

Lublin, 27 listopada 2013 r.

**Szanowny Pan  
Stanisław Kalinowski  
Zastępca Prezydenta Miasta Lublin**

Dotyczy: koncepcji „Rozwoju układu dróg w latach 2013–2030” w Lublinie.

Szanowny Panie Prezydencie!

Dziękujemy za możliwość zapoznania się z planami inwestycyjnymi miasta dotyczącymi rozwoju układu drogowego i składamy uwagi ogólne i szczegółowe do przedstawionego dokumentu. Na wstępie pragniemy zaznaczyć, że powyższy dokument ma sens jedynie w szerszym kontekście uwzględniającym przede wszystkim: podział miasta na strefy komunikacyjne, schemat podstawowego układu drogowego, analizę głównych korytarzy komunikacyjnych (ruch w osobach na pas na godzinę), strategię rozwoju transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego. Zwracamy się z pytaniem, czy powyższe, kluczowe uwarunkowania są uwzględniane przy tworzeniu planów rozwoju sieci drogowej. Prosimy o informację, na jakiej podstawie oparta została przedstawiona koncepcja rozwoju sieci drogowej. Pragniemy zauważyć, iż uchwalona 16 lat temu *Polityka komunikacyjna miasta Lublina (Uchwała Nr 495/XLIX/1997 z dnia 22 maja 1997)* nie jest właściwie realizowana, co znajduje odzwierciedlenie również w przekazanym nam dokumencie.

**I/ Uwagi ogólne do przekazanego dokumentu:**

1. Potrzebna jest filozofia dla układu drogowego miasta. Jaki cel sobie stawia: jedynie zaspokajanie potrzeb czy też kształtowanie sposobu użytkowania dróg? Oczekujemy przywrócenie właściwej chronologii działań, co wiąże się z przede wszystkim z optymalizacją już istniejącego układu drogowego oraz rzetelnym określeniem potrzeb i uwarunkowań, na podstawie których dopiero można tworzyć plany inwestycyjne. Pragniemy przypomnieć, iż *Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* nakłada na jednostki budżetowe obowiązek planowania wydatków w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów (art. 44, pkt 3 w/w ustawy). Naszym zdaniem kosztowny i niezgodny z polityką transportową miasta przerost infrastruktury z tymi wytycznymi nie licuje.
2. Planując nowe drogi należy wziąć pod uwagę ich wpływ na ekologię i krajobraz, tereny cenne przyrodniczo, rekreacyjnie, widokowo – w szczególności dotyczy to Trasy Zielonej.
3. Zwracamy uwagę na fakt, że drogi to ulice miejskie i powinny być one projektowane nie tylko przez drogowców. Potrzebna jest dbałość o zieleni, chodniki, małą architekturę, oświetlenie, architekturę krajobrazu – tak aby powstawały prawdziwe miejskie ulice. Należy podjąć działania na rzecz projektowania z uwzględnieniem wszystkich użytkowników (piesi, rowerzyści, osoby o obniżonej sprawności ruchowej, osoby korzystające z transportu zbiorowego oraz indywidualnego).

4. Przy projektowaniu dróg i ulic powinny odbywać się konsultacje z mieszkańcami oraz ekspertami. Stanowczo wnioskujemy o stworzenie procedur uwzględniających takie konsultacje na etapie tworzenia projektu, co umożliwia art. 31a Ustawy Prawo Zamówień Publicznych.
5. Sprzeciwiamy się nadmiernemu rozrostowi układu drogowego i poszerzaniu dróg, który będzie generował kolejne korki i koszty budowy a potem eksploatacji. Należy położyć większy nacisk na alternatywne, bardziej wydajne sposoby poruszania się po mieście: transport zbiorowy, pieszy, rowerowy. Uważamy, że istniejący układ drogowy należy dostosować do najbardziej realnej prognozy demograficznej – spadku liczby mieszkańców miasta do 300 000 w perspektywie realizowanego planu budowy dróg. Ponadto należy podjąć działania w pierwszej kolejności zwiększające efektywność wykorzystania istniejących przekrojów drogowych, np. poprzez wyznaczanie buspasów (jeśli przepustowość w osobach na takim pasie ruchu jest większa niż na zwykłym pasie).

