnej degradacji podlega ulica **1-go Maja** z powodu zamknięcia dla ruchu. Przystaje ona pełnić rolę głównej ulicy tej dzielnicy. Brak komunikacji publicznej oraz niekorzystna lokalizacja przystanków zniechęca do korzystania z tej ulicy jako ulicy handlowej.

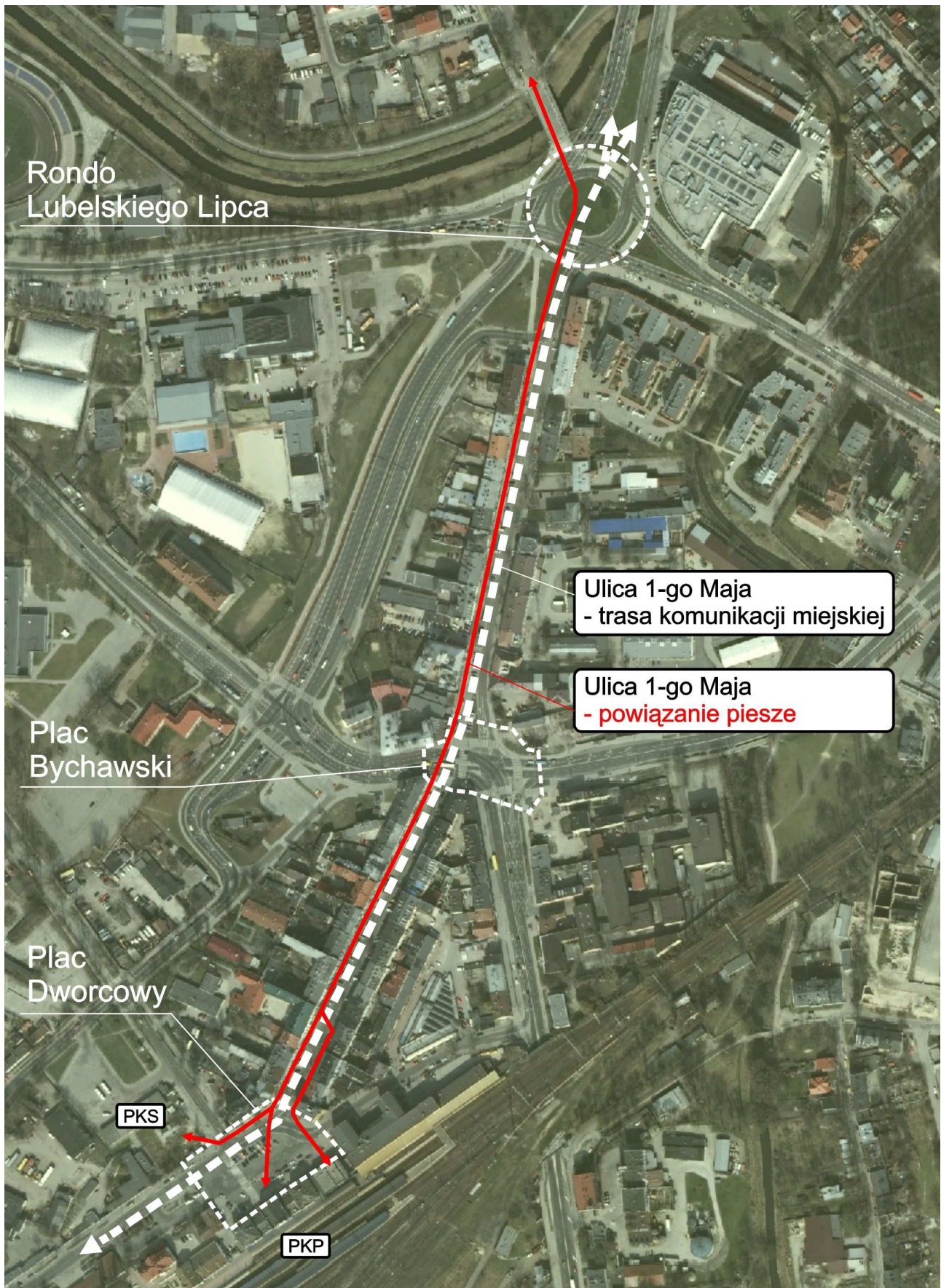
Degradacji uległ także **Plac Bychawski**, poprzez zajęcie większości placu przez wielki węzeł drogowy. Przebudowa miała na celu jedynie zwiększenie przepustowości w ruchu samochodów. Po przebudowie w niektórych miejscach dla pieszych pozostawiono ok. 1,5m chodnika, gdy w porównaniu auta mają do dyspozycji 3 pasy ruchu w każdą stronę! Ponadto placem wciąż prowadzi się ruch tranzytowy, pomimo otworzenia dla ruchu ulicy Dywizjonu 303, która może być obwodnicą śródmiejską. Dodatkowo sytuację komplikuje fakt istnienia przed samym placem wiaduktu (wąskiego gardła), co jest nieproporcjonalne do skali położonego obok skrzyżowania.

