

LP	Lokalizacja	Uwagi / Propozycje zmian	Opinia projektantów
1	ul. Młyńska	Skrócenie ścieżki rowerowej po południowej stronie jezdni od skrzyżowania z ul. Dworcową w kierunku parkingu. Analogicznie do strony północnej.	Uwagę można bezpiecznie wprowadzić
2	ul. Gazowa	Zmiana chodnika po południowej stronie ul. Gazowej na ciąg pieszo-rowerowy szerokości 3,0m. Kosztem 5 miejsc postojowych dla komunikacji zamieszkiej.	Jeśli Zamawiającego / ZTM udzieli zgody na likwidację miejsc postojowych to uwagę można bezpiecznie wprowadzić. Miejsce w terenie jest.
3	ul. Dworcowa / Plac Dworcowy	Usystematyzować i wyznaczyć trasę dróg rowerowych przez plac. Do minironda dodać wlot drogi rowerowej.	Wlot ścieżki rowerowej do ronda można wprowadzić. Bez wyznaczenia tras rowerowych na placu.
4	ul. Lubelskiego Lipca '80	Likwidacja jednej z łącznic w ulicy 9.1KDD	Do decyzji Zamawiającego.
5	ul. Młyńska	Likwidacja dodatkowego pasa do skrętu. Oba kierunki (lewo, prawo) na jednym pasie ruchu.	Wszystko zależy od analizy ruchu. W odpowiedzi proponuje zapis z opisu do koncepcji: "Wszystkie parametry techniczne oraz założenia projektowe, na wybranej przez Zamawiającego koncepcji, zostaną ponownie przeanalizowane i dostosowane do zleconych analiz ruchu drogowego na etapie Projektu Budowlanego."
6	Plac Dworcowy	Umożliwić przejazd komunikacji miejskiej przez plac Dworcowy.	Pozostawiamy do decyzji Zamawiającego. Przy układzie drogowym etapu II trasa przejazdu autobusu przez plac będzie znacząca. Od ul. Gazowej do minironda.
7	1 Maja	Ulice wykonać jako ozdobny ciąg pieszo-jezdny poprzez zamianę miejsc parkingowych na równoległe oraz dodanie większej ilości zieleni i połączenie architektoniczne z placem Dworcowym.	W rewizji 01 koncepcji zaproponowaliśmy ul. 1 Maja jako ozdobny ciąg pieszo-rowerowy z wydzieloną ścieżką rowerową oraz równoległymi miejscami parkingowymi. Jednakże rewizja C stanowi odpowiedź na wymagania i uwagi Zamawiającego.
8	Plac Dworcowy	Brak parkingu K+R w okolicy budynku dworca PKP.	Charakter placu oraz brak miejsca uniemożliwia wprowadzenie parkingu K+R w bliskim otoczeniu dworca PKP. Układ drogowy w koncepcji nr 1 pokazuje najbliższą możliwą lokalizację parkingu K+R. Ze względu na fakt iż w koncepcji nr 2 ul. Gazowa stanowi drogę manewrową dworca niezalecane jest wprowadzenie parkingu K+R przy ul. Gazowej.
9	9.1KDD oraz 9.2KDD	Skrzyżowania zlokalizowane zbyt blisko istniejących.	Przedmiotowe skrzyżowania projektowane są na relacjach wyłącznie prawoskrętnych. Nie posiadają pełnych relacji skrzętnych, które mogłyby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Ponadto w koncepcji nr 2 wprowadzamy służącą sygnalizacją świetlną oraz pas wyłączenia, które dodatkowo zwiększą bezpieczeństwo przejazdu. Dlatego uważamy za podstawne wystąpienie do Ministra o odstępstwo.
10	układ komunikacyjny wokół dworca	Linie komunikacji zbiorowej wokół dworca. Trasa linii 45. Należy wprowadzić ruch autobusowy i/lub trolejbusowy na 1-go Maja czy Młyńskiej. Trasa linii 45 / 161 za długa. Postulat o ożywieniu 1-go Maja na odcinku między Galą a Placem Bychawskim. Dzisiaj bez ruchu jest to wymarła dzielnica.	Nie widzimy możliwości udostępnienia ul. 1-go Maja dla ruchu komunikacji miejskiej z braku możliwości przebudowy placu Bychawskiego. Planowana jest całkowita rewitalizacja ul. 1-go Maja.
11	układ komunikacyjny	1. Pozostawienie koncepcji nr 2 z zakresu układu drogowego w części peronowej dworca oraz ronda Sportowców. 2. Pozostawienie koncepcji nr 1 z zakresu bryły dworca z tzw. zieloną poczekalnią, która jest dach zielony i mapą Lublina na ścianie poczekalni.	Ad. 1 Przychylamy się do propozycji. Ad. 2 Przychylamy się do połączenia obu koncepcji.
12	układ komunikacyjny	Należy uprzywilejować komunikację miejską, której przystanki byłyby zlokalizowane możliwie najbliżej drzwi obu budynków dworcowych. Nie należy z placu Dworcowego robić deptaka.	Naszym zdaniem wprowadzenie pełnego ruchu na placu Dworcowym całkowicie zakłóci ruch pasażerski. Ponadto przestrzeń placu jest za mała, by zorganizować na niej część peronową dworca autobusowego.
13		Po drugi - oba projekty są ładne, drugi lepszy, ale poważnie wokół tak wielkiej inwestycji, tyłu pojazdów tam poruszających się (pasażerów PKP, PKS, pojazdy PKS) będą ulice z jednym pasem w każdą stronę?? no bez jaj	Nowoprojektowane ulice oraz przebudowywane będą miały min. 4 pasy ze ścieżkami rowerowymi. Ponadto zakładane jest nie mieszanie ruchu autobusowego z ruchem samochodów prywatnych.
14		Zwróć uwagę, że wizualizacje pokazują ujęcia od strony ul. Młyńskiej (ulicy "ślepej" kończącej się parkingiem przy skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego i Lipca 80 oraz ul. Dworcowej również "ślepej" w kierunku Targów Lublin również na końcu parking dla aut osobowych) w tym miejscu komunikacja jest przede wszystkim piesza, po co więc wprowadzać dodatkowy ruch kołowy (więcej pasów), komunikacja o większym natężeniu ruchu, o którą zapewne Ci chodzi opierać się będzie na ul. Młyńskiej i ul. Gazowej w kierunku ronda przy ul. Stadionowej i ul. Krochmalnej a tam przepustowość jest już większa; brakuje w artykule ujęcia z lotu ptaka całego założenia bądź od strony dojazdowej do dworca by rozstrzygnąć jak projektanci to rozwiązali, ale bądźmy dobrej myśli	Takie ujęcie zostało wykonane dla obu opcji.
15		Trzymam kciuki zwłaszcza za parking dla rowerów, mam też nadzieję że z pięknych daszków nie zrobi się ostatecznie 'StajniaDlaJednorozców' jak w Łodzi.	Planujemy zrealizowanie projektu.
16		Jakoś nie widzę DUŻEGO! parkinu dla samochodów osobowych. Dojazd tylko taksówką?	Parking dla samochodów osobowych prywatnych jest zlokalizowany na poziomie -1 na około 1000 miejsc postojowych.
17		Malo jest miejsc parkingowych i dla dworca pkp i pks warto o tym pomyśleć bo to porażka jest już żeby zaparkować a co mówić za 5 lat	Parking dla samochodów osobowych prywatnych jest zlokalizowany na poziomie -1 na około 1000 miejsc postojowych.
18		I dojazd do nowego dworca jakimś nowym koszmakiem drogowym obok wiaduktu w ciągu Lubelskiego Lipca '80. Tymczasem ul. 1 Maja mogłaby działać na zasadzie shared-space, bez transportu indywidualnego, a jedynie z rowerami, pieszymi i cichą komunikacją miejską w postaci trolejbusów. Zyskają przedsiębiorcy, skróci się czas dojazdu na nowy dworzec, który przejmie cały ciężar obecnego, który mieści się pod Zamkiem, a mieszkańcy nie powinni odczuć wzrostu hałasu, wręcz przeciwnie.	Nie widzimy możliwości udostępnienia ul. 1-go Maja dla ruchu komunikacji miejskiej z braku możliwości przebudowy placu Bychawskiego.
19		Czy Ratusz wziął pod uwagę zwiększenie ruchu samochodowego i autobusowego w rejonie nowego dworca? Ze starego dworca było stosunkowo łatwo wyjechać z miasta. Z nowego może być problem. Będą buspasy? Nowe ustawienia sygnalizacji świetlnej?	Buspasy są planowane tylko w okolicach dworca autobusowego, gdzie ruch autobusowy jest priorytetem.
20		Dworzec, do którego dojazd komunikacją miejską to koszmar, bo trzeba jechać wiaduktem. Dla KM powinna być otwarta 1 Maja, albo Młyńska od Pl. Bychawskiego	Nie widzimy możliwości udostępnienia ul. 1-go Maja dla ruchu komunikacji miejskiej z braku możliwości przebudowy placu Bychawskiego.
