

WYKONAWCA:



00-660 WARSZAWA,

UL. LWOWSKA 9/1A

WWW.TRANSEKO.PL

ZAMAWIAJĄCY:

GMINA MIASTO LUBLIN,

PLAC ŁOKIETKA 1, 20-950 LUBLIN

WWW.LUBLIN.EU



STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN WRAZ Z OCENĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

RAPORT KOŃCOWY

Lublin, grudzień 2014 r.

ZESPÓŁ:

dr inż.	Andrzej	BRZEZIŃSKI
mgr inż.	Maciej	DOBROSIELSKI
dr inż.	Tomasz	DYBICZ
mgr inż.	Karolina	JESIONKIEWICZ- NIEDZIŃSKA
mgr inż.	Magdalena	REZWOW- MOSAKOWSKA
mgr inż.	Agnieszka	ROGAŁA
dr inż.	Piotr	SZAGAŁA
mgr inż.	Łukasz	SZYMAŃSKI
mgr inż.	Paweł	WŁODAREK

SPIS TREŚCI:

1	WSTĘP	6
2	METODYKA PRACY	7
3	STAN ISTNIEJĄCY.....	8
4	PLANY ROZWOJOWE	10
5	DOKUMENTY PLANISTYCZNE.....	12
5.1	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	12
5.2	POLITYKA ROWEROWA LUBLINA	14
5.3	KONCEPCJA ROZWOJU KOMUNIKACJI ROWEROWEJ.....	15
5.4	STANDARDY TECHNICZNE	15
5.5	STUDIUM KOMUNIKACYJNE ORAZ KONCEPCJA ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE CENTRALNYM MIASTA LUBLIN	16
6	KONSULTACJE SPOŁECZNE	17
7	ZAŁOŻENIA OGÓLNE	19
8	ZAŁOŻENIA TECHNICZNE	22
8.1	RUCH ROWEROWY NA JEZDNI	22
8.2	RUCH ROWEROWY POZA JEZDNIĄ	24
8.3	RUCH ROWEROWY NA PASACH AUTOBUSOWYCH I TROLEJBUSOWYCH.....	24
8.4	USPOKOJENIE RUCHU	25
8.5	PARKOWANIE ROWERÓW.....	26
8.6	NAWIERZCHNIE ROWEROWE.....	26
9	ANALIZOWANE KORYTARZE.....	28
10	KONCEPCJA TRAS ROWEROWYCH	30
	KORYTARZ 1: ALEJA SOLIDARNOŚCI – ALEJA TYSIĄCLECIA.....	30
	KORYTARZ 2: ANDERSA – SMORAWIŃSKIEGO	36
	KORYTARZ 3: ELSNERA – ZWIĄZKOWA – WĘGLARZA – PRZEDŁUŻENIE W KIERUNKU POŁUDNIOWO-WSCHODNIM	39
	KORYTARZ 4: ZBOŻOWA – ZELWEROWICZA – WOJTASA – DO DYSZA – PRZEDŁUŻENIE W KIERUNKU POŁUDNIOWO-WSCHODNIM.....	42
	KORYTARZ 5: DUCHA – WILLOWA – SŁAWINKOWSKA - KRASIENIN (GMINA JASTKÓW).....	45
	KORYTARZ 6: NOWO POLIGONOWA – POLIGONOWA I ŁĄCZNIK DO OSIEDLA BOTANIK	48
	KORYTARZ 7: KOSMOWSKIEJ – KONCERTOWA	50
	KORYTARZ 8: ALEJA KOMPOZYTORÓW POLSKICH – SKRÓT DO ULICY POLIGONOWEJ I SŁAWINKOWSKIEJ PRZECZ TEREN ZIELONY I SUCHĄ DOLINĘ	53
	KORYTARZ 9: SKRÓTY ROWEROWE: SUCHĄ DOLINĄ PRZECZ CZECHÓW POŁUDNIOWY Z ODNOGĄ W KIERUNKU ULICY BRACI WIENIAWSKICH ORAZ TRASA OSIEDLOWA PRZECZ CZECHÓW PÓŁNOCNY	56
	KORYTARZ 10: SZELIGOWSKIEGO – CHOINY – LUBELSKA – GMINA JASTKÓW	59
	KORYTARZ 11: LUBARTOWSKA – AL. SPÓŁDZIELCZOŚCI PRACY – GMINA NIEMCE	63

KORYTARZ 12: BAZYLIANÓWKA.....	66
KORYTARZ 13: LWOWSKA - PODZAMCZE – I DWA ROZGAŁĘZIENIA: WALECZNYCH ORAZ OBYWATELSKA – JACZEWSKIEGO – PRUSA.....	67
KORYTARZ 14: CHODŹKI	72
KORYTARZ 15: LWOWSKA – KORYZNOWEJ I DALEJ W ŚLADZIE PLANOWANEGO PRZEDŁUŻENIA ULICY KORYZNOWEJ.....	73
KORYTARZ 16: NIEPODLEGŁOŚCI - PONIKWODA	75
KORYTARZ 17: PÓŁNOCNA – BIERNACKIEGO – RUSKA – KALINOWSZCZYŻNA – TURYSTYCZNA - GMINA WÓŁKA	76
KORYTARZ 18: SKRÓT ROWEROWY: KŁADKA NAD ULICĄ ANDERSA – KALINOWSZCZYŻNA	80
KORYTARZ 19: MEŁGIEWSKA – ŚWIDNIK	82
KORYTARZ 20: POŁĄCZENIE DO ŚWIDNIKA.....	83
KORYTARZ 21: DOŻYŃKOWA I JEJ POZA GRANICE MIASTA	84
KORYTARZ 22: JANA PAWŁA II – KROCHMALNA – MŁYŃSKA – LUBELSKIEGO LIPCA '80.....	86
KORYTARZ 23: AL. KRAŚNICKA – AL. GEN. SIKORSKIEGO.....	92
KORYTARZ 24: NAŁĘCZOWSKA – GŁĘBOKA - MUZYCZNA	95
KORYTARZ 25: PL. WOLNOŚCI – NARUTOWICZA – NADBYSTRZYCKA.....	99
KORYTARZ 26: CISOWA – MORWOWA – ŻANA – WAPIENNA - KROCHMALNA.....	103
KORYTARZ 27: AL. WARSZAWSKA – AL. RAĆLAWICKIE – KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE	106
KORYTARZ 28: PONIATOWSKIEGO – SOWIŃSKIEGO – FILARETÓW – ROWEROWE PRZEDŁUŻENIE FILARETÓW DO STAREGO GAJU – STARY GAJ – LIPSKA	110
KORYTARZ 29: RADZISZEWSKIEGO – MIASTECZKO AKADEMICKIE – WILEŃSKA – BOHATERÓW MONTE CASSINO – KAMPUS KUL (KONSTANTYNÓW).....	117
KORYTARZ 30: BOHATERÓW MONTE CASSINO – ARMII KRAJOWEJ	120
KORYTARZ 31: ROZTOCZE	122
KORYTARZ 32: LIPOWA – PIŁSUDSKIEGO – PLAC BYCHAWSKI – WOLSKA – ŁĘCZYŃSKA – HUTNICZA – GOSPODARCZA	123
KORYTARZ 33: AL. ZYGMUNTOWSKIE – FABRYCZNA – DROGA MĘCZENNIKÓW MAJDANKA – GR. MIASTA	126
KORYTARZ 34: WROTKOWSKA – NOWY ŚWIAT	131
KORYTARZ 35: ABRAMOWICKA - KUNICKIEGO	133
KORYTARZ 36: TRASA ROWEROWA WZDŁUŻ CZERNIEJÓWKI	135
KORYTARZ 37: GR. MIASTA – OSMOLICKA - ZEMBORZYCKA	136
KORYTARZ 38: ORKANA – ROZTOCZE - RÓŻANA.....	139
KORYTARZ 39: KRUCZKOWSKIEGO – BUDOWLANA – TUNEL POD TORAMI – ŁĄCZNIK DO DIAMENTOWEJ.....	141
KORYTARZ 40: UŁANÓW – PARK RURY – BOLESŁAWA ŚMIAŁEGO – BOLESŁAWA CHROBREGO.....	143
KORYTARZ 41: KRAŃCOWA – DYWIZJONU 303	146
KORYTARZ 42: KONSTANTYNÓW Z PRZEDŁUŻENIEM DO ORKANA – KŁADKA NAD ORKANA - BIEDRONKI	148
KORYTARZ 43: ŻWYCIĘSKA – POZNAŃSKA – WĄWÓZ W PARKU JANA PAWŁA II	149
KORYTARZ 44: WOJCIECHOWSKA	151
KORYTARZ 45: POPIELUSZKI – OGRÓD SASKI	152
KORYTARZ 46: ŁĄCZNIK OD SKRZYŻOWANIA KRAŃCOWA/ WITOSA DO TRASY WZDŁUŻ BYSTRZYCY.....	153

KORYTARZ 47: TRAKT PIESZO-ROWEROWY - LIPNIAK – GNIEŹNIEŃSKA – SŁAWIN/SŁUPIAN-ŚLĘŻAN	155
KORYTARZ 48: RĄBŁOWSKA	156
KORYTARZ 49: NAŁKOWSKICH (ŻEGLARSKA – DIAMENTOWA)	157
KORYTARZ 50: WZDŁUŻ RZĘKI BYSTRZYCA.....	158
KORYTARZ 51: WĄWÓZ PRZY GLOBUSIE.....	159
KORYTARZ 52: UŁANÓW – JUTRZENKI – AL. MARZEŃ – AL. MŁODOŚCI.....	160
KORYTARZ 53: TRASA ZIELONA – DIAMENTOWA – PRZEDŁUŻENIE DO ZEMBORZYCKIEJ	161
10.1 OBSŁUGA OBSZARU CENTRALNEGO	162
10.2 MIASTECZKO AKADEMICKIE	167
10.3 POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE.....	168
11 ROZWIĄZANIA WARIANTOWE.....	170
12 KOSZT REALIZACJI PROGRAMU.....	172
13 ETAPOWANIE.....	195
13.1 ETAP I: 2015 – 2016	196
13.2 ETAP II: 2017 – 2018	198
13.3 ETAP III: 2019 - 2020	200
13.4 ETAP IV: 2021 - 2022	203
14 MONITOROWANIE STRATEGII	205
ZAŁĄCZNIK 1 – UKŁAD TRAS ROWEROWYCH	
ZAŁĄCZNIK 2 – PODZIAŁ NA TYPY TRAS ROWEROWYCH	
ZAŁĄCZNIK 3 – UKŁAD TRAS ROWEROWYCH W OBSZARZE CENTRALNYM – W1	
ZAŁĄCZNIK 4 – UKŁAD TRAS ROWEROWYCH W OBSZARZE CENTRALNYM – W2	
ZAŁĄCZNIK 5 – UKŁAD TRAS ROWEROWYCH W MIASTECZKU AKADEMICKIM	
ZAŁĄCZNIK 6 – ETAP I: 2015 – 2016	
ZAŁĄCZNIK 7 – ETAP II: 2017 – 2018	
ZAŁĄCZNIK 8 – ETAP III: 2019 – 2020	
ZAŁĄCZNIK 9 – ETAP IV: 2021 – 2022	

1 WSTĘP

Dokument „**Strategia rozwoju systemu dróg rowerowych w mieście Lublin wraz z oceną oddziaływania na środowisko**” został opracowany na zamówienie Urzędu Miasta w Lublinie przez Biuro projektowo-konsultingowe TransEko sp.j.

Celem opracowania było przygotowanie i uzgodnienie strategii rozwoju systemu podstawowych tras rowerowych na terenie Lublina, służących obsłudze podróży o charakterze ponadlokalnym, związanych z dojazdami do obszaru śródmiejskiego, podróży międzydzielnicowych oraz podróży zewnętrznych w stosunku do miasta.

Wynikiem projektu jest:

- Mapa z propozycją układu tras rowerowych łączących w skali całego miasta ważne cele podróży, np. osiedla mieszkaniowe, szkoły, uczelnie, miejsca pracy, tereny rekreacyjne, obiekty kultury i sztuki, obiekty handlowe, węzły komunikacyjne.
- Rekomendacja dot. zasad prowadzenia ruchu rowerowego na poszczególnych odcinkach ulic (np. jako droga dla rowerów, pas dla rowerów, uspokojenie ruchu).
- Oszacowanie kosztów i wskazanie priorytetów realizacyjnych.

Podczas pracy nad Strategią przyjęto, że:

- program ma nawiązywać do istniejących odcinków tras rowerowych w poszczególnych korytarzach, przede wszystkim eliminując braki istniejącego systemu i wąskie gardła (łączenie elementów istniejącego systemu zwiększając jego spójność),
- program ma dotyczyć ważnych dla funkcjonalności systemu korytarzy transportowych (gdzie spodziewane jest zwiększone zainteresowanie użytkowników),
- program ma uwzględniać kryterium technicznej i finansowej wykonalności proponowanych rozwiązań w perspektywie krótkoterminowej roku 2022 (z ograniczeniem propozycji rozwiązań szczególnie kontrowersyjnych, jeśli chodzi o koszty realizacji i potencjalne konflikty z innymi użytkownikami systemu transportowego) i w latach kolejnych,
- zakres ilościowy ma odpowiadać skali zadań możliwej do realizacji w ramach budżetu miasta i środków pomocowych, w tym z Unii Europejskiej.

Projekt został zrealizowany z udziałem mieszkańców Lublina i organizacji społecznych, uczestniczących w konsultacjach społecznych:

- na etapie wstępnym, podczas którego zebrano propozycje przebiegu i sposobu rozwiązania tras rowerowych,
- na etapie zasadniczym, podczas którego zebrano opinie do opracowanej wstępnej wersji Strategii wraz z ew. propozycjami zmian i uzupełnień.

Trzeci etap konsultacji społecznych dotyczył prezentacji niniejszej wersji dokumentu wraz z oceną oddziaływania na środowisko.

Uwaga – niezależnie od tras rowerowych ujętych w niniejszej Strategii, każda modernizacja lub budowa nowej ulicy powinna uwzględniać rozwiązanie dla ruchu rowerowego zgodnie z obowiązującymi standardami technicznymi i dobrą praktyką.

2 METODYKA PRACY

Prace nad Strategią podzielono na trzy etapy, każdy kończący się raportem podsumowującym:

ETAP I obejmujący:

- 1) Rozpoznanie dokumentów planistycznych Lublina, programów rozwojowych dot. infrastruktury rowerowej, zamierzeń jednostek miejskich (planowane inwestycje rowerowe).
- 2) Rozpoznanie stanu istniejącego.
- 3) Przeprowadzenie wstępnych konsultacji społecznych (mieszkańcy, organizacje, przedstawiciele jednostek miejskich).

ETAP II obejmujący:

- 1) Koncepcję rozwoju tras rowerowych w obszarze miasta uwzględniającą istniejące i planowane tereny zainwestowania miejskiego obejmującą:
 - obsługę Śródmieścia,
 - połączenia międzydzielnicowe,
 - inne połączenia np.: powiązania zewnętrzne, węzły komunikacyjne.
- 2) Dla poszczególnych odcinków ulic i tras rowerowych poza pasem drogowym przedstawienie rekomendowanej zasady rozwiązania przekroju poprzecznego.
- 3) Odniesienie do zapisów dokumentów planistycznych, w uzasadnionych przypadkach wariantowanie.
- 4) Opracowanie mapy z przebiegiem tras rowerowych w podziale na proponowane rodzaje rozwiązań.
- 5) Przeprowadzenie II konsultacji społecznych (mieszkańcy, organizacje, przedstawiciele jednostek miejskich):
 - przedstawienie koncepcji programu rozwoju tras rowerowych,
 - zebranie opinii, propozycji zmian i uzupełnień.

ETAP III obejmujący:

- 1) Wynikową propozycję rozwoju systemu tras rowerowych w obszarze miasta.
- 2) Wynikową mapę z przebiegiem tras rowerowych.
- 3) Wytyczne do projektów realizacji tras (z przedstawieniem zasady rozwiązania przekroju poprzecznego ulicy, ew. wariantowo).
- 4) Oszacowanie kosztów realizacji programu.
- 5) Określenie priorytetów realizacyjnych.
- 6) Opracowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (wraz z konsultacjami społecznymi).
- 7) Przeprowadzenie III konsultacji społecznych.
- 8) Opracowanie raportu końcowego.

3 STAN ISTNIEJĄCY

Zorganizowana infrastruktura rowerowa w granicach Lublina liczy obecnie ok. 92,5 km¹. Są to zarówno drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów (tzw. ciągi pieszo-rowerowe) z podziałem i bez podziału na część przeznaczoną dla pieszych i rowerów) oraz pasy ruchu dla rowerów. Dane te nie uwzględniają ulic z uspokojonym ruchem (z dopuszczalną prędkością do 30 km/h), na których ruch rowerowy może bezpiecznie odbywać się na zasadach ogólnych.

Walorem sieci tras rowerowych w Lublinie jest możliwość ich wspólnego wykorzystywania w celach transportowych i rekreacyjnych. Przykładem jest wykorzystanie doliny rzeki Bystrzycy, wyposażonej w bardzo atrakcyjną i silnie wykorzystywaną trasę, traktowaną nie tylko rekreacyjnie, ale też jako korytarz transportowy doprowadzający ruchu do centrum (w rejon ul. Zamojskiej).

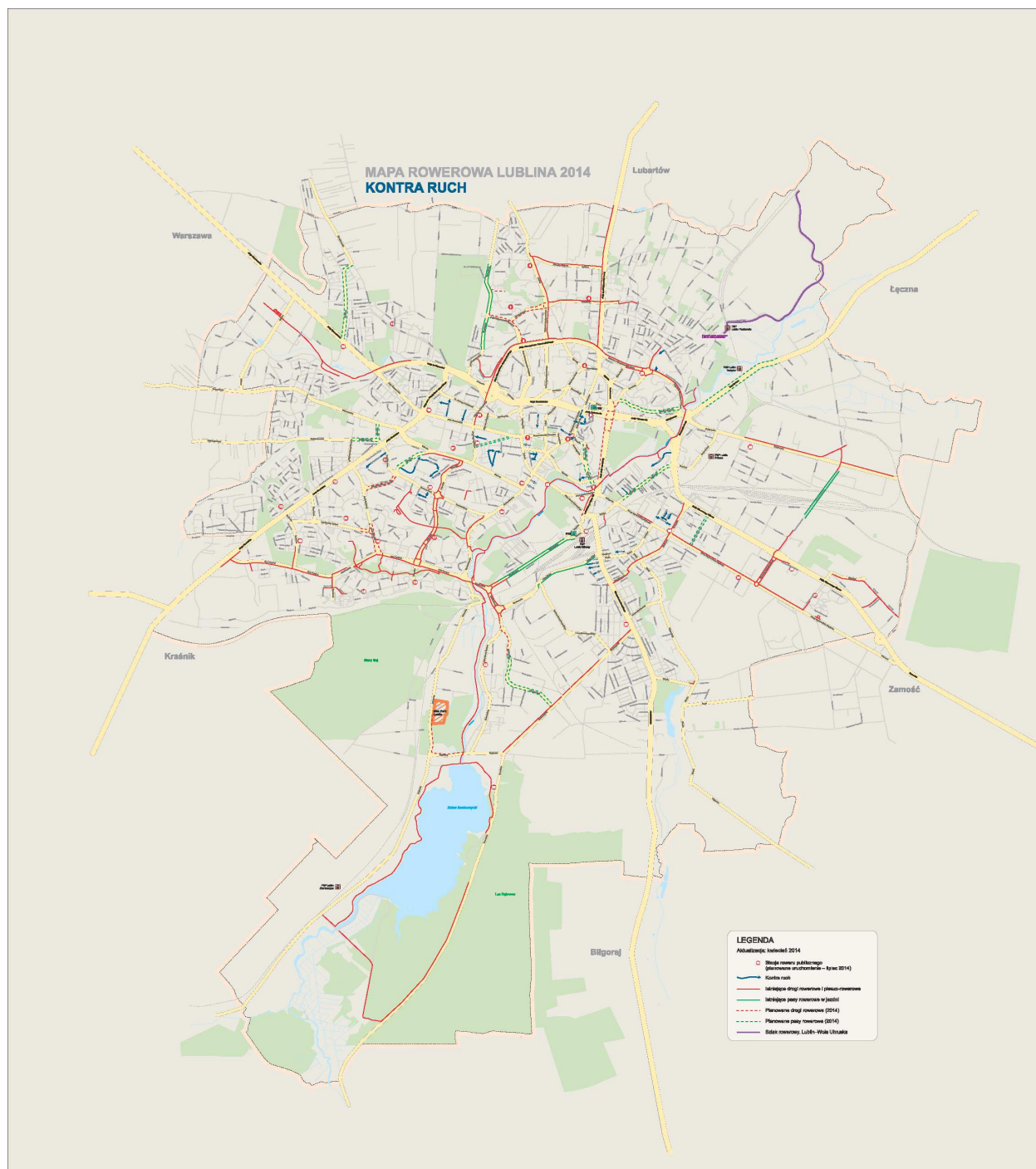
W Lublinie coraz częściej stosowane są pasy ruchu dla rowerów. Wyznaczane na jezdni nie ograniczają szerokości ciągów pieszych ale powodują zmianę charakteru ulicy, obniżając faktyczną prędkość pojazdów (dzięki ograniczeniu szerokości przekroju dla ruchu samochodowego).

Opracowanie i wykorzystywanie standardów projektowania infrastruktury rowerowej, będzie przyczyniać się do poprawiania jakości powstających odcinków tras. Nowe odcinki tras rowerowych mają coraz wyższy standard techniczny (w tym jeśli chodzi o nawierzchnię) i tworzą powiązania z pozostałą infrastrukturą. Poprawianiu spójności infrastruktury służy także m.in. stosowanie zjazdów z jezdni, ułatwiających rowerzystom włączanie się w trasy dedykowane ruchowi rowerowemu.