## **II/ Uwagi szczegółowe do przekazanego dokumentu:**

### **a) Wyrażamy poparcie i wnioskujemy o nadanie jak najwyższego priorytetu dla:**

1. Zamykania pierścieni obwodnicowych, w szczególności przedłużenia ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej oraz połączenie wężła „Sławin” z ul. Bohaterów Monte Cassino.
2. Przedłużenia ul. Zana do ul. Krochmalnej

### **b) Wskazujemy potrzebę modyfikacji planów w zakresie:**

1. Rezygnacji z budowy Trasy Zielonej na odcinku ul. Krochmalna – Al. Kraśnicka. Ze względu na krajobrazowe walory terenów przeznaczonych pod w/w drogę tereny należy te przeznaczyć na zielone tereny rekreacyjne ukształtowane na zasadzie minimalnej ingerencji w krajobraz – pozwoli to niewielkim nakładem kosztów uzyskać znaczące podniesienie jakości życia na terenach przyległych. Ze względu na przebieg w pobliżu Alei Jana Pawła II droga w tym miejscu nie jest niezbędna, a jej powstanie stworzyłoby dodatkową zachętę do ruchu samochodowego i bodziec do zwiększenia skali wyludniania się miasta poprzez poprawę warunków dojazdu do terenów pozamiejskich i obniżenie jakości zamieszkania na terenie dzielnicy Czuby. Nie bez znaczenia są także obawy mieszkańców dotyczące spadku jakości życia i odcięcia od ważnego terenu rekreacyjnego, jakim jest Las Stary Gaj.
2. Zmiany lokalizacji bądź uwzględnienia lokalizacji dodatkowego przystanku kolejowego na wysokości ul. Granitowej. Ze względu na znaczny rozwój miasta w kierunku zachodnim proponujemy rozważenie lokalizacji stacji przy Granitowej jako głównej stacji dla zachodniej części miasta, przy jednoczesnym zmniejszeniu rangi przystanku Lublin–Czuby.
3. Rozważenia rezygnacji z budowy estakad na skrzyżowaniu Al. Sikorskiego/Ducha/Solidarności – należy osłabiać przejazd przez miasto trasą W–Z na korzyść powstającej obwodnicy zewnętrznej.
4. Rozważenia rezygnacji z poszerzenia ul. Poniatowskiego na rzecz wzmocnienia obwodnicy miejskiej.
5. Rozważenia rezygnacji z poszerzania ul. Głębokiej i wydzielenie na istniejącym przekroju drogi trzeciego pasa służącego jako buspas dojazdowy do skrzyżowań z ul. Sowińskiego i Narutowicza.

6. Rezygnacji z budowy estakad nad ul. Głęboką w ciągu ulic Sowińskiego i Filaretów.
7. Rozważenia zmniejszenia, względem planowanego, przekroju ul. Muzycznej.
8. Rezygnacji z budowy estakady Trasy Zielonej nad ul. Dworcową. Proponujemy obniżenie klasy drogi na „Z” (zbiorcza) i poprowadzenie drogi w poziomie ziemi.
9. Rezygnacji z przebudowy Ronda Lubelskiego Lipca '80 i mostu na ul. Fabrycznej.