21		No, właśnie a jak będzie z przepustowością ulic? Wydzieli bus pasy? Nie lepiej skomunikować dworzec w Lublin Północ? Tam można dodatkowo jeszcze ze dwie galerie handlowe wrzucić. A co z miejscami parkingowymi? W Katowicach połączono PKP z Galerią Handlową. Niestety w tunel wrzucono jednojezdniowe drogi, to w szczycie trzeba kwadransu, by wyjechać z podziemi. Przynajmniej za 200zł na mc można parkować. A 2 pierwsze godziny są gratis ;) A dojeżdż do dworców PKP-PKS też będą zadane? Czy po śniegu trzeba będzie walizki ciągnąć? No i czy przewidziano tam łącznię publiczną, bo bezdomni z pewnością będą podziwiali ten budynek od środka.	Połączenie między dwoma dworcami
22		Drażni duża przestrzeń na miejsca parkingowe w bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworca (21 miejsc + 3 dla NP). Jakies prawo ich wymaga? Oba projekty całkowicie abstrahują od komunikacji miejskiej. Linie będą kręcić przez ślimak, ronda, brakuje zatok przystankowych w rejonie budynku dworca... linie przelotowe (1, 45, 28) w ogóle będą miały jak tam wyjechać? Czy najbliższy przystanek to będzie ten na skrzyżowaniu Trasy Zielonej i Nowomuzycznej? Jeżeli całe założenie jest odwrócone d#pą do pasażera komunikacji miejskiej to dworzec nie może się nazywać "Wielofunkcyjny" :/ I ostatnie primo: Jakiej szerokości chodniki zostały zaprojektowane wzdłuż 1-go maja? Czyżby 1,5 metra? Parkowanie prostopadłe wroży że tak, czyli bardzo źle. I zmiany popieram, tylko widzę że są dziury w koncepcji.	Koncepcja nr 1 dopuszcza zatrzymanie komunikacji miejskiej na placu Dworcowym przed dworcem kolejowym. Ułożenie rozkładu jazdy linii autobusowych i ich przebiegu wraz z lokalizacją przystanków na zaprojektowanych ulicach to kolejny etap projektowy, który będzie nadzorowany przez ZTM. Ulica 1-go Maja została zaprojektowana jako ulica typu "wunerf" czyli ulica wewnętrzna -z priorytetem dla ruchu pieszo i z zielenią wysoką.
23		Ale wjazd na perony i tak byłby pewnie od Ronda Sportowców (spórz na wizualizacje, że tak jest łatwiej np. dla przegubowców niż wciskanie się uliczką od Dworcowej i manewrowanie żeby wcelować w peron), więc co by dało przejechanie łącznikiem do Dworcowej? Skoro nigdzie wtedy autobusy nie dojadą, bo na Placu Dworcowym nie będzie przystanków jak to jest teraz.	Koncepcja nr 1 dopuszcza zatrzymanie komunikacji miejskiej na placu Dworcowym przed dworcem kolejowym i przejazd autobusów w kierunku Pocztowej i Dworcowej.
24	widukt nad ul. Dworcową	Brak zgody na wycinanie drzew i zmniejszanie terenów zielonych zwłaszcza części Parku Ludowego pod drogi - wiadukt nad ul. Dworcową celem wykonania połączeń z terenem Targów Lublin.	W celu wykonania powyższego połączenia wycinka drzew jest ograniczona do około 10 szt.
25	komunikacja miejska	ZCK powinien zapewnić: funkcjonalność, priorytet dla komunikacji miejskiej, zlokalizowanie przystanku dla komunikacji miejskiej jak najbliżej budynku dworca. ZTM podtrzymuje, iż koncepcja nr 2 zawiera optymalne rozwiązania dla komunikacji miejskiej i zamieszkiej. Należy jednak rozważyć dopuszczenie alternatywnego przejazdu dla autobusów przez plac Dworcowy. Takie rozwiązanie stworzyłoby awaryjny wyjazd dla komunikacji miejskiej w stronę ul. Pocztowej i dalej ul. Kunickiego w przypadku braku możliwości przejazdu przez ul. Młyńską czy ul. Dworcową. Zmiana ronda Sportowców na turbinowe jest warte rozważenia.	Alternatywny przejazd komunikacji miejskiej przez plac Dworcowy został zapewniony w koncepcji nr 1.

26	komunikacja rowerowa	<p>Wiąźnienie ruchu rowerowego na placu Dworcowym od strony ul. Dworcowej i Gazowej.</p> <p>Uwzględnienie stojaków rowerowych typu U.</p> <p>Rezygnacja z drogi dla rowerów na ślepych odcinku Młyńskiej i wyprowadzenie i wprowadzenie ruchu rowerowego na ulicę za pomocą wąsów.</p> <p>Obniżenie krawężników na ślepych odcinku ul. 1-go Maja (odcinek bardzo obciążony przez rowerzystów).</p> <p>Wprowadzenie drogi dla rowerów na odcinku rondo Sportowców - PKP kosztem zatoki autobusowej.</p> <p>Wyprostowanie przejazdu rowerowego na odcinku rondo przy Targach Lublin - ul. Lipca'80 (w koncepcji nr 1).</p> <p>Stworzenie dodatkowego wlotu/wylotu rowerowego na rondzie przy PKP (obniżenie krawężnika plus słupek U-12 na środku osi wjazdu).</p> <p>Na koncepcjach nie przedstawiono tras komunikacji miejskiej, co utrudnia odniesienie się do proponowanych rozwiązań układu komunikacyjnego.</p> <p>W koncepcji przewidziano tylko 6 miejsc dla taksówek. To stanowczo zbyt mało. Obecnie przy największym zapotrzebowaniu w tym miejscu stoi więcej taksówek, natomiast mówimy o sytuacji połączenia dworca PKS i PKP. Naszym zdaniem powinna być przewidziana większa liczba miejsc zatrzymania dla taksówek, w kilku miejscach, blisko wejść do dworców, oraz większa liczba miejsc dla postoju taksówek w pobliżu dworca (mogą to być np. istniejące miejsca parkingowe przy ul. Młyńskiej).</p>	<p>Na placu Dworcowym nie są projektowane żadne ścieżki rowerowe, które mogłyby utrudnić ruch pasażerski pomiędzy dworcami. Plac to strefa ruchu pieszego i komunikacji miejskiej.</p> <p>Stojaki typu U zostaną uwzględnione w kolejnym etapie projektowym.</p> <p>Do decyzji Zamawiającego rezygnacja ze ścieżki rowerowej na ślepych odcinku ul. Młyńskiej. W rejonie ul. 1-go Maja planuje się wypłaszczenie na połączeniu z placem Bychawskiego. Ponadto ma stanowić ciąg pieszo-jedyny z uprzywilejowaniem pieszych i rowerzystów. Nie projektuje się żadnych barier terenowych dla rowerzystów w ciągu tej ulicy.</p> <p>Skrzyżowanie ul. Lubelskiego Lipca oraz Dworcowej w jednym poziomie nawet bez lewoskrętów generowałoby znaczną ilość punktów kolizji. Same przejazdy na wprost byłyby wystarczającym zagrożeniem w przypadku skrzyżowań zlokalizowanych tak blisko siebie. Przedmiotowe skrzyżowania projektowane są na relacjach wyłącznie prawoskrętów. Nie posiadają pełnych relacji skrętnych, które mogłyby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Ponadto w koncepcji nr 2 wprowadzamy służbę sygnalizacją świetlną oraz pas wyłączenia, które dodatkowo zwiększą bezpieczeństwo przejazdu. Dlatego uważamy za podstawne wystąpienie do Ministra o odstępstwo.</p> <p>Wszystkie parametry techniczne oraz założenia projektowe, na wybranej przez Zamawiającego koncepcji, zostaną ponownie przeanalizowane i dostosowane do zleconych analiz ruchu drogowego na etapie Projektu Budowlanego.</p> <p>Konieczność projektowanie wydzielonego pasa albo jej brak zostanie poprzedzona analizą ruchu.</p> <p>Zamawiający nie był w stanie określić tras przejazdu komunikacji miejskiej na układzie drogowym który dopiero powstaje.</p> <p>Zatoka postojowa wzdłuż ul. Dworcowej oznaczona jako parking może stanowić postój dla taxi jeśli będzie wymagana większa ilość takich stanowisk.</p>
----	----------------------	---	--

LP	Lokalizacja	Uwagi / Propozycje zmian	Opinia projektantów
1	koncepcja arch	Wybór koncepcji nr 1. Akceptacja zielonego dachu. Za mała ilość miejsc Taxi - 6 stanowisk. W koncepcji nr 2 - brak akceptacji dla rozbudowy Ronda Sportowców o połączenie pod torami, określone jako "niepotrzebny tunel" sprawiający trudności w przyszłości.	Miejsca postojowe dodatkowe miejsca parkingowe są zlokalizowane na parkingu podziemnym oraz wzdłuż ul. Dworcowej. Połączenie drogowe pod torami zdnem projektantów jest niezbędne do połączenia północnej i południowej części miasta, dzisiaj oddzielonej torami.
2	koncepcja arch	Wybór koncepcji nr 1 ze względów estetycznych, jak i funkcjonalnych. Należy zachować wysoką jakość materiałów i designu. Należy unikać złych decyzji, które zostały podjęte przy budowie terminala lotniska Lublin.	Projektanci założyli zastosowanie materiałów o wysokiej jakości wytrzymałości dostosowanych do stosowania w obiektach użyteczności publicznej.
3	koncepcja arch	Konieczność rewitalizacji okolicy dworca. Potrzeba nowego budynku dworca z dużą ilością przestrzeni publicznej. Lepszą koncepcją jest nr 1, w kategorii budynku i wyglądu przestrzeni publicznej z ostrymi liniami komunikacji pieszej i zamknięcie placu dworcowego dla komunikacji kołowej z koncepcji nr 2. Potrzebny jest plac przed dworcem dla pasażerów, którzy mogą odetchnąć i porozglądać się.	Przychylamy się do wniosku.
