

## **Zestawienie uwag jakie wpłynęły 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 zielen 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. Zwracałem 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 umiłą 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 ocenę w porównaniu z Koncepcją 1.

## 9. Z zakresu układu drogowego:

- Postuluję postawienie na koncepcję nr. 2 z zakresu układu drogowego w części peronowej dworca. Miejsce takie jak dworzec, zwłaszcza nowo projektowany powinny być od razu zaprojektowane tak by optymalnie służyć zarówno obsłudze ruchu lokalnego i międzymiastowego(międzynarodowego) jak również i w zakresie komunikacji miejskiej. Koncepcja nr. 2 zakłada w części peronowej dworca normalną peronową pętlę przelotową dla komunikacji miejskiej. Takie rozwiązanie powinno być absolutnym wymogiem a nie opcją w tego typu miejscach. Po pierwsze pętla peronowa pozwoli na uszeregowanie linii według kierunku w którym będą odjeżdżać, a po drugie ułatwia ona przesiadki. Trzeba brać pod uwagę że układ linii po oddaniu nowego dworca zmieni się i w rejonie tym pojawią się linie które kursują nawet co ok. 10min. w różnych kierunkach miasta. Szanowni państwo. Układ jaki proponuje się w koncepcji 1 czyli miejsca postojowe tylko w tzw. jodełkę(skośne) jest kompletnie niedostosowany do obsługi komunikacji miejskiej, utrudnia przesiadki oraz grupowanie linii, wymaga manewrowania w tym cofania autobusów z pasażerami a należy pamiętać że w komunikacji miejskiej stosowane są autobusy przegubowe 18m oraz trolejbusy w tym także przegubowe. Poza tym układ skośny uniemożliwia prowadzenie torów trolejbusowych przez pętlę przez co wymuszone zostanie użycie napędów dodatkowych co z kolei będzie wpływać na ich żywotność. Dodatkowo jeśli przestudiujemy to jak wyglądają pętle przy tego typu obiektach w innych miastach to układ skośny jest niespotykany. Układ taki jest odpowiedni dla transportu lokalnego gdzie zarówno pojazdy jak i sam transport są innej specyfikacji(brak przegubowców, autokary najczęściej mają do 15m oraz mają dłuższy czas oczekiwania na pasażerów). Dlatego apeluję o wybranie układu drogowego dworca z Koncepcji nr 2 która ma typowy dla dworca gdzie jest i komunikacja regionalna/międzymiastowa/międzynarodowa i komunikacja miejska układ.

- Rondo Sportowców także powinno być wykonanie w wersji z koncepcji nr. 2 po pierwsze dlatego że rondo turbinowe to w tej chwili najlepszy typ ronda, pozwala separować w dużym stopniu kierunki ruchu. Po drugie ponieważ koncepcja ta zakłada nowy wlot w to rondo do przyszłego puszczenia jezdnii pod torami kolejowymi. Szanowni państwo, taniej będzie wybudować kompletne rondo wraz ze ślepym wlotem który później będzie można wykorzystać, niż przebudowywać wszystko od nowa w momencie w którym UM zdecyduje się na wybudowanie tunelu pod torami. Skoro tworzymy nową przestrzeń zrobmy ją jak najbardziej przyjazną i miastu i mieszkańcom.

## Z zakresu koncepcji budynku przyszłego dworca

- Postuluję postawić na koncepcję nr.1 która jest dużo lepsza niż ta w koncepcji nr. 2. Budynek jest większy, posiada tzw. zielony dach co w ciepłe dni pozwoli pasażerom oczekiwać na odjazd w "zielonej poczekalni" a także stworzy ciekawą przestrzeń do odwiedzin w tej części miasta. Poza tym fasada budynku z koncepcji 1 która zakłada wstawienie na nią części mapy Lublina stanowi ciekawy koncept i jest ciekawa artystycznie. Dlatego postuluję postawić na budynek dworca z tej koncepcji.

**10.** Uważam iż koncepcja dworca wg. wariantu 1 jest lepsza. Zdecydowanie popieram zielony dach z możliwością przebywania tam osób. Sprawdza się to w tarasach zamkowych, sprawdzi się i tu. Trzeba popracować aby funkcjonalnie wyspy były połączone i umożliwiały bardziej swobodne poruszanie się po dachu dworca.

Z dachu dworca powinna wychodzić w stronę PKP kładka - tutaj zostawiam projektantom pomysł czy otwarta czy zabudowana od góry. Celem połączenia obu dworców.

Chodniki powinny być poprowadzone w linii prostej od przejść dla pieszych w stronę wejść. W innym wypadku będą wiecznie wydeptane ścieżki.

Z wariantu 2 wziął bym wygląd chodników z uwzględnieniem moich zastrzeżeń.

**11.** Obie koncepcje cieszą oko, są piękne bo ażurowe, otwarte.... - a ja chciałby uświadomić decydentom, że mieszkamy w Lublinie, a nie np. w Barcelonie, i że zaledwie 4-5 miesięcy jest

ciepło, a reszta to mroźna i wietrzna Zima, zimna jesień deszczowa, zimne przedwiośnie....

Te piękne otwarte wizualizacje, z tą piękną zielenią... - mają się nijak do naszego klimatu i faktycznych potrzeb ludzi.... - żeby nie marzli, nie mokli, nie byli smagani zacinającym deszczem i śniegiem....

Zatem rekomenduję rozsądek (zejście na ziemię), realizm i nie uleganie pięknym - acz szkodliwym koncepcjom.

**12.** projektując nowy, Metropolitalny Dworzec, który ma za zadanie połączyć potrzeby pasażerów komunikacji kolejowej, jak i autobusowej, należy dążyć do maksymalnego ułatwienia w przemieszczeniu się:

przede wszystkim należy UPRZYWILEJOWAĆ komunikację miejską, której stanowiska postojowe (przystanki) ulokowane zostałyby na zasadzie "drzwi w drzwi", czyli możliwie jak najbliżej obiektów dworcowych. Ponadto, nie można wykluczyć również pasażerów posiadających własne pojazdy, stąd też musi zostać wygoszparowany teren na potrzeby parkingu. Nie wyobrażam sobie sytuacji, w której zmieniona przestrzeń wokół dworca powoduje dyskomfort dla którejkolwiek z grup. Rzecz jasna - priorytet stanowi komunikacja publiczna i z myślą o niej należy odpowiedni zaprojektować przestrzeń (odpowiednio, czyli tak, ażeby nie było sytuacji, jak obecnie, że na paru metrach brakuje trakcji trolejbusowej i trolejbus musi korzystać z napędu pomocniczego. Żadnych prowizorek). Cokolwiek zostanie poczynione w temacie przebudowy dworca, apeluję przede wszystkim o zdrowy rozsądek i nierobienie z tego miejsca deptaka (taką funkcję pełni Plac Litewski), a przestrzeni, w której zarówno przesiadanie się, jak i korzystanie z komunikacji miejskiej będzie czystą przyjemnością i bardzo wygodną kwestią.

**13.** W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi projektu dworca PKS i jego otoczenia.

Jeśli chodzi o sam budynek dworca bardziej do mnie przemawia 1. koncepcja (ta z dostępnym dachem dla pieszych) z uwagi na ogólny wygląd architektoniczny. Mam uwagę jednak do części dworca w której mają znajdować się stanowiska dla komunikacji PKS oraz MPK. Uważam, że w tym przypadku rozwiązania z 1. koncepcji nie są zbyt korzystne, gdyż stanowiska dla komunikacji miejskiej są rozbite co może znacząco utrudniać przemieszczanie się. Lepszym rozwiązaniem tej kwestii wydaje się pomysł z 2. koncepcji, gdzie stanowiska dla MPK są skupione w jednym miejscu.

Co do części "peronowej" nowego dworca, chciałbym zwrócić uwagę na zadaszenie, czy też zamknięcie jej, gdyż z przedstawionych koncepcji nie wynika to jednoznacznie i brak jest więcej informacji na ten temat. Uważam, że należałoby tą część zamknąć w półotwartej hali dla komfortu podróżnych.

Moim zdaniem, ogólny układ ruchu drogowego jest korzystniejszy prezentowany w koncepcji nr 2, ponieważ lepiej sprzyja rozwojowi połączeń komunikacyjnych z innymi częściami miasta, m. in. za sprawą przewidzianego w mpzp tunelu pod liniami kolejowymi. Jedyne co niepokoi i na co chciałbym zwrócić uwagę to zmiana organizacji ruchu samochodowego na terenie pl. Dworcowego. Uważam, że tworzenie małego ronda w tym miejscu nie jest do końca zasadne. Całkowite zamknięcie terenu pl. Dworcowego może nie być możliwe lub niezwykle utrudniające komunikację do obu dworców. Zalecałbym uspokoić i ograniczyć ruch samochodowy na ul. 1 Maja, a jednocześnie uatrakcyjnić wizerunek ulicy w formie "woonerfu". Doświadczenia z Łodzi pokazują, że takie rozwiązanie dobrze działa, a mieszkańcy i użytkownicy takich przestrzeni są zadowoleni. Ruch samochodowy mógłby się bez przeszkód odbywać na ul. Pocztowej i ul. Dworcowej bez konieczności budowy ronda. A zamiast niego można by się zastanowić nad oddzielnym lewoskrętem do wjazdu na ul. 1 Maja od strony dworca.