Wśród wad istniejącej sieci wymienić należy:

- brak ciągłości i spójności sieci (przykładem są nieciągłości al. Jana Pawła II w rejonie ul. Szafirowej),
- brak wykształconych korytarzy prowadzących ruch pomiędzy najważniejszymi celami i źródłami podróży, tak by zapewnić możliwość odbywania podróży międzydzielnicowych, w tym także do obszaru śródmiejskiego,
- słabo rozwinięty układ tras rowerowych w części śródmiejskiej,
- jakość i stan techniczny infrastruktury – jedynie część wydzielonych tras ma nawierzchnię bitumiczną, dotyczy to głównie tras powstałych po 2010 roku.

¹ Wg danych przekazanych przez Urząd Miasta Lublin



Rys. 3.1 Mapa istniejących tras rowerowych Lublina. /dane przekazane przez Zamawiającego/

4 PLANY ROZWOJOWE

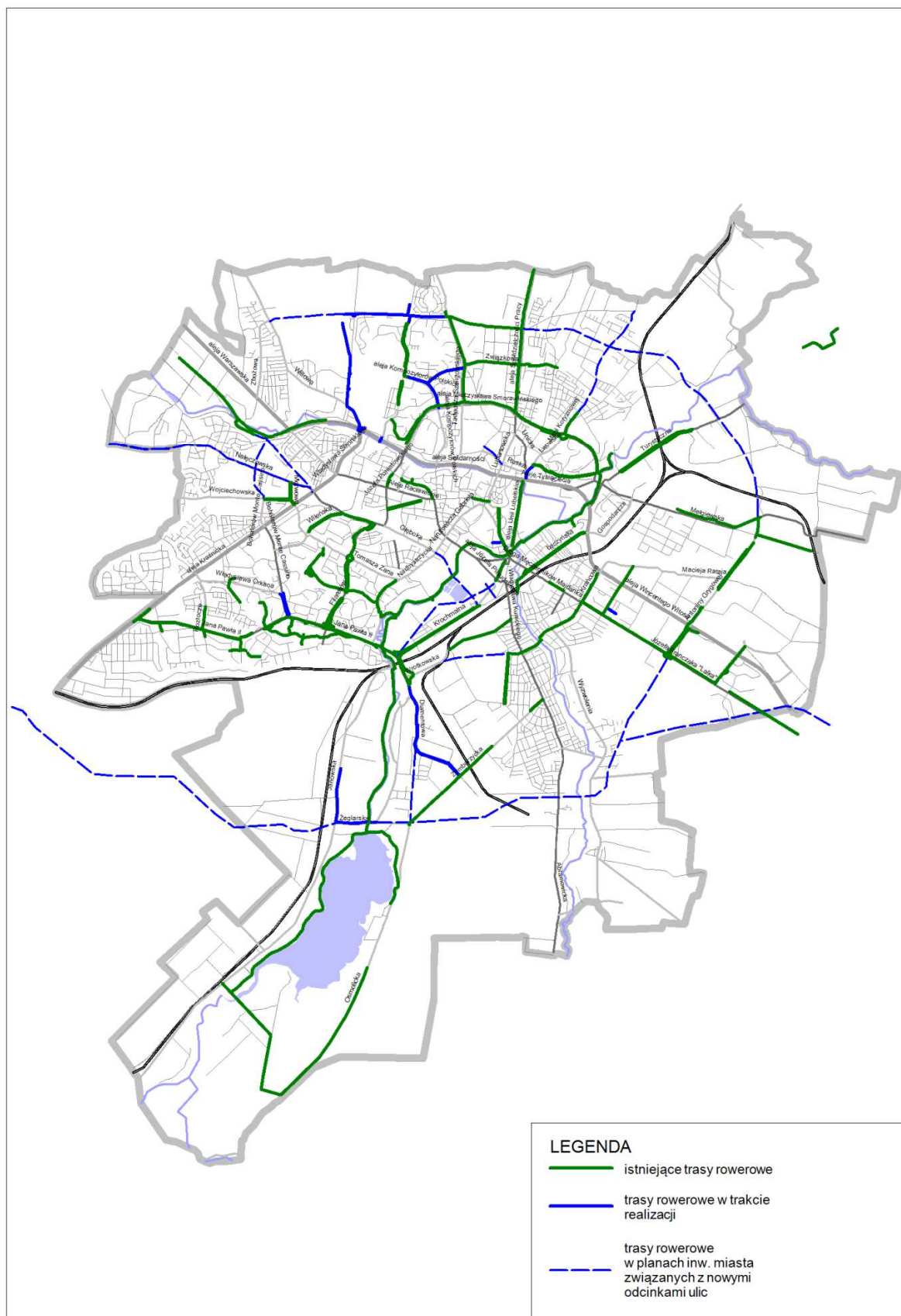
Plany rozwojowe dotyczą ok. 9,5 km nowych tras, z czego większość jest lub będzie realizowana w ramach projektu Europejska Stolica Turystyki Rowerowej (ESTR).

Część z tych zamierzeń to:

- droga dla rowerów po obu stronach przebudowywanej al. Armii Krajowej na odcinku od ronda Kowcza do ul. Orkana),
- droga dla rowerów na odcinku Żeglarska – Janowska prowadzącej do Bike Parku,
- obustronne pasy rowerowe w ciągu ul. Diamentowej,
- droga dla rowerów w ciągu ul. Kompozytorów Polskich na odcinku od ul. Smorawińskiego do ul. Koncertowej,
- droga dla rowerów w ciągu ul. Elsnera,

Zestawienie inwestycji związanych z projektem ESTR przedstawiono poniżej w tabeli oraz na mapie.

PASY I KONTRAPASY ROWEROWE		DROGA DLA ROWERÓW LUB DROGA DLA PIESZYCH I ROWERÓW	
ULICA	DŁUGOŚĆ [KM]	ULICA	DŁUGOŚĆ [KM]
Bernardyńska	0.1	Janowska-Żeglarska	1.3
Diamentowa	1.5	Diamentowa	0.8
Dunikowskiego	0.2	Kompozytorów Polskich	1.2
Grabskiego	0.5	Elsnera	1.4
Miła – kontrapas/kontraruch	0.2	Lwowska	0.6
Szczygła – kontra ruch	0.1	Poligonowa - Ducha wraz z kładką nad al. Solidarności na przedłużeniu ul. Kosmowskiej	2.0
SUMA	2.6	SUMA	7.2



Rys. 4.1 Istniejące i planowane trasy rowerowe.

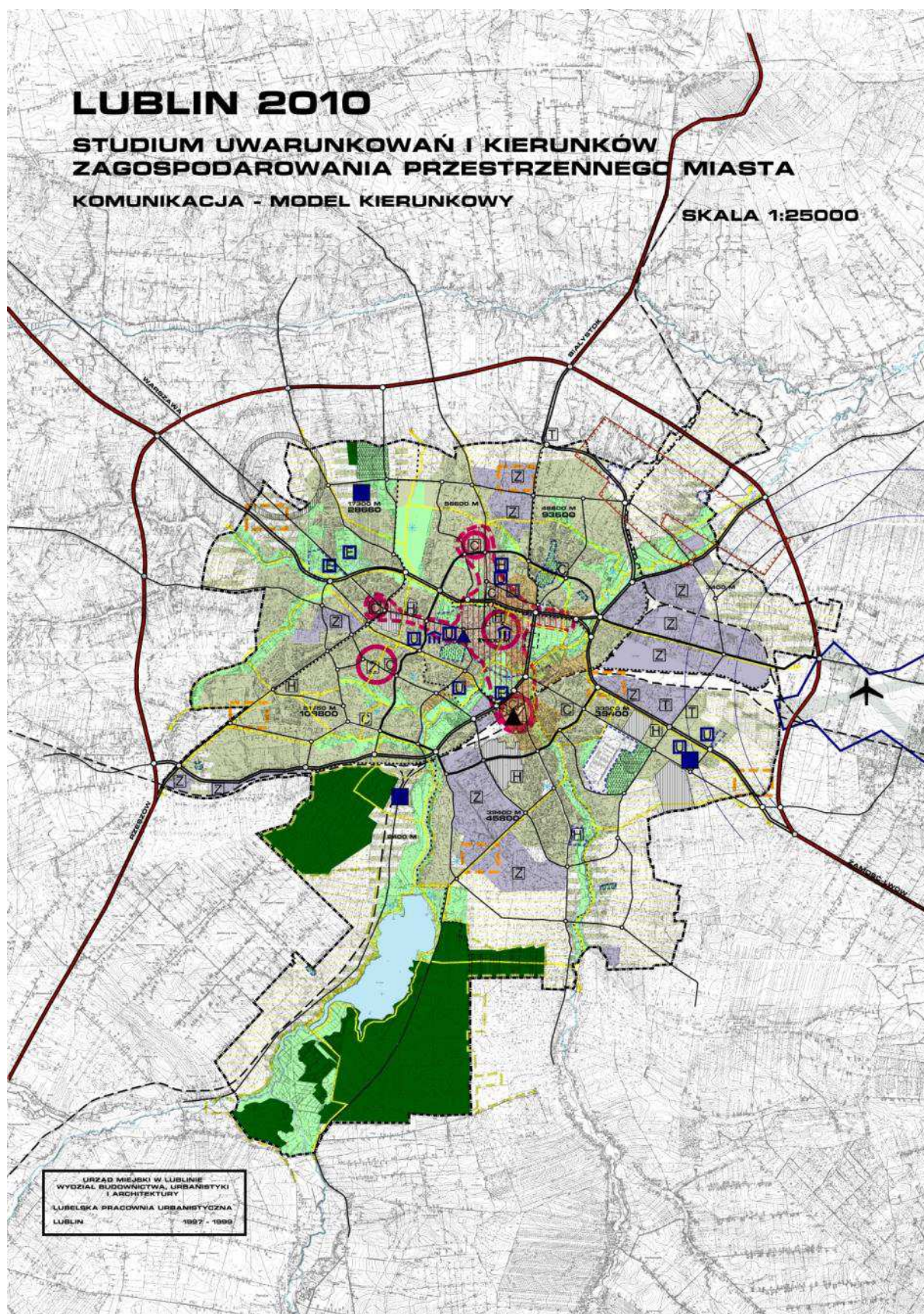
5 DOKUMENTY PLANISTYCZNE

5.1 STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Lublina zostało przyjęte do realizacji uchwałą Rady Miejskiej w Lublinie nr 359/XXII/2000 z dnia 13 kwietnia 2000 r. Zmiana Studium, dotycząca niewielkiego obszaru (rejon ulicy Nasutowskiej i Alei Spółdzielczości Pracy) nastąpiła w roku 2011 (uchwała nr 165/XI/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 30 czerwca 2011 r.). Zasadnicze zapisy dotyczące systemu transportowego pozostały bez zmian. Obecnie przystąpiono do prac nad zmianą Studium w celu wyznaczenia m.in.: w rejonie Podzamcza lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni powyżej 2000 m², obszarów przestrzeni publicznej, stadionu miejskiego oraz zagospodarowania w rejonie dworca PKP.

Zapisy w Studium odnoszące się bezpośrednio do systemu transportu rowerowego są dość ograniczone i dotyczą stopniowego wprowadzania ruchu rowerowego (wraz z pieszym) i poświęcone są głównie ruchowi rowerowemu związanemu z rekreacją i turystyką.

W Studium przedstawiono szereg zadań i programów, które są związane pośrednio i bezpośrednio z programem dotyczącym ruchu rowerowego tj. Programem 10.1.1 „Rozwój układu ulicznego”, którego elementem jest program budowy sieci dróg rowerowych. Celem jest stworzenie sieci dróg rowerowych głównie do celów turystycznych i rekreacyjnych w obszarze miasta, zapewnienie powiązań sieci miejskiej z siecią dróg rowerowych w obszarze województwa oraz włączenie osiedlowych ścieżek rowerowych do miejskiej sieci dróg rowerowych.



Rys. 5.1 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.

5.2 POLITYKA ROWEROWA LUBLINA

„Polityka Rowerowa Miasta Lublin” została przyjęta uchwałą nr 224/XIV/2011 przez Radę Miasta Lublin, w dniu 20 października 2011.

Jest to dokument strategiczny, którego głównym celem jest zwiększenie udziału ruchu rowerowego na terenie Lublina (doprowadzenie co najmniej do 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta w 2025 roku). Z celem głównym bezpośrednio powiązane są cele „towarzyszące”, w tym: poprawa bezpieczeństwa ruchu, redukcja zagrożeń motoryzacyjnych, zwiększenie szybkości przemieszczania się po mieście, popularyzacja proekologicznych zachowań transportowych mieszkańców Lublina.

Cel strategiczny ma być realizowany poprzez szereg celów szczegółowych, w tym:

- zapewnienie dostępności terenu całego miasta dla ruchu rowerowego,
- uczynienia Lublina miastem przyjaznym dla poruszających się rowerami,
- stworzenie środowiska, w którym rowerzyści będą czuć się bezpiecznie i będą mieć poczucie wygody porównywalnej do tej jaką osiąga się korzystając z innych środków transportu,

które to z kolei realizowane mają być poprzez następujące działania:

- rozwój sieci tras rowerowych tak aby tworzyły spójną sieć oraz były atrakcyjne dla rowerzystów,
- zmiany w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego,
- parkingi dla rowerów,
- modernizacja istniejącej infrastruktury,
- integracja transportu rowerowego ze środkami transportu publicznego,
- budowa poparcia społecznego dla rozwoju ruchu rowerowego i powstawania udogodnień dla rowerzystów,
- popularyzacja bezpiecznej koegzystencji kierowców i pieszych,
- promowanie roweru jako alternatywnego środka transportu oraz turystyki i rekreacji rowerowej,
- edukacyjne z zakresu promocji ruchu rowerowego oraz bezpiecznego poruszania się po drogach rowerowych,
- prowadzenie szkoleń z zakresu bezpiecznego ruchu rowerowego.

Polityka Rowerowa Miasta Lublin ma być realizowana z poszanowaniem zasad polityki przestrzennej miasta, a w odniesieniu do aspektów technicznych, z uwzględnieniem najwyższych norm i standardów miejskiej infrastruktury rowerowej. Dokument zawiera również szereg instrumentów wdrażania polityki rowerowej, w tym instrumenty formalno-prawne, planistyczne, finansowe i organizacyjne oraz zasady monitoringu celów określonych w dokumencie - poprzez konsekwentne egzekwowanie na wszystkich etapach planowania strategicznego, przestrzennego oraz inwestycyjnego w mieście, a także monitorowanie skutków tych działań, także jeśli chodzi o tempo zbliżania się do osiągnięcia zakładanych celów.

5.3 KONCEPCJA ROZWOJU KOMUNIKACJI ROWEROWEJ

„Koncepcja rozwoju komunikacji rowerowej w mieście Lublin” przyjęta została uchwałą Rady Miasta Lublin: nr 260/XV/2011 z dnia 24 listopada 2011 roku. Jest to dokument integrujący i porządkujący działania prowadzone na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie miasta. Zawarta w nim analiza uwarunkowań i ocena stanu istniejącego, w zakresie systemu rowerowego w mieście, definiuje i wskazuje na jego dobre strony i szanse jakie niesie jego rozwój i modernizacja. Wskazuje także słabe punkty systemu rowerowego i zagrożenia, przed jakimi stanie miasto w sytuacji braku działań i zaniedbań w tym zakresie.

Dokument promuje także aktywne formy mobilności w mieście, wskazując między innymi na ich korzystny wpływ na rozwój miasta oraz definiuje działania i narzędzia związane z rozwojem ruchu rowerowego, które zalecane są przez krajowe i międzynarodowe organizacje rowerowe z dostosowaniem ich do lokalnych uwarunkowań i specyfiki Lublina.

Dokument ten powstał w celu:

- stworzenia podstawy do egzekwowania realizacji działań związanych z infrastrukturą rowerową od inwestorów prywatnych,
- wytypowania priorytetowych działań w mieście związanych z ruchem rowerowym i pieszym,
- integracji w ujęciu przestrzennym systemu tras rowerowych z systemem komunikacji publicznej oraz uwzględnienie sieci rowerów miejskich, jako dodatkowego środka komunikacji publicznej,
- ujednolicenia ustaleń poszczególnych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie połączeń rowerowych,
- ustalenia rowerowej polityki parkingowej na poziomie prawa lokalnego, w tym opracowanie zapisów dotyczących wymogów (wskaźników) miejsc postojowych dla rowerów, w zależności od rodzaju zagospodarowania, który mają być stosowane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- włączenia infrastruktury rowerowej Lublina w sieć międzymiastowych i międzynarodowych tras rowerowych na poziomie projektowania,
- zainicjowania współpracy z gminami sąsiednimi w zakresie planowania i realizacji połączeń rowerowych.

5.4 STANDARDY TECHNICZNE

Techniczne wymagania w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej w Lublinie, określa dokument pt.: „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej miasta Lublin”, przyjęty zarządzeniem Prezydenta Miasta Lublin nr 415/2010 dotyczące, z dnia 10 czerwca 2010 roku. Celem jest zapewnienie najwyższej jakości infrastruktury rowerowej. Standardy powstały w oparciu o przykłady najlepszych praktyk oraz analizy problemów, z jakimi spotyka się ruch rowerowy w miastach Polski. Standardy te są uwzględniane w Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), w przetargach i umowach na wszelkie prace koncepcyjne, planistyczne, projektowe i budowlane związane z ruchem rowerowym w Lublinie lub mające na niego wpływ.

Od momentu przyjęcia wyżej wymienionych standardów drogi rowerowe realizowane są zgodnie z opracowanymi standardami technicznymi.

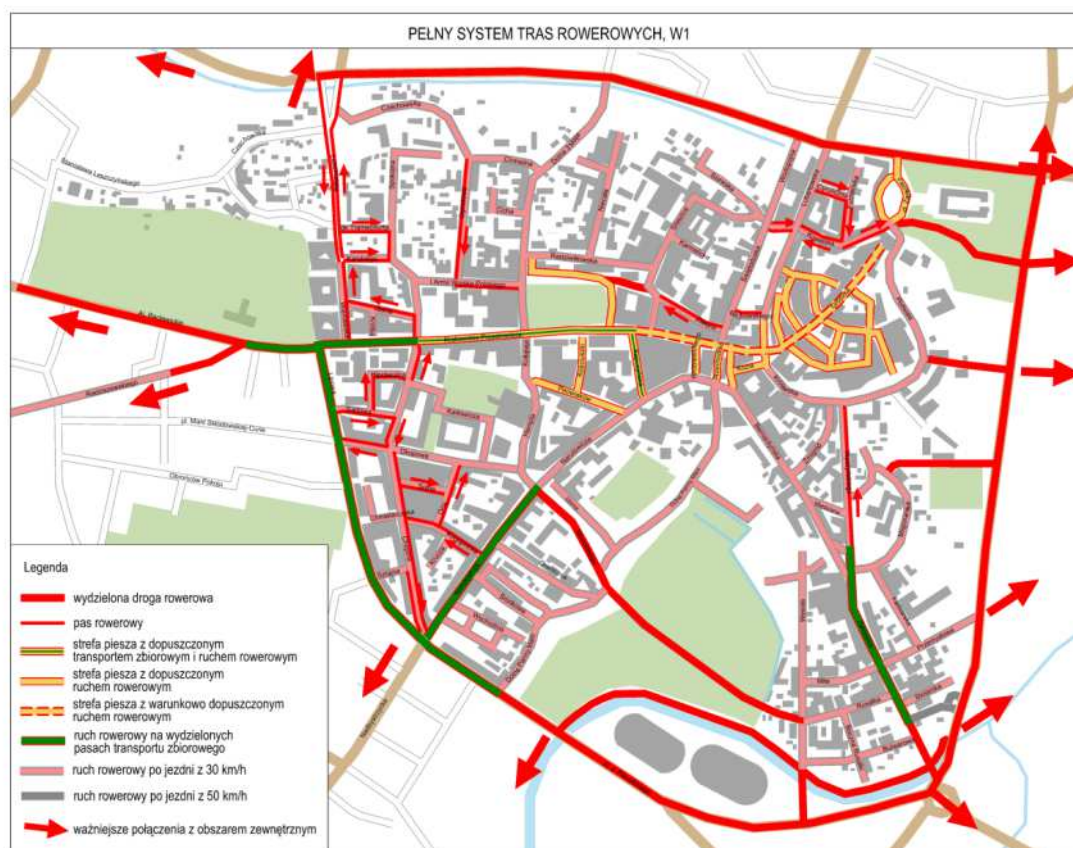
5.5 STUDIUM KOMUNIKACYJNE ORAZ KONCEPCJA ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE CENTRALNYM MIASTA LUBLIN

W październiku 2012 roku, na zamówienie Gminy Lublin, biuro projektowo-konsultingowe TransEko opracowało dokument pt.: „Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta Lublin”. W opracowaniu przedstawiono dwa warianty organizacji ruchu w obszarze centralnym Lublina oparte na założeniu, że system transportowy będzie się przekształcać zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju. Jednym z elementów opracowanych wariantów była infrastruktura rowerowa.

W preferowanym w Studium wariantcie 1 założono, że system transportu rowerowego w Lublinie będzie pełnić funkcję wspomagającą transport zbiorowy, do pewnego stopnia ograniczając zainteresowanie korzystaniem z samochodów. W związku z tym, będzie mieć znaczenie zarówno w obsłudze podróży dojazdowych do obszaru centralnego jak też jako indywidualny środek transportu wykorzystywany wewnątrz tego obszaru (rowery indywidualne i rowery publiczne). Z punktu widzenia organizacji systemu zaproponowano, aby obszar centralny prawie w całości był dostosowany do obsługi ruchu rowerowego. Przewidziano zorganizowanie systemu tras rowerowych, na który składałyby się:

- wydzielone drogi dla rowerów – tam, gdzie obowiązuje wyższa klasa ulicy lub jest wystarczający do tego celu przekrój ulicy;
- pasy ruchu dla rowerów wydzielone w jezdni;
- kontrapasy rowerowe na ulicach jednokierunkowych;
- wszystkie ulice o ruchu uspokojonym (prędkość 30 km/h) z ruchem rowerowym prowadzonym po jezdni na zasadach ogólnych;
- strefy ruchu pieszego z podziałem na: strefę pieszą z dopuszczonym ruchem transportu zbiorowego i ruchem rowerowym, strefę pieszą z dopuszczonym ruchem rowerowym oraz strefę pieszą z warunkowo dopuszczonym ruchem rowerowym (Krakowskie Przedmieście, Stare Miasto);
- wydzielone pasy dla transportu zbiorowego z dopuszczonym ruchem rowerowym - dotyczy to zwłaszcza tych ulic, w przypadku których stwierdzono, że ze względu na szerokość jezdni i sposób zabudowy, segregacja ruchu rowerowego byłaby utrudniona;
- skróty rowerowe jako trasy nie związane z układem ulic.