4	koncepcja arch	Należy połączyć obie koncepcje czyli z koncepcji nr 1 budynek z zielonym dachem spacerowym i z koncepcji nr 2 układ drogowy, który powinien uwzględniać przyszły tunel pod torami. Należy dodać kolor czerwony do białej koncepcji budynku dworca, tak by dworzec był w bardwach Lublina.	Przychylamy się do wniosku o połączeniu obu koncepcji, jak i zastosowaniu koloru czerwonego, np.: we wnętrzach jako kolor dominujący zastosowany w Systemie Informacji Wizualnej.
5	koncepcja arch	Koncepcja nr 1 - lepsza, poparcie dla zielonego dachu z możliwością przebywania osób. Należy popracować nad funkcjonalnością dachu i komunikacją. Z dachu dworca powinna wychodzić w stronę dworca PKP kładka łącząca oba dworce. Chodniki powinny być poprowadzone w linii prostej od przejść dla pieszych w stronę wejść. Z koncepcji nr 2 należy wziąć wygląd chodników.	Projektanci podzielają konieczność "szybkiego" i bezkolizyjnego połączenia pieszego obu dworców: kolejowego i autobusowego. Jednakże zastosowanie kładki z połączeniem z dworcem kolejowym, jako obiektem wpisanym do rejestru zabytków powinno być wcześniej uzgodnione z Miejskim Konserwatorem Zabytków.
6	koncepcja arch	Rozsądek - żadna z koncepcji nie przystaje do polskich warunków klimatycznych, chociaż cieszą oko.	Zdaniem projektantów obie wersje są realizowalne w warunkach polskich. Zaproponowane materiały są powszechnie stosowane w budownictwie tj.: elewacje szklane, zielone dachy czy zielone elewacje.
7	koncepcja	Budynek dworca - koncepcja nr 1. Bardzo ważna jest zieleni i szkło zastosowane w budynku: przesiernie i bezbarwne. Należy wykluczyć refleksyjne szkło kolorowe. Układ drogowy - koncepcja nr 2. Plac Dworcowy tylko dla komunikacji zbiorowej z zachowaniem kiss&ride. Należy zlikwidować obecny przebieg ulicy Młyńskiej. Plac Dworcowy - chybione obie koncepcje. Chociaż koncepcja nr 1 jest lepsza niż koncepcja nr 2. Należy zplanować jak najwięcej zieleni, drzew, plantów, klonów, roślin ozdobnych, fawek i parking rowerowy.	Przychylamy się do wniosku o połączeniu obu koncepcji. Kształt i funkcja placu Dworcowego zdeterminuje jego przyszłe zagospodarowanie, w tym ewentualne dopuszczenie ruchu komunikacji miejskiej.
8	koncepcja	Z dwóch koncepcji wybieram dworzec z koncepcji nr 1. Otworzenie dachu dla podróżnych zwiększy atrakcyjność i chęć przebywania. Jeśli chodzi o układ komunikacyjny to należy otworzyć ul. 1-go Maja dla komunikacji publicznej wraz z rowerową. Układ peronów jest lepszy w koncepcji nr 2. Powinny powstać zadaszone parkingi rowerowe ze stojakami typu "U". Dodatkowo plac i chodniki muszą być zabezpieczone słupkami przed nielegalnym parkowaniem.	Przychylamy się do wniosku o połączeniu obu koncepcji. Zmiana przeznaczenia ul. 1-go Maja czyli wprowadzenie komunikacji publicznej wiąże się z przebudową placu Bychawskiego. Stojaki rowerowe zostaną wprowadzone do projektu zgodnie z oczekiwaniami ZDM i stowarzyszeń rowerowych.
9		Dworzec w Hradcu Králové mi przypomina.	Projektanci są innego zdania i nie zauważają podobieństwa.
10		A ile to będzie kosztowało, kto za to zapłaci i kto i za ile będzie o to dbał na co dzień? I czy taka konstrukcja będzie praktyczna? tzn. mam na myśli ochronę podróżnych i sprzętu w czasie deszczu, śniegu, wichury	Utrzymanie zieleni zarówno na placu, jak na dachu będzie należało do zarządcy dworca a przez okres 2 - 5 lat firmy wykonującej nasadzenia i pozostałe elementy projektu zieleni. Ochrona przed zimmem, wichurą czy deszczem zostanie zapewniona w przestrzeni poczekalni poprzez szklane elewacje i dach. Konstrukcja przekrycia umożliwi odprowadzenie wody do wnętrza każdego z filarów i następnie poprzez system wewnętrznej kanalizacji deszczowej do systemu kanalizacji miejskiej. Dodatkowo w attyce dachu zostaną zapewnione otwory burzowe.
11		Koncepcja z pojedynczym zadaszeniem niesamowita/piękna ! Ciężko ocenić po jednej wizualizacji ale jestem pozytywnie zaskoczony/zszokowany	Podzielamy entuzjazm.
12		zacznie padać i tyle z tego będzie pożytku. Można zbudować ładną i praktyczną budowle, nie tak jak np. przystanki autobusowe XD niby dach jest, a i tak się moknie stojąc pod nimi.	Ochrona przed deszczem zostanie zapewniona w przestrzeni poczekalni poprzez szklane elewacje i dach. Konstrukcja przekrycia umożliwi odprowadzenie wody do wnętrza każdego z filarów i następnie poprzez system wewnętrznej kanalizacji deszczowej do systemu kanalizacji miejskiej. Dodatkowo w attyce dachu zostaną zapewnione otwory burzowe. W przestrzeni hali dworcowej oraz peronów w pełni zostanie zapewniona ochrona przed deszczem.
13		Znaczny przerost formy nad treścią, kompletnie nie praktyczna konstrukcja choć na samej wizualizacji może i dobrze się prezentuje. Ale jak w praktyce wygląda dbanie o zieleni w mieście, że o czystych szybach nie wspomnę to powszechnie wiadomo.	Opieką nad terenami zielonymi zajmie się specjalistyczna firma a przez okres 2-5 lat wykonawca projektu zieleni. Jeśli chodzi o elewacje szklane to zaproponowano szyby z powłoką teflonową, która powoduje znaczne ograniczenie osadzanie się kurzu.
14		Dobra, idzie zima, niech ktoś wytrzyma ostry wiatr, ze śniegiem pod tym dachem. Ładne to może i jest, ale tam będą ludzie, o każdej porze roku....	Ochrona przed zimmem, wichurą czy deszczem zostanie zapewniona w przestrzeni poczekalni poprzez szklane elewacje i dach. Dach zielony jest niezależnym przekryciem zapewniającym zacienienie / doswietlenie lub wycoczynek.
15		Niepraktyczne i paskudne. Leje deszcz, wieje zamieć i co te gówno-daszki nic nie pomogą a tylko zaciemniają okolice. Wyobraźcie sobie to w pochmurny dzień - wygląda jak postapokaliptycznego dramatu.. Dworzec powinien zapewnić ciepło jesiń-zima i ochłodę w upał..	Ochrona przed zimmem, wichurą czy deszczem zostanie zapewniona w przestrzeni poczekalni poprzez szklane elewacje i dach. Dach zielony jest niezależnym przekryciem zapewniającym zacienienie / doswietlenie lub wycoczynek.
16		Gdyby można było wprowadzić zielone tarasy w drugiej koncepcji byłoby super :) Ale teraz też jest rewelacyjnie :) Kto jest projektantem?	Wprowadzenie zielonego użytkowego dachu jest również możliwe w koncepcji nr 2.
17		Wszystko lepsze od obecnego, ale jakoś mnie te projekty nie przekonują.	

18	eee myślałem że będzie coś w stylu dworca w Krakowie. Wcześniej pisali że będzie miał 2 poziomy	Dworzec autobusowy w koncepcji nr 1 ma 2 poziomy użytkowe przeznaczone do użytku podróżnych i mieszkańców oraz dodatkowo poziom 3 czyli dach zielony. Dworzec w koncepcji nr 2 ma jeden poziom przeznaczony do użytku podróżnych i 2 poziomy użytkowe czyli administracyjno-techniczne. Dodatkowo w każdej z koncepcji zapewnione jest połączenie z przestrzenią parkingową poprzez blok komunikacji pionowej: winda wraz ze schodami stałymi oraz chodniki ruchome.
19	Wizualnie wolę pierwszy projekt. Drugi zbyt przypomina Dworzec Centralny w Warszawie. I dobre połączenie między PKP i PKS potrzebne. To dobrze, że nareszcie będą obok siebie. Rozdzielenie było uciążliwe.	Połączenie dwóch dworców możliwe będzie do zrealizowania po zawarciu wspólnego porozumienia pomiędzy PKP S.A / PKP PLK S.A. oraz maistrem Lublin. Zdaniem projektantów najlepsze połączenie to tunel łączący perony stacji kolejowej z przestrzenią nowego dworca autobusowego na poziomie parkingu podziemnego a następnie chodnikami ruchomymi z halą dworcową i peronami autobusowymi.
20	Moim zdaniem nie pasuje do budowli dworca PKP	Zadaniem projektanta jest zaproponowanie nowego budynku dworca autobusowego osadzonego w obecnych czasach i odpowiadającego wymaganiom zamawiającego t.j. innowacyjność i nowoczesność. Niestety projektowany budynek osadzony jest w zdegradowanej przestrzeni nieposiadającej wartości kulturowych, do których moglibyśmy się odnieść. Ponadto zaproponowanie szklanych, przejrzystych elewacji wydaje się być rozwiązaniem najbardziej neutralnym.