Kolejną kwestią jaką chciałbym poruszyć to komunikacja między dworcowa. Mam tu na myśli lepsze zintegrowanie obu dworców oraz ich "części peronowych". Moim zdaniem możliwość przejścia między budynkami dworca PKS i PKP przez plac, "na świeżym powietrzu" to za mało. Uważam, że utworzenie tunelu między tymi obiektami, ale również bezpośrednio między częściami

przyjazdu/odjazdu autobusów/pociągów będą dobrym rozwiązaniem dla pieszych w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych, które w naszym klimacie nie należą do rzadkości. Tunel dla pieszych może ułatwić życie, a dodatkowo w rozbudowanej swej podziemnej formie mógłby pomieścić drobne usługi.

Ostatnia moja uwaga dotyczy terenu pl. Dworcowego, jego nowej części, położonej bezpośrednio przy dworcu PKS. Wizja formy zagospodarowania jest lepsza w 2 koncepcji, lecz znowu posiada pewne wady. Wizualnie i kompozycyjnie wygląda lepiej niż chaotyczna i zdominowana przez zieleni wersja z 1 koncepcji. Wygląd placu z 2 wariantu jest jednak utrudniająca dla ruchu pieszego - możliwości łatwego dostania się do budynku dworca. Utrudnienia takowe upatruję w poprzecznie skomponowanych elementach zieleni, które w pewnej formie "blokują dostęp". Należy pamiętać, że główną rolą placu będzie komunikacja piesza, a dopiero później rekreacyjna czy też estetyczna. W koncepcji nr 1, zieleni ta przytłacza i zaburza odbiór funkcji dworca. W przeciwnym razie mogą pojawić się niechciane wydeptane skróty zamiast zieleni za równo w przypadku koncepcji z zielenią w formie pasm jak i w tej gdzie pojawiają się ostre krawędzie chodnika a zieleni. Liczę na zauważenie i rozpatrzenie moich uwag.

**14.** w związku z możliwością uczestniczenia w konsultacjach na temat koncepcji planowanego dworca metropolitalnego przesyłam swoje uwagi.

Uważam, że najlepszy budynek dworca został zaprojektowany w koncepcji architektonicznej numer 1. Ważne jest aby na etapie projektowania i budowy uwzględnić jak najwięcej zieleni, w tym pionową ścianę roślin z koncepcji. Kolejnym niezwykle ważnym zagadnieniem jest rodzaj zastosowanego szkła w elewacji budynku. Uważam, że powinno być jak najbardziej przeźroczyste i bezbarwne, takie jak na Centrum Konferencyjnym przy Placu Teatralnym. W dokumentacji powinno się definitywnie wykluczyć możliwość zastosowania refleksyjnego kolorowego szkła.

Układ drogowy został lepiej zaplanowany w koncepcji architektonicznej numer 2. Moim zdaniem należy całkowicie zlikwidować obecny przebieg ulicy Młyńskiej i nie uwzględniać jej przyszłego przebiegu. Dodatkowo lepszą decyzją jest aby Plac Dworcowy pozostawić jedynie dla ruchu komunikacji miejskiej z zaplanowanym miejscem dla tzw. kiss&ride czyli postoju samochodu na jedynie krótki czas na wysadzenie pasażera. Uważam również, że nie należy projektować parkingu dla samochodów osobowych pomiędzy dworcem autobusowym i dworcem kolejowym, który przewidują obie koncepcje.

Odnosnie otoczenia dworca uważam, że dwie koncepcje są pod tym względem chybione, jednakże pierwsza jest nieco lepsza od drugiej. Należy zaplanować i zrealizować jak najwięcej zieleni w szczególności drzew, ale także ławek i parking rowerowy tak aby przestrzeń Placu Dworcowego była reprezentacyjna i przyjemna dla człowieka. Nasadzenia platanów, klonów lub innych roślin ozdobnych będzie dobrym zabiegiem aby uczynić przestrzeń między dworcami bardziej przyjemną.

**15.** chciałem przedstawić swoje uwagi do koncepcji nowego Dworca Metropolitalnego.

Generalnie uważam, że należałoby połączyć wygląd dworca z projektu nr 1 z rozwiązaniami komunikacyjnymi z projektu nr 2. Zwróciłbym jednak uwagę na miejsce komunikacji miejskiej w tym projekcie. Zakłada się, że w ramach budowy Dworca powstanie dodatkowe połączenie ul. Lubelskiego Lipca (wiaduktu) oraz al. Piłsudskiego oraz ul. Dworcowej, powstanie też nowe rondo pod Targami Lublin u zbiegu tych "łącznic".

Proponuję, aby te łącznice były wykorzystane dla ruchu komunikacji miejskiej. Przykładowo autobusy linii 30 jadąc do dworca będą mogły pojechać z Piłsudskiego łącznicą a potem Dworcową. Podobnie autobusy linii 1, 13, 34, 45 oraz trolejbusy 152, 154 i 161 mogłyby za wiaduktem w ciągu Lubelskiego Lipca zjechać łącznicą i pojechać do dworca ul. Dworcową. Konieczna byłaby jednak zmiana projektu samego Dworca, bowiem obecnie zakłada się dojazd KM od strony ronda Sportowców.

Proponowana zmiana wpłynęłaby korzystnie na dojazd do Dworca, który byłby szybszy i przyjaźniejszy dla pasażerów, obniżyłaby też koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie.

**16.** Przystępując do konsultacji koncepcji dworca metropolitalnego w Lublinie, przedstawiam moje propozycje oraz ocenę zaprezentowanych przez Projektanta koncepcji.

#### Obsługa przez taksówki – miejsca postojowe w bliskości Dworca Kolejowego:

W informacjach dot. koncepcji taksówki pojawiają się jedynie w kontekście podziemnego parkingu, ze wskazaniem sześciu miejsc. Liczba ta jest zdecydowanie zbyt mała, zwłaszcza jeśli likwidacji ulegną miejsca postojowe taksówek w obecnym kształcie, przed budynkiem dworca kolejowego.

Tworzący koncepcje zdają się zapominać, że cały objęty planem obszar spełniać ma dwie funkcje: autobusową oraz kolejową. Nie w każdym elemencie można połączyć potrzeby komunikacyjne obu dworców. Takim obszarem jest obsługa przez taksówki. Obecna praktyka ale i wygoda pokazują, że przyjazd pociągów dalekobieżnych generuje znaczne zapotrzebowanie na przejazd taksówkami. Pasażerowie jeszcze z pociągu zamawiają taksówkę, która czeka na nich przed dworcem. Całość wymiany pasażerów z pociągu do taksówki trwa kilkanaście minut od przyjazdu pociągu. W tym czasie pod dworcem oczekuje nawet kilkanaście taksówek, jedne odjeżdżają, a inne podjeżdżają po pasażerów. O ile najkorzystniej, aby znaczny procent pasażerów korzystał z komunikacji publicznej, to nie każdy podróżujący wybiera autobusy miejskie. Jest grupa pasażerów biznesowych, są podróżni ze znacznym bagażem, są rodziny z dziećmi – które nie wybiorą autobusu miejskiego ponieważ przejazd taksówką jest dla nich wygodniejszy i korzystniejszy. Co więcej, w godzinach nocnych komunikacja miejska, ze względu na ograniczone połączenie w mieście, jest nieadekwatna do potrzeb pasażerów, wtedy wybierane są taksówki. Brak odpowiednio rozlokowanych miejsc postojowych dla taksówek stanowić będzie mankament dworca kolejowego, uciążliwy dla pewnych grup pasażerów.

Ubocznie, chociaż jest to poza zakresem koncepcji, wspomnieć należy o niewłaściwym zorganizowaniu placu przy ul. Kunickiego, który także powinien być wykorzystywany dla obsługi dworca, zasadne jest zlokalizowanie tam postoju dla taksówek.

Podsumowując: konieczne jest zapewnienie miejsc postojowych dla taksówek, a miejsca na parkingu podziemnych nie spełnią wszystkich potrzeb pasażerów. Dworzec kolejowy musi być uwzględniany w tej koncepcji na równi z dworcem autobusowym.

#### Bezpośrednie połączenie dworca kolejowego z dworcem autobusowym – przedłużenie tunelu.

Poprzez bezpośrednie skomunikowanie należy rozumieć zapewnienie najkrótszych odcinków do pokonania pomiędzy jednym a drugim środkiem transportu. Koncepcje przedstawione nie rozwiązują tego problemu. Brak bowiem przedłużenia istniejącego tunelu pod peronami dworca kolejowego z budynkiem dworca autobusowego. Błąd ten popełniono np. przy budowie dworca autobusowego we Wrocławiu (CH Vratislavia – Wrocław Główny). Spotkało się to z krytyką pasażerów, a tłumaczenie projektantów, że wystarczy przejść przez ulicę jest nietrafione.