Schemat proponowanego w Studium systemu tras rowerowych w obszarze centralnym Lublina przedstawiono poniżej.



Rys. 5.2 Koncepcja system tras rowerowych w obszarze centralnym Lublina

(źródło: „Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta Lublin”)

6 KONSULTACJE SPOŁECZNE

W okresie przygotowywania Strategii trzykrotnie przeprowadzono konsultacje społeczne. W I etapie projektu zorganizowano je w formie:

- Spotkania konsultacyjnego, w dniu 27 sierpnia 2014 r. (o godz. 15.00 w siedzibie Urzędu Miasta), na którym przekazano informacje dot. projektu, omówiono metodykę pracy, harmonogram oraz zebrano uwagi i propozycje ze strony mieszkańców miasta i organizacji społecznych,
- Zbierania propozycji zgłaszanych drogą elektroniczną (w okresie od 19 sierpnia do 3 września), za pośrednictwem strony internetowej urzędu miasta i formularza dostępnego na stronie internetowej: <http://www.um.lublin.eu/> oraz <http://www.um.lublin.pl/>.

W spotkaniu konsultacyjnym uczestniczyło 29 osób, z czego głos zabrało 15 osób zgłaszając propozycje dot. Strategii. W wyniku konsultacji internetowych zebrano 68 wniosków dotyczących nowej infrastruktury rowerowej w Lublinie.

Drugie konsultacje społeczne przeprowadzono w II etapie projektu. Zorganizowano je w formie:

- Spotkań konsultacyjnych, przeprowadzonych w dniu 29 października 2014 r. w siedzibie Urzędu Miasta. Odebyły się trzy spotkania w godz. 10.00-12.00, 16.00-18.00 i 18.00-20.00 zorganizowane w formie warsztatów, w ramach których dyskutowano o układzie i przebiegu tras rowerowych i

rozwiązaniach technicznych (praca w grupach nad mapą miasta z proponowanym układem tras rowerowych).

- Przyjmowania uwag i propozycji zgłaszanych drogą elektroniczną (w okresie od 24 października do 4 listopada), za pośrednictwem strony internetowej urzędu miasta: <http://www.um.lublin.eu/> oraz <http://www.um.lublin.pl/> i dostępnego na tej stronie formularza.

W wyniku konsultacji zaproponowano zmiany w układzie, przebiegu i rozwiązaniach technicznych tras rowerowych oraz nowe przebiegi i rozwiązania tras rowerowych. W wyniku konsultacji internetowych zgłoszono 7 wniosków dot. Strategii.

Trzeci etap konsultacji społecznych dotyczył prezentacji kolejnej wersji dokumentu wraz z oceną oddziaływania na środowisko. W dniach 12 – 28 grudnia przyjmowane były uwagi i propozycje zgłaszane drogą elektroniczną, za pośrednictwem strony internetowej urzędu miasta: : <http://www.um.lublin.eu/> oraz <http://www.um.lublin.pl/> i dostępnego na tej stronie formularza.

W wyniku konsultacji zebrano 35 wniosków.

Szczegółowe informacje dot. konsultacji społecznych przedstawiono w odrębnym raporcie.

7 ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Ruch rowerowy jest podstawowym składnikiem nowoczesnych miast. Stale rośnie zainteresowanie korzystaniem z rowerów w podróżyach codziennych (związanych z pracą, szkołą, zakupami, usługami) oraz w podróżyach rekreacyjnych. Stworzenie dobrych warunków dla rozwoju ruchu rowerowego w Lublinie jest nieuniknione. Wymaga to jednak odpowiedniego dostosowania systemu transportowego, zwłaszcza infrastruktury (trasy i parkingi rowerowe).

Korzyści związane z rozwojem systemu transportu rowerowego będą dotyczyć użytkowników rowerów, ale także miasta i środowiska miejskiego. Z punktu widzenia użytkowników korzyści są związane:

- z ułatwieniem (umożliwieniem) poruszania się rowerem w sieci transportowej, jako alternatywą dla samochodu,
- ze skróceniem czasu podróżowania,
- z poprawą bezpieczeństwa ruchu,
- z mniejszymi kosztami podróżowania,
- ze zwiększeniem stopnia elastyczności odbywania podróży,
- z poprawą kondycji psychofizycznej.

Z punktu widzenia miasta jako organizatora systemu i środowiska miejskiego korzyści są związane:

- ze zmianą podziału zadań na środki transportu, w kierunku zwiększenia udziału podróży wykonywanych bez samochodów i tym samym zmniejszenia natężeń ruchu samochodowego,
- z możliwością przekształcenia przestrzeni ulic i placów (zredukowanie obecności samochodu),
- poprawą zdrowia publicznego,
- z poprawą warunków życia i jakości środowiska miejskiego (zmniejszenie emisji hałasu oraz szkodliwych substancji wydzielanych do powietrza przez inne środki transportu),
- ze zmniejszeniem zatłoczenia ulic samochodami (pojazdów w ruchu, a także przestrzeni zajmowanej przez zaparkowane pojazdy) z możliwością jej przeznaczenia na cele społeczno-kulturalne oraz wzmocnienie identyfikacji mieszkańców z miastem,
- w dłuższej perspektywie ze zmniejszeniem kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych związanych z systemem transportowym,
- z kreowaniem pozytywnego wizerunku miasta, otwartego na promowanie ekologicznych form transportu.

Należy także podkreślić rolę roweru jako narzędzia wspomagającego aktywność mieszkańców, podnoszącego poziom zdrowia (np. jeśli chodzi o walkę z otyłością i chorobami układu krążenia) oraz zwiększającego atrakcyjność turystyczną miasta (trasy rowerowe łączące cele turystyczne, możliwość korzystania z rowerów przyjezdnym).

Dostrzegają to władze miasta, czego wyrazem jest projekt „**Strategii realizacji systemu dróg rowerowych w mieście Lublin**”. Strategia ma być narzędziem służącym stworzeniu systemu transportu rowerowego, zapewniającego możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego podróżowania rowerami i ich wykorzystywania w codziennych podróżyach (m.in. związanych z pracą i szkołą) a także w celach rekreacyjnych.

Podstawą systemu ma być system dróg rowerowych, spełniających kryteria:

- **spójności** – poprzez zapewnienie powiązań zasadniczych źródeł i celów podróży rowerowych oraz powiązań miejskich dróg rowerowych z trasami wybiegowymi w region;
- **bezpośredniości** – poprzez oferowanie użytkownikom bezpośrednich połączeń ułatwiających szybkie poruszanie się po mieście, w sposób konkurencyjny w stosunku do samochodu;
- **wygody** – poprzez stosowanie wysokich standardów projektowania i wykonania (w zakresie rozwiązań geometrycznych i technologicznych) oraz w pokonywaniu różnic wysokości;
- **bezpieczeństwa ruchu** – poprzez minimalizowanie liczby punktów kolizji z ruchem samochodowym oraz – w miarę możliwości – budowę tras niezależnych od ciągów ruchu pieszego;
- **bezpieczeństwa osobistego rowerzystów** - poprzez zapewnienie oświetlenia, tras, na wybranych odcinkach monitoringu, alternatywnego przejazdu przez miejsca potencjalnie niebezpieczne;
- **atrakcyjności** – poprzez czytelność układu dróg rowerowych dla użytkownika, dobre powiązanie z funkcjami miasta i odpowiadanie na potrzeby użytkowników;
- **otwartości** - poprzez zapewnienie możliwości rozbudowy i modernizacji systemu oraz łączenia z sieciami dróg rowerowych poza obszarem miasta;
- **ekonomiczności** - poprzez oszczędność w zakresie stosowanych rozwiązań (wybór rozwiązań najefektywniejszych ekonomicznie).

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, sieć transportowa oraz organizacja ruchu rowerowego w Lublinie wymaga odpowiedniego zaplanowania z wykorzystaniem rozwiązań:

- **w postaci dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego**, odizolowanych od jezdni i prowadzonych tak, by do minimum ograniczyć możliwość kolizji pomiędzy rowerzystami oraz rowerzystami a samochodami i rowerzystami a pieszymi;
- **w postaci przystosowywania ulic do wspólnego ruchu** pieszych, rowerzystów i samochodów (np. pasy i kontrapasy rowerowe, ruch „pod prąd”, uspokojenie ruchu, strefy ograniczonego ruchu),
- **w postaci samodzielnych dróg rowerowych**, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego (np. tworzących skróty dla ruchu rowerowego).

Oznacza to stosowanie rozwiązań inwestycyjnych związanych z budową nowej infrastruktury, ale także możliwie szerokiego wykorzystywania środków organizacji ruchu sprzyjających rozwojowi ruchu rowerowego, m.in. wspólnego wykorzystywania jezdni przez ruch rowerowy i samochodowy. Wiąże się to z możliwymi ograniczeniami dla ruchu samochodowego, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej, także poprzez obniżanie klas funkcjonalnych ulic i w konsekwencji ich parametrów technicznych. Przewiduje się także dopuszczanie ruchu rowerowego na ulicach zamkniętych dla ruchu samochodowego.

W Strategii przyjęto, że zapewnienie dobrej jakości układu podstawowych tras rowerowych w Lublinie oznacza uzupełnienie sieci o ok. 203 km tras rowerowych, w tym:

- ok. 116 km dróg dla rowerów,
- ok. 32 km pasów ruchu dla rowerów,
- ok. 6 km chodników z dopuszczonym ruchem rowerowym,

- ok. 49 km ulic z ruchem uspokojonym,
- przebudowę/budowę 13 kładek lub wiaduktów z dostosowaniem ich do ruchu rowerowego,
- dostosowanie do ruchu rowerowego 3 tuneli pieszych.

Pozwoli to na uzyskanie następujących wskaźników gęstości sieci na poziomie:

- 0,75 km/ 1000 mieszkańców, bez uwzględnienia ulic o ruchu uspokojonym;
- 0,89 km/ 1000 mieszkańców, z uwzględnieniem ulic o ruchu uspokojonym;
- 1,75 km/1 km² bez uwzględnienia ulic o ruchu uspokojonym;
- 2,09 km/1 km² z uwzględnieniem ulic o ruchu uspokojonym.

Dla porównania, obecna gęstość sieci rowerowej w Lublinie wynosi (bez ulic o ruchu uspokojonym):

- 0,25 km/ 1000 mieszkańców;
- 0.59 km/ km².

Ponadto w Strategii zaproponowano ok. 61 km tras wychodzących poza granice Lublina, w tym :

- ok. 34 km dróg dla rowerów;
- ok. 23 km pasów ruchu dla rowerów;
- ok. 4 km ulic o ruchu uspokojonym.

Zestawienie infrastruktury rowerowej zaplanowanej w ramach Strategii przedstawiono poniżej.

Rodzaj	SUMA [km]	Lublin [km]	poza granicami Lublina [km]
drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów	149.9	116.3	33.7
paszy ruchu dla rowerów	55.1	31.9	23.2
chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	5.8	5.8	-
ulica o ruchu uspokojonym	53.0	49.2	3.8
SUMA	263.8	203.1	60.7

W Strategii założono, że system dróg dla rowerów ma zapewniać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu przez całe miasto, pomiędzy ważniejszymi źródłami i celami podróży. Powinien pełnić zarówno funkcje transportowe jak i rekreacyjno-sportowe. Pozwoli wówczas przenosić modę na korzystanie roweru w dni wolne od pracy także na podróżowanie w dni powszednie, a szczególnie podróże do pracy i szkoły. Zakłada się, że działania zapisane w Strategii doprowadzą nie tylko do rozwoju sieci dróg rowerowych, ale posłużą promowanie idei transportu rowerowego, także w formie integrowania systemu rowerowego z transportem zbiorowym (przesiadki w ramach systemu B+R (parkuj i jedź).

8 ZAŁOŻENIA TECHNICZNE

Ruch rowerowy w mieście w miarę możliwości powinien być prowadzony na jezdni lub jak najbliżej jezdni. Zapewnia to najkrótsze trasy przejazdu oraz minimalizuje skalę konfliktów rowerzystów z ruchem pieszych, zwykle intensywnym zwłaszcza w centrum miasta. Oznacza to, że w dużej części kształt układu tras rowerowych powinien pokrywać się z kształtem układu drogowego. Uwzględniając kryteria bezpośredniości i atrakcyjności kształtowania sieci tras rowerowych wskazane jest także poszukiwanie dodatkowych odcinków sieci transportowej, zapewniających jak najkrótszą odległość podróży w ruchu rowerowym i konkurencyjność jazdy rowerem w stosunku do przejazdu samochodem (tworzenie skrótów w sieci transportowej).

Zakłada się, że w tworzeniu systemu tras rowerowych Lublina wykorzystywane będą następujące rozwiązania:

- ruch rowerowy prowadzony samodzielnie (w formie drogi dla rowerów, specjalnie dedykowanej przestrzeni dla ruchu rowerowego odseparowanej od ruchu samochodowego i pieszego),
- ruch rowerowy prowadzony wspólnie z ruchem samochodowym (na jezdni, z odseparowaniem od ruchu pieszego),
- ruch rowerowy prowadzony wspólnie z ruchem pieszym (z odseparowaniem od ruchu samochodowego),
- ruch rowerowy prowadzony wspólnie z ruchem pieszym w przestrzeni z niedopuszczonym ruchem samochodowym (w strefie pieszo-rowerowej),
- ruch rowerowy prowadzony wspólnie z ruchem samochodowym i pieszym (bez segregacji).

Stosowanie ww. rozwiązań będzie związane z prędkością dopuszczalną na danej ulicy. W przypadku prędkości dopuszczalnych powyżej 30 km/h, ze względów bezpieczeństwa, konieczne będzie stosowanie różnych form segregacji ruchu:

- na jezdni, w oddzieleniu od ruchu samochodowego (pasy dla rowerów, ew. zastosowanie tzw. sierżantów rowerowych wskazujących tor jazdy rowerzystów wzdłuż krawędzi jezdni),
- poza jezdnią, poprzez zorganizowanie samodzielnych dróg dla rowerów (znak pionowy C-13) lub dróg dla pieszych i rowerów (kombinacja znaków pionowych C-13 i C-16).

W przypadku ulic z prędkością dopuszczalną powyżej 50 km/h zakłada się, że ruch rowerowy będzie prowadzony poza jezdnią, na drogach dla rowerów lub drogach dla pieszych i rowerów (w miarę możliwości z podziałem przestrzeni na część wykorzystywaną przez pieszych i część wykorzystywaną przez rowerzystów).

8.1 RUCH ROWEROWY NA JEZDNI

Biorąc pod uwagę ograniczoną dostępność przestrzeni ulic, zwłaszcza w centrum miasta, uzasadnione jest organizowanie ruchu rowerowego z wykorzystaniem jezdni. W warunkach gęstej siatki ulic powstaje wówczas czytelny układ tras rowerowych, z łatwą możliwością wykonywania skrętów oraz optymalnymi długościami podróży. Takie rozwiązanie jest uznawane za funkcjonalne, gwarantujące rowerzystom możliwość korzystania z lepszych nawierzchni (najczęściej bitumicznych) i zapewniające przejezdność w warunkach zimowych (w związku z odśnieżaniem jezdni). Rozwiązanie takie oznacza także mniej

konfliktów z ruchem pieszym - trasy rowerowe powstają bez ograniczania przestrzeni przeznaczonej dla pieszych i zieleni miejskiej. Zwykle wiąże się to także z mniejszymi kosztami rozwoju systemu.

Wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnie jest często związane z ograniczeniem przepustowości ulicy dla samochodów, a także zmniejszeniem przestrzeni wykorzystywanej do parkowania samochodów. Może być zatem wykorzystywane jako instrument służący do ograniczaniu dostępności wybranych stref miasta, zwłaszcza śródmieścia dla ruchu samochodowego.

Strefa zamieszkania

Jednym ze sposobów organizacji ruchu jest wprowadzenie strefy zamieszkania (znak pionowy D-40), związany z ograniczeniem prędkości dopuszczalnej do 20 km/h i podporządkowaniem ruchu pojazdów (w tym również rowerów) ruchowi pieszemu. Jest to przypadek rozwiązania ruchu bez segregacji użytkowników (także ruchu rowerowego) w przekroju ulicy.

Pasy ruchu dla rowerów

Pasy ruchu dla rowerów są formą segregacji ruchu rowerowego na jezdni, stosowaną w dwóch przypadkach:

- gdy prędkości dopuszczalne są w przedziale 30-50 km/h,
- gdy ulica jest jednokierunkowa i dopuszczamy ruch rowerowy „pod prąd” zorganizowany na wydzielonym pasie.

Szerokość dodatkowych pasów przeznaczonych dla ruchu rowerowego wynosi co najmniej 1.50 m. Na ulicach dwukierunkowych stosowane są dwa rozwiązania:

- **jednostronny, jednokierunkowy pas dla rowerów**, wyznaczony przy jednej krawędzi jezdni w kierunku zgodnym z ruchem pojazdów,
- **obustronne, jednokierunkowe pasy dla rowerów**, wyznaczone przy obu krawędziach jezdni w kierunkach zgodnych z ruchem pojazdów.

Udostępnienie ulic jednokierunkowych (dla ruchu samochodowego) do dwukierunkowego ruchu rowerowego jest bardzo ważne, zwłaszcza w centrum miasta. Ułatwia to poruszanie się rowerzystom w gęstej siatce ulic i jest dowodem na uprzywilejowanie ruchu rowerowego.

Na ulicach jednokierunkowych o prędkości dopuszczalnej powyżej 30 km/h dopuszczenie ruchu rowerowego „pod prąd” wymaga stosowania segregacji ruchu w postaci specjalnych pasów przeznaczonych dla ruchu rowerowego - kontrapasów rowerowych. Gdy prędkości dopuszczalne są mniejsze (≤ 30 km/h) możliwe jest dopuszczenie ruchu rowerowego „pod prąd”, bez segregacji ruchu. Wymaga to odpowiedniego oznakowania wlotów ulicy. Pod znakami pionowymi D-3 (droga jednokierunkowa) i B-2 (zakaz wjazdu wszelkich pojazdów) poprzez dodanie tabliczki T-22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych).

Takie rozwiązanie jest bezpieczne pod warunkiem, że ulica ma charakter lokalny, jest krótka i wszyscy uczestnicy ruchu mają zapewnioną dobrą widoczność. Zapewnienie widoczności powinno wiązać się przede wszystkim z uporządkowaniem parkowania (parkowanie zorganizowane równoległe do krawędzi jezdni) i dobrym oświetleniem odcinka ulicy.

Rozwiązaniem wspomagającym jest stosowanie krótkich odcinków kontrapasów na wlocie ulicy, segregujących ruch (rowerzystów wjeżdżających wlotem ulicy i samochodów wyjeżdżających, zwłaszcza skręcających w lewo). Możliwy jest także przypadek dopuszczenia ruchu rowerowego na ulicy z zakazem ruchu samochodowego. Wymaga to dodania tabliczki T-22 pod znakami pionowymi B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach) lub zastosowania oznakowania pionowego B-3 (zakaz wjazdu pojazdów silnikowych, nie dotyczy jednośladów).

Rozwiązanie w formie pasów ruchu dla rowerów oznakowuje się znakami pionowymi (znak F-19) i poziomymi (znak P-23 z odpowiednią linią segregacyjną). Gdy intensywność ruchu rowerowego i samochodowego jest większa lub gdy spodziewane są większe różnice prędkości można zwiększać stopień segregacji, np. stosując różnego typu oddzielenia (separatory) ruchu samochodowego i rowerowego.

Segregacja ruchu może być stosowana także na wlotach skrzyżowań, wykorzystując w tym celu wydzielone pasy ruchu dla rowerów ułatwiające wykonywanie skrętów. Często występują one w połączeniu z innym rozwiązaniem ułatwiającym ruch rowerowy - śluzami rowerowymi. Śluzy umożliwiają rowerzystom przesuwanie się na czoło kolejki pojazdów stojących przed wlotem na skrzyżowanie, zajmowanie odpowiedniej przestrzeni na wlocie (w zależności od wybranego kierunku ruchu) i ruszanie w momencie zapalenia się sygnału zielonego.

8.2 RUCH ROWEROWY POZA JEZDNIĄ

W przypadku ruchu rowerowego prowadzonego poza jezdnią, należy dążyć do jego oddzielenia od ruchu pieszego. Najkorzystniejszym rozwiązaniem jest wydzielenie drogi dla rowerów (oznaczenie znakiem pionowym C-13). W centralnym obszarze miasta, tego typu rozwiązanie jest zwykle stosowane na ulicach o podstawowym znaczeniu, z szerokim pasem terenu pomiędzy liniami zabudowy.

Częściej, z uwagi na ograniczoną szerokość pasa terenu, możliwa jest tylko częściowa segregację (droga przeznaczona dla pieszych i rowerów oznaczona znakami pionowymi C-13|C-16). Wymaga to jednoznacznego podkreślenia odrębności przestrzeni przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. W tym celu stosowane są np. różne rodzaje nawierzchni, odpowiednie dla poszczególnych grup użytkowników (piesi – płyty chodnikowe, rowerzyści – nawierzchnia bitumiczna), zróżnicowanie kolorów nawierzchni, a nawet wąskie (0.25-0.50 m) pasy buforowe (wykonane np. z kostki brukowej) lekko wyniesione, bądź w poziomie terenu.

Rozwiązaniem najmniej korzystnym, które powinno być stosowane wyjątkowo i tylko na krótkich odcinkach (gdy brak jest możliwości zastosowania segregacji ruchu pieszego i rowerowego) jest łączenie drogi przeznaczonej dla pieszych i kierujących rowerami, z ruchem pieszych i rowerzystów odbywającym się na całej powierzchni tej drogi (C-13-C-16).

