

**Zestawienie uwag jakie wpłynęły do 27 listopada 2017 r.
w konsultacjach społecznych dot. kształtu nowego dworca metropolitalnego.**

Pisownia oryginalna

1. Uważam, że należy połączyć koncepcje- czyli z pierwszej sam budynek dworca- z dachem spacerowym wydaje się być bardziej interesujący, natomiast układ drogowy powinien uwzględniać przyszły tunel pod torami jak w koncepcji drugiej

Jeszcze jedna drobna uwaga do całości- skoro bryła dworca ma być biała, na wizualizacjach widać sporo zieleni, to warto jeszcze pomyśleć o jakichś czerwonych kwiatach i w ten sposób dworzec byłby w barwach Lublina

2. Z wielkim zainteresowaniem przeczytałem artykuł o nowym dworcu metropolitalnym w Lublinie i sam pomysł powstania zintegrowanego węzła transportowego jest trafiony. W wielu krajach powstają takie węzły transportowe skupiające różne rodzaje transportu w jednym miejscu aby ułatwić pasażerom podróż i czegoś takiego brakowało w Lublinie. Po za tym teren okolic dworca podupadł bardzo mocno w ostatnich kilkudziesięciu latach więc już chyba czas najwyższy na rewitalizację tej okolicy.

Co do samych koncepcji obie zasługują na słowa pochwały. Pokazują nowoczesny dworzec z dużą ilością przestrzeni publicznej czyli coś co w Lublinie jest bardzo potrzebne.

Natomiast moim zdaniem najlepszą opcją byłaby opcja 1 jeżeli chodzi o sam budynek dworca i wygląd przestrzeni publicznej z ostrymi liniami komunikacji pieszej i interesującymi materiałami wykończeniowymi połączona z opcją 2 jeżeli chodzi o zamknięcie dla ruchu placu przed dworcem. Pozostawienie ruchu samochodowego na placu przed dworcem wprowadzi niepotrzebne komplikacje dla pieszych i samych samochodów bo dużo pasażerów może chcieć dojechać do samego dworca i może to stworzyć niepotrzebne zatory i problemy.

Plac przed dworcem jest potrzebny żeby pasażerowie przybywający do miasta czy to pociągiem czy autobusem mieli przestrzeń w której by mogli odetchnąć, porozglądać się gdzie przybyli i jakby "odetchnąć" po podróży a nie wychodzić zaraz na ulicę. Dlatego też im więcej takiej przestrzeni tym lepiej oczywiście z dużą ilością zieleni i miejsca do odpoczynku.

Podsumowując, popieram opcję 1 ale ze zmianami które usunął ruch samochodowy z placu przed dworcem jak w opcji 2.

3. Plac Dworcowy zamknięty, ale tylko dla indywidualnego ruchu samochodowego. Pozostawienie ruchu autobusowego będzie premiowało komunikację zbiorową - co jest konieczne w kwestii zrównoważonego transportu, dbałości o środowisko i efektywność systemu komunikacyjnego. Biblioteka w budynku dworca z osobnym wejściem z zewnątrz od strony ul. 1go-maja/Pocztowej. W budynku dworca nie może być miejsca na sklepy wielkopowierzchniowe. Dopuszczona powinna być jedynie sprzedaż artykułów spożywczych oraz prasy/książek w punktach o powierzchni nieprzekraczającej 500mkw.

Dookoła dworca powinno powstać na początek 100 miejsc parkingowych (u-kształtnych) z czego 50 zadaszonych dostępnych z przestrzeni ulicy.

Wszystkie parkingi rowerowe muszą być w poziomie ulicy (żadnych parkingów rowerowych pod ziemią).

Nawierzchnia chodników nie może być z kostki brukowej, powinny to być płyty chodnikowe nie mniejsze niż te na Placu Litewskim. Przestrzeń wokół dworca musi być przyjazna dla rodziców z

wózkami dziecięcymi i niepełnosprawnymi na wózkach inwalidzkich. Bez pochyłości, bez zbyt dużych odstępów pomiędzy płytami, płasko i równo.