O ile budowanie przejść podziemnych w miastach nie jest wskazane, o tyle przy tworzeniu CENTRUM KOMUNIKACYJNEGO integrującego różne formy podróży, jest to całkowicie zasadne. Przedłużenie istniejącego tunelu pozwala pasażerom w sposób komfortowy i maksymalnie szybko zmienić środek komunikacji niezależnie od warunków atmosferycznych, dosłownie „z drzwi do drzwi”, czy to przy przesiadce czy pozostawiając samochód osobowy na parkingu podziemnym i korzystając z komunikacji publicznej. Ponownie, jak w punkcie pierwszym tej opinii – koncepcja musi obejmować potrzeby obu obiektów – dworca autobusowego i dworca kolejowego. Projektowany parking w pełni obsługuje jedynie dworzec autobusowy, dla dworca kolejowego pozostając ograniczenie dostępny. Problemy te rozwiązuje przedłużenie tunelu i w ten sposób pełna integracja dworców. Jeśli problemem są koszty, to warto zrezygnować z niektórych dodatków czysto estetycznych i zainwestować w rozwiązania użytkowe. Przejście na poziomie ulicy/placu nie jest optymalnym połączeniem: konieczność pokonywania kilka razy schodów, co stanowi utrudnienie dla pasażerów z bagażem ale i osób niepełnosprawnych.

### Uprzywilejowanie komunikacji miejskiej – ul. 1 Maja oraz dopuszczenie ruchu komunikacji miejskiej na nowym placu Dworcowym.

Uzupełnieniem i usprawnieniem koncepcji komunikacyjnej jest, proponowane przez Forum Rozwoju Lublina, udostępnienie ul. 1 Maja dla komunikacji miejskiej wraz z połączeniem odcinków tej ulicy rozdzielonych ul. Fabryczną (wyłącznie dla komunikacji miejskiej!) i zintegrowanie z Rondem Lubelskiego Lipca 80 (tzw. rondo przy Gali).

Otwiera się w ten sposób dostęp do dworców dla uprzywilejowanej komunikacji miejskiej, dodatkowo zwiększając potoki pasażerów i osób na ulicy 1 Maja co dodatkowo będzie stymulujące dla zlokalizowanego tam handlu i usług, zmieniając charakter ulicy, w tym ogólne poczucie bezpieczeństwa i porządkując chaotyczną organizację ruchu i parkowania którą widzimy tam obecnie. W ten sposób dokona się także rewitalizacja najbliższej okolicy dworców. Obecnie jest to część miasta, e względów historycznych zaniedbany oraz o nienajlepszej opinii wśród mieszkańców miasta oraz przyjeżdżających do miasta osób. Otwierając ul. 1 Maja dla komunikacji miejskiej stwarza się warunki do sanacji tego miejsca.

Z powyższym koresponduje apel o bardziej dogodne zorganizowanie obsługi przez autobusy i trolejbusy komunikacji miejskiej. O ile zamknięcie placu dla ruchu indywidualnego jest zasadne i zgodne z kształtowaniem przestrzeni publicznej w której pierwszeństwo mają piesi, o tyle zamknięcie go całkowicie dla komunikacji miejskiej uważam za pomysł chybiony. Koncepcje zakładają skierowania komunikacji miejskiej na i przez dworzec autobusowy – de facto czyniąc z niego zajezdnię dla wszystkich dotykających okolic autobusów. Ponownie (jak na przykładzie postoju taksówek) autorzy koncepcji zapominają o potrzebach dworca kolejowego i pasażerów, którzy oczekują sprawnego skomunikowania. Przelotowe przystanki autobusowe przy placu z możliwością przejazdu tak w kierunku ul. Kunickiego (via ul. Pocztowa), jak i w kierunku Centrum (ul. Głęboka, Piłsudskiego, Zamojska), w kierunku Podzamcza i dalej (ul. Lubelskiego Lipca 80) oraz do dzielnic południowych (ul. Krochmalną i Lubelskiego Lipca 80). Umieszczenie wszystkich linii, zarówno przelotowych jak i rozpoczynających trasę na dworcu autobusowym jest praktyczne, ale nie uwzględnia oczekiwań pasażerów. Dlatego też warto pozostawić możliwość przejazdu komunikacji miejskiej przez wyłączony dla ruchu indywidualnego plac. Wtórne jest egzekwowanie takiego uprzywilejowania, ale to już pozostaje w gestii Służb Porządkowych, tak miejskich jak i państwowych. Przy okazji, pozostawieni dostępu drogowego także i tym służbom ułatwi dostęp, a nie trzeba mówić jak ważne jest zapewnienie dróg ewakuacyjnych i ratunkowych dla tak newralgicznych i podatnych na zdarzenia miejsc jak dworce.

### Place postojowe przy ul. Krochmalnej

Ze względu na ich wielkość place wymagają odpowiedniego zagospodarowania zielenią wysoką, tak aby nie potęgować wrażenia „hektarów betonu”. Można podjąć się oddzielenia widokowego placów od ul. Krochmalnej poprzez odpowiednie pasy zieleni urządzonej z przeznaczeniem dla mieszkańców, a jednocześnie stanowiących zaplecze lub rezerwę terenu pod zielenią na potrzeby przyszłej zabudowy obszaru pomiędzy ul. Krochmalną a ul. Lubelskiego Lipca 80.

### Parking: „pocałuj i jedź” dla dworca kolejowego

Podobnie jak z taksówkami, miejsca do szybkiego pozostawienia pasażera udającego się w podróż pociągiem w bliskości dworca kolejowego, zarówno po stronie obecnego placu przed Dworcem jak i od ul. Kunickiego (nie przewidziano tego projektując i wykonując plac przy wiadukcie kolejowym, co uważam za błąd taki jak brak w tamtym miejscu postoju taksówek oraz odpowiednich zatok dla autobusów i trolejbusów miejskich).

Przy okazji, warto aby autorzy koncepcji spędzili kilka godzin przed dworcem kolejowym, w piątek wieczorem lub w niedzielę i obserwowali zachowania pasażerów. W wielu miejscach można odnieść wrażenie, że zupełnie się tych zachowań nie uwzględnia, a jest to dużym błędem. Takie badanie pozwoli np. zaobserwować ruch taksówek a także dostrzec ile osób z nich korzysta i ile osób oczekuje w swoich prywatnych samochodach na znajomych jadących do Lublina pociągiem



albo jak wygląda naturalny postój „pocałuj i jedź” przed wejściem do budynku Dworca Kolejowego. Podobnie z autobusami. Zachęcam do takiej obserwacji.

#### Uwagi do koncepcji 1.

Układ drogowy, z pozostawieniem ul. Gazowej uważam za korzystny, pod warunkiem uwzględnienia powyższych uwag, a mianowicie: połączenie z ul. Dworcową i Pocztową dla komunikacji miejskiej, wyznaczenia miejsc postojowych dla taksówek.

Zastanawia parking pomiędzy dworcami na poziomie placu. Jako miejsca postojowe „pocałuj i jedź” nie buduje się placów parkingowych, nieważne jak dużych czy małych. Wystarczy spojrzeć na takie miejsca przy lotniskach – jest to zatoka na kilka pojazdów, a nie klasyczny parking, na którym trzeba manewrować aby wyjechać przedłużając sam proces podwiezienia pasażera na dworzec. Dla uproszczenia – całość sekwencji a więc wysiadka, wyjęcie bagażu i „pocałunek” odbywają się przy samochodzie. Projektowanie placu postojowego sugeruje, że miałyby się to odbywać w rozszerzeniu o odprowadzenie pasażera na dworzec i machanie ręką podczas odjazdu autobusu lub pociągu. Burzy on otwartość placu, ogranicza jego powierzchnię. O wiele korzystniej ulokować te miejsca wzdłuż pozostawionego odcinka ul. Gazowej.