8.3 RUCH ROWEROWY NA PASACH AUTOBUSOWYCH I TROLEJBUSOWYCH

Na ulicach, gdzie ze względu na brak miejsca nie ma możliwości zorganizowania dróg lub pasów dla rowerów, dobrym rozwiązaniem jest dopuszczenie ruchu rowerowego na pasach ruchu dla autobusów/trolejbusów (oznakowanie znakiem D-11 z symbolem roweru pod napisem BUS), z zastrzeżeniem, że ruch rowerowy nie powinien powodować istotnych utrudnień w ruchu autobusów. Zaletą tego typu rozwiązań jest:

- możliwość zapewnienia bezpośredniości podróży rowerowych (w związku z korzystaniem z układu drogowego),
- komfort jazdy rowerzystów (w związku z korzystaniem z nawierzchni jezdni),
- możliwość wykorzystywania w okresie zimowym (w związku z odśnieżaniem jezdni),
- mniejsze zajęcie przestrzeni ulicy (wykorzystanie jezdni do ruchu rowerowego),
- poprawa warunków ruchu pieszego (w związku z oddzieleniem od ruchu rowerowego).

Możliwe są trzy przypadki organizacji ruchu, w zależności od szerokości jezdni przeznaczonej na wspólny pas autobusowo-rowerowy:

- szerokość pasa autobusowo-rowerowego od 3.00-3.20, stosowany wyjątkowo i na krótkich odcinkach, gdy ze względu na brak miejsca nie jest możliwe wydzielenie szerszego pasa; w takim przypadku autobusy nie powinny wyprzedzać rowerzystów w obrębie pasa autobusowo-rowerowego, przy czym możliwe jest wyprzedzanie z wykorzystaniem pasa sąsiedniego.
- szerokość pasa autobusowo-rowerowego > 4.20 jako rozwiązanie standardowe, dające możliwość swobodnego i bezpiecznego wyprzedzania rowerzystów przez autobusy w obrębie tego pasa.
- szerokość pasa autobusowo-rowerowego > 4.50, zapewnia możliwość wprowadzenia segregacji ruchu wewnątrz tego pasa, z wydzieleniem przestrzeni dla ruchu autobusowego i rowerowego.

8.4 USPOKOJENIE RUCHU

Szczególną formą organizacji ruchu, zapewniającą możliwość prowadzenia ruchu rowerowego (i pieszego) jest uspokojenie ruchu. Uspokojenie ruchu jest związane z prędkością dopuszczalną 30 km/h. Zapewnia:

- bezpieczeństwo ruchu (w związku z niskimi prędkościami samochodów i minimalnymi różnicami prędkości pomiędzy uczestnikami ruchu),
- bezpośredniość podróży rowerowych i ułatwienie wykonywania skrętów (w związku z korzystaniem z jezdni),
- komfort jazdy rowerzystów (jazda najczęściej po nawierzchni bitumicznej),
- ciągłość korzystania, także w okresie zimowym (w związku z odśnieżaniem jezdni).

Dodatkowe korzyści wiążą się ze:

- zmniejszeniem efektu bariery jaką stanowi ulica o dużym natężeniu ruchu i prędkościach,
- zmniejszeniem kosztów funkcjonowania transportu,
- zmniejszeniem natężenia ruchu i prędkości, co wpływa na zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza, emisji hałasu oraz wibracji wynikających z funkcjonowania transportu,
- poprawą estetyki przestrzeni miejskiej,
- poprawą warunków życia w mieście.

Ograniczenie prędkości ruchu samochodowego wymaga odpowiedniego oznakowania poziomego i pionowego oraz zastosowania środków zmuszających uczestników ruchu do poruszania się z prędkością 30 km/h (dotyczy ruchu samochodowego i transportu zbiorowego).

8.5 PARKOWANIE ROWERÓW

Ważnym aspektem rozwoju systemu rowerowego jest organizacja parkowania rowerów. Wymaga to:

- właściwego zlokalizowanie parkingu, ew. pojedynczych miejsc do parkowania,
- powiązania z istniejącym układem tras rowerowych,
- doboru pojemności parkingu (i jego typu),
- zapewnienia sprawności obsługi i poczucia bezpieczeństwa (osobistego i pozostawienia roweru).

Zasadniczo parkingi rowerowe powinny być lokalizowane w bezpośrednio wszystkich potencjalnych celów podróży (obiekty użyteczności publicznej: urzędy, szkoły, uczelnie wyższe, punkty handlowe i inne usługowe, węzły przesiadkowe transportu zbiorowego, miejsca rekreacji, miejsca rozrywki: kina, teatry i inne), tak by wykorzystywany był jeden z podstawowych walorów roweru – możliwość dojazdu bezpośrednio do celu podróży. Lokalizacja parkingów powinna zapewniać bezpieczeństwo rowerów (miejsca dobrze widoczne i oświetlone oraz wyznaczone parkingi przestrzenne) i powinna być zgodna z przebiegiem tras rowerowych, zapewniając wygodny dojazd.

Rozmiar parkingu powinien wynikać z analiz poszczególnych lokalizacji z uwzględnieniem: natężeń ruchu rowerowego, celów podróżowania oraz dostępnej powierzchni terenu. Podstawę projektowania parkingów i organizacji parkowania powinna stanowić znajomość terenu, na którym będzie się on znajdował, jego dostępność, wymiary, kształt oraz zapotrzebowanie na parkowanie. Parking powinien spełniać następujące wymagania:

- dogodny dostęp z drogi rowerowej,
- dogodna odległości dojścia pieszego od parkingu do celu podróży,
- korzystny (bez strat czasu) sposób parkowania roweru,
- ochrona roweru przed wpływem warunków atmosferycznych (np. zadaszenie).

Przy planowaniu parkingów publicznych (w pasach drogowych ulic) należy założyć min. 5 miejsc na każde 50 m (w warunkach ciągłej zabudowy krawędzi ulicy) i 5 miejsc na każde 100 m ulicy w warunkach mniej intensywnej zabudowy. Niezależnie od powyższych wskaźników, lokalizacja i ilość miejsc parkingowych w przestrzeni ulicy powinna być w każdym przypadku rozpatrywana indywidualnie i w uzasadnionych przypadkach zwiększana.

8.6 NAWIERZCHNIE ROWEROWE

Najkorzystniejsze są bitumiczne nawierzchnie dróg dla rowerów. Jest to związane z najmniejszymi oporami toczenia. Tym samym wysiłek wkładany w jazdę rowerem jest najmniejszy, a komfort jazdy największy.

Różnice w zużyciu energii pomiędzy nawierzchnią bitumiczną, a nawierzchniami wykonywanymi z innych materiałów (np. z kostki) wynoszą od 10 do 30%.

W szczególności nawierzchnie bitumiczne powinny być stosowane na trasach o znaczeniu międzydzielnicowym, na dojazdach do obszaru śródmiejskiego, oraz na głównych ciągach w śródmieściu tam, gdzie występują duże natężenia ruchu rowerowego i oczekuje się wysokiego komfortu jazdy.

Mniejsza wartość nawierzchni z kostki betonowej wynika z wyższych oporów toczenia, niższego komfortu i bezpieczeństwa (nierówności), trwałości oraz czytelności dla użytkowników (w przypadku mieszania ruchu pieszego i rowerowego). Nie powinno się stosować innych rodzajów kostki np. granitowej, łupanej nie szlifowanej.

W przypadkach specjalnych, np. w obszarach ochrony konserwatorskiej za dopuszczalne należy uznać stosowanie nawierzchni nietypowych (np. z płyt betonowych lub kamiennych o niefazowanych krawędziach).

9 ANALIZOWANE KORYTARZE

Biorąc pod uwagę:

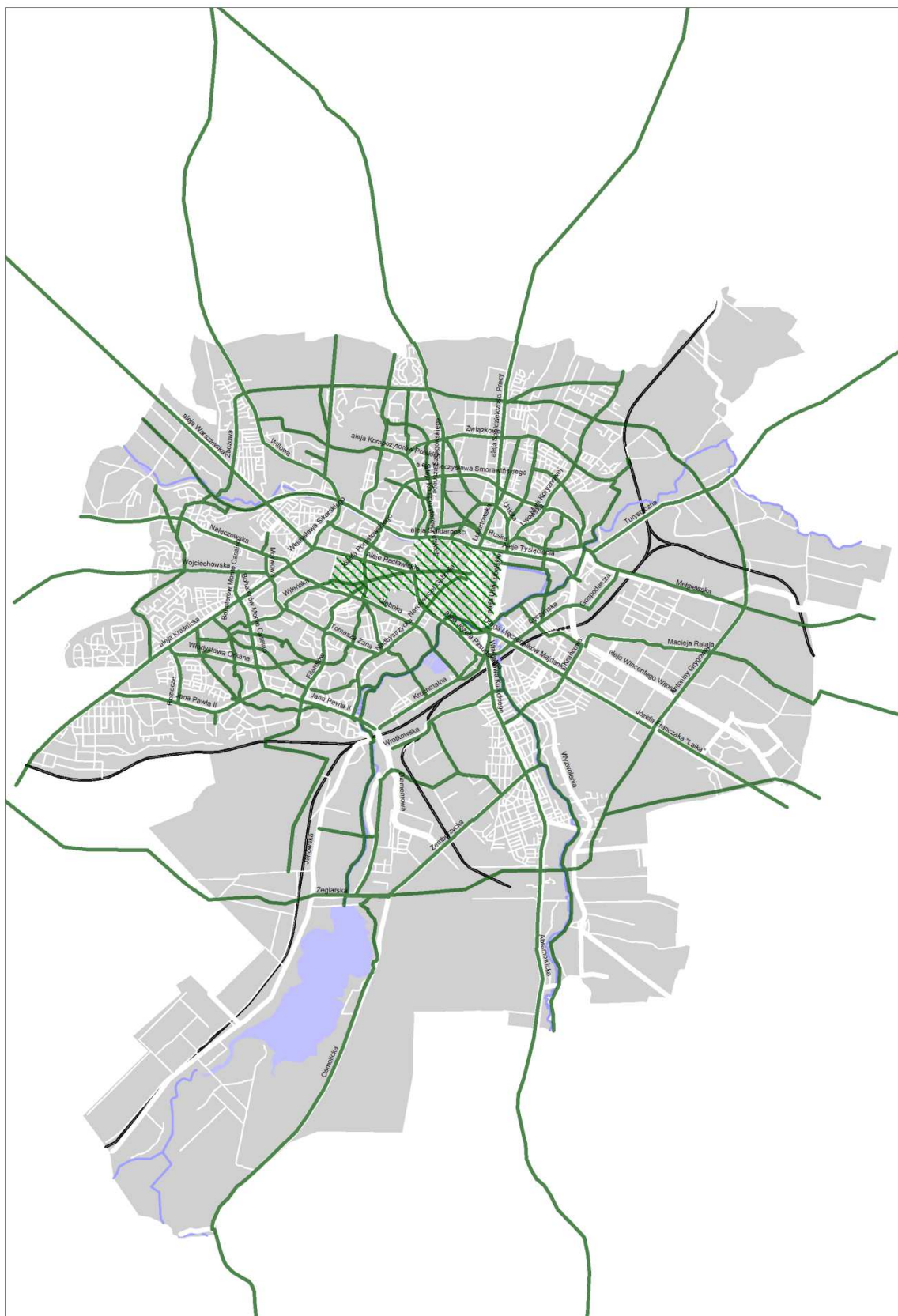
- układ głównych korytarzy transportowych miasta (ulice o klasie funkcjonalnej powyżej Z),
- układ istniejących odcinków tras rowerowych w poszczególnych korytarzach,
- usytuowanie źródeł i celów ruchu,
- zamierzenia inwestycyjne jednostek miejskich (planowane do realizacji, będące w fazie dokumentacji projektowej),
- charakter poszczególnych obszarów miasta (rodzaj i gęstość zabudowy),
- konieczność zapewnienia funkcjonalnych powiązań pomiędzy poszczególnymi trasami,
- propozycje i wnioski wypracowane podczas dwuetapowych konsultacji społecznych,

zaproponowano układ korytarzy rowerowych, ważnych z punktu widzenia ruchu rowerowego. Układ ten posłużył do sformułowania rekomendacji przebiegu tras rowerowych wraz z propozycjami rozwiązań przekrojów poprzecznych ulic (w szeregu przypadków wariantowo) .

Na rysunku poniżej przedstawiono schemat korytarzy tras rowerowych wybranych do analizy.

W sumie zaproponowano 52 korytarze rowerowe oraz rozwiązania obszarowe dot. obszaru centralnego i Miasteczka Akademickiego, w ramach których zarekomendowano utworzenie w sumie ok. 263 km tras rowerowych, w tym 202 km w obszarze miasta i 61 km na obszarze otaczających miasto gmin. Charakterystykę korytarzy z propozycją niezbędnych uzupełnień infrastruktury rowerowej przedstawiono w rozdziale 10.

W załączniku 1 przedstawiono układ tras rowerowych, a w załączniku 2 podział tras w podziale na rozwiązania techniczne zaproponowane w Strategii. Ze względu na skalę, na mapach nie przedstawiono szczegółowych rozwiązań dotyczących ruchu rowerowego w obszarze centralnym i Miasteczku Akademickim. Trasy rowerowe w tych obszarach przedstawiono w rozdziałach 0 oraz 10.2, a także w załącznikach 3, 4 i 5.



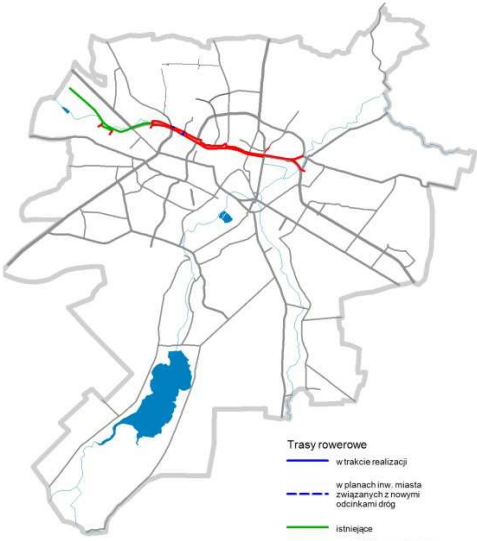
Rys. 9.1 Mapa korytarzy rowerowych analizowanych w Strategii.

10 KONCEPCJA TRAS ROWEROWYCH

KORYTARZ 1: ALEJA SOLIDARNOŚCI – ALEJA TYSIĄCLECIA

Trasa przebiegająca od zachodniej granicy miasta (nowy wylot z Lublina) do centrum miasta – skrzyżowanie al. Unii Lubelskiej/ Lwowska i dalej w kierunku Tatar (rejon skrzyżowania al. Tysiąclecia z ul. Grafa). Trasa łączy 8 dzielnic miasta (Szerokie, Sławin, Sławinek, Wieniawa, Czechów Południowy, Śródmieście, Stare Miasto i Tatary), a także obszar Starego Miasta z Ogrodem Botanicznym i Skansenem oraz czerwonym Szlakiem Rowerowym prowadzącym z Lublina do Kazimierza Dolnego przez Nałęczów.

długość korytarza	8.9 km
długość istniejących tras	3.8 km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.1 km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0 km
długość planowanych tras	10.4 km
w tym:	
ruch rowerowy poza jezdnią *	10.4 km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0 km
uspokojenie ruchu	0.0 km
ruch na zasadach ogólnych	0.0 km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

1.1	al. Solidarności
Istniejąca infrastruktura	<p>odcinek zbudowany w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica”</p> <p>Strona północna: droga dla pieszych i rowerów C13/C16, doprowadzona do miejsca, gdzie rzeka Czechówka przechodzi na południową stronę Alei Solidarności. Strona południowa: droga dla pieszych i rowerów C13/C16 na odcinku ok. 570 m od ul. Wądołnej, zakończona w rejonie ul. Sławin. Strona północna i południowa są połączone w rejonie ul. Wądołnej – droga dla pieszych i rowerów przeprowadzona jest pod estakadami jezdni głównych.</p>
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zapewnienie połączeń rowerowych pomiędzy drogą dla pieszych i rowerów przebiegającą po północnej stronie al. Solidarności, a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ul. Agronomiczną (czerwony szlak rowerowy ze Skansenu przez Nałęczów do Kazimierza Dolnego, lokalne połączenie sąsiadujących dzielnic) – dostosowanie kładki przez rzekę Czechówkę do ruchu rowerowego. ul. Warszawską (w rejonie ul. Sławinkowskiej) – z wykorzystaniem mostku przez rzekę (naprzeciw dawnego wejścia do Ogrodu Botanicznego) i chodnika wzdłuż rzeki (odcinek jako chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16). <p>Strona południowa – w związku z brakiem możliwości przedłużenia drogi dla pieszych i rowerów C13/C16 wzdłuż al. Solidarności (pod wiaduktem al. Warszawskiej), wybudowana droga dla pieszych i rowerów powinna mieć zapewnione połączenia z układem ulic lokalnych obszaru zlokalizowanego pomiędzy al. Warszawską, Kraśnicką, Nałęczowską i al. Solidarności (połączenia</p>

	do ulic Sławin, Jaśminowa, Sobótki). W związku z tym zakłada się wykonanie krótkich łączników do ul. Sobótki, Sławin i Jaśminowej. Zapewni to połączenie do proponowanego korytarza rowerowego przez Szerokie, w kierunku do al. Kraśnickiej. Zakłada się połączenie drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie południowej al. Solidarności z infrastrukturą rowerową, która powstanie w ramach miejskich inwestycji.			
Mpzp	Odcinek częściowo położony w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp, częściowo w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania zmiany mpzp (plany miejscowe w trakcie realizacji), a częściowo w uchwalonym mpzp część I, wg. którego dopuszcza się lokalizację ścieżek rowerowych na terenach tras komunikacyjnych, bez wskazania lokalizacji.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
3.6	3.8	-	0.4	-

1.2	al. Solidarności (odcinek od miejsca, gdzie kończy się zbudowana droga dla pieszych i rowerów, w ramach przebudowy i przedłużenia al. Solidarności do węzła „Dąbrowica” - ul. Ducha)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przebudowa ul. Północnej i skrzyżowania Ducha/Solidarności.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się jedno z dwóch rozwiązań po stronie północnej: <ul style="list-style-type: none">– Kontynuacja trasy rowerowej, zbudowanej w ramach przedłużenia i przebudowy al. Solidarności jako drogi dla rowerów C13 lub drogi dla pieszych i rowerów C13IC16. Następnie na wysokości ul. Mineralnej, odgięcie trasy w kierunku północnym i prowadzenie wzdłuż południowej krawędzi ul. Północnej, do rejonu skrzyżowania z ul. Ducha.– Kontynuacja trasy rowerowej budowanej w ramach przedłużenia i przebudowy al. Solidarności w jako drogi dla rowerów C13 lub drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 – od miejsca gdzie kończy się zbudowany odcinek odgięcie drogi rowerowej w kierunku ul. Północnej i prowadzenie po jej południowej stronie, do rejonu skrzyżowania z ul. Ducha.			
	Wybór jednego z dwóch wariantów uwarunkowany będzie szczegółowym rozwiązaniem projektowym z analizą dostępnego miejsca. Strona południowa: wydzielona trasa rowerowa (droga rowerowa C13) wzdłuż rzeki Czechówki, zbudowana w ramach zagospodarowania doliny rzeki, na odcinku od miejsca, gdzie rzeka przechodzi na stronę południową al. Solidarności do ul. Wodopojnej. Poprowadzenie trasy rowerowej wymaga szczegółowej analizy z wpisaniem jej w ogólny plan zagospodarowania całej doliny rzeki oraz zmianą charakteru al. Solidarności na odcinku przebiegającym przez centrum miasta (po wybudowaniu ekspresowej obwodnicy miasta). Dodatkowo wyznaczenie przejazdu rowerowego przez al. Solidarności, wzdłuż przejścia dla pieszych wyznaczonego, w rejonie przejścia rzeki Czechówki na stronę południową al. Solidarności oraz zbudowanie łącznika rowerowego pomiędzy planowaną trasą rowerową, a ulicami lokalnymi obszaru zlokalizowanego po południowo-wschodniej stronie węzła „Sławin” (rejon ul. Botanicznej).			
Mpzp	Odcinek częściowo położony w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan miejscowy w trakcie realizacji), a częściowo w obszarze nie objętym mpzp			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic

0.7	-	-	1.4	-
1.3	Aleja Solidarności (Ducha – wschodni tunel nad ul. Północną, w węźle z ul. Smorawińskiego/Poniatowskiego)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Odcinek ul. Północnej planowany do przebudowy w ramach modernizacji skrzyżowania Solidarności/Ducha. W ramach przebudowy zakładana droga dla pieszych i rowerów C13-C16 po południowej stronie ul. Północnej (na części odcinka do ul. Kosmowskiej) oraz kładka piesza (nad al. Solidarności (na wysokości ul. Kosmowskiej)).			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona północna: kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 wzdłuż ulicy Północnej, po jej południowej stronie oraz dostosowanie planowanej kładki pieszej do ruchu rowerowego (podjazdy rowerowe po północnej i południowej stronie). Na długości tuneli zakłada się rozwiązanie w postaci chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16. Docelowo zakłada się, że poszerzenie chodnika południowego o 0,5m dzięki zawężeniu jezdni ul. Północnej. Ponadto zakłada się połączenie trasy rowerowej z:</p> <ul style="list-style-type: none">– drogą dla pieszych i rowerów proponowaną wzdłuż ul. Kosmowskiej – poprzez wyniesiony przejazd rowerowy i przejścia dla pieszych przez ul. Północną, po zachodniej stronie ul. Kosmowskiej;– ulicą Rogowskiego poprzez wyniesiony przejazd rowerowy na wysokości ul. Rogowskiego (razem z przejściem dla pieszych) – na całej jej szerokości,– kładką pieszo-rowerową nad al. Solidarności, na wysokości ul. Kosmowskiej,– oraz z drogami rowerowymi proponowanymi docelowo wzdłuż łącznic zjazdowych północ-zachód i północ-wschód w węźle z al. Smorawińskiego <p>Dodatkowo, na ul. Północnej zakłada się ograniczenie prędkości do 30km/h wraz z wprowadzeniem oznakowania ostrzegawczego dla kierujących pojazdami o możliwości pojawienia się rowerzystów (na dwóch przejazdach z ulic o dużym nachyleniu (Kosmowskiej i Rogowskiego)/</p> <p>W odniesieniu do strony południowej wytyczne jak wyżej, przy czym istotnym problemem będzie przejście trasy rowerowej przez węzeł al. Solidarności z ul. Poniatowskiego. Docelowo trasa rowerowa powinna przebiegać wzdłuż rzeki, przecinając węzeł. Etapowo zakłada się jej połączenie po obu stronach węzła z ciągiem ulic lokalnych Ćwiklińska – Snopkowska, zapewniając w ten sposób przejazd pod ul. Poniatowskiego. Łączniki powinny być wykonane w postaci drogi dla rowerów C13.</p> <p>Zakłada się także wprowadzenie przejazdu rowerowego przez al. Solidarności wzdłuż przejścia dla pieszych na wysokości ul. Puławskiej z połączeniem go łącznikiem rowerowym z trasą rowerową wzdłuż ul. Północnej.</p>			
Mpzp	<p>Część południowa częściowo położona w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan miejscowy w trakcie realizacji), a częściowo w terenie, dla którego jest brak planu miejscowego.</p> <p>Część północna położona jest natomiast częściowo, w obszarze objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania zmiany mpzp (plan w trakcie realizacji), a częściowo w obszarze uchwalonego mpzp cz. III, w którym realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.</p>			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic

0.9	-	0.1	2.2	-
-----	---	-----	-----	---

1.4	Aleja Solidarności (wschodnia strona węzła z ul. Smorawińskiego/Poniatowskiego – Aleja Kompozytorów Polskich)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona północna: kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po południowej stronie ul. Północnej, z odgięciem w kierunku al. Solidarności w celu ominięcia terenu firmy Kaufland i kilku posesji prywatnych. Na dalszym przebiegu ponowne odgięcie w kierunku ul. Północnej i przebieg wzdłuż tej ulicy aż do skrzyżowania z al. Kompozytorów Polskich.</p> <p>Na tym odcinku zakłada się połączenie trasy rowerowej z łącznikiem na kierunku północ (ul. Smorawińskiego) - wschód (ul. Północna) z wykorzystaniem wyniesionego przejazdu rowerowego (razem z przejściem dla pieszych).</p> <p>Dodatkowo, zakłada się, ograniczenie prędkości na ul. Północnej do 30km/h wraz z oznakowaniem ostrzegającym kierujących pojazdami o możliwości pojawienia się rowerzystów (na przejeździe).</p> <p>Strona południowa – rozwiązanie jak wyżej.</p> <p>Zakłada się również:</p> <ul style="list-style-type: none">– wyznaczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty/wyloty skrzyżowania z sygnalizacją świetlną ulic Północnej i al. Solidarności z al. Kompozytorów Polskich,– wprowadzenie przejścia dla pieszych z przejazdem rowerowym przez al. Solidarności na wysokości proponowanego łącznika rowerowego pomiędzy trasą rowerową przebiegającą wzdłuż rzeki a ul. Ogórkową – z sygnalizacją świetlną.			
Uwagi	Propozycja rozwiązania po stronie północnej zgodna z uwagą zgłoszoną w I etapie konsultacji społecznych.			
Mpzp	<p>Część południowa położona w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan w trakcie realizacji).</p> <p>Część północna położona w obszarze uchwalonego mpzp cz. III, w którym realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.</p>			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	1.2	-

1.5	Aleja Solidarności (al. Kompozytorów Polskich - Prusa)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Strona północna: kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 wzdłuż ulicy Północnej – po jej południowej stronie z wykorzystaniem pasa zieleni i istniejącego chodnika. Następnie za stacją redukcyjną gazu odgięcie drogi rowerowej w kierunku al. Solidarności, a następnie jej kontynuacja			

	wzdłuż północnej strony al. Solidarności z wykorzystaniem pasa zieleni, do skrzyżowania z ul. Prusa. Na tym odcinku zakłada się połączenie drogi rowerowej z trasą proponowaną wzdłuż suchej doliny z Czechowa – poprzez wyniesiony przejazd rowerowy (razem z przejściem dla pieszych). Wzdłuż ul. Północnej kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 do ul. Szeligowskiego. Strona południowa – rozwiązanie jak wyżej. Dodatkowo zakłada się wyznaczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty/wyloty na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną z ul. Prusa.			
Uwagi	Propozycja trasy rowerowej po stronie północnej według zgłoszenia w I etapie konsultacji społecznych.			
Mpzp	Część południowa położona w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan w trakcie realizacji). Część północna częściowo położona w obszarze uchwalonego mpzp cz. III, w którym realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej, a częściowo w obszarze, dla którego brak jest mpzp			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	1.4	-

1.6	Aleja Solidarności (Prusa – Lubartowska)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Projekt budowlano-wykonawczy – budowa drogi serwisowej w ciągu al. Solidarności w Lublinie od wjazdu do PZMOT do ul. Browarnej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona północna: droga dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem pasa zieleni i części chodnika lub samego chodnika. W rejonie banku BNP Paribas zidentyfikowano lokalne przewężenie, które może wpłynąć na konieczność wprowadzenia na tym odcinku rozwiązania w postaci chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16.</p> <p>Strona południowa: kontynuacja drogi dla rowerów C13 wzdłuż rzeki do ul. Wodopojnej. Na odcinku pomiędzy ul. Wodopojną a ul. Lubartowską droga dla pieszych i rowerów C13IC16 wyznaczona z wykorzystaniem istniejącego chodnika i pasa zieleni.</p> <p>Dodatkowo zakłada się wyznaczenie przejazdów rowerowych:</p> <ul style="list-style-type: none">– przez al. Solidarności wzdłuż przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu z ul. Wodopojną,– przez wszystkie wloty/wyloty skrzyżowania z sygnalizacją świetlną z ul. Lubartowską.			
Uwagi	W przypadku budowy drogi serwisowej – ruch rowerowy po jezdni serwisowej na zasadach ogólnych z wprowadzeniem uspokojenia ruchu i łącznikami w postaci dróg dla pieszych i rowerów pomiędzy skrzyżowaniami (z ul. Prusa i ul. Lubartowską) a jezdnią serwisową .			
Mpzp	Część południowa położona w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan w trakcie realizacji). Część północna położona w obszarze, dla którego brak jest mpzp.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową

				nowych odcinków ulic
0.5	-	-	1.0	-

1.7	Aleja Tysiąclecia (Lubartowska – Aleje Unii Lubelskiej)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Rewitalizacja Podzamcza.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Docelowo zgodnie z koncepcją przebudowy Podzamcza – infrastruktura rowerowa poprowadzona po obu stronach alei Tysiąclecia. Etapowo: po stronie północnej kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 do przejścia dla pieszych na wysokości pl. Zamkowego, z wyznaczeniem przejazdu rowerowego wzdłuż tego przejścia. Kontynuacja w kierunku wschodnim jest utrudniona z uwagi na zawężenia przekroju (przystanek autobusowy, stragany) i duży ruch pieszy. Rozwiązanie ruchu rowerowego wymagałaby min. ograniczenia przekroju al. Tysiąclecia, likwidacji obiektów handlowych. Biorąc pod uwagę plany rewitalizacji tego obszaru, rozwiązania wymagające nakładów finansowych nie mają uzasadnienia. Zakłada się umożliwienie przejazdu rowerzystom na dalszym odcinku, w kierunku ul. Lwowskiej chodnikiem z dopuszczonym ruchem rowerowym. Strona południowa: droga dla pieszych i rowerów C13IC16. Zidentyfikowano możliwość lokalnych zawężeń dostępnej przestrzeni, wymuszających wprowadzenie rozwiązania w formie chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16.			
	Mpzp	Strona północna i południowa zlokalizowane są w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan w trakcie realizacji).		
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	1.0	-

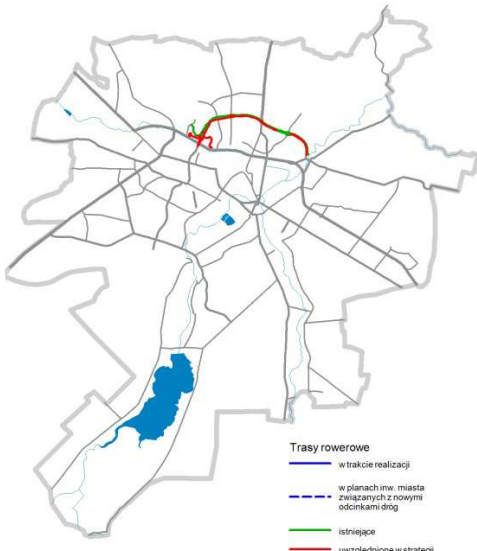
1.8	Aleja Tysiąclecia (Aleje Unii Lubelskiej –łącznik do dzielnicy Tatar)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Projekt budowlano-wykonawczy drogi serwisowej w ciągu al. Tysiąclecia w Lublinie (odcinek od ul. Mełgiewskiej do skrzyżowania z ul. Sienną wraz ze skrzyżowaniem z dojazdem do stacji paliw Statoil). Droga ta będzie w klasie ulicy D (dojazdowa) o szerokości 6 m, z chodnikiem o szerokości 2 m, od strony zabudowy.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zapewnienie infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż al. Tysiąclecia, po jej północno-wschodniej stronie, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> – łącznika w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 pomiędzy układem ulic lokalnych Tatar a ul. Graffa – wzdłuż odcinka ulicy łączącego ul. Graffa z ul. Łęczyńską; – w miejscu krzyżowania się ul. Graffa ze zjazdem w kierunku Tatar (w kierunku ul. Łęczyńskiej): wprowadzenie przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną przez wschodnie jezdnie ul. Graffa (w miejscu obecnie występujących „przebiegów”); – kontynuacja wydzielonej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 pod zachodnią jezdnią ul. Graffa (pod estakadą) i dalej wzdłuż al. Tysiąclecia, do ul. Mełgiewskiej – z 			

	wykorzystaniem części pasa zieleni i ewentualnie zajęciem pasa awaryjnego al. Tysiąclecia (przebudowa przekroju); na tym odcinku zakłada się przeprowadzenie drogi dla pieszych i rowerów nad rzeką Bystrzycą (mostek); <ul style="list-style-type: none">– wprowadzenie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez północną jezdnię ul. Mełgiewskiej;– budowa drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 wzdłuż ciągu al. Tysiąclecia - Mełgiewska, po północnej stronie, na odcinku od skrzyżowania al. Unii Lubelskiej/Lwowska/ do Mełgiewska/Andersa.			
Uwagi	W przypadku budowy drogi serwisowej wzdłuż al. Tysiąclecia i ul. Mełgiewskiej – ruch rowerowy po jezdni serwisowej na zasadach ogólnych z wprowadzeniem uspokojenia ruchu i łącznikiem w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 w kierunku skrzyżowania Al. Unii Lubelskiej i ul. Lwowskiej i powiązaniem go z trasami rowerowymi poprzez przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.5	-	-	1.8	-

KORYTARZ 2: ANDERSA – SMORAWIŃSKIEGO

Trasa stanowiąca północny odcinek obwodnicy miejskiej. Ulica dwujezdniowa z pasem dzielącym, przebiegająca obwodowo, w stosunku do ścisłego centrum miasta przez obszary z intensywną zabudową mieszkaniową wielorodzinną.

długość korytarza	4.6	Km
długość istniejących tras	6.0	Km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	Km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	Km
długość planowanych tras	6.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	5.2	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.1	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

2.1	Andersa (Mełgiewska - Lwowska)
Istniejąca infrastruktura	<p>Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po północnej stronie, przy czym zaczyna się ona ok. 100 m od skrzyżowania z ul. Mełgiewską (przy rondzie rowerowym).</p> <p>Na tym odcinku jest kładka dla pieszych wyposażona w rynny. Ponadto wzdłuż drogi dla rowerów są również schody prowadzące do zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej wzdłuż ul. Andersa po stronie północnej.</p>

Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie południowej wyznaczona z wykorzystaniem chodnika, na odcinku od ul. Kalinowszczyzna do ul. Lwowskiej.</p> <p>Dostosowanie kładki do ruchu rowerowego – przebudowa z dobudową podjazdów dla rowerów.</p> <p>Dodatkowo wyznaczenie przejazdów rowerowych przez ul. Andersa:</p> <ul style="list-style-type: none">– wzdłuż przejścia dla pieszych na wysokości ul. Kalinowszczyzna – wprowadzenie sygnalizacji świetlnej,– wzdłuż przejścia dla pieszych w rejonie ul. Zawilcowej - z istniejącą sygnalizacją świetlną,– wzdłuż dwóch przejść dla pieszych bez sygnalizacji, po północnej i południowej stronie kładki (oba w odległości ok. 120-130 m od kładki).			
Mpzp	Trasa położona w obszarze objętym uchwalonym mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni. Zgodnie z uchwalonym planem miejscowym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łąkowej – obejmującej dna dolin rzecznych.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	1.4	-	1.1	-

2.2	Andersa - Smorawińskiego (Lwowska – al. Kompozytorów Polskich)			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po północnej stronie, przy czym na wysokości skrzyżowania z ul. Chodźki jest nieciągłość w związku z brakiem przejazdu rowerowego. Droga dla pieszych i rowerów po stronie południowej na odcinku od ul. Lwowskiej do ul. Walecznych.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Po stronie północnej uzupełnienie o przejazd rowerowy z sygnalizacją świetlną przez wlot/wylot ul. Chodźki. Po stronie południowej – uzupełnienie o drogę dla pieszych i rowerów C13IC16 na odcinku od ul. Walecznych do al. Kompozytorów Polskich, w tym: z wykorzystaniem szerokiego chodnika na odcinku Walecznych – al. Spółdzielczości Pracy, a następnie chodnika i pasa zieleni. Dodatkowo wyznaczenie/uzupełnienie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach ciągu Andersa-Smorawińskiego: <ul style="list-style-type: none">– z sygnalizacją świetlną: ul. Walecznych (zachodnia i południowa strona skrzyżowania, skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną), al. Spółdzielczości Pracy (zachodnia, wschodnia i południowa strona), Chodźki – wszystkie wloty, Szeligowskiego (zachodnia, wschodnia i południowa strona), Kompozytorów Polskich (zachodnia, wschodnia i południowa strona),– bez sygnalizacji na wysokości ul. Bazylianówka.			
Mpzp	Trasa częściowo położona w obszarze objętym uchwalonym mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni, a częściowo w części III. Dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łąkowej – obejmującej dna dolin rzecznych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic

2.4	2.8	-	2.4	-
2.3	Smorawińskiego (al. Kompozytorów Polskich – al. Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie północno-zachodniej kończy się przed węzłem z al. Solidarności. Przejazd rowerem nad al. Solidarności możliwy jest za pomocą pochylni, która zasadniczo jest przeznaczona dla osób poruszających się na wózkach i osób z wózkami, ale jej szerokość wynosi ok. 1 m. Pomiędzy ul. Smorawińskiego a ul. Kosmowskiej występuje łącznik rowerowy – droga dla pieszych i rowerów wzdłuż ul. Kiepur.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona południowo-wschodnia:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na odcinku od al. Kompozytorów Polskich do ul. Lipińskiego wariantowo droga dla pieszych i rowerów C13IC16 lub droga dla rowerów C13 z wykorzystaniem pasa zieleni. Na odcinku wiaduktu nad suchą doliną i ul. Paganiniego szerokość dostępnego miejsca może wpłynąć na konieczność zastosowania chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16. – wykonanie połączenia rowerowego kierującego ruch rowerowy na ulicę Lipińskiego i prowadzenie ruchu rowerowego z wykorzystaniem tej ulicy przy założeniu uspokojenia ruchu. Rozwiązanie to pozwoli również na połączenie z ul. Kiepur z wykorzystaniem wiaduktu drogowego łączącego. – Wykonanie połączenia rowerowego pomiędzy ulicą Lipińskiego a wiaduktem, który obecnie jest kładką pieszą nad ul. Smorawińskiego (po północnej stronie węzła Smorawińskiego/Solidarności/Poniatowskiego) wraz z wprowadzeniem rozwiązania na kładce w postaci chodnika z dopuszczonym ruchem C13-C16. – Wykonanie połączenia rowerowego pomiędzy ul. Lipińskiego, a wiaduktem nad al. Solidarności, po wschodniej stronie węzła poprzez wybudowanie pochylni dla rowerów i na długości wiaduktu wprowadzenie chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16. <p>Strona północno-zachodnia:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Modernizacja – poszerzenie istniejącej pochylni prowadzącej do wiaduktu nad al. Solidarności po stronie zachodniej. – Wprowadzenie na długości wiaduktu rozwiązania w postaci chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym. – Wykonanie łącznika, „skrót” rowerowego pomiędzy drogą dla pieszych i rowerów w ul. Kiepur a drogą dla pieszych i rowerów wzdłuż Smorawińskiego, w rejonie węzła. <p>Jeśli chodzi o powiązanie infrastruktury rowerowej wzdłuż ulicy Smorawińskiego z infrastrukturą rowerową wzdłuż ulicy Północnej, docelowo rozważona będzie budowa zjazdów wzdłuż łącznic północ-wschód i północ-zachód (np. podczas planowanych inwestycji związanych z przebudową węzła). Natomiast jako rozwiązanie etapowe zakłada się wykorzystanie istniejących ulic lokalnych i ciągów pieszych, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dla kierunku północ-wschód zakłada się prowadzenie ruchu rowerowego pomiędzy budynkami mieszkalnymi z wykorzystaniem istniejącego ciągu pieszego – ewentualnie z jego poszerzeniem i modernizacją nawierzchni, z wyznaczeniem chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16. Następnie połączenie trasy rowerowej z ul. Radzyńską i prowadzenie ruchu rowerowego wzdłuż tej ulicy (droga dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem chodnika) z przejazdem rowerowym wzdłuż przejścia przez ul. Paganiniego i dalej w kierunku ul. Północnej. Następnie poprowadzenie 			

	<p>drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po północnej stronie ul. Północnej na krótkim odcinku pomiędzy ul. Radzyńską a przejściem dla pieszych, funkcjonującego w rejonie przystanku autobusowego i połączenie przejazdem rowerowym (wyniesionym ponad jezdnię) z drogą dla pieszych i rowerów planowaną wzdłuż ul. Północnej (po jej południowej stronie). Zaletą takiego poprowadzenia ruchu rowerowego, w stosunku do ul. Lipińskiego, jest ominięcie dwóch skrzyżowań które są na łuku, z ulicami o dużym nachyleniu oraz uzyskanie połączenia dla ruchu rowerowego w ul. Radzyńskiej.</p> <p>– Dla kierunku północ-zachód zakłada się połączenie rowerowe pomiędzy końcem istniejącej drogi dla pieszych i rowerów a lokalną ul. Rogowskiego, z wykorzystaniem możliwości ruchu po jezdni z obowiązującą prędkością dopuszczalną 30km/h. Ruch rowerowy dopuszczony będzie w obie strony z założeniem połączenia rowerowego pomiędzy ul. Rogowskiego a trasą rowerową prowadzoną wzdłuż ul. Północnej poprzez wyniesiony ponad jezdnię przejazd rowerowy przez ul. Północą na wysokości ul. Rogowskiego.</p>			
Mpzp	Trasa położona w obszarze uchwalonego mpzp cz. III, w którym realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	1.8	-	2.8	-

KORYTARZ 3: ELSNERA – ZWIĄZKOWA – WĘGLARZA – PRZEDŁUŻENIE W KIERUNKU POŁUDNIOWO-WSCHODNIM

Korytarz przebiegający obwodowo w stosunku do obszaru centralnego i intensywnej zabudowy mieszkaniowej, w nim zlokalizowanej. Jego głównym zadaniem jest spięcie tras przebiegających promieniście do centrum miasta. Zaproponowane odgałęzienie w śladzie ulicy Wrzosowej, zapewni połączenie stacji kolejowej PKP Ponikwoda z trasami rowerowymi w Lublinie.

długość korytarza	5.8	km
długość istniejących tras	1.8	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.8	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	4.0	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	4.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

3.1		Elsnera (al. Kompozytorów Polskich – Szeligowskiego/Choiny)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej, po obu stronach ulicy. Chodniki w większości są wykonane z asfaltu, ale są w złym stanie technicznym, nieco lepszym po stronie północnej (zwłaszcza na odcinku wykonanym z kostki).			
Inwestycje w przygotowaniu	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie południowej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona południowa – zgodnie z planowaną inwestycją tj. droga dla pieszych i rowerów C13IC16. Po stronie północnej zakłada się jedno z dwóch rozwiązań:</p> <ul style="list-style-type: none">– Uzupełnienie o drogę dla pieszych i rowerów C13IC16 poprowadzoną z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni, na odcinkach pomiędzy miejscami, gdzie przebiegają proponowane skróty rowerowe z Czechowa do skrzyżowań tj. pomiędzy ulicą Żelazowej Woli a Kompozytorów Polskich oraz pomiędzy ul. Symfoniczną a Choiny. Na pozostałym odcinku tj. pomiędzy Żelazowej Woli a Symfoniczną wprowadzenie rozwiązania w postaci chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16.– Rozwiązaniem alternatywnym może być droga dla pieszych i rowerów C13IC16 na całym odcinku prowadzona po stronie północnej. <p>Niezależnie od wybranego rozwiązania zakłada się wykonanie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną ul. Elsnera z ulicami Szeligowskiego i Choiny (uzupełnienie o północny, zachodni i południowy wlot) oraz wykonanie poprzecznych przejazdów rowerowych pomiędzy trasami rowerowymi wzdłuż istniejących przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej.</p>			
Mpzp	Trasa położona w obszarze uchwalonego mpzp cz. III, w którym realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	0.8	0.8	-

