PRZEWODNIK PO TRASACH PODMIEJSKICH MPK LUBLIN

Niniejszy przewodnik, podzielony na pięć części, oprowadzi was po dosyć licznych niegdyś trasach podmiejskich obsługiwanych przez lubelską komunikację miejską. Całość została podzielona „geograficznie", tj.:
część I – okolice Głuska,
część II – obszar między Zemborzycami a Radawcem,
część III – teren od Motycza do Tomaszowic,
część IV – od Sławinka i Czechowa w górę mapy,
część V – obszar między DK19 a DK82.
Fotografiom towarzyszą krótkie opisy pętli, ciekawych miejsc, czy nawet samych tras, które nierzadko obfitują w niebanalne i inspirujące widoki.

Zdjęcia wykonał autor, w innym wypadku będzie to wyraźnie zaznaczone.

Miłej lektury.

CZ. I – GŁUSK I OKOLICE

Zaczynamy od skrzyżowania ul. Głuskiej i Wyzwolenia, gdzie można dotrzeć linią 3 i 73 oraz (po krótkim spacerze) liniami 16, 27, 151, 152 i 160. Po około 400 metrach skręcamy w lewo w ul. Zorza. Droga, niesamowicie dziurawa, biegnie lekko w górę. Zawrotkę dla autobusów możemy poznać jedynie po słupku przystankowym, inaczej byśmy to miejsce po prostu przejechali, nie domyśliwszy się, że na tym fragmencie ubitej ziemi zawracają pojazdy komunikacji miejskiej (linia 73):

Stąd już niedaleko do Felina i wylotówki na Świdnik. Z tego powodu ulica jest ruchliwa – wielu kierowców unika tędy przejazdu przez „miejską" część Lublina.

Wracamy do ul. Głuskiej (tym razem z górki). Skręcamy w lewo. Równie pokiereszowaną, równie wąską i ruchliwą ulicą docieramy do Głuska, przyłączonego w 1988 r. do Lublina. Obecnie Głusk stanowi siedzibę gminy, do której sam nie należy. W małym ryneczku, otoczonym wiekową zabudową, kierujemy się prosto. Dojeżdżamy do pętli.

Nieopodal tej pętli, jadąc w stronę ul. Abramowickiej i pętli Abramowicka, możemy podziwiać landszafciki niczym z reklam angielskiej herbaty:

Nie zatrzymujemy się jednak na tej pętli, a podążamy dalej główną drogą. Minąwszy wieś, trafiamy do miejsca, w którym kończy się... wszystko: asfalt, zabudowania, cywilizacja. Do miejsca nazywanego „końcem świata". Krańcują tu wybrane kursy linii 3.

To, że w tym zakątku kończy się wszystko, troszkę mija się z prawdą. Otóż kierujemy się w lewo (droga po prawej na ostatnim zdjęciu), i jedziemy asfaltem. Jednak po około kilometrze i on się urywa. Nie zraża nas to, pędzimy prosto utwardzoną nawierzchnią pomiędzy zabudowaniami. Gdy już z nich wyjedziemy, otaczają nas wszechobecne pola, turkotanie ciągników i czyste, niezmącone zapachem nawozów rolnych wiejskie powietrze.

Przemierzywszy te typowo polskie krajobrazy, napotykamy w końcu drogę asfaltową. Skręcamy w prawo. Znajdujemy pętlę we wsi Majdan Mętowski.

W II poł. lat 80. docierała tu linia 30bis. Obecnie wjazdami kieszeniowymi dojeżdżają tu busy kursujące do Klinów, gdzie zaraz i my dojedziemy. Po zawróceniu i minięciu szutrowej drogi, która nas tu zaprowadziła, trafiamy na rozjazd, gdzie skręcamy w prawo. Po około kilometrze ukazuje nam się pętla:

Podobnie jak Majdan Mętowski, pętlę te obsługiwała linia 30bis. Dzisiaj – to, co widać na zdjęciu (i nie chodzi tu o rower). Ponieważ tereny te są stosunkowo gęsto zabudowane, wskazane byłoby skierować tu regularną komunikację autobusową. W Wilczopolu, przez które wracamy (na rozwidleniu dróg, gdzie skręciliśmy, jedziemy prosto i trzymamy się głównej szosy), znajduje się m.in. szkoła podstawowa. Inicjatywa zdobywania klientów podmiejskich powinna być rozszerzona na te obszary, gdyż mają one spory potencjał. Z trzech busów, które się nawinęły, tylko jeden nie był wypełniony po brzegi pasażerami. Przedłużenie i wyprostowanie jednej z linii, np. 73 lub 16, nadałoby jej realny sens.

Na koniec pojedziemy od pętli Abramowicka przy granicy administracyjnej miasta Lublina...

... w kierunku pętli w Ćmiłowie. Co do trasy – nie ma się co rozpisywać, ot, taka przeciętna droga wojewódzka. Natomiast pętla to niewielka nawrotka usypana ubitym piachem i kamyczkami, wciśnięta w bramę sklepu budowlanego.

Docierają tu wybrane kursy linii 27.

I tutaj mała dygresja.
Możnaby przypuszczać, że takie proste trasy podmiejskie nie mają racji bytu – przynajmniej tak pomyślałby laik. Tymczasem w Ikarusach na linii 27 w godziny szczytu pasażer mógł poczuć się jak sardynka. W czym tkwi sekret? Ano, w prostocie – ludzie chcą po prostu szybko wrócić z pracy domu. Niestety dużo miast nie wpadło do tej pory na taki prostogenialny pomysł (patrz: Kielce).

To koniec pierwszej części. W drugiej pozwiedzamy okolice Zemborzyc i Radawca, przemierzymy prosty jak plan metra w Warszawie pięciokilometrowy odcinek z dwoma pętlami przy drodze i pooglądamy samoloty.