Powinna zostać zaprojektowana mała architektura lub niska zieleń separująca indywidualny ruch samochodowy od pieszych i rowerzystów.

Przestrzeń Dworca powinna sprzyjać wypoczynkowi i spędzania czasu.

Przedstawione koncepcje zdają się strasznie zabetonować przestrzeń, a powinno być też miejsce na trawniki.

W budynku Dworca powinno znaleźć się miejsce dla Biura Obsługi Mieszkańców Urzędu Miasta Lublin.

4. W nawiązaniu do przedstawionych koncepcji przesyłam swoje wnioski i uwagi.

- Należy dopracować system powiązań pieszych. Obecnie żadna z koncepcji nie zapewnia prostego dojścia pomiędzy głównymi wejściami obu dworców.

- Pomysł zielonego dachu i zielonej ściany jest bardzo cenny i powinien zostać zrealizowany.

- Planując zagospodarowanie okolicy dworca należy uwzględnić jak największą ilość zieleni, w tym także zieleni wysokiej, m.in. szpalerów drzew wzdłuż ul. Dworcowej.

- Lokalizacja parkingu samochodowego we wnętrzu placu pomiędzy oboma dworcami jest nietrafiona i będzie osłabiać próbę wytworzenia tu wielkomiejskiej przestrzeni. Należy poszukać innej lokalizacji na parking.

- Szczegółowy projekt zagospodarowania placu powinien zostać powtórnie skonsultowany z mieszkańcami oraz biurem Miejskiego Architekta Zieleni - zwłaszcza w zakresie doboru nawierzchni ciągów pieszych, doboru gatunkowego roślin, lokalizacji infrastruktury rowerowej.

- Na podstawie przedstawionych materiałów ciężko zorientować się w zaplanowanym sposobie funkcjonowania komunikacji miejskiej. Nie odnosząc się do konkretnych rozwiązań projektowych należy więc stwierdzić jedynie, że przystanek powinien zostać zaplanowany możliwie najbliżej placu pomiędzy oboma dworcami oraz w sposób eliminujący zbędne manewry takie jak konieczność wycofywania.

5. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na układ komunikacyjny wokół dworca. Zwraçałem już kiedyś uwagę na to, że autobusy jadące na dworzec, m.in. 45 strasznie dużo czasu tracą na dojazd opd dworzec, co wynika z układu ulic, po tym jak powstał wiadukt koło Targów Lublin.

Aby usprawnić dojazd, a w domyśle także cały transport dla tych, którzy podróżują tymi liniami, również w inne miejsca miasta, konieczne jest otwarcie 1 Maja lub chociaż Młyńskiej dla autobusów czy trolejbusów.

5-7 minut jakie tracą pojazdy na okrążenie zamkniętego obecnie Placu Dworcowego, to w wielu sytuacjach sprawa niedopuszczalna. Wystarczy podać przykład 45 i 161 dla mieszkańców os. Błonie. Wolą oni wybrać 161, które nie zajeżdża na os. Widok, bo koniec końców, w rejonie Dworca czas jest podobny. A gdyby nie to, 45 byłoby bardziej oblegane. Podobnie sprawa wygląda w rejonie dworca. Liczy się czas, zatem komunikacja miejska byłaby bardziej popularna gdyby podróż w tym rejonie byłaby jak najszybsza. A teraz można wysiąść z 45 pod dworcem, przejść na Wolską i wsiąść do tego samego pojazdu. Takiego rozwiązania nie akceptuje nikt, kto nie jest do tego zmuszony.

Kolejna sprawa to ożywienie 1 Maja na odcinku między Galą a Placem Bychawskim. Oprócz skrócenia czasu przejazdu wpłynie to na ruch w tych rejonach, co sprawi, że nie będzie to wymarła dzielnica.

6. Koncepcja nr 1 z ażurowymi wspornikami jest zdecydowanie lepsza niż nr 2 zarówno po względem estetycznym (design) jak i funkcyjnym.