**c) Wskazujemy potrzebę następujących inwestycji nieuwzględnionych w dokumencie:**

1. Rozważenie przedłużenia ul. Zana aż do ul. Smoluchowskiego aby przeciwdziałać odcięciu południowych dzielnic miasta przez linię kolejową.
2. Przedłużenie ul. Granitowej do proponowanej w pkt. b) 2. stacji kolejowej dla zachodniej części Lublina.
3. Stworzenie przestrzeni publicznej „Placu Lubelskiego Lipca '80” wraz z rewitalizacją ul. 1-go Maja i otwarciem tej ulicy dla komunikacji publicznej. Zwracamy uwagę, że ranga tej ulicy, jak również ul. Zamojskiej, Bernardyńskiej i Kard. Wyszyńskiego wzrośnie znacząco po wybudowaniu intermodalnego dworca w rejonie dworca PKP.
4. Rewitalizacja ul. Kunickiego na odcinku od Dywizjonu 303 do pl. Bychawskiego, jako ważnej przestrzeni publicznej południowego Lublina, z przyznaniem priorytetu dla pieszych oraz komunikacji publicznej i rowerowej. Rewitalizacji tej sprzyjać będzie także nowe, południowe wejście do dworca PKP.
5. Zwężenie Al. Solidarności oraz Al. Unii Lubelskiej w rejonie śródmiejskim i przywrócenia im charakteru ulic miejskich. Dostosuje to w/w ulice do przekrojów innych ulic wewnętrznej obwodnicy śródmiejskiej, zmniejszy barierowe oddziaływanie ulic oraz zachęci do korzystania z obwodnicy zewnętrznej przy transzycie przez Lublin.
6. Jak najszybsza realizacja zmian w centrum Lublina (wewnątrz 1 obwodnicy) zgodnie z koncepcją TransEko, co jest także zbieżne z Polityką Transportową z 1997 r.

Do niniejszego pisma dołączamy mapę ilustrującą propozycje Rady Kultury Przestrzeni.