3.2	Związkowa (Szeligowskiego/Choiny – Aleja Spółdzielczości Pracy)
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie północnej.
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Ze względu na istniejące zagospodarowanie oraz charakter obwodowy korytarza istniejąca infrastruktura jest wystarczająca.</p> <p>Zakłada się uzupełnienie jej o przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną z al. Spółdzielczości Pracy oraz przejazdy rowerowe wzdłuż przejść dla pieszych na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej: z ul. Bursaki i ul. Ceramiczną.</p>
Mpzp	<p>Trasa położona w obszarze uchwalonego mpzp cz. III, w którym realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się:</p> <ul style="list-style-type: none"> – na terenach komunikacji pieszej, – na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, – na terenach tras komunikacyjnych, – w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną,

	– na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	1.1	-	-	-

3.3	Węglarza (Aleja Spółdzielczości Pracy - Walecznych)			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 początkowo usytuowana jest po północnej stronie, następnie w rejonie ul. Bazylianówka przechodzi na stronę południową i jest dalej kontynuowana, w zależności od odcinka, jako droga dla pieszych i rowerów C13IC16 lub droga dla rowerów C13.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ze względu na istniejące zagospodarowanie oraz charakter obwodowy korytarza istniejąca infrastruktura jest wystarczająca.			
Uwagi	Należy zapewnić połączenie osiedla mieszkaniowego po północnej stronie ul. Węglarza (ul. Jagodowa) z istniejącą drogą rowerową poprzez: 1) wykonanie odcinka drogi rowerowej (lub chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym) po stronie północnej od ul. Jagodowej do przejazdu rowerowego przez ul. Węglarza, jako obsługującą relację w kierunku zachodnim oraz 2) wykonanie dwukierunkowych przejazdów rowerowych z azyłem na pasie zieleni w osi ul. Jagodowej przez ul. Węglarza do drogi rowerowej po drugiej stronie, z obowiązkowym nakazem ustąpienia pierwszeństwa przez rowerzystów. Rozwiązanie to zapewni obsługę relacji z/w kierunku ul. Walecznych i zniesie z rowerzystów konieczność jazdy ulicą pod górę razem z samochodami.			
Mppz	Trasa położona w obszarze objętym uchwalonym mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni. Zgodnie z uchwalonym planem miejscowym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łąkowej – obejmującej dna dolin rzecznych.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.7	-	-	-

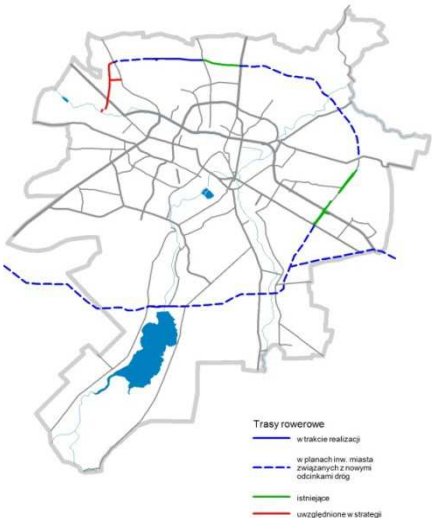
3.4	Węglarza (Walecznych - przedłużenie w kierunku południowo-wschodnim)			
Istniejąca infrastruktura	Obecnie brak jest tej ulicy.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przedłużenie ul. Węglarza w kierunku południowo-wschodnim do ul. Koryznowej. Opracowano dokumentację pt.: „Projekt budowlano-wykonawczy ścieżki rowerowej, na odcinku od skrzyżowania ulic Związkowa-Walecznych do „Dworku Graffa” w Lublinie – I odcinek – od ul. Walecznych do ul. Andersa”			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zgodnie z wykonaną dokumentacją projektowo-wykonawczą, na odcinku od ul. Węglarza do rejonu ul. Andersa, prowadzona jest wydzielona droga dla pieszych i rowerów C13IC16, przy czym infrastruktura rowerowa nie przebiega wzdłuż układu drogowego. Poprowadzona jest wzdłuż ulic Rumiankowej – Świdnickiej, następnie na wysokości ul. Wrzosowej odgina się w kierunku			

	południowym, następnie wchodzi w ślad ul. Zawilcowej i łączy się z istniejącą infrastrukturą w rowerową wzdłuż rzeki Bystrzycy. Dodatkowo zakłada się wykonanie łącznika w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13IC16, w kierunku stacji kolejowej PKP Ponikwoda, w śladzie ul. Wrzosowej. Stacja ta zlokalizowana jest w rejonie ul. Grodzickiego i doprowadzony jest do niej szlak rowerowy: „Lublin – Wola Uhruska” Poprzez ulice Grodzickiego i Pliszczyńską (wąskie ulice lokalne, wzdłuż których poprowadzony jest szlak rowerowy) możliwy byłby dojazd do tej trasy rowerowej od strony miejscowości: Trześniów, Jakubowice Murowane.
Mpzp	Trasa położona w obszarze objętym uchwalonym mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni. Zgodnie z uchwalonym planem miejscowym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: <ul style="list-style-type: none"> – komunikacji pieszej, – komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, – tras komunikacyjnych, – zieleni łęgowej – obejmującej dna dolin rzecznych.
Długość [km]	
odcinka	istniejących tras tras rowerowych w trakcie realizacji planowanych tras tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
3.2	- - 3.2 -

KORYTARZ 4: ZBOŻOWA – ZELWEROWICZA – WOJTASA – DO DYSA – PRZEDŁUŻENIE W KIERUNKU POŁUDNIOWO-WSCHODNIM

Korytarz obwodowy, w większości oddalony od centrum, przebiegający przez obszary o mniejszej intensywności zabudowy i spinający trasy przebiegające promieniście do centrum w północno-wschodniej części miasta oraz docelowo w południowej. Wyjątkiem jest rejon dzielnicy Sławin, gdzie przebiega przez obszary zabudowy mieszkaniowej i stanowi połączenie do Skansenu, czerwonego szlaku rowerowego i stanowi lokalne połączenie dzielnic z zabudową mieszkaniową: Sławin i Szerokie.

długość korytarza (wraz z łącznikiem do węzła Witosa)	34.5	km
w tym poza granicami miasta	5.5	km
długość istniejących tras	4.8	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	2.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	26.0	km
długość planowanych tras	2.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	2.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.3	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	Km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

4.1	Agronomiczna (Warszawska – przedłużenie al. Solidarności)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Ulicą tą przebiega czerwony szlak rowerowy. Nawierzchnię ulicy tworzy zabytkowy bruk z dużymi nierównościami. Po wschodniej stronie zlokalizowany jest Skansen. Ulica ta stanowi także lokalne połączenie sąsiadujących dzielnic Sławin i Szerokie.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Na odcinku od al. Warszawskiej do wysokości bram do dworu i do XIX-sto wiecznego miasteczka rozwiązanie w formie wydzielonej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 w pasie zieleni po zachodniej stronie ulicy. Następnie ze względu na brak miejsca i zabytkowy charakter nawierzchni ul. Agronomicznej zakłada się przerwanie ciągłości wydzielonej trasy rowerowej aż do skrzyżowania z ul. Wodną. Następnie rozwiązanie w formie wydzielonej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 do kładki nad rzeką Czechówką z dostosowaniem kładki do ruchu rowerowego i z jej połączeniem z nowo powstałą drogą dla pieszych i rowerów wzdłuż przedłużenia Alei Solidarności. Dodatkowo wyznaczenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu ulic: Agronomiczna, Warszawska i Zbożowa.			
Mppz	Odcinek położony w obszarze, gdzie brak jest planu miejscowego.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.4	-

4.2		Zbożowa (Warszawska - Sławinkowska)		
Istniejąca infrastruktura	Obustronne pasy rowerowe. Nawierzchnia istniejących pasów ruchu dla rowerów jest w bardzo złym stanie. Ponadto są one zastawiane przez parkujące samochody. Realnie ruch rowerowy odbywa się po ciągu pieszym zlokalizowanym po zachodniej stronie ul. Zbożowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wyznaczenie przejazdów rowerowych przez ul. Warszawską umożliwiających połączenie z proponowaną trasą rowerową wzdłuż ul. Agronomicznej oraz z czerwonym szlakiem rowerowym i Skansenem. Wraz z przedłużeniem ul. Zelwerowicza zakłada się przebudowę przekroju ulicy Zbożowej i zastąpienie pasów ruchu dla rowerów wydzieloną drogą dla pieszych i rowerów C13IC16 usytuowaną po zachodniej stronie ulicy wraz z zawężeniem szerokości jezdni. Dodatkowo pomiędzy ul. Zbożową a Sławinkowską, w rejonie nowej szkoły zakłada się wprowadzenie łącznika rowerowego jako ulicy o ruchu uspokojonym.			
Mpzp	Odcinek położony w granicy uchwalonego mpzp miasta Lublin - część V C w obszarze położonym pomiędzy ul. Willową, ul. Sławinkowską, ul. Poligonową i projektowaną ulicą Zelwerowicza. Zgodnie z uchwalonym planem (zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu ulicy Zelwerowicza) dopuszcza się lokalizację ścieżki rowerowej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.5	1.5	-	1.9	-

4.3	Przedłużenie Zelwerowicza w kierunku zachodnim			
Istniejąca infrastruktura	Obecnie brak jest tej trasy drogowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przedłużenie ul. Zelwerowicza w kierunku zachodnim do rejonu skrzyżowania ulic Zbożowa/ Sławinkowska.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zgodnie z przygotowywaną inwestycją – kontynuacja trasy rowerowej w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 lub drogi rowerowej C13 połączonej z planowaną trasą rowerową w ul. Sławinkowskiej i istniejącą w ul. Zbożowej. Zakłada się wyznaczenie dwukierunkowych tras rowerowych po obu stronach ulicy.			
Mpzp	Odcinek częściowo położony na terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania planu (plan miejscowy w trakcie realizacji), a częściowo w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.4	-	-	-	1.4

4.4		Zelwerowicza (odcinek budowany) (Nowo-Poligonowa - Choiny)		
Istniejąca infrastruktura	Odcinek w budowie. Zgodnie z dokumentacją projektową: ulica Zelwerowicza będzie ulicą 2x2 o charakterze obwodowym. Infrastruktura rowerowa jest przewidziana: po północnej stronie jako droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13IC16. Przejazdy rowerowe będą na skrzyżowaniu ul. Zelwerowicza z ul. Nowo-Poligonową (tylko strona północna), skrzyżowaniu z ul. Poligonową („stary przebieg” - przejazdy rowerowe przez wszystkie wloty skrzyżowania, z ul. Staczyńskiego (tylko strona północna), z ul. Koncertową (strona północna i wschodnia).			
Inwestycje w przygotowaniu	Trwa budowa.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się: uzupełnienie skrzyżowania z ul. Koncertową o przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach, z uwagi na pasy ruchu dla rowerów biegnące w kierunku południowym, wyznaczenie przejazdu rowerowego wzdłuż przejścia dla pieszych na wysokości planowanej trasy prowadzonej suchą doliną przez Czechów – na wysokości ul. Gorczańskiej oraz wyznaczenie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach/wylotach na skrzyżowaniu z ul. Choiny.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.0	-	2.0	-	-

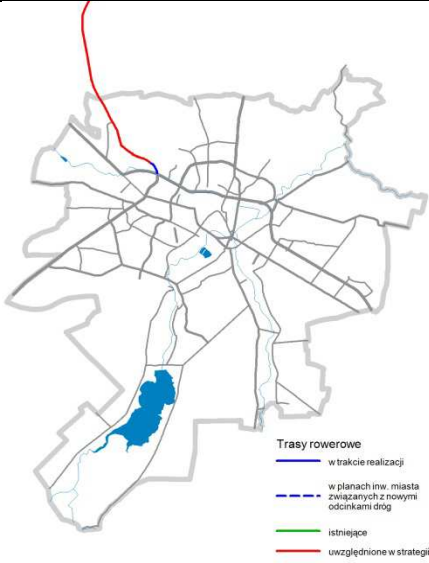
4.5	Wojtasa – Do Dysa (Choiny – Aleja Spółdzielczości Pracy)			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie północnej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Z uwagi na zagospodarowanie (obecnie praktycznie brak zabudowy mieszkaniowej) oraz charakter obwodowy trasy - istniejąca infrastruktura jest wystarczająca.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonych mpzp Miasta Lublin: część I, rejon północno-wschodni i część IV, rejon wschodni, w ramach których realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, na terenach zieleni łęgowej (doliny rzeczne, obniżenia dolinne) w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.4	1.4	-	-	-

4.6	Przedłużenie Do Dysa w kierunku południowo-wschodnim			
Istniejąca infrastruktura	Obecnie brak jest większości tej trasy drogowej. Istnieje tylko odcinek - ulicy Grygowej, pomiędzy ul. Mełgiewską a Droga Męczenników Majdanka, wzdłuż której wyznaczone są pasy rowerowe (z nieciągłością na wysokości wiaduktu).			
Inwestycje w przygotowaniu	Planowane jest przedłużenie ulicy i stworzenie trasy obwodowej od strony wschodniej i południowej, która docelowo połączy ulice Koryznowej, Turystyczną, Mełgiewską, Witosa, Męczenników Majdanka, Abramowicką, Krężnicką i al. Kraśnicką (rejon planowanego węzła z ekspresową obwodnicą miasta – Dąbrownica). Dodatkowo łącznik pomiędzy planowaną trasą obwodową a istniejącym węzłem Witosa.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zgodnie z planowaną inwestycją – kontynuacja infrastruktury rowerowej w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 lub drogi rowerowej C13, równoległe do infrastruktury drogowej z połączeniem z planowanymi trasami rowerowymi poprzecznymi, promienistymi do centrum.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
27.6	1.9	-	-	24.6

KORYTARZ 5: DUCHA – WILLOWA – SŁAWINKOWSKA - KRASIENIN (GMINA JASTKÓW)

Trasa prowadząca do centrum miasta z dzielnicy z intensywną zabudową mieszkaniową (Sławin) oraz obsługująca tę dzielnicę. Łączy się z trasą rowerową wzdłuż Alei Solidarności oraz stanowi wylot miasta w kierunku gminy Jastków, umożliwiając dojazdy z miejscowości takich jak Jastków, Snopków, Smugi, Krasienin. Ponadto stanowi połączenie Lublina ze szlakami rowerowymi w gminie Jastków.

długość korytarza	13.5	km
w tym poza granicami miasta	9.7	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.5	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	13.0	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	11.7	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.3	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

5.1	Ducha (odcinek: al. Solidarności – Poligonowa)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Chodnik dla pieszych występuje tylko po stronie zachodniej i jest w złym stanie technicznym.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przebudowa skrzyżowania al. Solidarności/Ducha wraz z odcinkiem ul. Ducha, pomiędzy al. Solidarności a ul. Poligonową. W ramach planowanej inwestycji powstanie droga rowerowa C13, pomiędzy drogą lokalną (strona zachodnia) a dwujezdniową ul. Ducha.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Włączenie drogi rowerowej w rejon skrzyżowania Ducha/Solidarności, gdzie planowane są przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach/wylotach.			
Mpzp	Odcinek położony w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania zmiany mpzp (plan w trakcie realizacji).			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	0.5	-	-

5.2	Willowa (Polygonowa – rondo Reagana)
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Na tym odcinku chodnik jest obustronny oddzielony od jezdni pasem zieleni, w którym zlokalizowane są drzewa, latarnie, znaki itp. Są jednak miejsca, gdzie przestrzeń się zawęża i chodnik przylega z jednej strony do jezdni, a z drugiej do muru. Na tym odcinku wzdłuż głównego ciągu przebiega ulica lokalna z ograniczeniem prędkości 40km/h, przy czym na odcinku Polygonowa – Relaksowa jest ona po zachodnio-południowej stronie ul. Willowej, natomiast na pozostałym odcinku po stronie przeciwnej tj. północno-wschodniej. Ulica lokalna jest w bardzo dobrym stanie technicznym.
Inwestycje w przygotowaniu	-

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Wykorzystanie ulicy lokalnej do prowadzenia ruchu rowerowego z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30km/h oraz rozwiązań technicznych uspokajających ruch (w celu przeciwdziałania ruchowi samochodowemu omijającemu ul. Willową).</p> <p>W związku z tym, że ulica lokalna na odcinku do ronda Reagana do ul. Relaksowej przebiega po stronie północno-wschodniej ulicy Willowej, a na pozostałym po południowo-zachodniej, zakłada się wprowadzenie przejazdów rowerowych wzdłuż przejść dla pieszych przez skrzyżowanie ul. Willowej z ul. Relaksową, w tym: przez wlot/wylot ul. Relaksowej oraz wschodni wlot/wylot ul. Willowej (jest to skrzyżowanie bez sygnalizacji świetlnej).</p> <p>Dodatkowo zakłada się wyznaczenie przejazdu rowerowego przez północny wlot/wylot ul. Sławinkowskiej.</p>			
Mpzp	<p>Odcinek położony w granicy uchwalonego mpzp miasta Lublin - część V C w obszarze położonym pomiędzy ul. Willową, ul. Sławinkowską, ul. Poligonową i projektowaną ulicą Zelwerowicza. Zgodnie z uchwalonym planem (zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu ulicy zbiorczej Willowej) dopuszcza się lokalizację ścieżki rowerowej.</p>			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.3	-	-	1.3	-

5.3	Sławinkowska (rondo Reagana – granica miasta)			
Istniejąca infrastruktura	<p>Brak rozwiązań dla ruchu rowerowego. Ciąg pieszy (chodnik) zlokalizowany jest głównie po stronie zachodniej. Po stronie wschodniej występuje na krótkim odcinku w rejonie ul. Zbożowej w pobliżu Biedronki oraz na dwóch dłuższych odcinkach w pobliżu granicy miasta (na tych dwóch odcinkach nie ma chodnika po stronie zachodniej). Ulica Sławinkowska ma ograniczoną prędkość do 40 km/h.</p>			
Inwestycje w przygotowaniu	<p>Rozbudowa ul. Sławinkowskiej na odcinku od ronda Reagana do ul. Lisa.</p>			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Wybudowanie infrastruktury rowerowej w ramach przebudowy ulicy w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13/C16. Usytuowanie trasy rowerowej po jednej ze stron ulicy powinno nastąpić na etapie szczegółowej analizy. W każdym wariantie zakłada się zapewnienie powiązań poprzecznych z zabudową po drugiej stronie.</p> <p>W rejonie ronda Reagana do wykorzystania odcinek jezdni serwisowej zlokalizowany po wschodniej stronie ulicy.</p> <p>Na odcinku od drogi serwisowej przy rondzie Reagana do wysokości ul. Jodłowej (pierwsze przejście przez Sławinkowską za przejściem przy rondzie) zakłada się, że droga rowerowa będzie zlokalizowana po stronie wschodniej ul. Sławinkowskiej. Jest to spowodowane ograniczonym dostępnym miejscem po stronie zachodniej, na odcinku od ronda Reagana do ul. Sempołowskiej (pomiędzy chodnikiem a ogrodzeniem jest tylko ok. 2,3 m, występujące słupy, drzewa). Natomiast po stronie wschodniej jest miejsce i wraz z powstaniem drogi dla pieszych i rowerów, ciąg stanowiłby naturalne przedłużenie drogi serwisowej i umożliwiłby włączenie istotnej ulicy osiedlowej (ul. Kasztelańskiej – połączenie z os. Botanik).</p> <p>Dalszy przebieg ścieżki możliwy po obydwóch stronach, ale w każdym przypadku wymaga przebudowy istniejących ogrodzeń.</p>			
Uwagi	<p>Ulica wymaga remontu. Jej nawierzchnia jest zniszczona, brak jest poboczy i chodników po stronie wschodniej. Występuje problem z odwodnieniem ulicy w związku z powstawaniem rozlewisk wody po opadach deszczu, zwłaszcza w rejonie szkoły.</p>			
Mpzp	<p>Odcinek położony w granicy uchwalonego mpzp miasta Lublin - część V C w obszarze położonym pomiędzy ul. Willową, ul. Sławinkowską, ul. Poligonową i projektowaną ulicą Zelwerowicza. Zgodnie z uchwalonym planem (zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu ulicy</p>			

	zbiorczej Sławinkowskiej)) dopuszcza się lokalizację ścieżki rowerowej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.0	-	-	2.0	-

5.4	Sławinkowska (przedłużenie poza granice miasta)			
Istniejąca infrastruktura	Brak rozwiązań dla ruchu rowerowego.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 do Krasienina z powiązaniem z istniejącymi szlakami rowerowymi w gminie Jastków.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
9.7	-	-	9.7	-

KORYTARZ 6: NOWO POLIGONOWA – POLIGONOWA I ŁĄCZNIK DO OSIEDLA BOTANIK

Trasa powstająca w ramach budowy nowego odcinka ulicy wylotowej, w kierunku do węzła z obwodnicą ekspresową miasta. Łączyć się będzie z trasą rowerową wzdłuż Alei Solidarności poprzez ul. Ducha i umożliwiać będzie dojazd od centrum z intensywnie zabudowanych osiedli takich jak Botanik jak i zabudowy jednorodzinnej zlokalizowanej wzdłuż „starego przebiegu” ul. Poligonowej.

długość korytarza	2.6	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	1.5	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	2.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.6	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.7	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inv. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