W związku z powyższym postulujemy przeanalizowanie następujących propozycji:

- Zmniejszenie powierzchni układu drogowego w rejonie Placu Bychawskiego, likwidacja części pasów ruchu, powiększenie przestrzeni publicznej dostępnej dla pieszych. Rozwiązanie to poprawi atrakcyjność przestrzeni i będzie zachęcać do nowych inwestycji w tym rejonie, które powinny uzupełnić ubytki w tkance miejskiej.
- Kompleksowa rewitalizacja obu ślepych części ulicy 1-go Maja, w celu stworzenia reprezentacyjnej ulicy miejskiej będącej częścią ciągu prowadzącego od Dworca PKP/PKS do Centrum miasta. W szczególności poprzez: otwarcie ulicy dla komunikacji zbiorowej i rowerów, (wraz z odpowiednimi służami w rejonie Ronda Lubelskiego Lipca, Placu Bychawskiego i Placu Dworcowego i innymi rozwiązaniami promującymi ruch rowerowy i komunikację publiczną), odtworzenie szerokich chodników ze szpalerami drzew, wyznaczenie równoległych miejsc parkingowych wyłącznie na ulicy, nadanie priorytetu dla komunikacji zbiorowej na Placu Bychawskim. Celem jest stworzenie nowego atrakcyjnego miejsca witającego podróżnych (dworce PKP i PKS). Należy tutaj zaznaczyć, że otwarcie północnej części 1 maja dla ruchu komunikacji miejskiej i rowerzystów w kierunku Centrum jest już teraz możliwe przy niewielkim nakładzie finansowym. Rozwiązanie to dodatkowo rozwiąże problem dojazdu do Dworca PKP po wybudowaniu estakady na Trasie Zielonej. (ewentualnie można przewidzieć skierowanie części ruchu komunikacji zbiorowej przez ulicę Pocztową).
- Kompleksowa rewitalizacja Placu Dworcowego obejmująca stworzenie reprezentacyjnej przestrzeni witającej podróżnych, znaczne zmniejszenie powierzchni przeznaczonej dla pojazdów i przeznaczenie jej dla pieszych i rowerzystów, zaplanowanie terenu z zielenią niską i wysoką przeznaczonego dla odpoczynku podróżnych, dworca/węzła komunikacji miejskiej przeznaczonego dla autobusów i trolejbusów, bezpiecznego parkingu/przechowalni dla rowerów wraz z wypożyczalnią, usunięcie parkingów z przestrzeni placu, zaplanowanie miejsc dla postoju taksówek oraz miejsca do krótkiego zatrzymania. Ponadto postulujemy zwiększenie dostępności tunelu pod dworcem, tak aby był on lepiej przystosowany dla osób niepełnosprawnych.
- Przeprojektowanie Ronda Lubelskiego Lipca wraz z otoczeniem, tak by stało się ono reprezentacyjnym placem, powiązaniem z odrestaurowanym Mostem Lutosałwskiego. Proponujemy przeanalizowanie możliwości lokalizacji przystanków autobusowych na rondzie i ukształtowanie w ten sposób węzła przesiadkowego, lub przekształcenie środka ronda w reprezentacyjny plac, dostępny za pomocą przejść dla pieszych w poziomie ulicy.

- Usunięcie ruchu ciężkiego (>3,5t), a zarazem głośnego, skierowanie go na obwodnicę Śródmiejską (zakaz wjazdu ulicą Kunickiego do Centrum za skrzyżowaniem z ulicą Dywizjonu 303, tymczasowo aż do ulicy Nowy Świat), oraz nadanie na tym obszarze priorytetu dla komunikacji zbiorowej (miejskiej i regionalnej) w związku z możliwością powstania dworca komunikacji miejskiej i głównego dworca PKP.

Lokalizacja propozycji została zaznaczona na mapie poglądowej:



### Propozycja 3 – przebudowa skrzyżowania ulic Sowińskiego, Głębokiej i Filaretów

Zwracamy uwagę na niewralgiczne skrzyżowanie ulic: Sowińskiego, Głębokiej i Filaretów, w którym planowana jest estakada. Miejsce to jest obciążone ruchem i szczególnie uciążliwe dla kierowców. Zwracamy jednak uwagę, że planowana estakada, wraz z koniecznymi zjazdami i urządzeniami technicznymi przyczynie się do degradacji przestrzeni miejskiej w tym rejonie i stanowić będzie barierę, szczególnie dla ruchu pieszego. Przyczynie się także, do zajęcia znacznego obszaru miasta pod układ drogowy i uniemożliwi jakiegokolwiek inne użytkowanie tego terenu. Sprzyjać będzie także użytkownikom samochodów indywidualnych kosztem innych użytkowników przestrzeni.

W związku z tym proponujemy przeanalizowanie możliwości przebudowy skrzyżowania w/w ulic na skrzyżowanie w poziomie gruntu, jednakże przekształcone tak by umożliwiło jazdę na wprost ulicami: Filaretów i Sowińskiego. Pozwoli to zachować znaczną ilość terenów przed degradacją i znacznie zmniejszy konieczny do wycinki obszar Parku Akademickiego.

Dodatkowo poprowadzenie części ulicy Sowińskiego w wykopie, podobnie jak ulicy Lesława Pagi pozwoli na połączenie obu części Parku Akademickiego kładką pieszo-rowerową nad tym wykopem. Rozwiązanie to jest także znacznie korzystniejsze pod względem ekonomicznym.

Lokalizacja propozycji została zaznaczona na mapie poglądowej:



Opracował:  
*Jan Kamiński*