21	Projekt ładny podobny do katowickiego dworca, który został wyburzony w 2011 roku.	Nie było to intencją projektantów. Jeśli bryła budynku przypomina dworzec katowicki to jesteśmy dumni, gdyż jest to przykład "dobrej architektury polskiej szkoły modernistycznej" autorów tzw. Tygrysów: Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński i Eugeniusz Wierzbicki.
22	za łatwo ulegam obrazkom ;(oczywiście wybrałbym ten z dużą ilością zieleni, ale nie wierzę, że oni to utrzymają na odpowiednim poziomie	Nie należy obawiać się zaprojektowaną zieleni. Opieką nad tymi terenami zajmie się specjalistyczna firma a przez okres 2-5 lat wykonawca projektu zieleni.
23	Tylko koncepcja nr 1, jeśli chodzi o estetykę i zieleni	
24	Jakiś taki nijaki jak na współczesne możliwości, swoim wyglądem nie nawiązuje do niczego, a już na pewno nie do tego miejsce.	Zadaniem projektanta jest zaproponowanie nowego budynku dworca autobusowego osadzonego w obecnych czasach i odpowiadającego wymaganiom zamawiającego t.j. innowacyjność i nowoczesność oraz energochłonność. Niestety projektowany budynek osadzony jest w zdegradowanej przestrzeni nieposiadającej wartości kulturowych, do których moglibyśmy się odnieść.
25	Nareszcie będzie normalny dworzec, bo obecnie to jakby czas się zatrzymał na czasach gierkowskich. Ten projekt taki sobie. Z zielenią przesada gdyż obok jest park, ponadto ile będzie kosztować utrzymanie tego. Powinien być jakiś wyższy budynek, gdzie można by zjeść coś czy wypić kawę a nawet hotel by się przydał tym bardziej że jest w pobliżu PKP.	Zostały zaproponowane 2 koncepcje: z dachem zielonym użytkowym i dachem nieudostępnionym pasażerom. Wysokość budynku została wyznaczona, tak by zamknąć urbanistycznie plac dworcowy i jednocześnie nie zaburzyć odbioru budynku dworca kolejowego. Ponadto projekt jest tworzony w ramach budżetu unijnego jako non-profit, co wyklucza wprowadzenie jakichkolwiek funkcji komercyjnych przez okres 5 lat.
26	Czy nie można by zrobić bardziej skromnego dworca? Czy radni uwzględnili kapliczkę do modlitwy w środku???	Zdaniem projektantów obie zaproponowane koncepcje są przykładem acetycznej architektury.
27	Ogrzewanie takiego szkła to będzie duży koszt. Te zielone dachy to kolejna głupota, co widać na tarasach zamkowych. Wysokie zadania stanowisk jakie widać na zdjęciu nie stwarzają zabezpieczenia dla pasażerów. Widać, że projektantom brak doświadczenia przy projektowaniu dworców	Ochrona przed zimnem, wicherą czy deszczem zostanie zapewniona w przestrzeni poczekalni poprzez szklane elewacje i dach. Dach zielony jest niezależnym przekryciem zapewniającym zacienienie / doswietlenie lub wypoczynek. W hali dworcowej będzie utrzymywana temperatura +5°C w okresie zimowym i +20°C w okresie letnim, co oznacza minimalne ogrzewanie oparte na systemie wentylacji z rekuperacji. W pełni ogrzewane i klimatyzowane będą pomieszczenia przeznaczone na stały pobyt ludzi.
28	Ja tam widę zdjęcia tylko z drugiej antyKoncepcji, a gdzie pierwsza? Naprawdę nie da się pod plac autobusowy wcisnąć, że dwie kondygnacje parkingu? Przecież to biedne miasto korkuje się braku miejsc parkingowych. Wszędzie przewężenia przez zawalidrogę parkingowe.	Zdaniem projektantów i Zamawiającego zapewnienie około 1000 miejsc parkingowych w parkingu podziemnym jest optymalne.
29	Pierwsza koncepcja wydaje się najlepsza. Ale jest jedno: kto będzie śnieg z dachu zrzucił? Czy dach podgrzewany będzie? Może lepszy byłby dach z lekkim spadkiem?	Dach w obu koncepcjach będzie miał wyznaczone przetłoczenie z połami grzewczymi do wytopu śniegu. Obowiązek odśnieżania każdego dachu zgodnie leży po stronie właściciela bądź zarządcy obiektów i nie ma związku z jego kształtem czy kątem nachylenia.
30	I jak wg. was warto było czekać na to te 5 miesięcy? Ja mam mieszane odczucia z dominacją raczej tych pozytywnych, na pewno nie jest to coś tak beznadziejnego czego się spodziewałem po tremendzie. Nie pasują mi tylko trochę kwadratowe zadania i całkowicie przeszklona hala(?) dworca. Tak poza tym dosyć pozytywnie odbieram tą koncepcję, otoczenia na +. Chodź to nie jest to czego oczekiwałem. Na pewno jest oryginalna, ale czuć niedosyt.	

31		<p>1 zdecydowanie lepsza . Wiadomo że dobrze mieć ogrody na dachu ale to jest dużo droższe chociaż unia i tak płaci dużą część tej kwoty. 2 też jest ok zwykły budynek niczym szczególnym się nie wyróżniający. Jak dla mnie 1 wolę by Lublin miał coś unikatowego w skali kraju niż zwykły budynek. Dobrze by było aby boki budynku stanowisk odjazdowych były porośnięte bluszczem a same wiaty były z jakościowo atrakcyjnych materiałów. Ważne że obie koncepcje mają atrakcyjną przestrzeń łączącą oba dworce. Za te pieniądze co zamierzamy wydać 2 oferuje zdecydowanie za mało.</p>	<p>Jak najbardziej możemy wprowadzić elementy zieleni w otoczeniu peronów. Zdaniem projektantów wersja 2 oferuje zastosowanie innowacyjnych materiałów jak ETFE -przezroczystą membranę PCV wypełnioną pustką powietrzną jako forma przykrycia dachu o lekkiej konstrukcji.</p>
32		<p>w sumie patrząc na to ile terenu będzie wybetonowane pod perony to trochę szkoda, że to wszystko nie zostało z piętrowane na np. 2-3 poziomach.</p>	<p>Wprowadzenie rozwiązania piętrowego dla komunikacji transportu publicznego nie jest poprawnym rozwiązaniem pod względem funkcjonalnym oraz komunikacji dla pasażerów. W związku z powyższym rozwiązanie na jednym poziomie jest poprawne pod względem użytkowym jak i organizacji peronów. W rozwiązaniu piętrowym znaczną przestrzeń zajmowałyby rampy potrzebne do pokonania wysokości, które w przypadku autobusów nie powinny przekraczać 12% nachylenia.</p>
33		<p>Zamiast budować dużym kosztem tunel między dworcami i wypychać ludzi pod ziemię i z powrotem, wystarczy zbudować zadaszenie na poziomie terenu, od wyjścia z peronów kolejowych do wejścia do budynku dworca autobusowego.</p>	<p>Zaproponowanie takiego zadaszenia w poziomie terenu przecinającego plac Dworcowy w znaczny sposób utrudniłoby komunikację na placu zarówno pieszą w innych kierunkach jak i kołową dla pojazdów uprzywilejowanych t.j.: straż pożarna czy ambulans.</p>
34		<p>dobrze że wizualizacja pokazuje jak "pięknie" ten obiekt będzie współgrał z budynkiem dworca kolejowego z 1877... gratulacje Miasto Lublin, gratulacje Krzysztof Żuk, nominacja do #Makabryla gwarantowana.</p>	<p>Zadaniem projektanta jest zaproponowanie nowego budynku dworca autobusowego osadzonego w obecnych czasach i odpowiadającego wymaganiom zamawiającego t.j. innowacyjność czy nowoczesność. Niestety projektowany budynek osadzony jest w zdegradowanej przestrzeni nieposiadającej wartości kulturowych, do których moglibyśmy się odnieść. Ponadto zaproponowanie szklanych, przejrzystych elewacji wydaje się być rozwiązaniem najbardziej neutralnym.</p>
35		<p>Może to i komuś się podoba . Jak to będzie licowało z lubelskim dworcem PKP czy ktoś się zastanawiał ? A będzie tam się gdzie wysuszać czy też na szybę ?</p>	<p>Jak wyżej</p>
36	bryła	<p>Obie koncepcje nowego dworca są zdecydowanym przerosłem treści nad funkcją, nie pasujące do otoczenia. Obie koncepcje inspirowane są budynkami z Arabii Saudyjskiej. Jak wygląda odśnieżanie zimowych ogrodów?</p>	<p>Przyjęte przez projektantów rozwiązanie dachów zielonych oparte jest na zastosowaniu zieleni ekstensywnej z wyznaczonymi miejscami pod zielenią wysoką. Dodatkowo dach zostanie wyposażony w pola grzewcze do wytopu śniegu oraz miejsca do jego gromadzenia i następnie zrzutu, zgodnie z przyjętą technologią odśnieżania.</p>