Ul. 1 Maja z miejscami postojowymi prostopadłymi do osi jezdni to zły pomysł. Ogranicza się w ten sposób szerokość chodnika. Jeśli przestrzeń ma być przyjazna pieszym, których w tym miejscu będzie najwięcej, to także odpowiednia przestrzeń dla nich jest niezbędna. Miejsca postojowe prostopadłe to miejsce odbierają, warto pomyśleć, jakiej szerokości będzie chodnik? Obecnie parkowanie jest tam dość umowne, często skośne, a i tak szerokość od ścian budynków do zderzaków parkujących samochodów mało kiedy mieści się w przepisowym minimum, podkreślam, minimum, bowiem Ustawa Prawo o Ruchu drogowym określa minimalną a nie zalecaną przestrzeń pozostawianą pieszym. Czy projektant z góry zakłada, że szerokość chodnika będzie przy ul. 1 Maja wynosiła jedynie 1,5 metra? Nie można się na to zgodzić. Proponowany układ miejsc postojowych przy ul. 1 Maja stoi w sprzeczności z ogólnym założeniem „oddania pieszym” okolic dworców oraz ożywienia handlowej funkcji tej ulicy. Dla pasażerów to ulica 1 Maja będzie głównym ciągiem komunikacji. Nie będzie to ul. Krochmalna, ani Lubelskiego Lipca 80. Już z tego powodu konieczne jest dostosowanie ulicy do potrzeb pieszych (czy projektujący koncepcje wyobrażają sobie, że na Krakowskim Przedmieściu piesi mają jedynie 1,5 metra szerokości chodnika?). Miejsca postojowe równoległe do osi jezdni, najlepiej zaś otwarcie ulicy dla komunikacji publicznej, szerokie chodniki z obu stron i postulowane już w tej opinii połączenie z dalszym odcinkiem ul. 1 Maja dla komunikacji miejskiej.

Co do miejsc postojowych przed dworcem autobusowym, przy ul. Dworcowej – warto zapewnić do nich dojscie inne niż po trawie jak przedstawia to wizualizacja.

Połączenie drogowe przy Targach przyjmuję jako przykrą konieczność wynikającą z nieprzemyślanej lokalizacji Targów (co dla samych Targów będzie problemem przy ich ew. rozbudowie) oraz budowy wiaduktu w ciągu ul. Lubelskiego Lipca 80. W efekcie powstaje węzeł drogowy, którego być nie powinno, a Park Ludowy bezpowrotnie zostaje ograniczony co do powierzchni oraz oddany ruchowi samochodowemu. Sam wiadukt drogowy nadal pozostaje barierą odcinającą okolice dworców od Śródmieścia i Centrum Lublina. Błędy planistyczne sprzed kilku ledwie lat pokazują, jak ważne jest perspektywiczne planowanie przestrzeni i układu komunikacyjnego miasta. Niestety, nie uda się już odtworzyć osi komunikacyjnej Parku Ludowego ani w osi widokowej i urbanistycznej. Oś widokową o której wspominam skrzętnie ukryto w prezentacji koncepcji, ograniczając schematy do ul. Młyńskiej.

Co do materiałów, małej architektury, proponowanej dominanty, nie można się wypowiedzieć, ponieważ brak jest konkretnych przykładów i materiałów, a koncepcja jedynie sygnalizuje możliwości. Katalog zarówno mebli miejskich jak i innych elementów placu powinny być, w odpowiednim czasie, poddane osobnej prezentacji oraz dyskusji publicznej.

Podobnie bryła dworca – to wtórne, podstawowe funkcje związane są z komunikacją, błędów tam popełnionych nie uda się nadrobić najbardziej wyszukaną formą budynku.

## Uwagi do koncepcji 2.

Większy niż w koncepcji 1. plac pozwala na utworzenie zatoki autobusowej dla przelotowych linii komunikacji miejskiej, z wykorzystaniem ronda (jeśli jego wielkość pozwala na obsługę przez pojazdy przegubowe). Co odpowiadało by moim, wyżej prezentowanym, postulatom co do komunikacji publicznej-miejskiej. Podobnie z miejscami postojowymi dla taksówek, należałoby przesunąć oś ul. Dworcowej w kierunku budynku dworca autobusowego i wykorzystać uzyskaną przestrzeń dla potrzeb komunikacji autobusowej i taksówkowej, a jednocześnie bez strat w szerokości chodnika.

W tej koncepcji o wiele lepiej projektant zrozumiał istotę „pocałuj i jedź” wyznaczając zatokę o ograniczonym czasie postoju. Na pochwałę zasługuje lokalizacja parkingu rowerowego.

Żadna z przedstawionych koncepcji nie realizuje w pełni potrzeb wiązanych z dworcami. Przede wszystkim nie potraktowano odpowiednio dworca kolejowego. Pozostaje on poza kompetencją Gminy jednak przestrzeń wokół niego może być przez Gminę kształtowana. Koncepcja pierwsza ma lepiej rozwiązana komunikację – pozostawienie ul. Gazowej – co umożliwi lepszy dostęp do obydwóch dworców oraz ewentualne wykorzystanie w komunikacji ul. 1 Maja (otwarcie jej dla komunikacji miejskiej, połączenie z drugim odcinkiem ul. 1 Maja). Forma budynku, chociaż ważna, jest wtórna, mając jednak wybór skłaniając się ku budynkowi z koncepcji 1., ze względu na większą powierzchnię użytkową. Zielony, dostępny dach traktuję jako element dodatkowy, ale nie jako najważniejszy punkt konstrukcji. Lekka, szklana konstrukcja obu wersji budynku jest ciekawa, otwiera dworzec na przestrzeń. Istotną informacją byłoby wskazanie na technologiczne możliwości wykonania proponowanych zadaszeń tak, aby z interesującej wizualizacji na etapie rzeczywistego projektowania nie okazało się, że ostateczna forma będzie daleka od zaprezentowanej. W budownictwie finezja form i kształtów przekłada się na zwiększone koszty.

Korytarze komunikacji pieszej powinny być wyznaczone w linii prostej z punktu do punktu, bez zbędnych zakrętów czy łuków. Należy unikać częstego wśród projektantów błędu tworzenia „zygzaków” i kierowania pieszych w nienaturalny sposób. Odcinki mają być proste, najkrótsze, intuicyjne i naturalne dla użytkowników. Koncepcja 2. powieliła zły schemat projektowania. Motywowane jest to pewnie wolą nadania ciekawego kształtu i tym że cały plac jest strefą pieszą, jednak nawet w takiej sytuacji droga wyznaczona i wyróżniona np. rodzajem nawierzchni powinna być linią prostą. Postulat ten, w większym stopniu chociaż nie całkowicie, realizuje koncepcja 1.

W żadnej z koncepcji nie przedstawiono informacji na temat materiałów jakie będą zastosowane w przestrzeni technicznej dworca – na peronach i drogach wewnętrznych. Nie ma również informacji o formie zadaszenia miejsc do wsiadania i wysiadania. To błąd prezentacji, ponieważ ten element jest równie ważny jak sam budynek dworca i powinien być traktowany równorzędnie. Dla przyjeżdżających pierwszym wrażeniem nie będzie hala dworca, zielony dach, elewacja czy plac, a właśnie perony. Postuluję zastosowanie wysokiej jakości materiałów również tam. Zarówno co do nawierzchni jak i zadaszenia oraz innych urządzeń i elementów wyposażenia (oświetlenie, ławki, kosze na śmieci itp.).

W prezentacji pojawiają się „Referencje małej architektury – stojaki na rowery”. Żaden z zaprezentowanych stojaków nie jest stojakiem bezpiecznym dla użytkowników. Stojak, w którym rower mocowany jest za przednie koło nie bez powodu nazywa się „wyrwikółka”. Nie pozwala na skuteczne zabezpieczenie roweru poprzez przypięcie za ramę, a w razie przewrócenia uszkodzeniu ulega koło. Ciekawa forma nie idzie tutaj w parze z funkcją użytkową. Najlepszą formą stojaka rowerowego jest stojak o kształcie odwróconej litery „U”. Stojaki te są powszechnie stosowane w Lublinie i najlepiej spełniają oczekiwania użytkowników. Proponowane przez projektanta stojaki są nieakceptowalne.

Urządzając przestrzeń warto mieć na uwadze słowa jakie wypowiadał Ludwig Mies van der Rohe: *Less is more*. Minimalizm zawsze sprawdza się w kształtowaniu przestrzeni publicznej, która

przede wszystkim ma być funkcjonalna. Nie należy więc przesadzać z efekciarstwem, zbędnymi dodatkami i gadżetami.

**17.** Przestrzeń dla pieszych to moim zdaniem lepsze rozwiązanie dla nowego dworca.

**18.** W pobliżu dworca PKP wyrosło centrum komunikacyjne miasta, już z daleka ciekawa bryła zbliżona do trójwarstwowego plastra miodu. Wjeżdżam do sześciokąta na drugim poziomie, wysiadam i dookoła tablice informacyjne oraz ruchome schody prowadzące do następnych części – dworca przesiadkowego miejskiej komunikacji. Tak dawniej wyobrażałem sobie dworzec. Obecnie mam 2 koncepcje z których wybrałem dworzec z wersji 1 i układ komunikacyjny z 2 wersji, które bym jednak trochę zmodyfikował.

- Dworzec jest za daleko od wyjścia z PKP, powinien być połączony przedłużonym wyjściem z peronów od ul. Pocztowej – przeszkadzają temu 2 kamienice przy placu dworcowym i z drugiej strony budynek przy dworcu.

