

Lublin, 5 maja 2014 r.

**Szanowny Pan
Krzysztof Żuk
Prezydent Miasta Lublin**

Szanowny Panie Prezydencie,

prosimy o bardzo poważne i strategiczne rozważenie poniższych propozycji uproszczenia układu drogowego skrzyżowania ulic Al. Solidarności-Gen. Ducha-Al. Sikorskiego będących rozwiązaniem alternatywnym wobec jego planowanej, kosztownej rozbudowy:

- ✦ **Etap 1** – rezygnacja z budowy estakady i usunięcie odcinka ul. Północnej na zachód od ul. Kosmowskiej (do uwzględnienia w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – doznrid). Istnienie wlotu ul. Północnej jest jednym z kluczowych problemów przepływu samochodów przez to skrzyżowanie a jego usunięcie poprawi przepustowość
- ✦ **Etap 2** – zmiana układu drogowego na bardziej przyjazny (obniżenie klasy technicznej Al. Solidarności i gen. Ducha, wprowadzenie skrzyżowania Al. Solidarności z ul. Kosmowskiej i ewentualnie Ćwiklińskiej.

Analizy 10 wariantów rozwiązań, wykonane metodologią, której wymaga ZDiM, wskazują, że na skrzyżowaniu Solidarności-Ducha-Sikorskiego, przy całkowitym odcięciu ul. Północnej, możliwe jest rozwiązanie jednopoziomowe. Obliczenia były prowadzone na podstawie danych z Raportu Oceny Oddziaływania na Środowisko dla natężeń ruchu w godzinie szczytu popołudniowego, najpierw dla 2014 roku, potem dla 2024 roku (gdyż dane z 2014 roku nie zakładają istnienia zachodniej obwodnicy Lublina w ciągu S19). Założono też, jak w Raporcie, dwufazową sygnalizację świetlną o długości cyklu 80 s i czasach międzyczłonowych 6 s. Analizy można kontynuować poprzez rozpoznanie wahań ruchu w ciągu doby i wprowadzenie, po przebudowie wlotów Ducha i Sikorskiego, trójfazowego programu akomodowanego.

Naszym zdaniem proponowane rozwiązanie jest procedowane bardziej z „rozpędu inwestycyjnego” niż z racjonalnych przyczyn i posiada następujące wady:

- ✦ **Umacnia nieaktualny układ komunikacyjny**, który był zaprojektowany dla Al. Solidarności jako drogi tranzytowej. Budowa obwodnicy wraz z łącznicami zmniejszy ruch w tym miejscu (taki jest przecież cel tej wielomilionowej inwestycji), co wymaga przemyślenia nowej formuły tego skrzyżowania dla ruchu lokalnego, a nie jego rozbudowy, jak gdyby miało ono zastąpić nieistniejącą obwodnicę. Sens konserwowania tego układu – z ul. Północną jako drogą „serwisową” – jest więc bardzo wątpliwy.

- ✧ **Utrudnia komunikację innym uczestnikom ruchu**, poprzez redukcję chodników, wydłużenie przejść dla pieszych, utrudnienie dostępu do Górek Czechowskich jako unikalnego zasobu przyrodniczo–rekreacyjnego. Separacja północ–południe tej części miasta dla ruchu pieszego i rowerowego, przyczyni się do dalszego uzależniania mieszkańców od własnych samochodów. Ponadto tworzy się niekorzystne wydłużenie ul. Północnej, która od ul. Kosmowskiej nie pełni żadnej funkcji dla otaczających terenów.
- ✧ **Niszczy krajobraz oraz integralność miasta**, poprzez ścięcie wzgórza, budowę muru oporowego i estakady, ustawienie ekranów. Ta część miasta w efekcie zmieni się w jeden wielki węzeł komunikacyjny o podmiejskim charakterze, co jest w sprzeczności z celami budowy systemu obwodnicy, która ma takim skutkiem zapobiegać. Po realizacji ww. rozwiązania ta część miasta, z tak unikalnymi dla jakości życia w mieście perełkami jak Muzeum Wsi Lubelskiej, Ogród Botaniczny czy Górki Czechowskie zostanie oddalona od bliskiego Śródmieścia i zdominowana przez infrastrukturę drogową charakterystyczną dla pozamiejskich skrzyżowań dróg szybkiego ruchu.

Tym samym, można sobie zadać pytanie, czy wydatki na ten cel są racjonalne – skoro wywołają wiele negatywnych skutków i można ich uniknąć, a być może nic nie zyskujemy w zamian? Być może spektakularna budowa czegoś nowego jest w tym miejscu rozwiązaniem gorszym i kosztowniejszym niż stopniowa transformacja układu? Takich właśnie sytuacji próbuje się unikać w miastach, w których planowanie przestrzeni i dróg jest na wyższym poziomie niż w Lublinie. Czy nie byłoby słusznym, aby przerwaniu transportu poza miasto towarzyszyły działania planistyczne i projektowe wykorzystujące uzyskane w ten sposób rezerwy dla wewnętrznej przestrzennej integracji miasta poprzez zmianę funkcji systemu drogowego al. Solidarności?