37	OZE	<p>Należy uwzględnić rozwiązania zapewniające wysoką efektywność energetyczną oraz wykorzystanie energii z nowoczesnych instalacji OZE. Realizacja ZCK jest przewidziana z RPO WL ZIT OŚ 5 efektywność energetyczna i gospodarki niskoemisyjnej. W ramach kryterium weryfikowane ma być czy projekt jest zgodny z planem gospodarki niskoemisyjnej / planem mobilności miejskiej i czy przyczynia się do oszczędności energii, obniżenia emisji zanieczyszczeń powietrza (CO2, pyło PM10). Spełnienie w/w kryterium nastąpi przy zastosowaniu nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych. Osiągnięcie niskoemisyjności czyli niższej energochłonności wymaga, by budynek wykonany był w technologii zapewniającej jak najmniejsze zużycie energii i wykorzystywać w jak największym stopniu energię z nowoczesnych odnawialnych źródeł energii. Zgodnie z PGN dla miasta Lublin, realizacja powinna przyczynić się do zmniejszenia zużycia energii cieplnej i do ograniczenia zużycia energii z paliw używanych przez transport. Efektem zużycia będzie redukcja spalin CO2.</p>	<p>Projektant zapewnia o wdrożeniu wszystkich założeń PGN dla Miasta Lublin oraz RPO Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020.</p>
38	fotowoltaika	<p>Przedstawienie propozycji zastosowania odnawialnych źródeł energii. Zastosowanie na dachu budynku elektrowni produkujących prąd - przeziernie moduły fotowoltaiczne. Zastosowanie w szybach warstwy oporowej może spowodować, że dachy same będą odśnieżały się. Na elewacjach szklanych można zastosować termoizolowane zestawy szybowe z ogniwami fotowoltaicznymi. Wykonanie lekkiego zadaszenia parkingu z zastosowaniem modułów fotowoltaicznych. Mała architektura wyposażona w instalacje fotowoltaiczne. Wyposażenie dworca w obiektowe instalacje fotowoltaiczne, ładowarki samochodów i autobusów i wyposażenie obiektu w banki energii. Podniesienie innowacyjności, energooszczędności projektu.</p>	<p>W swojej prezentacji przedstawiliśmy propozycję zastosowania paneli fotowoltaicznych w elementach małej architektury. Podzielamy również zastosowanie takich elementów w zadaszeniu prenow autobusowych.</p>
	fotowoltaika / multimedia	<p>Przedstawione koncepcje zarówno nr 1 jak i 2 są bardzo zaawansowane architektonicznie i wizualnie. Brak natomiast jakichkolwiek informacji związanych z wykorzystaniem zaawansowanej obecnie technologii multimedialnej na co wskazuje sama nazwa przedsięwzięcia. Nie opisano również zastosowania dla koncepcji wykorzystania jakichkolwiek technologii związanych z odnawialnymi źródłami energii, które przyczynią się do zwiększenia efektywności energetycznej obiektu oraz ograniczeniu przedostawania się CO2 oraz innych niekorzystnych związków do atmosfery. Koncepcja nie wspomina również nic o miejscach wypoczynku dla osób oraz rowerzystów. Powinno zostać zamieszczona informacja o organizacji tego typu przestrzeni. Istnieją dedykowane ławki, miejsca postojowe dla rowerów z wykorzystaniem instalacji fotowoltaicznych, z których to energia może być wykorzystana do ładowania urządzeń przenośnych pasażerów oczekujących na autobus. Gdzie wykorzystać tego typu zaawansowane zielone technologie jak nie na tak pięknym i nowoczesnym dworcu „multimedialnym” ?</p>	<p>Projekt zakłada rozwiązania ograniczające emisję CO2, min. zastosowanie dużej ilości zieleni jest środkiem zapobiegawczym. W prezentacji zamieściliśmy informację o zastosowaniu ogniw fotowoltaicznych w elementach zadaszenia, małej architektury. Rozważymy również opcję zastosowanie takich elementów w dachu dworca. Plac Dworcowy jest miejscem, gdzie palnowane są miejsca rekreacji i wypoczynku oraz dodatkowo w koncepcji nr 1 - dach zielony. Takie miejsce przewidziane jest również na 1 piętrze we wewnątrz budynku dworca autobusowego.</p>

LP	Lokalizacja	Uwagi / Propozycje zmian	Opinia projektantów
1	Plac Dworcowy	Pozostawienie komunikacji kołowej na placu Dworcowym. Pozostawienie dojazdu do budynku dworca kolejowego oraz pozostawienie jak największej liczby miejsc parkingowych.	W jednej z koncepcji - opcja nr 1 - została pozostawiona przejazd komunikacji miejskiej przez plac Dworcowy z umieszczeniem przystanku autobusowego. Rozwiązaniem optymalnym jest zaprojektowanie około 1000 miejsc postojowych w parkingu podziemnym zlokalizowanym pod nowym dworcem autobusowym.
2	Zagospodarowanie terenu	1. Należy dopracować system powiązań pieszych. Obecnie żadna koncepcja nie zapewnia prostego przejścia pomiędzy wejściami dwóch dworców: kolejowym i autobusowym. 2. Należy zrealizować zielony dach i zieloną ścianę. 3. Planując zagospodarowanie wokół dworca należy zaprojektować dużą ilość zieleni, w tym zieleni wysokiej wzdłuż ul. Dworcowej. 4. Nie lokalizować parkingu wewnątrz placu dworcowego. 5. Szczegółowy projekt zagospodarowania placu powinien zostać powtórnie skonsultowany z mieszkańcami i biurem Miejskiego Architekta Zieleni - zwłaszcza w zakresie doboru nawierzchni ciągów pieszych, gatunku roślin, lokalizacji infrastruktury rowerowej. 6. Brak informacji o zaplanowanym sposobie funkcjonowania komunikacji miejskiej. Przystanek powinien zostać zaplanowany możliwie najbliżej placu pomiędzy dworcami bez zbędnych manewrów cofania czy zawracania.	Ad. 1 W opinii projektanta obie koncepcje umożliwiają płynne połączenie piesze - bez barier pomiędzy dworcami. Plac w koncepcji nr 2 jest w pełni przeznaczony dla ruchu pieszego. Wyznaczona ścieżka jest jedynie zaproponowanym wzorem w układzie płyt. Ad. 2 Przychylamy się. Ad. 3 Zaproponowaliśmy zieleni wysoką wzdłuż ulic: Dworcowej, 1-go Maja, Krochmalnej, Gazowej i Młyńskiej. Ad. 4 Nie proponujemy parkingu na placu Dworcowym a jedynie miejsca tzw. krótkiego zatrzymania przed placem Dworcowym od strony ulicy Gazowej lub Młyńskiej oraz wzdłuż ulicy Dworcowej. Duży zespół miejsc parkingowych proponujemy zlokalizować pod dworcem autobusowym. Ad. 5 Na późniejszym etapie projektowania po wyborze koncepcji przez Zamawiającego. Ad. 6. Przystanek znajduje się przy ulicy Gazowej na styku z placem Dworcowym. Schemat komunikacji miejskiej zostanie opracowany na późniejszym etapie przez ZTM.
3	Zagospodarowanie terenu	1. Plac Dworcowy zamknięty ale tylko dla ruchu samochodowego. Pozostawienie ruchu autobusowego będzie promowało komunikację zbiorową. 2. Biblioteka w budynku dworca z osobnym wejściem z zewnątrz od strony 1-go Maja / Pocztowej. 3. Zakaz sklepów wielkopowierzchniowych w budynku dworca. Dopuszczalna wielkość sklepów to 500 m ² . 4. Dookoła dworca powinno powstać 100 m.p. z czego 50 zadaszonych dostępnych z ulicy. Wszystkie parkingi rowerowe muszą być dostępne z poziomu ulicy. 5. Nawierzchnia chodników z płyt chodnikowych a nie z kostki brukowej o wielkości takiej jak na placu Litewskim. Przerzeń wokół dworca przyjazna dla niepełnosprawnych i rodziców z wózkami dziecięcymi, bez pochyłości, dużych odstępów, płasko i równo. 6. Powinna być zaprojektowana mała architektura lub zieleni niska seperująca indywidualny ruch samochodowy od pieszych i rowerzystów. 7. Przestrzeń dworca powinna sprzyjać wypoczynkowi i spędzaniu czasu. 8. Koncepcje "betonują" plac powinny być trawniki. 9. W budynku dworca powinno znaleźć się miejsce dla Biura Obsługi Mieszkańców UM Lublin.	Ad.1 Decyzja należy do Zamawiającego i polityki przestrzennej miasta. Zostały przedstawione rozwiązania z dopuszczeniem komunikacji miejskiej oraz z całkowitym zakazem ruchu kołowego na terenie placu poza pojazdami uprzywilejowanymi. Ad. 2 Każde wejście do budynku dworca powinno być kontrolowane przez zarządzającego dworcem również. Ad.3 Nie są planowane żadne usługi powyżej 500 m2. Ponadto przez okres 5 lat obowiązuje zasada non profit. Ad. 4 Miejsca parkingowe dla samochodów osobowych zostały przewidziane po budynku dworca autobusowego na poziomie -1. Szczegółowe lokalizacje parkingów rowerowych zostaną określone po wyborze docelowej koncepcji zakresu przebudowy ulic. Ad 5. Projektant przewiduje w strefach dedykowanych ruchowi pieszemu płyty gładkie umożliwiające ruch osób niepełnosprawnych, jak i rodziców z dziećmi. Ad. 6 Zaproponowano zieleni wysoką izolującą ruch kołowy od ruchu pieszego. Ad. 7 Obie koncepcje zapewniają funkcję wypoczynkową placu. Ad. 8 Nie zgadzamy się z tą opinią. W obu koncepcjach zaprojektowano przestrzeń zielone. Ad. 9 Koncepcja nr 1 zapewnia ulokowanie takiej funkcji na 1 piętrze dworca autobusowego. Oczywiście jest to możliwe do zrealizowania w obu koncepcjach.