- Jeśli wydaje się 190 mln zł, to można wydać dodatkowo kilka na wykup kamienic i ich zburzenie, a trzecią kamienicę przy ul. 1 Maja przebudować na frontową i według tej linii poprowadzić ulicę Dworcową od ul. Pocztowej do ul. Młyńskiej (Targów).

- Przesunąć planowany dworzec na równoległe do dworca PKP w miejsce obecnej wysepki z parkingiem (zachowując oś widokową z 1 Maja).

- Najlepiej aby dworzec był w kształcie litery L, co pozwoli rozdzielić budynkiem komunikację miejską przy ul. Dworcowej od dalekobieżnej przy ul. Gazowej.

- Powinna być możliwość wjazdu na parking pod dworcem od ul. Dworcowej i Gazowej.

- Dla komunikacji miejskiej powinna być możliwość przejazdu ul. Młyńską w kierunku Pl. Bychawskiego – ul. Wolskiej (1 kierunek).

- W załączeniu szkic modyfikacji.

**19.** Z dwóch przedstawionych koncepcji, na pewno warto wybrać sam budynek dworca z propozycji 1. Otworzenie dachu dla podróżnych na pewno jest ciekawym pomysłem, który zwiększy atrakcyjność i chęć przebywania w nim oczekując na odjazd autobusu bądź pociągu. Jeżeli chodzi o układ komunikacyjny, proponuje otworenie ulicy 1 maja dla komunikacji publicznej wraz z pasami rowerowymi, co było już proponowane przez Forum Rozwoju Lublina w 2013r. <http://www.frl.org.pl/content/view/227/1/> Dzięki czemu oszczędzamy czas jazdy KM co wiąże się ze zwiększeniem atrakcyjności KM.

Na pewno lepszym, wyborem dla komunikacji miejskiej jest wybudowanie peronów zamiast zatok przystankowych w bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworca (z koncepcji nr 2) oraz zamknięcie tylko dla pojazdów komunikacji drogi w rejonie Placu Dworcowego.

Powinny również powstać zadane parkingi rowerowe ze stojakami typu "U"

Dodatkowo plac i chodniki muszą być zabezpieczone słupkami, żeby nie było możliwości nielegalnego parkowania.

**20.** nie będzie mojej zgody na zmniejszenie terenów zielonych Parku Ludowego! ZDiM powinien się puknąć w głowę stawiając wiadukt nad ulicą Dworcową. Niech obniżą ulicę Dworcową pod wiaduktem za swoje prywatne pieniądze urzędnicy ZDiM! 40mln niepotrzebnie wydanych pieniędzy!

Nie zgadzam się by jakiegokolwiek drzewo w Parku Ludowym zostało wycięte pod budowę drogi dla samochodów.

Nie zgadzam się by jakiegokolwiek trawnik został zmniejszony pod budowę drogi dla samochodów!

Lublin zielony, a nie zadymiony!  
Lublin zielony, a nie zakorkowany!

**21.** Uważam, że obie koncepcje nowego Dworca są zdecydowanym przerostem treści nad funkcją. Ewidentnie widać, że autorzy biją się o przysłowiową "złotą patelnię". Na siłę chcą zrobić coś bardzo oryginalnego, aby mieć czym się chwalić w branży, podesłać na konkurs itp, zapominając przy tym o podstawowych funkcjach miejsc publicznych! życiu budynku, jego utrzymaniu (szczególnie zimą, szklane elewacje nie są ekonomiczne i potwornie drogie) nieuchronnej konserwacji oraz śmierci naturalnej.

Architekt siadł, zrobił "ładny" rysunek i tyle było myślenia o ergonomii, potrzebach publicznych, oraz przyszłości inwestycji. Wątpię aby również myśleli o tym co jest w otoczeniu, aby budynek pasował lokalnie.

Oba projekty są ewidentnie inspirowane budynkami z Arabii Saudyjskiej gdzie takie filarowe zadaszenia są normalnością, gdyż tam przez cały rok świeci pałace słońce i cień jest niezbędny do funkcjonowania - jak łatwo się domyślić w Lublinie mamy delikatnie inną pogodę. Więc przekładanie takich rozwiązań jeden do jeden świadczy o amatorskim podejściu. Podnosi to wyłącznie koszty a nie wnosi nic w funkcjonalność budynku.

Ciekawe czy pomyśleli o odśnieżaniu tych zimowych ogrodów... Mamy już ogrody na dachu w mieście. Tarasy zamkowe też miały być och, ach, a niestety widać, jak to fatalnie funkcjonuje i wygląda. Jedna alejka, drzewa w donicach i kilka krzaków.

Mógłbym napisać książkę o tym ile nietrafionych rozwiązań jest zaproponowanych ale to się i tak na nic nie zda bo u nas kupuje się oczami a nie zdrowym rozsądkiem.

**22.** Nawiązując do dwóch przedstawionych koncepcji nowego dworca metropolitalnego chciałbym przedstawić swoje uwagi.

Koncepcja, która jest najlepsza to koncepcja nr 1 połączona z nr 2. W wizualizacji nr 1 na szczególne uznanie zasługuje zrobienie otwartej przestrzeni na dachu oraz możliwość spędzenia tam czasu podczas oczekiwania na podróż. Układ chodników jednak nie jest zbyt przemyślany ze względu na to, że należałoby poprowadzić chodnik od drzwi dworca metropolitalnego do drzwi dworca PKP. Taki układ byłby na pewno przyjemniejszy dla podróżnych, gdyż nie będą musieli robić zbędnych okrążeń. Na zdjęciu „opcja nr 1 – zmiersch” widoczna jest zatoczka, jak mniemam dla samochodów, z której nie ma dojścia do chodnika, gdyż wysiadamy wprost na trawę. Filary w kształcie winorośli nie powinny być obudowane, tak jak przedstawione jest to na jednym zdjęciu. Układ drogowy w tej opcji jest nieprzemyślany, gdyż autobusy/trolejbusy przegubowe komunikacji miejskiej wyjeżdżając z peronów będą musiały wycofywać się, co jest bardzo uciążliwe oraz trudne, a także stwarza zagrożenie.

Koncepcja nr 2 pod względem wizualnym jest bardzo ciężka ze względu na masywny dach, który nie pełni żadnej roli, a jedynie jest dachem nad szklanym dachem dworca. Jednak układ drogowy jest w tym wypadku najlepszy. Perony dla komunikacji miejskiej są dobrze przemyślane, dlatego że autobusy lub trolejbusy będą mogły wjechać na dany peron z jednej strony, a wyjechać z drugiej bez zbędnego manewrowania. Przebudowane zostaną ulice, m.in. Młyńska, co jest na duży plus. Jednak minusem jest rozbudowanie Ronda Sportowców o przyszłe połączenie drogowe z ul. Wojenną. Tunel pod torami jest zbyt kosztowną inwestycją na przyszłe lata. Zaoszczędzone pieniądze można będzie zainwestować np. w rewitalizację Podzamcza po przeniesieniu dworca.

Podsumowując, wizualizacja nr 1 jest najbardziej odpowiednia pod względem wizualnym, a koncepcja nr 2 pod kątem drogowym. Dlatego też należy połączyć obie te opcje. Chciałbym jeszcze

zwrócić uwagę na parę kwestii. Ul. 1-go Maja powinna stać się ulicą ślepą, na której powinna zostać stworzona sfera piesza z deptakiem na całej jej długości, łącznie z aktualnym zapożyczeniem, z którego korzysta ul. Lubelskiego Lipca '80. Należałoby w sposób radykalny ograniczyć ruch kołowy do minimum. Plac Dworcowy powinien być niedostępny dla aut, autobusów, trolejbusów itp. Powinna być to przestrzeń tylko i wyłącznie przeznaczona dla pieszych. Parking K+R, który znajduje się przy dworcu PKP powinien zostać zlikwidowany, gdyż powoduje on niepotrzebne zamieszanie komunikacyjne. Parking ten powinien zostać ulokowany np. przy ul. Młyńskiej. Miejsca na postój taksówek powinny zostać zwiększone, gdyż dużo pasażerów w godzinach nocnych lub po przyjeździe pociągu, który obsługuje obleganą trasę udaje się do taksówek. Rondo Sportowców nie powinno zostać rozbudowane o kolejne połączenie, tak jak wspomniałem wyżej, budowanie tunelu będzie zbyt dużo kosztowało. Na peronach, które są przyjazne dla wjeżdżania i wyjeżdżania komunikacji miejskiej powinny zostać umieszczone wyświetlacze z informacjami o odjazdach. Chodniki powinny być dostosowane do walizek na kółkach, które łatwo i wygodnie będzie można ciągnąć. Powinno również powstać podziemne lub naziemne zadaszone przejście bezpośrednie z dworca metropolitalnego do dworca PKP, które ułatwi przejście np. w okresie jesiennym podczas deszczy. Filary w kształcie winorośli mogłyby zostać pokryte winobluszczem pięciolistkowym, który szczególnie przykuje uwagę w okresie jesiennym, gdy zmieni kolory. Nasadzenia powinny być przemyślane. Z drzew mogłyby być np. platany, klony czerwone. Z krzewów forsycje, berberysy, tawuły, trzmieliny. Natomiast z traw np. trawa pampasowa, kostrzewy.