W załączeniu – mapa poglądowa oraz nasze wizualizacje negatywnych zmian krajobrazu wywołane inwestycją w obecnie proponowanym kształcie.

Z poważaniem



Jan Kamiński

Przewodniczący RKP

Przygotował:
Marcin Skrzypek
Wizualizacje:
Marcin Molik

Do wiadomości:

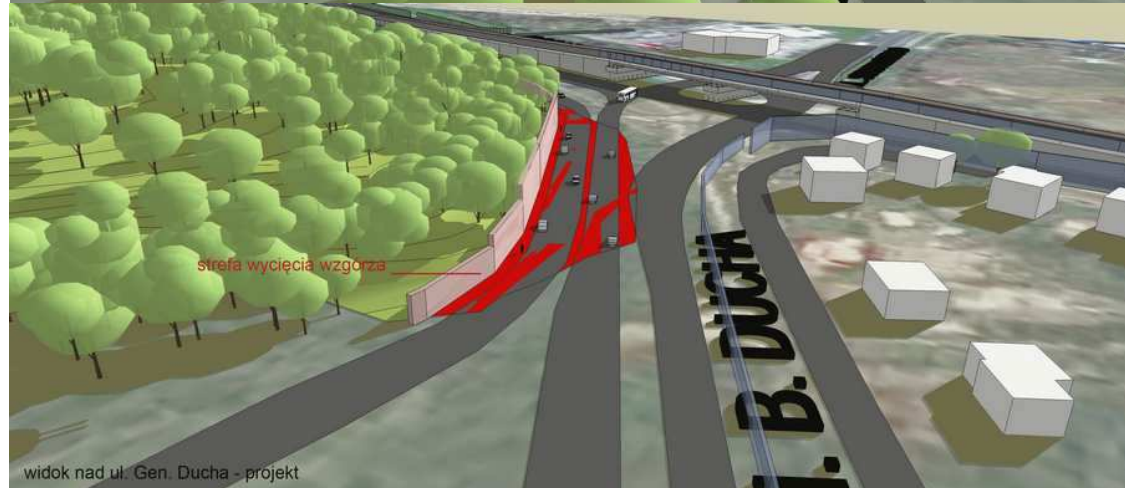
Pan Stanisław Kalinowski – Zastępca Prezydenta Miasta Lublin ds. Inwestycji i Rozwoju

Pan Kazimierz Pidek – Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie





kolor czerwony - wcięta część wzgórza.





widok nad skrzyżowaniem al. Solidarności i ul. Sikorskiego - stan obecny



widok nad skrzyżowaniem al. Solidarności i ul. Sikorskiego - projekt



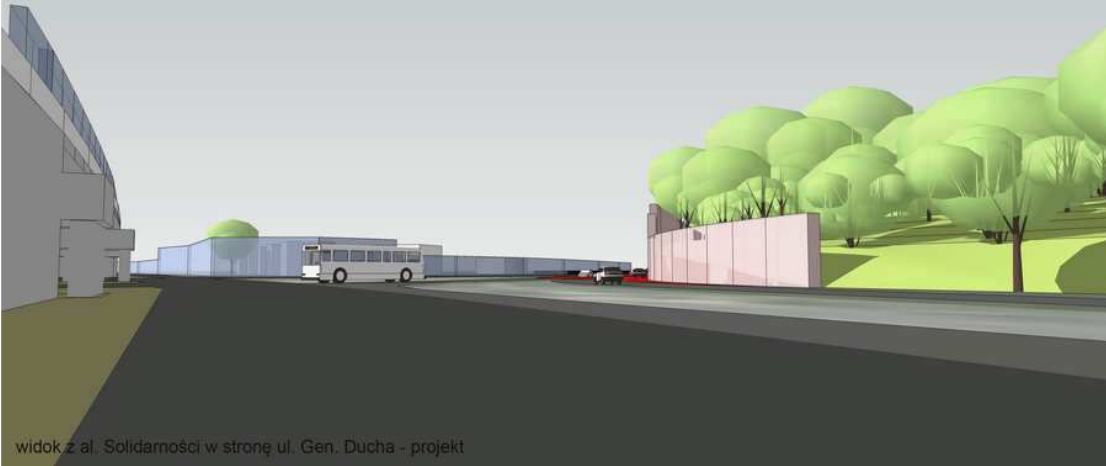
widok obok ul. Gen. Ducha - stan obecny



widok z ul. Gen. Ducha - projekt



widok z al. Solidarności w stronę ul. Gen. Ducha - stan obecny



widok z al. Solidarności w stronę ul. Gen. Ducha - projekt



widok z ul. Sikorskiego - stan obecny



widok z ul. Sikorskiego - projekt