4	Zagospodarowanie terenu	Należy wybrać budynek dworca z koncepcji nr 1 i układ peronowy z koncepcji nr 2. Perony należy zamknąć w półotwartej hali dla komfortu podróżnych. Należy uspokoić ruch samochodowy na ul. 1-go Maja i stworzyć ulicę w stylu "woonerf". Ruch kołowy mógłby odbywać się ul. Pocztową i Dworcową. Brak uzasadnienia dla ronda na placu Dworcowym. W zamian należy wprowadzić dodatkowy lewoskręt do wjazdu na ul. 1-go Maja. Całkowicie zamknięcie ruchu na placu Dworcowym będzie utrudniało komunikację pomiędzy dworcami. Należy stworzyć dodatkowe połączenie piesze pomiędzy dworcami w postaci tunelu z drobnymi usługami. Plac dworcowy przed dworcem autobusowym jest lepiej rozwiązany w koncepcji nr 2 choć utrudniony jest ruch pieszy możliwość łatwego dostania się do budynku dworca. Utrudnienia te to poprzeczne zakomponowane elementy zieleni, które blokują dostęp. Główną rolą placu jest komunikacja piesza a dopiero później rekreacja i estetyka.	Możliwe jest takie połączenie i stworzenie koncepcji nr 3. ze względu na konieczność przewietrzania przestrzeni peronowej i zapewnienie dopływu świeżego powietrza ze względu na ewentualne wysokie stężenie CO2 nie zalecamy zamknięcia przestrzeni peronowej. Obie koncepcje utrzymują ulicę 1-go Maja jako reprezentacyjną drogę wewnętrzną z dużą ilością zieleni wysokiej o uspokojonym ruchu samochodowym z priorytetem dla ruchu pieszego i kołowego. Wprowadzenie dodatkowego lewoskrętu na ul. 1-go Maja stoi w sprzeczności z w/w. postulatem o uspokojeniu ruchu kołowego na tej ulicy. Dodatkowe połączenie w formie tunelu bądź kładki jest możliwe po zawarciu porozumienia pomiędzy PKP S.A. / PKP PLK S.A. i Miastem Lublin. Poprzecznie zaprojektowana zieleni została zlokalizowana pomiędzy wejściami do dworca, by w ten sposób stworzyć miejsce wypoczynku dla pieszych i pasażerów. Komunikacja w liniach prostych została zapewniona pomiędzy wyjściem z peronów stacji kolejowej wyjściem / wejściem do dworca kolejowego a wejściami do dworca autobusowego.
5	Zagospodarowanie terenu	Należy połączyć koncepcję nowego dworca z wersji nr 1 i rozwiązania komunikacyjne z wersji nr 2. Należy wykorzystać łącznice z zbiegu al. Piłsudskiego i Dworcowej w rejonie Targów Lublin dla komunikacji miejskiej.	Możliwe jest takie połączenie i stworzenie koncepcji nr 3. Zaprojektowana łącznica ulicy Dworcowej i al.Piłsudskiego umożliwi wykorzystanie jej do celów komunikacji zbiorowej.
6	Zagospodarowanie terenu	Przestrzeń dla pieszych to lepsze rozwiązanie dla nowego dworca.	
7	Zagospodarowanie terenu	Brak zgody na odcięcie nowego dworca od węzła komunikacyjnego i zrobienia deptaka. Komunikacja miejska i postoje dla samochodów prywatnych to priorytet. Lublin posiada dużo miejsc do spacerowania.	Zdaniem projektantów wprowadzenie ruchu kołowego samochodów osobowych całkowicie odetnie i utrudni komunikację pasażerom pomiędzy dwoma dworcami: kolejowym i autobusowym.
8	koncepcja	Wybieram dworzec z koncepcji nr 1 i układ komunikacyjny z koncepcji nr 2. Dworzec jest za daleko od dworca kolejowego. Powinien być połączony przedłużonym wyjściem z peronów od ul. Pocztowej lecz przeszkadzają budynki: stare kamienice i budynek przy dworcu kolejowym. Dworzec autobusowy powinien być usytuowany równoległe do budynku dworca kolejowego na zamknięciu osi ul. 1-go Maja. Dworzec autobusowy powinien być w kształcie litery L, z rozdzieloną komunikacją: miejska przy ul. Dworcowej i dalekobieźna od ul. Gazowej. Dla komunikacji miejskiej powinna być możliwość przejazdu ul. Młyńską w kierunku pl. Bychalskiego - ul. Wolskiej.	Nie ma możliwości połączenia lub rozbudowy istniejącego dworca kolejowego o funkcję dworca autobusowego bez naruszenia zabytkowego budynku dworca kolejowego. Obecna lokalizacja w pełni umożliwia zachowanie wszystkich relacji komunikacji miejskiej / zamiejskiej i dalekobieźnej. Przestrzeń placu Dworcowego jest niewystarczająca by zapewnić pełen program funkcjonalny dworca autobusowego wraz z przestrzenią peronową. Rozdzielenie komunikacji miejskiej od dalekobieźnej znacznie wydłuży drogę pasażerom, co stoi w sprzeczności z założeniami funkcjonalnymi takich obiektów. Plac Bychalskiego na dzisiaj łączy 5 ulic i rozbudowa go i nowe połączenia w obecnym kształcie nie jest możliwa.
9	koncepcja	1. Konieczne jest zapewnienie miejsc postojowych dla taksówek pod dworcem kolejowym. Dworzec kolejowy musi być uwzględniony w tej koncepcji na równi z autobusowym. 2. Należy zapewnić bezpośrednie skomunikowanie dworca kolejowego z autobusowym - przedłużenie tunelu prowadzącego z peronów kolejowych. 3. Udostępnienie ul. 1-go Maja dla komunikacji miejskiej wraz z połączeniem odcinków tej ulicy rozdzielonej ul. Fabryczną i zintegrowanie z rondem Lubelskiego Lipca 80 - Gal. Otwierając ul. 1-go Maja dla komunikacji miejskiej stwarza się warunki do sanacji tego miejsca - dokonanie rewitalizacji najbliższej okolicy dworców. Należy pozostawić możliwość przejazdu komunikacji miejskiej przez plac Dworcowy. 4. Place postojowe na ul. Krochmalnej należy oddzielić zielenią wysoką. 5. Należy przewidzieć więcej miejsc krótkiego postoju przed dworcem kolejowym oraz na placu od ul. Kunickiego.	Ad. 1 Przychylamy się do wniosku o wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych Taxi w bliskości budynku dworca kolejowego, jednakże nie muszą być one zlokalizowane przed wejściem głównym. Ad. 2 Do wykonania tunelu lub innego połączenia potrzebne jest trójstronne stronne porozumienie pomiędzy władzami miasta a władzami PKP S.A. i PKP PLK S.A. Ad. 3 Nie jest możliwe wykonanie takiego połączenia. Jedną z koncepcji - nr 1, umożliwiała przejazd komunikacji miejskiej przez plac Dworcowy. Ad. 4 Obie koncepcje przewidują zieleni wysoką - drzewa na ul. Krochmalnej. Ad. 5 Zweryfikujemy po wyborze ostatecznej koncepcji czy jest możliwe zwiększenie miejsc krótkiego postoju.
10		I co? Może tak jeszcze bez tych stoisk wszystkich?	Po przebudowie nie przewidujemy lokalizacji żadnych stoisk usługowych.
11		Kluczowym kryterium oceny jest ergonomia powiązań pieszych pomiędzy oboma dworcami. W tym zakresie obie koncepcje wymagają dopracowania - w obydwu w zasadzie brak prostego połączenia między głównymi wejściami dworców. Koncepcja zielonego dachu udostępnionego dla ludzi zastępuje na uznanie, choć jak znam życie nie zostanie zrealizowana.	Zdaniem projektanta obie koncepcje zapewniają czytelne połączenie piesze pomiędzy dwoma dworcami, gdzie priorytetem jest ruch pieszy. Przedstawiony układ płyt jest jedynie propozycją wzoromozliwego do zastosowania.
12		Ciekawe projekty, plus za zieleni...ale jeśli chodzi o "zgranie" sąsiedztwa dworca autobusowego z dworcem PKP...to jakoś tego nie widzę ...	Zaproponowane szklane, przeziernie elewacje zdaniem projektantów są najlepszym tłem dla zabytkowego budynku dworca kolejowego.
13		a co z otoczeniem??? cała dzielnica przebudują i unowocześnią? jakiś dysonans tutaj powstaje	Ta inwestycja zapewne jest początkiem rewitalizacji całej dzielnicy, co jest zgodne z założeniami projektu miejscowego planu zagospodarowania terenu i polityką kierunków i rozwoju miasta.