**23.** Przesyłam uwagi do koncepcji dworca:

1. Ze względu na wygodę pasażerów zasadne było by wyraźne rozdzielenie przystanków/peronów komunikacji miejskiej od zamiejscowej. Na przykład poprzez lokalizację budynku dworca pomiędzy peronami obsługującym jedną i drugą komunikację z komunikacją miejską bliżej placu dworcowego.

2. Ponadto liczba peronów dla obu form komunikacji wydają się dużo ponad potrzeby zwłaszcza iż mają to być wyłącznie przystanki a nie miejsca postojowe dla autobusów na dłuższy czas, powstanie bardzo duża wybetonowana przestrzeń która wykorzystywana będzie tylko w części.

3. Architektura budynku dworca w obu wariantach nie wpisuje się w otoczenie, zarówno gabaryty jak i wygląd budynku w żaden sposób nie nawiązuje i nie pasuje do sąsiedztwa, które może i jest w części zdegradowane ale w dużej mierze zabytkowe i wartościowe. Prawdopodobnie obiekt ten zdominował by przestrzeń i przytłoczył sąsiednie budynki np. Dworzec PKP. Dodatkowo wizualizacje zawierają szereg przekłamań i zabiegów wizualnych które zniekształcają percepcję i nie dają rzeczywistego poglądu na skalę i wygląd projektowanego obiektu. Właściwe było by wyczyszczenie wizualizacji ze zbędnych ozdób i umieszczenie projektu w rzeczywistym otoczeniu, we właściwej skali, oraz z punktów z których najczęściej będzie oglądany przez przechodniów.

**24.** W sprawie koncepcji PKS-u koncepcja nr 1 jest najlepsza. W rejonie PKS i PKP musi być dużo zieleni i miejsc dla rekreacyjnych, dla oczekujących.

**25.** Jestem zwolennikiem koncepcji 1. Ogród na tarasie jest znakomitym pomysłem i wpisze się w nowoczesny trend w lubelskiej architekturze. Chętnie widziałbym modyfikacje zadaszeń peronów i zamiast lekkiego stelażu wykonanie kondygnacji na której umieszczono by dodatkowe funkcje rekreacyjne jak więcej ogrodów lub niewielkie boisko do koszykówki czy plac czy plac zabaw. W innym przypadku obawiam się że po pewnym czasie obecne zadaszenia zaczną porastać mchem i porostami sprawiając dziwny niekonieczny efekt dla osób obserwujących z tarasu. Inna sprawa to dodatkowe schody na zewnątrz które pozwolą wejść na taras bez potrzeby wchodzenia do środka dworca. Co do kolumn to bardzo ważne aby przypominały winorośl więc dobrze byłoby zaplanować ich podświetlenie w znacznej ilości odcieni zieleni. Generalnie render jest świetny, szczególnie jeszcze podoba mi się układ przejść i chodników oraz rozplanowanie zieleni którego wskazuje że to infrastruktura kąpie się w zieleni zamiast traktować zielen jako dodatki czy skromne wysepki. PROzdrowiam

26. w nawiązaniu do ogłoszonych konsultacji dotyczących koncepcji dworca metropolitalnego proponuję uwzględnić w Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym (ZCK) rozwiązania zapewniające wysoką efektywność energetyczną oraz wykorzystanie energii z nowoczesnych instalacji OZE.

Realizacja ZCK jest przewidziana w ramach RPO WL ZIT Oś 5 efektywność energetyczna i gospodarki niskoemisyjna.

Jednym z kryteriów oceny projektów jest "niższa energochłonność, niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie". 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 (CO<sub>2</sub>, pyłu PM<sub>10</sub>), zmniejszenia poziomu hałasu oraz obniżenia zatłoczenia.

Spełnienie kryterium "niższa energochłonność, niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie" nastąpi również w przypadku projektów, które zakładają zastosowanie nowoczesnych (ponadstandardowych) rozwiązań technologicznych.

Osiągnięcie niskoemisyjności czyli niższej energochłonności wymaga, żeby budynek dworca wykonany był w technologii zapewniającej jak najmniejsze zużycie energii, zarówno przez sam budynek jak i instalacje, w które zostanie wyposażony. ZCK powinno także wykorzystywać w jak największym stopniu energię z nowoczesnych odnawialnych źródeł energii.

Zgodnie z PGN dla miasta Lublin, realizacja projektu powinna przyczynić się do zmniejszenia zużycia energii cieplnej w porównaniu z obecnie użytkowanymi obiektami dworców autobusowych i do ograniczenia zużycia energii z paliw używanych przez transport. Efektem zmniejszenia zużycia energii będzie redukcja emisji CO<sub>2</sub>.

27. W związku z opublikowaniem koncepcji dworca metropolitalnego i przedłożeniem do konsultacji poniżej przekazuję nasze stanowisko.

Uwagi ogólne dot. ruchu rowerowego:

- Wszystkie rozwiązania dot. ruchu rowerowego powinny być zgodnie z obowiązującymi Standardami Rowerowymi miasta Lublin, uwzględniać cele Polityki Rowerowej miasta Lublin. Projekt wymaga oceny zgodności przez zespołu opiniujący ds. standardów rowerowych.

- Istnieje obawa wyłączenia lub znacznego ograniczenia ruchu rowerowego na Placu Dworcowym. Szczególnie problematyczna wydaje się relacja Gazowa - Pocztowa oraz Gazowa - 1 Maja stanowiąca po otwarciu mostu na ul. Muzycznej jedną z głównych tras komunikacyjnych pomiędzy dzielnicą Dziesiątą a ulicą Zana. Należy przewidzieć w tej relacji rozwiązania umożliwiające swobodny ruch dużych potoków rowerzystów.

- Na koncepcjach przedstawiono niefunkcjonalne stojaki rowerowe. Najwyższą aprobatę rowerzystów uzyskują stojaki u-kształtne z rur o profilu okrągłym. Takie stojaki umożliwiają przypięcie wielu typów rowerów przy użyciu większości dostępnych na rynku zabezpieczeń. Okrągły profil rur zapobiega powstawaniu uszkodzeń na rowerach.

- W koncepcji w ogóle nie przedstawiono liczby miejsc parkingowych dla rowerów, biorąc pod uwagę, że miasto Lublin zakłada udział ruchu rowerowego na poziomie 15% wszystkich podróży pieszych już w 2025 roku, należałoby przewidzieć odpowiednią liczbę parkingów rowerowych, w tym część powinna być kryta i monitorowana. Należy także rozważyć lokalizację boksów rowerowych. Naszym zdaniem W momencie oddania dworca w jego otoczeniu powinno znajdować się 50 stojaków rowerowych, z możliwością rozbudowy do 100 i przewidzianą rezerwą terenu pod kolejne 100 stojaków. Ze względu na oszczędność miejsca część stojaków można przewidzieć jako piętrowe.

- Mając na uwadze duży ruch rowerowy warto zaplanować lokalizację samoobsługowej stacji rowerów wyposażonej m.in. w pompkę i komplet podstawowych kluczy. Należy pamiętać, że turystyka rowerowa jest w Polsce coraz popularniejsza a najpopularniejszym środkiem lokomocji turystów rowerowych jest pociąg.

- Na koncepcjach nie przedstawiono lokalizacji stacji LRM. Obecne wykorzystanie stacji LRM przy dworcach PKP i PKS wskazuje na potrzebę lokalizację w tym miejscu co najmniej odpowiednika 3 stacji rowerowych.
- Pominięto możliwość otwarcia ul. 1 Maja dla rowerów od strony Placu Bychawskiego. Przy tak znacznej skali projektu i jego ogromnej wadze, istotne jest spojrzenie perspektywiczne i jak najbardziej optymalne skomunikowanie dworca z resztą miasta.
- Wydzielona droga dla rowerów na "ślepy" odcinkiem ul. Młyńskiej jest niepotrzebna, zgodnie ze Standardami Rowerowymi w tym miejscu należy przewidzieć ruch na zasadach ogólnych, tj. w jezdni