Lublin będąc stolicą województwa i budując dworzec metropolitalny jako pierwszą wizytówkę dla podróżujących do naszego miasta jak i później do kolejnych miast regionu, nie powinien iść na ustępstwa dotyczące materiałów użytych do budowy czy designu - będącego wizytówką nowoczesnego miasta do którego niewątpliwie aspiruje Lublin.

Nie może powtórzyć się sytuacja taka jak przy budowie terminala lotniska Lublin, który będąc świetnym projektem na skale światową został bezsensownie okrojony przez ludzi bez perspektywicznej umiejętności myślenia. Dziś, po 5 latach terminal lotniska musi zostać rozbudowany by uzyskać pierwotnie planowaną przepustowość.

Niestety design jak i funkcjonalność rozbudowanego lotniska nie będzie już nigdy na światowym poziomie i zawsze już będzie poniżej średniej unijnej.

Nie zmarnujmy tej szansy przy budowie dworca metropolitalnego w Lublinie.

7. Nie należy "przeginać" z całkowitą likwidacją ruchu kołowego przed dworcem PKP. Jesteśmy i będziemy jeszcze bardziej społeczeństwem zmotoryzowanym - bo taka jest kolej rzeczy. Należy to koniecznie brać pod uwagę i problem rozwiązywać, a nie poprzez zakazy udawać że problemu nie ma. A co jeżeli np. autorowi koncepcji przytrafi się inwalidztwo (czego absolutnie nie życzę) i będzie musiał dostać się na peron, na dodatek z bagażem - to co, będzie od ronda sportowców zasuwał o kulach lub na wózku? O opamiętanie proszę. O możliwość dojazdu do budynku dworca proszę. O jak największą ilość miejsc parkingowych dla wszystkich - oczywiście odpowiednio wkomponowanych w terenie oraz na parkingu podziemnym – proszę. Żyjemy w świecie zmotoryzowanym i o pamiętanie o tym proszę.

8. Chciałem zabrać głos w sprawie koncepcji nowego dworca metropolitalnego w Lublinie. Uważam, że przedstawione koncepcje są bardzo wysokiej jakości i wnoszą nową jakość do przyszłej przestrzeni miasta.

Inwestycja ta jest bardzo Lublinowi potrzebna.

Uważam, że Koncepcja 1 prezentuje się lepiej. Forma filarów odwołująca się do winorośli wygląda bardzo lekko i nawiązuje do herbu Lublina. Białe barwy także prezentują się bardzo dobrze. Użytkowy zielony dach otwarty dla pieszych to strzał w dziesiątkę. Takie przestrzenie są teraz bardzo modne, cieszą się dużą popularnością wśród mieszkańców, a podróżnym oczekującym na odjazd autobusu czy pociągu bardzo umilą czas.

Duża ilość miejsc parkingowych na pewno się przyda, bo te, które są obecnie dostępne na Placu Dworcowym są dalece niewystarczające w stosunku do potrzeb. Wydaje mi się jednak, że tylko 6 miejsc w ramach postoju TAXI to zbyt mała ilość, gdy weźmiemy pod uwagę ile taksówek stoi teraz pod dworcem PKP, gdy przyjeżdżają pociągi dalekobieżne z cieszącymi się popularnością kierunków.

Koncepcja 2 ma moim zdaniem minus w postaci "Ronda Sportowców rozbudowanego o przyszłe połączenie drogowe północnej i południowej części miast poprzez tunel pod torami." Biorąc pod uwagę, że nigdy nie powstał bardzo potrzebny tunel pod Al. Raclawickimi, to uwzględnianie tunelu pod torami też chyba nie jest wskazane i może powodować nie dające się teraz przewidzieć trudności, szczególnie związane z jego finansowaniem. Z wizualizacji wynika, że nie jest tam uwzględniony dostępny dla pieszych zielony dach, co znacznie obniża w moim przekonaniu jej