14	<p>1. LUBLIN będzie w tej dzielnicy zakorkowany</p> <p>2. Zrobić podziemny dworzec chociaż przesiadkowy przy al. Tysiąclecia</p> <p>3. Kto buduje obiekt z płaskim dachem, kto będzie zwał śnieg [dodatkové koszty plus bezpieczeństwo]. Sory pań Żuk tu nie mieszka w tej dzielnicy. Dlaczego nie można blisko wybudować obok dworca blisko hotelu sklepu mało powierzchniowego.</p>	<p>Ad. 1 Wskazana lokalizacja została zweryfikowana przez analizy i symulacje ruchu kolejowego i jako jedyna zapewnia utrzymanie wszystkich niezbędnych relacji komunikacji miejskiej, z dalekobieżnej z połączeniem komunikacji kolejowej i samochodów osobowych.</p> <p>Ad. 2 Zlokalizowanie podziemnego dworca autobusowego przy al. Tysiąclecia nie zapewnia wszystkich w/w relacji, które zapewnia lokalizacja w bliskości dworca kolejowego.</p> <p>Ad. 3 Zaproponowany dach jest w terminologii technicznej dachem płaskim, co oznacza, iż spadki nie są większe niż 15°. Obowiązek odsiegnięcia dachu dotyczy dachów płaskich jak i dwu czy wielospadowych. W przypadku dachów płaskich dodatkowo w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkownika zostaną zaprojektowane pola wytopu śniegu. Budowa hotelu bądź innych funkcji jest kolejnym etapem rewitalizacji tej dzielnicy.</p>
15	<p>Wreszcie oba dworce obok siebie. Ale to są tylko wizualizacje. Niestety nie oddają one w pełni tego co będzie w rzeczywistości. Póki nie jest za późno urzędnicy powinni zadbać o odpowiednie ciągi komunikacyjne na linii dw. autobusowy - dw. PKP tak, by było wygodnie, bezpiecznie i może nawet pod dachem (choć wątpliwe, bo dworzec PKP to już zabytkowa architektura). Na wizualizacjach plac dworcowy to jakby deptak. Czy tam nie będzie jakiś podjeżdżać MPK? Ponadto realizując takie inwestycje powinno się zadbać o możliwość jak najdłuższe godziny funkcjonowania obiektów. Te obiekty powinny być jak najdłuższe w ciągu doby, aby nie dopuszczać do martwych godzin, bo prowadzi to do "zagospodarowania" terenu przez wszelkiej maści pijacków i amatorów cudzej własności. I jeszcze jedna sprawa, niestety niezależna od Ratusza. Czy ta ohydna niebieska bryła między budynkiem PKP i PP zostanie "zrewitalizowana". Naprawdę to jest gorsze niż budynki socrealizmu. Najlepiej to zburzyć tak jak wyburzono równie ohydny niebieski straszak na Czechońskiej. Ale PKP to państwo w państwie. Coś tam uzgodnić czy zatłwić to jak misja niemożliwa.</p>	<p>Zdaniem projektanta obie koncepcje zapewniają czytelne połączenie piesze pomiędzy dwoma dworcami, gdzie priorytetem jest ruch pieszy. Przedstawiony układ płyt jest jedynie propozycją wzorodłowiowego do zastosowania. W jednej z koncepcji - nr 1, został zaproponowany przejazd komunikacji miejskiej przez plac Dworcowy i podjazd pod dworzec kolejowy. Zarówno dworzec kolejowy jak i autobusowy są otwarte 24 godziny na dobę z przerwami / przerwą technologiczną na sprzątanie. Wszelkie zmiany dotyczące nieruchomości należących do grupy PKP muszą być poczynione w porozumieniu z PKP S.A i PKP PLK S.A.</p>
16	<p>Pierwsza koncepcja super no i byłyby taras na dachu tak jak w zamkowych tarasach i csk.</p> <p>Druga to dworzec centralny z Warszawy.</p> <p>Budować pierwszy projekt.</p>	<p>Obie koncepcje umożliwiają wykonanie dachu zielonego.</p>
17	<p>Jakoś nie mam wyobraźni, że to wszystko zmieści się w rzeczywistości, poza tym jak już ktoś wspominał trochę za wysokie te dachy aby miały chronić podróżnych. I to więcej niż trochę. Jakoś tak to wygląda jakby projektant chciał dopasować teren do projektu a nie projekt do terenu. Ale porządek na tym terenie jak również na dworcu na Podzamczu powinien być już dawno zrobiony, bo jest to marna wizytówka miasta.</p>	<p>Dachy w obu koncepcjach służą zaciemnieniu / rekreacji. Przed chłodem i deszczem chroni hala dworcowa o powierzchni około 400 m². Zdaniem projektanta teren wokół wymaga reitalizacji i jest postindustrialną dzielnicą Lublina czekającą na zmiany.</p>
18	<p>Hmm dworzec powinien łączyć wszelkie formy komunikacji zbiorowej czyli: międzynarodowy, ogólnopolski, regionalny i miejski. Jeśli na jednym placu wszyscy przewoźnicy znajdą miejsce, to będzie to naprawdę super dworzec. A co do wyglądu... moim zdaniem mogłyby być to większy obiekt, który łączyłby w sobie część dla podróżnych (strefa poczekalni, kas biletowych i miejsce na peronach dla autobusów i samych podróżnych) oraz górne kondygnacje budynku z częścią komercyjną, rekreacyjną (np na ostatnich kondygnacjach ogródki pod gołą chmurką). Ale to wszystko w oparciu o zdrowy rozsądek, a nie w oparciu o chciwość i pazerność, pogoń za max. zyskiem - jak to ma miejsce we Wrocławiu.</p>	<p>Zaproponowane koncepcje zapewniają i łączą w sobie wszystkie wymienione funkcje związane z obsługą pasażera. Pozostałe funkcje t.j. rozrywkowa / hotelowa / komercyjna przewidziana jest w projekcie MPZT w pozostałych obszarach rewitalizowanej dzielnicy.</p>
19	<p>Ten hangar nie nawiązuje zupełnie do otoczenia, szczególnie do budynku dworca p.kp. Tego rodzaju budynki stawia się w strefach ekonomicznych jako hale magazynowo-produkcyjne a nie jako budynki użyteczności publicznej.</p>	<p>Zadaniem projektanta jest zaproponowanie nowego budynku dworca autobusowego osadzonego w obecnych czasach i odpowiadającego wymaganiom zamawiającego t.j. innowacyjność i nowoczesność oraz energooszczędność. Niestety projektowany budynek osadzony jest w zdegradowanej przestrzeni nieposiadającej wartości kulturowych, do których moglibyśmy się odnieść. Ponadto zaproponowanie szklanych, przejrzystych elewacji wydaje się być rozwiązaniem najbardziej neutralnym w stosunku do zabytkowego budynku dworca kolejowego.</p>
20	<p>A po co komuś dworzec na zadup...u. Przyznam szczerze, że obecna lokalizacja w 100% mi odpowiada, a w rejonach dworca PKP w moim przeszło 30letnim życiu byłem może kilka razy. Całe życie toczy się w centrum, lepiej przebudować kompleksowo obecny dworzec i jego otoczenie.</p>	<p>Zadaniem projektu zintegrowanego węzła komunikacyjnego jest zapewnienie i połączenie wszystkich relacji komunikacji publicznej, jak i zarówno prywatnej. Lokalizacja na Podzamczu ich nie spełnia.</p>
21	<p>Koncepcja 1 sprawia wrażenie nowocześniejszej, ale najważniejsze to połączenie przejściem bezkolizyjnym i osłoniętym z dworcem PKP, takie usytuowanie dworca by perony były zadaszone i osłonięte były od wiatru szczególnie w okresie zimowy jest to bardzo istotne, statystycznie można sprawdzić z jakich kierunków u nas w zimie wieje i oczywiście wentylacja, smród spalin jest mocno dokuczliwy.</p>	<p>Połączenie bezkolizyjne pomiędzy dworcami jest możliwe po zawarciu porozumienia ze spółkami PKP. Zasadą przyjętą w kształtowaniu miast polskich, było założenie, iż wzdłuż linii kolejowych biegną korytarze przewietrzające miasta. Ponadto jedynie zadaszone perony a nie zabudowane ścianami zapewniają wymianę powietrza. Na późniejszym etapie zostanie wykonana symulacja wentylacji w celu uniknięcia kumulacji spalin i nieświeżego powietrza.</p>
22	<p>Fajnie byłoby mieć plac przed dworcem, bo przestrzeni dla pieszych w Lublinie praktycznie nie ma (poza deptakiem i obecnie placem litewskim). Tylko co z walizkami i pasażerami, którzy przyjeżdżają na dworzec samochodami? Mają dylować z jakiegoś parkingu? Słabo to widzę. Idiotyczny jest też pomysł, żeby zakazać ruchu z wyjątkiem komunikacji publicznej. Autobusów na dworzec jeździ bardzo dużo, więc po co to "usprawnienie"? Nie zrobimy w ten sposób atrakcyjnej przestrzeni publicznej. Trzeba wywalić autobusy spod dworca kolejowego. Przecież przy okazji tej inwestycji można im zrobić drogę dojazdową i przystanki przyklejone do budynku dworca autobusowego. A przed kolejowym ładny plac.</p>	<p>Przed budynkiem dworca autobusowego zostały zapewnione perony dla komunikacji miejskiej i zamięskiej.</p>