Opracowali:  
Krzysztof Wiśniewski  
Jan Kamiński

Z poważaniem

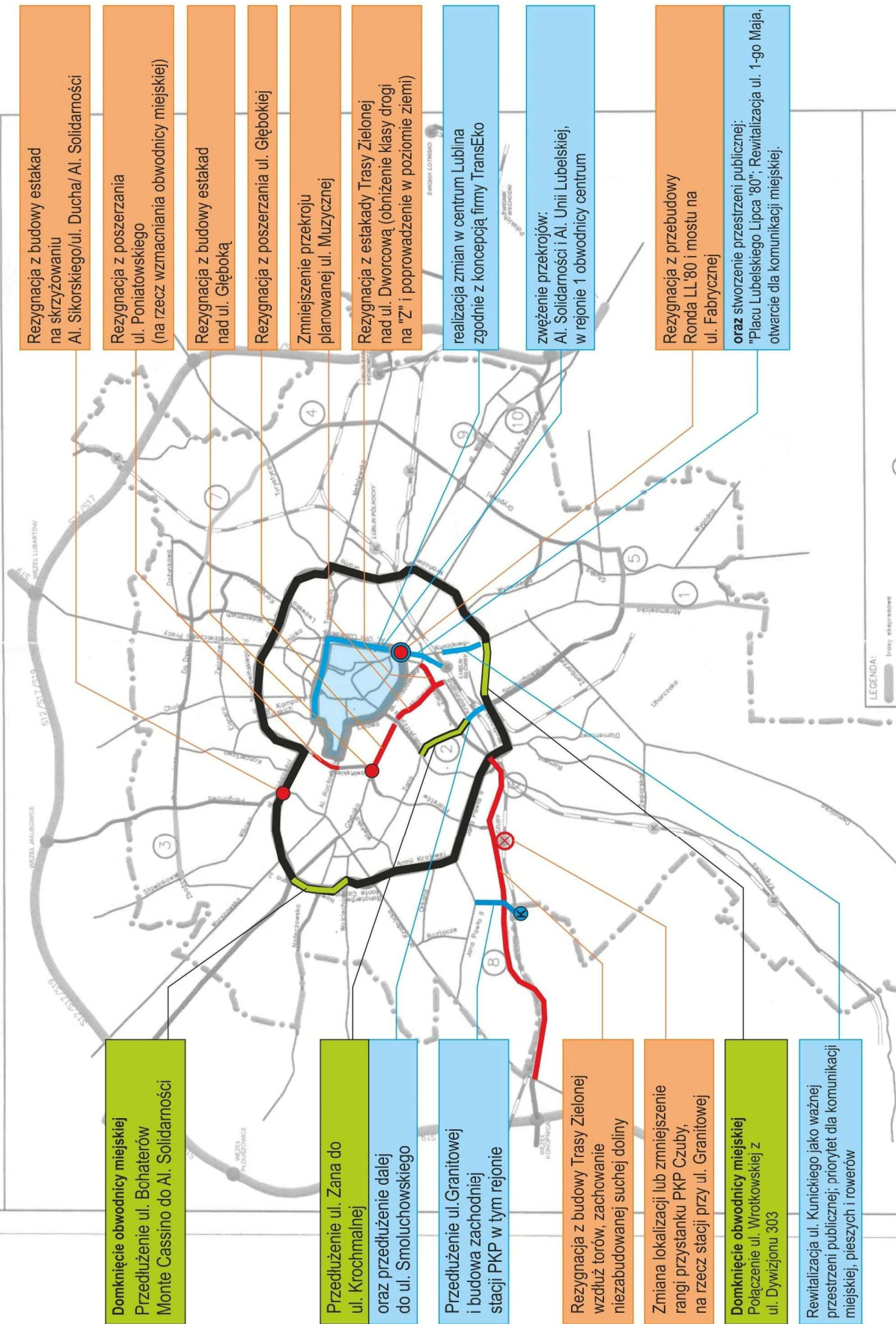


Jan Kamiński  
Przewodniczący RKP

Do wiadomości otrzymują:

- **Pan Krzysztof Żuk**, Prezydent Miasta Lublin
- **Pani Elżbieta Matuszak**, Dyrektor Wydziału Planowania Urzędu Miasta Lublin
- **Pan Kazimierz Pidek**, Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie

# ROZWÓJ DRÓG W LATACH 2026–2030 WERSJA ROBOCZA



- Rezygnacja z budowy estakad na skrzyżowaniu Al. Sikorskiego/ul. Duchal/ Al. Solidarności
- Rezygnacja z poszerzenia ul. Poniatowskiego (na rzecz wzmocnienia obwodnicy miejskiej)
- Rezygnacja z budowy estakad nad ul. Głęboką
- Rezygnacja z poszerzenia ul. Głębokiej
- Zmniejszenie przekroju planowanej ul. Muzycznej
- Rezygnacja z estakady Trasy Zielonej nad ul. Dworcową (obniżenie klasy drogi na "Z" i poprowadzenie w poziomie ziemi)
- realizacja zmian w centrum Lublina zgodnie z koncepcją firmy TransEko
- zweżenie przekrojów: Al. Solidarności i Al. Unii Lubelskiej, w rejonie 1 obwodnicy centrum
- Rezygnacja z przebudowy Ronda LL 80 i mostu na ul. Fabrycznej
- oraz stworzenie przestrzeni publicznej: "Placu Lubelskiego Lipca '80", Rewitalizacja ul. 1-go Maja, otwarcie dla komunikacji miejskiej.

- Domknięcie obwodnicy miejskiej Przedłużenie ul. Bohaterów Monte Cassino do Al. Solidarności
- Przedłużenie ul. Zana do ul. Krochmalnej oraz przedłużenie dalej do ul. Smoluchowskiego
- Przedłużenie ul. Granitowej i budowa zachodniej stacji PKP w tym rejonie
- Rezygnacja z budowy Trasy Zielonej wzdłuż torów, zachowanie niezabudowanej suchej doliny
- Zmiana lokalizacji lub zmniejszenie rangi przystanku PKP Czuby, na rzecz stacji przy ul. Granitowej
- Domknięcie obwodnicy miejskiej Połączenie ul. Wrotkowskiej z ul. Dywizjonu 303
- Rewitalizacja ul. Kunickiego jako ważnej przestrzeni publicznej; priorytet dla komunikacji miejskiej, pieszych i rowerów

## Uwagi Rady Kultury Przestrzeni do planów "Rozwoju Dróg w latach 2013-2030" w Lublinie

27.11.2013 Uwagi RKP:

- Inwestycje wskazane jako priorytetowe
- Nowe priorytetowe inwestycje proponowane przez RKP
- Inwestycje wskazane do rezygnacji / modyfikacji