#### Uwagi ogólne:

- Zaproponowane rozwiązanie połączenia ul. Dworcowej z ul. Lubelskiego Lipca 80 oraz al. Piłsudskiego jest niezgodne z przepisami. W momencie budowy estakady Towarzystwo dla Natury i Człowieka wносиło o odstąpienie od realizacji estakady i wykonanie skrzyżowania w jednym poziomie, z ewentualnym brakiem lewoskrętów. Udzielona odpowiedź brzmiała, iż nie zezwala ją na to przepisy. Nie rozumiemy jak w tej chwili jest to możliwe. Naszym zdaniem zaproponowane rozwiązanie wskazuje na absolutne nieprzemyślenie układu drogowego w tamtym okresie, a zarazem rzutuje to na projektowanie układu drogowego obecnie, który jest nieprzemyślany i nie funkcjonalny. Jeśli zachodzi konieczność zapewnienia dojazdu na Dworzec PKP od strony ul. Dworcowej, sugerujemy by zamiast budować jej przedłużenie zapewnić (tylko) wjazd na dworzec PKP dla komunikacji miejskiej z pl. Bychawskiego (wyłącznie prawoskręt).
- Zaproponowany wydzielony pas skrętu ze „ślepej” ul. Młyńskiej jest niczym nieuzasadniony, ponieważ droga ta prowadzi wyłącznie do miejsc parkingowych.
- Na koncepcjach nie przedstawiono tras komunikacji miejskiej co utrudnia odniesienie się do proponowanych rozwiązań układu komunikacyjnego.
- Należy przewidzieć przejazd komunikacji miejskiej w relacji Muzyczna – Poczta. Ostatnie absolutnie nieprzemyślane zmiany doprowadziły do sytuacji, w której komunikacja miejska zamiast otrzymać priorytet, musi nadkładać trasy by zajeżdżał na dworzec PKP.
- Nowy dworzec ma stanowić dopełnienie dworca PKP, jednak w projekcie nie przewidziano żadnego połączenia pomiędzy dworcami. Należy zapewnić takie połączenie oraz zapewnić ochronę przed warunkami atmosferycznymi w takim ciągu.
- 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).
- Naszym zdaniem po przebudowie tego obszaru ulica 1 maja powinna stać się miejscem reprezentatywnym, stąd należałoby w maksymalnym stopniu zlikwidować parkowanie w tym miejscu. Mieszkańcy powinni parkować w bramie lub w parkingu podziemnym pod dworcem. 1 maja powinna stać się strefą zamieszkania, z możliwością wjazdu mieszkańców do parkingów w podwórkach oraz możliwością wjazdu zaopatrzenia w wyznaczonych godzinach.
- docelowo obszar Dworca powinien być objęty strefą płatnego parkowania, z bezpłatnymi miejscami parkingowymi w oddaleniu od dworca – w okolicy Targów, Stadionu.
- Naszym zdaniem powinien być zapewniony jak największy udział przestrzeni publicznych, stąd uważamy, że lepszym rozwiązaniem będzie stworzenie ogólnodostępnego zielonego dachu.

#### Uwagi do koncepcji I dot. ruchu rowerowego:

- Droga dla rowerów wzdłuż mającej powstać drogi pomiędzy Targami, a ul. Lubelskiego Lipca 80, niepotrzebnie zmienia stronę w rejonie ronda przed budynkiem targów. Optymalna była by droga dla rowerów po obu stronach jezdni, ewentualnie droga dla rowerów poprowadzona po stronie zabudowań targowych.
- Zarówno droga dla rowerów od strony ul. Gazowej jak i ul. Dworcowej, urywa się na Placu Dworcowym. Drogi te powinny być połączone, natomiast droga od strony ul. Gazowej powinna być

przedłużona do niewielkiego ronda na placu, gdzie mogła by stanowić trzeci wlot skrzyżowania o ruchu okrężnym.

Uwagi do koncepcji II dot. ruchu rowerowego:

- Odsunięty na północ przejazd rowerowy po wschodniej stronie planowanej drogi pomiędzy Targami, a ul. Lubelskiego Lipca 80, znacząco pogarsza walory komunikacyjne drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Lubelskiego Lipca 80.

- Planowany przebieg drogi dla rowerów wzdłuż ulic Młyńskiej i Dworcowej nie zapewnia wystarczającej komunikacji rowerowej z dworcem kolejowym.

**28.** Po zapoznaniu się z koncepcjami zagospodarowania dworca metropolitalnego nasunęły mi się następujące uwagi :

1. Dworzec metropolitalny z założenia powinien obsługiwać wszelki rodzaj transportu przewidywany w Aglomeracji Lubelskiej i ją obsługujący, a więc autobusowy lokalny miejski, autobusowy lokalny podmiejski, autobusowy lokalny obsługujący ośrodki w odległości do 2 godzin jazdy, autobusowy dalekobieżny w tym międzynarodowy, transport prywatnymi środkami, transport taksówkami jak również, chociaż w ograniczonym zakresie ze względu na klimat transport pieszy i rowerowy. Nie możemy tutaj pominąć także transportu kolejowego i w pewnym zakresie lotniczego.
2. W mojej opinii władze miasta będą także musiały powrócić do zarzuconej niegdyś idei szybkiego tramwaju miejskiego ze względu na obszar miasta i odległości pomiędzy dzielnicami. I to jest perspektywa najbliższych 10 lat.

#### **Wnioski :**

- Korzystając z planów przebudowy dworca kolejowego, stworzyć wspólny zespół który zaprojektuje ściśle powiązany ze sobą węzeł komunikacyjny składających się ze wzajemnie powiązanych i uzupełniających elementów – kolejowego i autobusowego.

- Dworzec kolejowy oprócz ciągami pieszymi na poziomie powierzchni placu dworcowego , ze względu na klimat, **musi** być połączony z dworcem autobusowym **prześciem podziemnym** przewidującym również bezpośrednie wyjście na perony lub **prześciem naziemnym** /podobnym do rozwiązania łączącego dwie części CH Olimp nad ul. Magnoliową/ , łączącym oba dworce, albo oboma przejściami razem wzajemnie się uzupełniającymi.

- Ze względu na różne funkcje obsługi pasażerów, takie jak części gastronomiczne, poczekalnie dla osób podróżujących w ruchu dalekobieżnym, poczekalnie dla matek z małymi dziećmi wypożyczalnie samochodów i inne usługi które są obecne na tego typu obiektach lub będą w przewidywalnej przyszłości, których nie zauważyłem w koncepcji, proponuję **powiększyć powierzchnię użytkową dworca do dwóch pełnych kondygnacji naziemnych.**

- W całym kompleksie dworcowym /autobusowym i kolejowym/ należy przewidzieć adekwatną ilość, z możliwością zwiększenia, terminali przy pomocy których można by było zaplanować podróż, znaleźć najlepsze połączenie, kupić bilet, bądź przejść zdalną odprawę lotniskową.

- Planowany dworzec **musi mieć możliwość rozbudowy** bez ponoszenia dodatkowych nakładów na rozbudowę infrastruktury. Najlepiej w postaci dobudowy kolejnego kompaktu dworca.



- Całość peronów dworca dla każdego rodzaju transportu /miejskiego i poza miejskiego/  
**musi być zadaszona i wzajemnie ze sobą połączona.**

- Ze względu na przewidywany powrót do **idei szybkiego tramwaju miejskiego** należy przewidzieć rezerwę na wprowadzenie tego rodzaju transportu w system Dworca Metropolitalnego.

Moje uwagi i wnioski oparłem o koncepcję nr. 1, którą uważam za lepszą od koncepcji nr. 2,

**29.** W związku z konsultacjami społecznymi nowego Dworca Metropolitalnego w Lublinie przesyłamy uwagi Rady Kultury Przestrzeni do zaprezentowanych podczas konsultacji projektów. Celem konsultacji społecznych jest uzyskanie opinii mieszkańców na temat prezentowanych koncepcji, proponowanych w nich rozwiązań

- architektonicznych,
- urbanistycznych
- materiałowych

a w efekcie przyjęcie do realizacji projektu odpowiadającego na potrzeby wszystkich zainteresowanych trzeby wszystkich zainteresowanych korzystaniem z obiektu.

Odnosząc się do tak sformułowanego celu konsultacji zgłaszam następujące spostrzeżenia i uwagi:

1) warianty koncepcji wstępnej różnią się istotnie technologią obsługi pasażerów – wybór technologii ruchu powinien być przedmiotem fachowej analizy i oceny ukazującej zalety i wady wariantów (wskazana jest forma koreferatu). Zasadą wiodącą w ocenie propozycji powinno być uprzywilejowanie ruchu pieszych – czytelność, minimalizacja odległości w poziomie i pionie, minimalizacja kolizyjności; konieczna jest maksymalna dostępność piesza obu dworców, brak barier, ogrodzeń, łatwość przemieszczania się we wszystkich kierunkach. Wnioskujemy także o dodanie do projektu schematu komunikacji pieszej, rowerowej i publicznej. Brak tych rysunków uniemożliwia pełną ocenę tych el

ementów projektu. Konieczna jest także pełna dostępność całego terenu dla osób z niepełnosprawnościami i możliwie krótkie drogi poruszania się dla tych osób, najlepiej za pomocą ramp/pochylni oraz minimalizacja konieczności korzystania z wind itp.