23	<p>... i ta stepowa trawa, albo jak szuwały nad jeziorem. A przecież wiadomo, że będzie to błoto w otoczeniu baumy</p>	
24	<p>Obie koncepcje mają pewne plusy i pewne minusy.</p> <p>W koncepcji nr 1 jest łatwiejszy dostęp do budynku dworca niż w 2, gdzie poprzeczna kompozycja tworzy nieco blokadę (jakby kłody pod nogi), ale jednak 2 jest estetyczniejsza, nie tak chaotyczna jak 1.</p> <p>Dworzec z koncepcji 2 jest bliżej dworca PKP a także ma ikoniczną architekturę, monumentalne zadaszenie, jednak jest mniejszy i nie ma ogrodu na dachu jak 1.</p> <p>Betonowa ściana budynku dworca od strony peronów w formie mapy części Lublina z 1 wydaje się być lepsza niż ściana w gwiazdki/śnieżynki(?) z 2.</p> <p>Kwestia układu ruchu drogowego z koncepcji nr 2 jest lepszy, ale jeśli chodzi o perony na dworcu korzystniejsza wypada 1, za to w tej koncepcji "poczekalnia" przy Krochmalnej jest rozdzielona na dwa miejsca, a w przypadku koncepcji 2 owa "poczekalnia" jest jakby w jednym miejscu.</p> <p>Istotne jest to, że jest możliwość pomieszczenia jednej koncepcji z drugą (kompromis) i może dzięki temu udałoby się stworzyć dobry dworzec.</p>	<p>Możliwe jest połączenie koncepcji nr 1 i koncepcji nr 2 oraz ich modyfikacje.</p>
25	<p>A co do projektów to jak wspominałem bardzo podoba mi się 1 ale ciągi piesze wzięlibym z 2.</p> <p>Jeżeli znaczna część tego projektu jest finansowana z Unii Europejskiej to sądzę że nie ma co oszczędzać i trzeba brać bardziej wypasioną wersję bo to w tym miejscu turyści pierwszy raz zobaczą Lublin i może to później rzutować na dalsze postrzeganie miasta. Kolejnym ważnym czynnikiem za 1 jest to że jak jest możliwość by zagospodarować dach co w czasie oczekiwania na pojazd można sobie uprzyjemnić spacerując po dachu wśród zieleni i zobaczyć inną perspektywę pięknego lubelskiego budynku dworca PKP.</p>	<p>Możliwe jest połączenie koncepcji nr 1 i koncepcji nr 2.</p>
26	<p>Należało by więc połączyć wizję budynku z Koncepcji 1 z układem drogowym z Koncepcji 2 i stworzyć z nich Koncepcję nr. 3 która była by finalną. Dla mnie było by to bardzo fajne zarówno pod względem wizualnym jak i użytkowym i nie miał bym więcej uwag</p>	<p>Możliwe jest połączenie koncepcji nr 1 i koncepcji nr 2.</p>
27	<p>Aż się prosi aby z dachu poprowadzić kładkę w stronę PKP.</p>	<p>Poprowadzenie kładki na wysokości 12 m nie jest bezpieczne z punktu użytkowania. Ponadto takie przedsięwzięcie winno być efektem porozumienia ze spółkami PKP.</p>
28	<p>W końcu, koncepcja NIE OBEJMUJE przedłużenia tunelu?</p>	<p>Przedłużenie tunelu jest możliwe po uzyskaniu zgody ze spółkami z grupy PKP.</p>

29		A i niech chodniki poprowadzą w liniach prostych między przejściami dla pieszych i wejściami. Bo tak, jak jest - to jest produkcja wydeptanych trawników.	Zostały zapewnione połączenia w linii prostej pomiędzy wejściami do budynku dworca autobusowego a wejściami do budynku dworca kolejowego.
30		A jeszcze takie pytanie, bo może gdzieś w planach przegapiłem, czy jest jakieś przejście z PKP na PKS bez wychodzenia na dwór? Jakiś tunel? Bo jedyne jaki tunel zauważyłem to w koncepcji nr 2 pod torami, ale to dla samochodów. Bo skoro komunikacja miejska będzie na dworcu PKS to przydałoby się takie przejście dla podróźnych.	Nie ma bezpośredniego połączenia pomiędzy dworcami.
31		Obie koncepcje sa do bani. Tereny wokół dworca sa zazwyczaj cenne i wykorzystuje sie je wszedzie podwojnie albo i potrojnie budujac obiekty wielokondygnacyjne. Propozycje w zaden sposob nie wspolgraja ze stylistyka dworca czy niektórych ciekawych kamienic w otoczeniu. Powinno byc uwzględnione skomunikowanie podziemne z dworcem PKP czy tez kom. Miejska a wyjazd z dworca wyprowadzonu podziemnym tunelem poza obszar przydworcowy bo zablokuje totalnie ruch samochodowy. A tak na marginesie czym zaproponowane koncepcje sie roznia . oba rozwiazania proponuja grzyby chyba ze jedne sa zjadliwe a drugie trujace. Oba do kosza.	W obu koncepcjach dworzec jest wielokondygnacyjny biorąc pod uwagę jego połączenie z parkingiem podziemnym oraz funkcję rekreacyjną na dachu użytkowym. Niestety projektowany budynek osadzony jest w zdegradowanej przestrzeni nieposiadającej wartości kulturowych, do których moglibyśmy się odnieść. Ponadto zaproponowanie szklanych, przejrzystych elewacji wydaje się być najbardziej neutralnym rozwiązaniem w stosunku do zabytkowego budynku dworca kolejowego czy ciekawych kamienic wokół.
32		Pierwsza koncepcja dla mnie o niebo lepsza. Druga za bardzo podobna do Dworca Centralnego w W-wie. Nie podobają mi się tylko ciągi piesze, ładniej wyglądają te duże płyty w 2 koncepcji a biorąc pod uwagę, że wiele osób będzie miało walizki na kółkach, ciągi piesze mogłyby być asfaltowe. Brakuje mi również zadaszzonego dużego parkingu rowerowego.	Możliwe jest połączenie koncepcji nr 1 i koncepcji nr 2.
33	koncepcja	Najlepsza koncepcja to koncepcja nr 1 połączona z rozwiązaniami koncepcji nr 2. na szczególne uznanie zasługuje otwarta przestrzeń dachu. Należy połączyć alejką drzwi dworca kolejowego z drzwiami dworca autobusowego. Filary nie powinny być obudowane, tylko powinny byc kształtce winorośli. Układ w opcji nr 1 jest nieprzemyślany. Koncepcja nr 2 ma za ciężki dach, który nie pełni żadnej funkcji. Układ drogowy jest zdecydowanie lepszy. Przebudowane zostaną ulice, m.in. Młyńska co jest dużym plusem. Jednak minusem jest rozbudowanie ronda Sportowców o przyszłe połączenie z ul. Wojenną. Tunel pod torami jest zbyt kosztowny. Ul. 1-go Maja powinna stać się ulicą ślepa, przeznaczoną dla ruchu pieszego. Należałoby w sposób radykalny ograniczyć ruch kołowy do minimum. Plac Dworcowy powinien być niedostępny dla aut, autobusów, trolejbusów. Powinna to być przestrzeń tylko i wyłącznie dla pieszych. Na peronach powinna znajdować się informacja o odjazdach. Chodniki powinny być dostosowane do walizek na kółkach. Powinno powstać również połączenie nadziemne lub podziemne łączące dworzec PKP z dworcem autobusowym. Zieleni: winobluszcz pięciolistkowy, drzewa: platany, klon czerwony, krzewy: forsycje, berbery, tawuły, trzmieliny, trawa pampasowa, kostrzewy.	Możliwe jest połączenie koncepcji nr 1 i koncepcji nr 2. Przedłużenie tunelu lub wykonanie połączenia nadziemnego jest możliwe po uzyskaniu zgody ze spółkami z grupy PKP.
34	koncepcja	1. Ze względu na wygodę pasażerów należy rozdzielić ruch miejski od zamiejskiego, np.: poprzez rozdzielenie peronów budynkiem dworca. 2. Liczba peronów dla obu form komunikacji wydaje się za duża. 3. Architektura w obu wariantach nie wpisuje się w otoczenie i nawiązuje do sąsiedztwa, które w dużej mierze jest zabytkowe i wartościowe. Prawdopodobnie obiekt zdominowałby przestrzeń i przytłoczył sąsiednie budynki np.: budynek dworca PKP.	
35	koncepcja	Koncepcja nr 1 jest najlepsza. W rejonie PKS i PKP musi być dużo zieleni i miejsc rekreacyjnych dla oczekujących.	
36	koncepcja	Koncepcja nr 1 z ogrodem na dachu jest znakomitym pomysłem i wpisze się w nowoczesny trend w lubelskiej architekturze. Chętnie widziałbym modyfikacje zadaszzeń peronów i zamiast lekkiego stelażu wykonanie kondygnacji, na której umieszczono by funkcje rekreacyjne. powinny pojawić się dodatkowe schody prowadzące na dach bez konieczności wchodzenia do dworca. Co do kolumn dworca, to bardzo ważne by przypominały winorośl. należy przewidzieć ich podświetlenie. Szczególnie podoba mi się układ przejść i chodników z dużą ilością zieleni.	Pozostałe funkcje t.j. rozrywkowa / hotelowa / komercyjna przewidziana jest w projekcie MPZT w pozostałych obszarach rewitalizowanej dzielnicy. Przestrzeń w rejonie placu Dworcowego zarezerwowana jest pod funkcję komunikacji publicznej.
37	zagospodarowanie terenu zajezdni - ul. Krochmalna	Prośba o wyłączenie obszaru hurtowni przy ul. Krochmalnej 6 z rejonu inwestycji	Decyzja po stronie Zamawiającego.