2) warianty koncepcji różnią się rozwiązaniami powiązań z układem zewnętrznym, np. w wariancie 2 jest rozwiązanie ronda uwzględniające przyszłościowe wyprowadzenie ulicy na południową stronę torów a w wariancie 1 brak- ten element nie powinien być wariantowany – potrzebne są jednoznaczne wytyczne miasta; należałoby rozważyć wykorzystanie zachodniego odcinka ul. Młyńskiej do obsługi dworca (zamiast nowej ulicy); 2

3) zaprezentowano niezgodne wewnętrznie rysunki/materiały np. rysunki placu konc. 2 (str. 38,39,40,41) w rzeczywistości nie zawierają kształtu placu tej koncepcji a zawierają kształty placu konc. 1 (są tożsame z kształtami placu konc. 1 – ja k rysunki 16,17,18,19,20); nie pozwala to na ocenę całościową koncepcji 2, ale lokalizacja parkingu K and R w koncepcji 2 jest zdecydowanie nieprawidłowa z p. widzenia obsługi pasażerów kolei.

4) lokalizacja centrum komunikacyjnego/dworca metropolitalnego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego wskazuje na konieczność spełnienia warunku ich jak najlepszego użytkowania współzależnego / współpracy w obsłudze pasażerów. W założeniach do konkursu na ten temat (rok 1974?) i wyniku/rozstrzygnięciu konkursu zakładano pełną integrację funkcji w jednym obiekcie. W obecnej sytuacji braku współdziałania kolei należy wskazać, że docelowo musi się pojawić dodatkowy tunel lub dodatkowa kładka nad torami - po zachodniej stronie dworca – dla obsługi pasażerów doprowadzający pasażerów na peronpo zachodniej stronie budynku dworca kolejowego, która mogłaby także prowadzić pasażerówdalej, do części miasta po południowej stronie torów. Projekt centrum winien uwzględniać to przyszłościowe powiązanie z dworcem kolejowym i z południową częścią miasta.

5) podstawową funkcją dworca jest najsprawniejsza obsługa pasażerów nastawiona na jak najszybsze wsiadanie, wysiadanie i przesiadanie między środkami komunikacji. Należy zauważyć, że do-

stęp do dworca kolejowego i na perony dla pasażerów kolei wydłuży się w przestrzeni i czasie w relacji do obecnych standardów (m. in. w odniesieniu do pasażerów korzystających z taksówek lub podwożenia i odbioru indywidualnego).

Należałoby przeanalizować i rozważyć możliwość utrzymania podjazdu takich pojazdów do dworca kolejowego.

6) w konsekwencji nasuwa się pytanie, czy wielkość przestrzeni dla pieszych nie jest przewymiarowana kosztem podstawowej funkcji dworca?

7) w nawiązaniu do powyższych (p.4, 5, 6) uwag wydaje się oczywistą potrzebą przewidzenia parkingu podziemnego dla pojazdów pasażerów kolei pod placem dworcowym w zbliżeniu do obiektu dworcowego kolei,

8) parking rowerowy- program dworca powinien uwzględniać w większym stopniu/promować dojazdy rowerowe do dworca, co powinno się wyrażać odpowiednio dużym i właściwie zlokalizowanym, bezpiecznym parkingiem dla rowerów. Funkcja przesiadkowa dworca z rowerów do komunikacji kolejowej i autobusowej pozamiejskiej powinna mieć zabezpieczone możliwości rozwoju.

9) niezbędne jest umożliwienie przejazdu komunikacji publicznej przez plac Dworcowy na relacji ul. Gazowa – ul. Pocztowa w obu kierunkach, także zjazd/wjazd z Pocztowej w Kunickiego we wszystkich relacjach. Niezbędne jest wykorzystanie ul. Pocztowej do obsługi komunikacją zbiorową i pojazdów uprzywilejowanych. Poniżej zamieszczamy symulacje ukazujące pełną możliwość skrętu komunikacji publicznej na skrzyżowaniu ulic Pocztowej i Kunickiego we wszystkich relacjach, dla autobusu długości 18 m. (oprac. Jan Jakiel). Z tej możliwości korzystają już teraz autobusy komunikacji nocnej.

3 10) zaprezentowane aranżacje placu dworcowego (konc.1- kształty ostre, koncepcja 2- formy łagodne) utrzymane są w konwencji raczej skweru niż placu miejskiego . Należałoby dążyć do zaprojektowania przestrzeni placu bez wydzielania kierunkowych alejek.

11) koncepcja architektoniczna obiektu dworcowego z dużą przestrzenią zadaszoną placu po stronie wschodniej obiektu jest interesująca propozycją budowania klimatu miejsca, szczególnie w wariantcie 1 koncepcji. Wątpliwości budzi gabaryt wysokościowy . Wysokość 12m wydaje się przyjętą apriorycznie - nie wynika z technologii funkcji i unieważnia/osłabia kontekst przestrzenny łącznie z zabytkowym budynkiem dworca kolejowego. Należy dokonać analizy kontekstu i poszukać właściwych/nie niszczących relacji z otoczeniem. Niezbędne są ilustracje rysunkowe- przekroje i rozwinięcia widokowe uwzględniające budynki sąsiednie a szczególnie budynek dworca kolejowego.

4 12) wnioskujemy o nielokalizowanie żadnego parkingu pomiędzy dworcem autobusowym a kolejowym – opowiadamy się za wersją z miejscami parkingowymi po północnej stronie dworca autobusowego

13) wnioskujemy o przeanalizowanie możliwości zwiększenia ilości miejsc do wysiadania dla autobusów dalekobieżnych (obecnie 2 stanowiska) co stanowi znaczny kontrast w stosunku do stanowisk do wsiadania.

14) wnioskujemy o przeanalizowanie czy zakładana ilość stanowisk dworca autobusowego nie jest przeskalowana

15) wnioskujemy o zaprojektowanie wszystkich nawierzchni pieszych jako wysokiej jakości nawierzchni gładkich, bez fazowania i fug. Niedopuszczalne jest stosowanie fazowanej kostki brukowej.

16) wnioskujemy aby ulica 1-go Maja została zaprojektowana jako ulica reprezentacyjna, z priorytetem dla pieszych i rowerów (możliwe także jako woonerf), minimalizacja parkowania, dopuszczalne jedynie parkowanie równoległe, w odcinkach, nie na całej ulicy.

17) wnioskujemy o całkowitą rezygnację ze zjazdu ślimakiem z ulicy Lubelskiego Lipca przez Park Ludowy do ronda przy Targach Lublin. Rozwiązanie to będzie kolejną ingerencją w Park Ludowy,

w niewielkim stopniu poprawi dostępność terenu dworca oraz w większości relacji powielać będzie proponowane połączenie ronda przy Targach Lublin z ulicą Piłsudskiego.

Podsumowując:

- żadna z dwu prezentowanych koncepcji nie może być przyjęta do dalszego opracowania; konieczne

jest opracowanie koncepcji nr 3- wynikowej i poddanie jej ocenie merytorycznej (np. w formie koreferatu, opinii) a następnie konsultacji społecznej.

- koncepcja wstępna powinna być uzupełniona o margines zewnętrzny opracowania z omówieniem sposobu odniesienia do wytycznych urbanistycznych (zakłada się, że są podstawą do projektu), z uwzględnieniem powiązań z układem funkcjonalnym i przestrzennym dworca kolejowego,
- ranga funkcjonalna, przestrzenna i symboliczna inwestycji, jej unikalność i specyfika stawiają przed władzami miasta zadanie ponadprzeciętnej staranności w przygotowaniu .

Nie umniejszając potrzeby konsultacji społecznej na etapie koncepcji wstępnej niezbędne/konieczne jest poddanie obecnego etapu opracowania ocenie merytorycznej zarówno w formie koreferatu jak też opinii Miejskiej Komisji Urbanistyczno Architektonicznej.

**30.** 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 CO<sub>2</sub> oraz innych niekorzystnych związków do atmosfery.

Przy tak zaawansowanym architektonicznie obiekcie aby nie zaburzać jego estetyki proponuje zastosowanie instalacji fotowoltaicznej zintegrowanej z budownictwem tzw. BIPV. Duże przeszklenia, które zostały zaproponowane w koncepcji można z powodzeniem zastąpić przeszkleniami z modułami fotowoltaicznymi dzięki czemu obiekt będzie produkował zieloną energię elektryczną jednocześnie zmniejszając jej zużycie.

Tego typu rozwiązania z fotowoltaiką jako materiał budowlany mogą być zastosowane na elewacjach jak i przy zadaszeniach zarówno miejsc parkingowych jak i komunikacji. Energia ta mogłaby być wykorzystywana do zasilania pojazdów z napędem elektrycznym, które z roku na rok będą popularyzowane, a kto wie czy nie wymagane przez różne przepisy wytyczne krajowe jak i zagraniczne. Ładowanie samochodów osobowych jak i autobusów powinno się odbywać przez dedykowane urządzenia do ładowania, o których wspomniana koncepcja zupełnie nic nie mówi. Dzisiejsza technika pozwala magazynowanie energii zielonej wytworzonej z instalacji fotowoltaicznej i wykorzystanie jej podczas ładowania pojazdów.

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” ?