6.1		Nowo-Poligonowa (Willowa - Zelwerowicza)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury pieszo-rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przebudowa ulicy Poligonowej. W ramach tej inwestycji po stronie zachodniej przewiduje się powstanie infrastruktury rowerowej, połączonej z ulicą lokalną przebiegającą wzdłuż ciągu Willowa-Ducha. Początkowo jako droga dla pieszych i rowerów C13IC16, następnie ciąg pieszo-jezdny, który na odcinku ok. 600 m przed ulicą Zelwerowicza wprowadzony jest w jezdnię serwisową przebiegającą wzdłuż ulicy Nowo-Poligonowej. Jezdnia serwisowa przechodzi pod estakadami jezdni głównych ul. Nowo-Poligonowej i jest połączona ze „starym przebiegiem” ulicy Poligonowej, który ma połączenie z ul. Zelwerowicza.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zgodnie z planami inwestycyjnymi, przy czym z zapewnieniem połączenia rowerowego pomiędzy jezdnią serwisową, przebiegającą wzdłuż odcinka Nowo-Poligonowej, a drogą dla pieszych i rowerów C13IC16 wzdłuż ul. Zelwerowicza (po zachodniej stronie skrzyżowania ul. Zelwerowicza z ul. Nowo Poligonową) oraz uspokojeniem ruchu na jezdni serwisowej (ewentualnie wprowadzenie tzw. sierżantów rowerowych).			
Mpzp	Odcinek położony w granicy uchwalonego mpzp miasta Lublin - część V C w obszarze położonym pomiędzy ul. Willową, ul. Sławinkowską, ul. Poligonową i projektowaną ulicą Zelwerowicza. Zgodnie z uchwalonym planem (zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu ulicy głównej Poligonowej) dopuszcza się lokalizację ścieżki rowerowej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.7	-	1.5	0.2	-

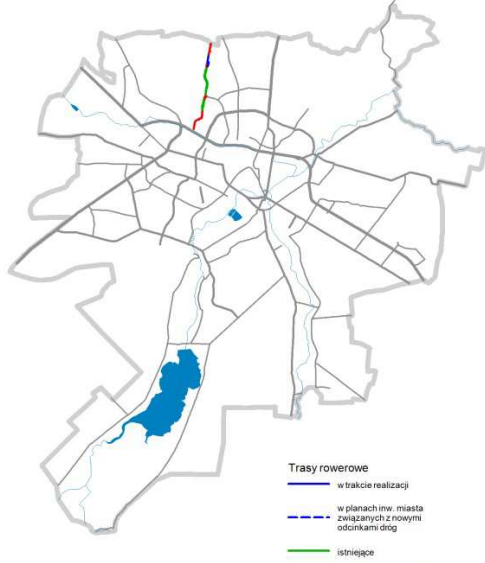
6.2		Poligonowa (Zelwerowicza – Dębina – „stary przebieg”)		
Istniejąca infrastruktura	Brak chodników i infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przebudowa odcinka, w ramach budowy ulicy Nowo-Poligonowej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych z wprowadzeniem uspokojenia ruchu (ewentualnie zastosowanie tzw. sierżantów rowerowych).			
Mpzp	Odcinek położony w granicy uchwalonego mpzp miasta Lublin - część V C w obszarze położonym pomiędzy ul. Willową, ul. Sławinkowską, ul. Poligonową i projektowaną ulicą Zelwerowicza. Zgodnie z uchwalonym planem (zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu ulicy lokalnej Poligonowej) dopuszcza się lokalizację ścieżki rowerowej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.7	-	-	1.7	-

6.3	Łącznik z osiedla Botanik do ul. Nowo-Polygonowej			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Tunel pod infrastrukturę rowerową, pod jezdniami głównymi budowanej ulicy Nowo-Polygonowej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Droga dla rowerów C13 wzdłuż suchej doliny, od boiska przy ul. Altanowej do ul. Nowo-Polygonowej.			
Mpzp	Odcinek położony w granicy uchwalonego mpzp miasta Lublin - część V C w obszarze położonym pomiędzy ul. Willową, ul. Sławinkowską, ul. Polygonową i projektowaną ulicą Zelwerowicza. Zgodnie z uchwalonym planem połączenie to wskazane jest jako jedno z głównych kierunków powiązań pieszych i rowerowych			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

KORYTARZ 7: KOSMOWSKIEJ – KONCERTOWA

Trasa przebiegająca promieniście do centrum, obsługująca obszary zabudowy mieszkaniowej Czechowa Północnego i Południowego, zapewniająca podłączenie do tras wzdłuż układu ulicznego Zelwerowicza, Kompozytorów Polskich, al. Solidarności oraz do skrótu rowerowego wykorzystującego trasy osiedlowe i suche doliny.

długość korytarza	3.0	km
długość istniejących tras	1.4	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.4	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	1.6	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.3	km
uspokojenie ruchu	0.3	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

7.1	Kosmowskiej (odcinek: ul. Północna – Kiepyry)
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.
Inwestycje w przygotowaniu	-

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie zachodniej z wykorzystaniem istniejącego chodnika i pasa zieleni, doprowadzona do rejonu przejścia dla pieszych po północnej stronie ul. Kiepur. Wyznaczenie przejazdów rowerowych wzdłuż istniejących przejść dla pieszych na skrzyżowaniu bez sygnalizacji świetlnej ul. Kosmowskiej z ul. Kiepur.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

7.2		Kosmowskiej – Koncertowa (Kiepur – początek/koniec pasów rowerowych, po północnej stronie ul. Braci Wieniawskich)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona południowo-wschodnia: wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów w kierunku północnym (pod górę), na odcinku od ul. Kiepur do miejsca, gdzie obecnie kończy się pas ruchu dla rowerów, z przeprowadzeniem go przez skrzyżowanie z ul. Braci Wieniawskich.</p> <p>Strona północno-zachodnia: pas ruchu dla rowerów kończy się przed skrzyżowaniem z ul. Braci Wieniawskich – z założeniem pozostawienia bez zmian. Następnie na wylocie ruch po jezdni na zasadach ogólnych, do miejsca, gdzie kończy się zatoka autobusowa (zlokalizowana po południowej stronie ul. Kurantowej). W tym miejscu wyprowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnię i wyznaczenie jednokierunkowej drogi dla rowerów C13 (z wykorzystaniem pasa zieleni) do początku dwukierunkowej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16.</p> <p>Na odcinku od ul. Braci Wieniawskich do ul. Kiepur zakłada się uspokojenie ruchu (z uwagi na niebezpieczny skręt w lewo, na łuku i o dużym pochyleniu oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkoły), w tym: przebudowa skrzyżowania Kurantowa/Kosmowskiej na małe rondo, wprowadzenie ograniczenie prędkości do 30km/h, ograniczenie przekroju do jednego pasa na kierunek, likwidację pasa włączy na północnym wylocie ww. skrzyżowania.</p>			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.6	-

7.3		Koncertowa (odcinek na północ od ul. Braci Wieniawskich, w miejscu początku/końca pasów ruchu dla rowerów) – Zelwerowicza		
Istniejąca infrastruktura	Obustronne pasy ruchu dla rowerów, przerwane na wysokości skrzyżowania z al. Kompozytorów Polskich. Na północnym wylocie ze skrzyżowania z al. Kompozytorów Polskich wyznaczony odcinek wydzielonej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16, wyprowadzony w jezdni w rejonie początku pasa ruchu dla rowerów.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Skrzyżowanie z al. Kompozytorów Polskich:</p> <ul style="list-style-type: none">– łącznik pomiędzy pasem ruchu rowerowego (wschodnim) a proponowaną drogą dla rowerów wzdłuż Kompozytorów po stronie południowej – wyprowadzenie ruchu poza jezdnię (w pas zieleni),– w związku z tym, że wzdłuż al. Kompozytorów Polskich planowane są obustronne drogi dla pieszych i rowerów zakłada się ich połączenie z pasami ruchu dla rowerów wzdłuż ul. Koncertowej, także poprzez przejazdy rowerowe przez wschodni i południowy wlot/wylot. <p>W rejonie skrzyżowania z budowanym odcinkiem ul. Zelwerowicza (po jej południowej stronie) połączenie pasa ruchu dla rowerów po stronie wschodniej z budowanym odcinkiem drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 – (obniżenie krawężnika i przejazd przez pas zieleni). Po stronie zachodniej wykorzystanie chodnika o szerokości 4 m i realizacja drogi dla pieszych i rowerów bez segregacji ruchu (znak C13-C16), do zatoki przystankowej. Następnie od miejsca, gdzie chodnik zwęża się i pojawia się pas zieleni wyprowadzenie ruch rowerowy na jezdnię i przedłużenie do tego miejsca pasa rowerowego.</p>			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.7	1.4	0.2	0.2	-

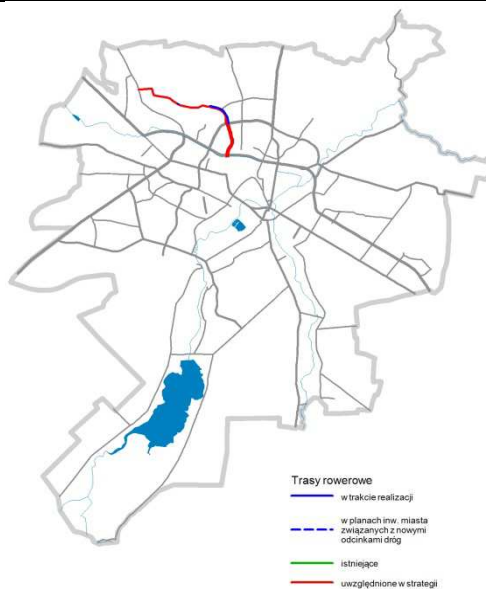
7.4	Koncertowa (odcinek: Zelwerowicza – granica miasta (pętla))
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej
Inwestycje w przygotowaniu	W ramach budowy ul. Zelwerowicza, w kierunku północnym zorganizowano krótki odcinek drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie zachodniej.
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie zachodniej zorganizowanej w ramach budowy ul. Zelwerowicza do rejonu pętli.</p> <p>Z uwagi na zabudowę mieszkaniową po stronie wschodniej zakłada się zapewnienie połączenia drogi dla rowerów przejazdem rowerowym na wysokości ulicy Karkonoskiej wyprowadzającej ruch z osiedla.</p> <p>Tak wyznaczona droga dla rowerów będzie zapewni połączenie rejonu poza granicami miasta (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna) z wykorzystaniem ulic lokalnych, z ograniczeniem</p>

	prędkości do 30km/h (ulice: Dębina, Cedrowa).			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	0.2	0.4	-

KORYTARZ 8: ALEJA KOMPOZYTORÓW POLSKICH – SKRÓT DO ULICY POLIGONOWEJ I SŁAWINKOWSKIEJ PRZEZ TEREN ZIELONY I SUCHĄ DOLINĘ

Częściowo trasa przebiega wewnątrz obwodnicy miejskiej, promieniście w stosunku do centrum, łącząc obszary zabudowy mieszkaniowej Czechowa Południowego z obszarem centralnym oraz trasy rowerowe wzdłuż układu ulicznego: Kosmowskiej, Elsnera, Smorawińskiego i Alei Solidarności. Na odcinku na północ od obwodnicy miejskiej stanowi skrót rowerowy z wykorzystaniem terenu zielonego i suchej doliny dla obszaru Sławina – obszaru istniejącej intensywnej zabudowy mieszkaniowej, a także skrót w kierunku do centrum dla podróży z kierunku gminy Jastków. Obsługuje też potencjalne przyszłe obszary rozwojowe.

długość korytarza	4.5	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.9	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	5.6	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	5.6	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

8.1		Al. Kompozytorów Polskich (Północna - Smorawińskiego)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej, po obu stronach ulicy. Wzdłuż ulicy chodniki są wykonane z asfaltu i dość szerokie (do ok. 4m), ale w złym stanie technicznym.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Obustronne drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 zorganizowane z wykorzystaniem chodnika ewentualnie pasów zieleni, z remontem nawierzchni chodnika. W rejonie przystanków autobusowych: przy skrzyżowaniu z ul. Północną, na wysokości ul. Oratoryjnej oraz w rejonie skrzyżowania z al. Smorawińskiego przeprowadzenie dróg dla rowerów za wiatami przystankowymi. Wprowadzenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, przez wszystkie wloty/wyloty, w tym: na skrzyżowaniu z ul. Północną (nowe przejścia i przejazdy rowerowe po południowej stronie skrzyżowania), na skrzyżowaniu z al. Smorawińskiego.			
Uwagi	Zapewnienie ciągłości dróg dla rowerów poprzez wyznaczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie ulice poprzeczne: <ul style="list-style-type: none">– Strona wschodnia: 2 przejazdy rowerowe przez ul. Oratoryjną; przejazd rowerowy przez ul. Nowowiejskiego;– Strona zachodnia: przejazd rowerowy przez łącznik pomiędzy ul. Paganiniego a al. Kompozytorów Polskich oraz przejazd rowerowy przez wjazd/wyjazd do centrum medycznego zlokalizowanego w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania al. Kompozytorów Polskich z al. Smorawińskiego;– Dwa przejazdy rowerowe przez Aleję Kompozytorów Polskich, wzdłuż przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej zlokalizowanych na tym odcinku: po północnej stronie przystanków autobusowych w rejonie ul. Oratoryjnej oraz na wysokości budynku al. Kompozytorów Polskich 5. Docelowo należy przeanalizować możliwość wprowadzenie sygnalizacji świetlnej.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: <ul style="list-style-type: none">– na terenach komunikacji pieszej,– na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych,– na terenach tras komunikacyjnych,– w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną,,– na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	-	-	2.2	-

8.2	Aleja Kompozytorów Polskich (Smorawińskiego - Koncertowa)
Istniejąca infrastruktura	Infrastruktura rowerowa występuje na krótkim odcinku, po stronie północnej, w rejonie skrzyżowania z ul. Koncertową w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13IC16. Po obu stronach ulicy występują szerokie chodniki i pasy zieleni.
Inwestycje w przygotowaniu	Budowa drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie północno-wschodniej.

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Po stronie północno-wschodniej – zgodnie z planowaną inwestycją tj. budowa drogi dla pieszych i rowerów C13IC16. Po stronie południowo-zachodniej jako droga dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem chodnika, ewentualnie pasów zieleni. W rejonie przystanków autobusowych: przy skrzyżowaniu z ul. Koncertową i Braci Wieniawskich, przeprowadzenie dróg dla rowerów za wiatami przystankowymi. Wprowadzenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, przez wszystkie wloty/wyloty, w tym: na skrzyżowaniu z ul. Braci Wieniawskich i Smorawińskiego oraz wzdłuż istniejących przejść dla pieszych na skrzyżowaniu bez sygnalizacji świetlnej z ul. Elsnera. Zapewnienie łącznika rowerowego na zachodnim wylocie ze skrzyżowania z Koncertową, umożliwiającego wjazd z jezdni na wydzieloną drogę dla rowerów, po stronie północnej.			
Uwagi	Zapewnienie ciągłości drogi dla rowerów poprzez wyznaczenie przejazdów rowerowych bez sygnalizacji świetlnych wzdłuż proponowanej drogi dla pieszych i rowerów, w tym wzdłuż przejścia dla pieszych przez ul. Legendy oraz wzdłuż przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej przez al. Kompozytorów Polskich, po północnej stronie ul. Legendy.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	0.9	0.9	-

8.3	Łącznik rowerowy pomiędzy skrzyżowaniem: Aleja Kompozytorów Polskich/Koncertowa a ulicą Poligonową.			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	W ramach budowy ul. Nowo-Polygonowej przygotowany jest tunel pod infrastrukturę rowerową, na północ od ul. Relaksowej na wysokości Alei Kompozytorów Polskich.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Droga dla rowerów C13 przez teren zielony, z wykorzystaniem suchej doliny.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze dwóch planów miejscowych, w tym: <ul style="list-style-type: none">- uchwalonego mpzp - część III w rejonie północnej części ulicy Koncertowej; w odniesieniu do odcinka w obszarze planu tego przebiega on w ciągu ulicy dojazdowej, gdzie dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej;- planu w trakcie realizacji (obszar objęty uchwałą o przystąpieniu do sporządzania zmiany mpzp).			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

8.4	Łącznik rowerowy pomiędzy ulicą Poligonową a Sławinkowską			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	W ramach budowy ul. Nowo-Polygonowej przygotowany jest tunel pod infrastrukturę rowerową, na północ od ul. Relaksowej na wysokości Alei Kompozytorów Polskich.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Droga dla rowerów C13 przez teren zielony, z wykorzystaniem suchej doliny i z podłączeniem do ul. Sławinkowskiej, w rejonie szkoły.			
Mpzp	Odcinek położony w granicy uchwalonego mpzp miasta Lublin - część V C w obszarze położonym pomiędzy ul. Willową, ul. Sławinkowską, ul. Poligonową i projektowaną ulicą Zelwerowicza. Zgodnie z uchwalonym planem połączenie to wskazane jest jako jedno z głównych kierunków powiązań pieszych i rowerowych			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.5	-	-	1.5	-

KORYTARZ 9: SKRÓTY ROWEROWE: SUCHĄ DOLINĄ PRZESZ CZECHÓW POŁUDNIOWY Z ODNOGĄ W KIERUNKU ULICY BRACI WIENIAWSKICH ORAZ TRASA OSIEDŁOWA PRZESZ CZECHÓW PÓŁNOCNY

Trasy te wnikają w dzielnice o intensywnej zabudowie mieszkaniowej Czechów Południowy i Czechów Północny, podłączając je do podstawowego układu tras rowerowych związanych z układem ulicznym (Elsnera, al. Solidarności). Wykorzystują skróty wzdłuż suchych dolin oraz ciągi wewnątrz osiedlowe, przebiegając pod wiadukdami ciągów drogowych ul. Smorawińskiego i al. Kompozytorów Polskich. Są alternatywą prowadzącą do centrum dla tras przebiegających wzdłuż ulic takich jak al. Kompozytorów Polskich (ulica o dużym nachyleniu) i Szeligowskiego.

Łączna długość korytarzy	4.8	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	4.8	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	4.4	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.4	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

9.1		Skrót suchą doliną przez Czechów Południowy (Północna - Elsnera)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wyznaczenie drogi dla rowerów C13 wzdłuż suchej doliny. Początek zlokalizowany w rejonie ul. Północnej, na odcinku pomiędzy al. Kompozytorów Polskich, a ul. Szeligowskiego (w rejonie myjni samochodowej). Zakłada się wprowadzenie wyniesionego w jezdni przejazdu rowerowego. Następnie droga dla rowerów prowadzona w kierunku północnym z przejściem pod ulicą Smorawińskiego (pomiędzy II Urzędem Skarbowym a Orfeuszem), połączona z ul. Elsnera, w rejonie ul. Symfonicznej.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.7	-	-	1.7	-

9.2	Skrót suchą doliną przez Czechów Południowy (odnoga w kierunku ul. Braci Wieniawskich)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Ruch rowerowy z wykorzystaniem ciągów pieszych lub dróg gruntowych o złym stanie technicznym.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wyznaczenie drogi dla rowerów C13 wzdłuż suchej doliny, która przebiega przez Czechów Południowy – odnoga w kierunku ulicy Braci Wieniawskich z przejściem pod al. Kompozytorów Polskich i pod al. Smorawińskiego. Droga dla rowerów prowadzona z wykorzystaniem pasów zieleni, niezależnie od ciągów pieszych. W sytuacji braku miejsca z zastosowaniem rozwiązania w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13IC16. Zakończenie w rejonie skrzyżowania Braci Wieniawskich i Kaprysowej z podłączeniem do jezdni ul. Braci Wieniawskich. W rejonie włączenia się drogi dla rowerów w ulicę Braci Wieniawskich zakłada się konieczność zapewnienia odpowiedniej widoczności i oznakowania ostrzegającego kierujących samochodami o możliwości pojawienia się rowerzystów.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	-	0.9	-

9.3		Trasa osiedlowa przez Czechów Północny (Elsnera - Koncertowa)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wariantowe, jako droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13IC16 poprowadzona wzdłuż istniejącego ciągu pieszego w ul. Symfonicznej, a następnie wzdłuż chodnika po północnej stronie terenu szkoły (Gimnazjum nr 16 im. Fryderyka Chopina) zasadniczo z wykorzystaniem pasa zieleni lub ewentualnie części chodnika i pasa zieleni. Zakłada się powiązanie proponowanej trasy z pasami ruchu dla rowerów w ul. Koncertowej poprzez zapewnienie bezpośredniego wjazdu na trasę rowerową (obniżenie krawężnika) oraz wyznaczenie przejazdu rowerowego na wysokości ul. Noskowskiego – wzdłuż istniejącego tam przejścia dla pieszych.			
Uwagi	Tam, gdzie jest dostępne miejsce, wprowadzana będzie droga dla rowerów C13 oddzielona od chodnika.			
Mppz	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

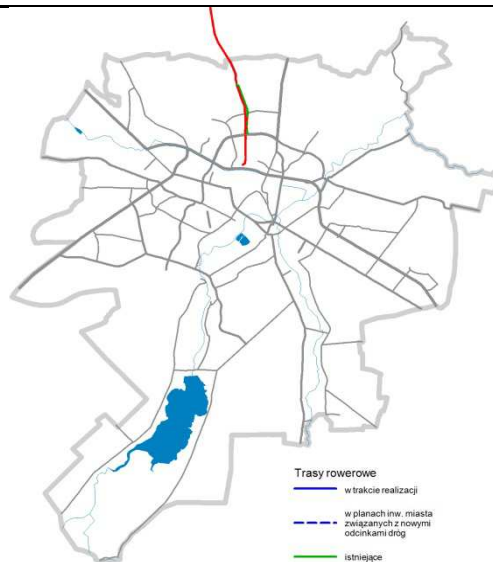
9.4	Trasa osiedlowa przez Czechów Północny (Elsnera - Zelwerowicza)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Trasa rowerowa początkowo z wykorzystaniem ulicy Żelazowej Woli – ulica lokalna z ograniczeniem do 30km/h. Wymaga to połączenia z planowaną infrastrukturą rowerową wzdłuż Elsnera z ul. Żelazowej Woli. Na skrzyżowaniu ul. Żelazowej Woli z ul. Żywnego na znaku pionowym D4a „droga bez przejazdu”, na północnym wlocie ul. Żelazowej Woli, dodanie informacji „nie dotyczy rowerów”.</p> <p>Następnie kontynuacja trasy rowerowej wariantowo w postaci drogi dla rowerów C13 lub drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 zasadniczo z wykorzystaniem pasów zieleni wzdłuż istniejących ciągów pieszych zlokalizowanych pomiędzy szkołami: Gimnazjum nr 16 im. Fryderyka Chopina a Szkołą Podstawową nr 43 im. I.J. Paderewskiego. Następnie, w korytarzu pomiędzy ulicami: Zakopiańską i Szpinalskiego z przejściem przez budowany odcinek ul. Zelwerowicza na wysokości ul. Górczańskiej – wyznaczenie przejazdu rowerowego wzdłuż planowanego w tym miejscu przejścia dla pieszych.</p> <p>Zakończenie trasy po północnej stronie ul. Zelwerowicza z dojazdem do niej z osiedla usytuowanego pomiędzy Zelwerowicza, Koncertową a Choiny z wykorzystaniem ulic lokalnych.</p>			
Uwagi	Tam gdzie jest dostępne miejsce, rozwiązanie w formie drogi dla rowerów C13 oddzielonej od ciągu pieszego.			

Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.2	-	-	1.2	-

KORYTARZ 10: SZELIGOWSKIEGO – CHOINY – LUBELSKA – GMINA JASTKÓW

Trasa przebiegająca promieniście do centrum, łącząca Czechów Północny i Południowy ze Śródmieściem. Umożliwia również dojazd do miasta z gminy Jastków z kierunku północnego, zapewniając dojazd z obszarów z zabudową jednorodzinną zlokalizowaną poza granicami miasta (Jakubowice Konińskie).

długość korytarza	10.9	km
w tym poza granicami miasta	7.4	km
długość istniejących tras	1.6	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	10.9	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	10.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.9	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

10.1	Szeligowskiego (Północna - Smorawińskiego)
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Chodnik dla pieszych jest tylko po stronie zachodniej, po tej stronie występuje też zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Po stronie wschodniej brak zabudowy. Na odcinku tym ulica Szeligowskiego zmienia przekrój z dwóch jezdni do jednej jezdni.
Inwestycje w przygotowaniu	Nowy odcinek ul. Biernackiego, przebiegający pomiędzy skrzyżowaniem Lubartowska/Ruska a Szeligowskiego/Andersa. Ulica Szeligowskiego będzie połączona do nowej ulicy ok. 250m, na południe od obecnego skrzyżowania z Andersa.
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Strona zachodnia: na odcinku od ul. Smorawińskiego do ulicy lokalnej prowadzącej do nowego osiedla (ok. 250 m od ul. Północnej) rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. Na dalszym odcinku, w kierunku ulicy Północnej ze względu na ograniczenie przestrzeni (zawężenie, skarpa), zastosowanie rozwiązania w postaci

	<p>chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16. Dodatkowo łącznik do drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 prowadzonej wzdłuż ulicy Północnej, która przed ul. Szeligowskiego odgina się w kierunku al. Solidarności.</p> <p>Strona wschodnia: droga dla pieszych i rowerów C13IC16 wybudowana w rezerwie terenu pod nowy odcinek ulicy Biernackiego, pomiędzy ul. Andersa, a ul. Jaczewskiego – jako skrót rowerowy przebiegający suchą doliną oraz wprowadzenie przejazdu rowerowego na wysokości przyszłego planowanego włączenia się ul. Szeligowskiego w nowy odcinek ul. Biernackiego.</p> <p>Dodatkowo uzupełnienie o przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną Szeligowskiego/Smorawińskiego – wschodnia, zachodnia i południowa strona skrzyżowania.</p>			
Mpzp	<p>Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.</p>			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

10.2	Szeligowskiego (Smorawińskiego – Elsnera/Związkowa)
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie wschodniej.
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona zachodnia:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na odcinku od ul. Smorawińskiego do ul. Młodej Polski - droga dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem pasa zieleni i chodnika. – Na długości ulicy lokalnej – Młodej Polski, wykorzystanie ulicy do prowadzenia ruchu rowerowego z wprowadzeniem ograniczenia prędkości 30km/h, elementów uspokojenia ruchu i uporządkowaniem parkowania. – Na odcinku od północnego włączenia ul. Młodej Polski do ul. Elsnera ponownie droga dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. – Istotną kwestią jest miejsce połączeń drogi dla rowerów z ulicą lokalną – obniżenie krawężników, zaznaczenie obecności rowerzystów, zachowanie widoczności. <p>Strona wschodnia: zapewnienie ciągłości trasy rowerowej poprzez uzupełnienie o przejazdy rowerowe w ciągu istniejącej drogi dla pieszych i rowerów, w tym: przejazd rowerowy bez sygnalizacji świetlnej przez wjazd/wyjazd na parking, przejazd rowerowy na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną z ul. Czapskiego.</p> <p>Dodatkowo zapewnienie powiązania tras rowerowych poprzez przejazdy rowerowe przez ul. Szeligowskiego: na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną z ul. Czapskiego oraz wzdłuż przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej zlokalizowanego po północnej stronie wjazdu/wyjazdu na parking.</p> <p>Przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną ulic Szeligowskiego i Elsnera – uzupełnienie o stronę zachodnią, południową i północną skrzyżowania.</p>
Uwagi	<p>Założenie o lokalizacji trasy rowerowej po stronie zachodniej wynika z faktu, że zabudowa zlokalizowana jest po tej stronie ulicy. Istniejąca trasa rowerowa po stronie wschodniej ma słabą funkcjonalność z uwagi na brak dostępu.</p>

Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.6	-	0.8	-

10.3	Choiny (Elsnera/Związkowa – Wojtasa/Zelwerowicza)			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie wschodniej. Na skrzyżowaniu Choiny/Wojtasa/Zelwerowicza przejazdy rowerowe przez wschodni i północny wlot/wylot.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Strona zachodnia:</p> <ul style="list-style-type: none">– Na odcinku Elsnera - Szwajcarska wariantowo wyznaczenie drogi dla rowerów C13 lub drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem pasa zieleni.– Następnie połączenie drogi dla rowerów z ulicą Paderewskiego i wykorzystanie jej do prowadzenie ruchu rowerowego z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30km/h i zastosowaniem środków uspokojenia ruchu oraz uporządkowaniem parkowania. Ulica Paderewskiego jest ulicą lokalną przebiegającą równolegle do ulicy Choiny. Na odcinku na północ od ul. Leszetyckiego obowiązuje zakaz wjazdu, który nie dotyczy pojazdów ZTM (dojazd do pętli), dodatkowo nie dotyczyłby rowerów. <p>Następnie na odcinku od miejsca gdzie jest zjazd/wyjazd z pętli do ul. Zelwerowicza wyznaczenie drogi dla rowerów C13 z wykorzystaniem pasa zieleni.</p> <p>Istotną kwestią jest miejsce połączeń drogi dla rowerów z ulicą lokalną – obniżenie krawężników, zaznaczenie obecności rowerzystów, zachowanie widoczności.</p> <p>Uzupełnienie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną Choiny/Zelwerowicza o przejazdy rowerowe – po południowej i zachodniej stronie skrzyżowania.</p>			
Mpzp	<p>Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się:</p> <ul style="list-style-type: none">– na terenach komunikacji pieszej,– na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych,– na terenach tras komunikacyjnych,– w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną,– na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	0.9	-	0.9	-

10.4		Choiny (Wojtasa/Zelwerowicza – granica miasta)		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla rowerów zakończona jest po stronie północno-zachodniej skrzyżowania ul. Choiny z ul. Wojtasa i ruch rowerowy wyprowadzony jest na jezdnię. Dalej brak jest infrastruktury rowerowej. Wąski chodnik występuje głównie po stronie zachodniej, przy czym są odcinki bez chodnika. Stan techniczny jezdni jest zły. Na tym odcinku ulica Choiny zawęża się z dwóch do jednej jezdni.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie zachodniej.			
Mppz	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: <ul style="list-style-type: none">– na terenach komunikacji pieszej,– na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych,– na terenach tras komunikacyjnych,– w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną,– na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	0.1	-	0.8	-

10.5		Choiny - Lubelska (kontynuacja poza granice miasta)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16, poza granice miasta w kierunku DW 809.			
Mpzp	-			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
7.4	-	-	7.4	-

KORYTARZ 11: LUBARTOWSKA – AL. SPÓŁDZIELCZOŚCI PRACY – GMINA NIEMCE

Trasa przebiegająca promieniście do centrum miasta, łącząca dzielnice mieszkaniowe: Czechów Północny, Południowy, Ponikwoda i Kalinowszczyznę ze Śródmieściem i obszarem Starego Miasta. Jej przedłużenie w kierunku północnym poza granice miasta umożliwi dojazd z miejscowości gminy Niemce.

długość korytarza	13.8 km
w tym poza granicami miasta	10.0 km
długość istniejących tras	2.6 km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0 km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0 km
długość planowanych tras	13.7 km
w tym:	
ruch rowerowy poza jezdnią *	8.6 km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.9 km
uspokojenie ruchu	4.2 km
ruch na zasadach ogólnych	0.0 km

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

11.1	Lubartowska (Aleja Solidarności/Aleja Tysiąclecia - Unicka)
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Na początkowym odcinku zwarta zabudowa i brak miejsca na infrastrukturę rowerową na chodniku. Na odcinku od al. Solidarności do ul. Nowy Plac Targowy funkcjonuje odcinek wydzielonego pasa autobusowego, w kierunku centrum. Na odcinku od al. Solidarności do ul. Unickiej, występuje parkowanie obustronne na chodniku, głównie równoległe, także pod kątem, ale jest ono zorganizowane w cieniu drzew, latarni, słupów itp. Na odcinku na północ od ul. Czwartek występuje parkowanie równoległe na jezdni. Na skrzyżowaniach z ul. Ruską i Unicką funkcjonują wydzielone pasy do skrętu. Na odcinku Solidarności – Unicka, chodnik przylega do jezdni.
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zmiana organizacji ruchu i wyznaczenie w kierunku do centrum pasa autobusowego i pasa ruchu dla rowerów, a w kierunku z centrum jednego pasa ruchu i pasa ruchu dla rowerów, z przekształceniem ulicy w jednokierunkową dla ruchu samochodowego, o kierunku południe-północ (wyjazd z centrum). Na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną z ul. Ruską, pozostawienie na wlotach po jednym pasie ruchu, bez wydzielonych relacji. Dodatkowo na tym skrzyżowaniu zakłada się wprowadzenie śluz rowerowych na wlotach, gdzie wyznaczone będą pasy ruchu dla rowerów, tj. na wlotach ulicy Lubartowskiej i Ruskiej. Odcinek ten wymaga także uporządkowania parkowania, w tym zakazu parkowania po stronie zachodniej i w przypadku dostępnego miejsca, zorganizowanie parkowania równoległego po stronie wschodniej. Na południowym wlocie/wylocie ul. Lubartowskiej ze skrzyżowania z Unicką (na długości, gdzie wydzielone są pasy dla relacji skrętu w prawo i dla relacji na wprost i w prawo), ze względu na ograniczoną szerokość dostępnego miejsca zakłada się zakończenie pasów ruchu dla rowerów. Ruch rowerowy w rejonie skrzyżowania powinien odbywać się na zasadach ogólnych.
Mpzp	Odcinek częściowo położony w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan w trakcie realizacji) oraz częściowo w obszarze, dla którego brak jest mpzp

Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	-	0.7	-

11.2		Aleja Spółdzielczości Pracy (Unicka - Andersa)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się dwa warianty rozwiązania: <ul style="list-style-type: none">Obustronne pasy ruchu dla rowerów, stronie zachodniej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Andersa do ul. Szwedzkiej wyznaczenie dwukierunkowej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16, umożliwiającej przejazd rowerzystom pomiędzy ulicą lokalną Szwedzką, a ul. Andersa; następnie wprowadzenie w pas rowerowy poprzez odcinek jednokierunkowej drogi dla rowerów C13; po stronie wschodniej pas ruchu dla rowerów kończyć się będzie przed skrzyżowaniem z Andersa, gdzie zaczynają się wydzielone pasy do relacji skrętnych; w związku z tym zakłada się wyprowadzenie go z jezdni i wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów C13 z przejazdem wzdłuż przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną, przez wydzielony pas do skrętu w prawo i połączenie jej z drogą dla pieszych i rowerów wzdłuż Andersa lub w przypadku braku miejsca wyprowadzenie pasa rowerowego w chodnik i wprowadzenie chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16 również z przejazdem rowerowym.Pas ruchu dla rowerów w kierunku do centrum, a w kierunku przeciwnym jednokierunkowa droga dla rowerów C13 lub tzw. sierżanty rowerowe. W rejonie skrzyżowania z ul. Andersa rozwiązania jak wyżej.			
	W odniesieniu do skrzyżowania Alei Spółdzielczości Pracy z ul. Unicką: <ul style="list-style-type: none">na północnym wlocie pas ruchu dla rowerów zakończony w miejscu, gdzie zaczynają się wydzielone pasy dla poszczególnych relacji skrętnych, w tym pas środkowy do jazdy na wprost przeznaczony powinien być tylko dla autobusów i rowerów, których jazda w kierunku centrum byłaby dozwolona;na północnym wylocie skrzyżowania al. Spółdzielczości Pracy/ Unicka wykonanie połączenia umożliwiającego przejazd rowerem pomiędzy skrzyżowaniem Aleja Spółdzielczości/Obywatelska/Unicka a ulicą lokalną Bazylanówka (krótki odcinek drogi rowerowej) oraz przejazdy rowerowe wzdłuż przejść dla pieszych.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

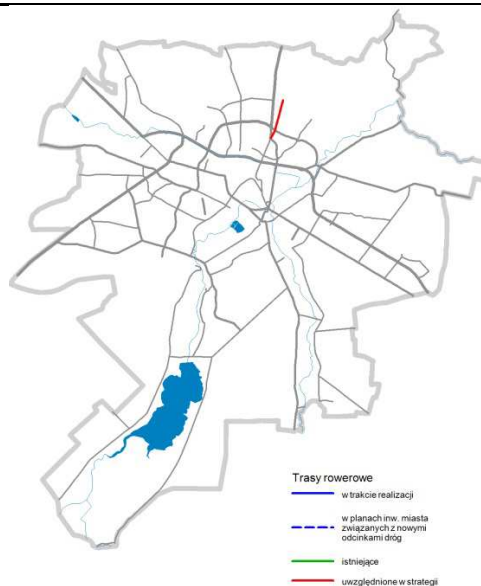
11.3		Aleja Spółdzielczości Pracy (Andersa – granica miasta)		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie zachodniej. Po stronie wschodniej występuje chodnik oddzielony od jezdni pasem zieleni. Na odcinku na północ od ul. Węglarza wzdłuż głównego ciągu przebiega ulica lokalna – ulica Dębowa. Droga dla pieszych i rowerów, po stronie zachodniej kończy się w rejonie granicy miasta. Odcinek poza miastem został przebudowany przez GDDKiA, w ramach budowy obwodnicy ekspresowej S17. Nie przewidziano rozwiązań dla ruchu rowerowego.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Po stronie zachodniej zakłada się zapewnienie ciągłości istniejącej drogi dla rowerów, w tym wyznaczenie przejazdów rowerowych bez sygnalizacji świetlnej: na wysokości wjazdu/zjazdu do stacji Orlen (zalecane zwężenie wyjazdu i wyniesienie przejazdu rowerowego ponad powierzchnię jezdni), wjazd/wyjazd z McDonalda, wjazd/wyjazd zlokalizowany po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Związkową. Po stronie wschodniej: <ul style="list-style-type: none">Na odcinku od ul. Andersa – początek ul. Dębowej: wyznaczenie drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem części chodnika i pasa zieleni. Na tym odcinku zidentyfikowano miejsca z ograniczoną szerokością dostępnego terenu, wymagające zastosowania chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16.Na pozostałym odcinku wykorzystanie do ruchu rowerowego jezdni lokalnej, z wprowadzeniem na niej ograniczenia prędkości 30km/h oraz elementów uspokojenia ruchu. Ulica ta jest przerwana przed skrzyżowaniem z ul. Do Dysa/Dożynkową, a następnie na północ od ww. kontynuowana. Wymaga to wyznaczenia drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 lub chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16 z przejazdem rowerowym przez skrzyżowanie. Na tym ciągu zakłada się wprowadzenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną: z ul. Andersa (uzupełnienie po stronie wschodniej, zachodniej i południowej), Magnoliową (po stronie wschodniej i południowej), Związkową (po stronie wschodniej i południowej), Do Dysa/Dożynkowa (strona północna, wschodnia i południowa). Dodatkowo na odcinku tym występują przejścia dla pieszych w poprzek al. Spółdzielczości Pracy bez sygnalizacji świetlnej, gdzie zakłada się wprowadzenie przejazdów rowerowych oraz rozważenie instalacji sygnalizacji świetlnej.			
Mpzp	Na większości odcinka trasa położona, na granicy dwóch uchwalonych mpzp Miasta Lublin: część I, rejon północno-zachodni i część III. Zgodnie z uchwalonymi planami miejscowymi dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łąkowej – obejmującej dna dolin rzecznych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej. W rejonie północnej granicy miasta odcinek przebiega przez obszar uchwalonego mpzp: obszar położony w rejonie ulic: Spółdzielczości Pracy i Nasutowskiej, zgodnie z którym w pasie drogowym ulicy głównej - Alei Spółdzielczości Pracy - należy zlokalizować chodniki i ścieżkę rowerową oraz przystanki komunikacji zbiorowej wyposażonych w zatoki i wiaty przystankowe.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.6	2.6	-	2.6	-

11.4		Aleja Spółdzielczości Pracy (kontynuacja poza granica miasta)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury pieszej. Odcinek od granic miasta do węzła Lubartów został przebudowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, jednak nie przewidziano rozwiązań dla ruchu rowerowego.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Na odcinku od granicy miasta do węzła Lubartów wykorzystanie jezdni serwisowej po stronie zachodniej. Jezdnia ta jest zasadniczo przeznaczona do obsługi przylegającego zagospodarowania i bezpieczne prowadzenie po niej ruchu rowerowego wymaga wprowadzenia ograniczenia prędkości i elementów uspokojenia ruchu. Na odcinku na północ od węzła Lubartów, gdzie kończy się jezdnia lokalna, do miejscowości Niemce zakłada się budowę wydzielonej drogi dla rowerów C13 po stronie zachodniej, oddzielonej od jezdni głównych pasem zieleni.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
10.0	-	-	10.0	-

KORYTARZ 12: BAZYLIANÓWKA

Trasa poprowadzona z wykorzystaniem ulicy lokalnej, przebiegająca promieniście do centrum, przez środek obszaru z celami i źródłami podróży, takimi jak zabudowa mieszkaniowa, szkoła i łącząca je z podstawowym układem tras rowerowych związanych z układem ulicznym. Jest także alternatywą dla al. Spółdzielczości Pracy.

długość korytarza	1.3	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	1.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.1	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.2	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



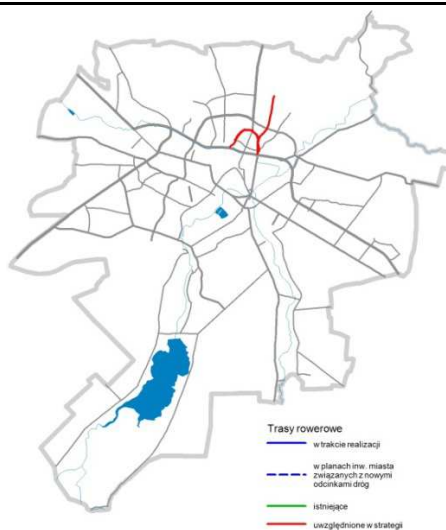
* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

12.1	Bazylianówka (Unicka – Węglarza)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Ulica lokalna z ograniczeniem prędkości do 30km/h, zamknięta dla ruchu od strony skrzyżowania Unicka/ Lubartowska/ al. Spółdzielczości Pracy /Obywatelska i od ul. Andersa.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa prowadzona wzdłuż ul. Bazylianówka z ruchem na jezdni na zasadach ogólnych oraz z wprowadzeniem rozwiązań z zakresu uspokojenia ruchu. Zakłada się wykonanie połączeń wpuszczających ruch rowerowy w ulicę od strony skrzyżowania Lubartowska/ Unicka oraz od strony ul. Andersa oraz wyznaczenie przejazdów rowerowych przez ul. Andersa, przez ul. Węglarza oraz w obrębie skrzyżowania Lubartowska/ Unicka umożliwiające włączenie się rowerzystom w planowaną infrastrukturę rowerową w Obywatelskiej, Lubartowskiej i Unickiej.			
Uwagi	Docelowo należy rozważyć wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na ww. przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych (przez dwie jezdnie z pasem dzielącym).			
Mpzp	Trasa położona w obszarze objętym uchwalonym mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni. Zgodnie z uchwalonym planem miejscowym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łęgowej – obejmującej dna dolin rzecznych.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.3	-	-	1.3	-

KORYTARZ 13: LWOWSKA - PODZAMCZE – I DWA ROZGAŁĘZIENIA: WALECZNYCH ORAZ OBYWATELSKA – JACZEWSKIEGO – PRUSA

Korytarz obsługujący bezpośrednio obszar Śródmieścia, na północ od al. Solidarności. Łączy się z trasami prowadzącymi ruch promieniście w kierunku centrum z obszarów zabudowy mieszkaniowej, takich jak Walecznych, ciąg Koryznowej – Lwowska, Kalinowszczyzna, Chodźki, Biernackiego.

Łączna długość korytarza	3.7	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.1	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	4.1	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.9	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.6	km
uspokojenie ruchu	1.6	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

13.1		Lwowska (Aleja Tysiąclecia – Podzamcze/Ruska)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej po obu stronach ulicy. Zidentyfikowano szerokie ciągi piesze oraz pasy zieleni po obu stronach ulicy.			
Inwestycje w przygotowaniu	Droga dla rowerów C13 w pasie zieleni po stronie wschodniej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Uzupełnienie o drogę dla rowerów C13 po stronie zachodniej ulicy zorganizowaną z wykorzystaniem szerokiego pasa zieleni. Przejazdy rowerowe przez wszystkie wloty skrzyżowań z sygnalizacją świetlną ul. Lwowskiej z al. Tysiąclecia oraz z ul. Ruską.			
Mpzp	Odcinek położony w terenie objętym uchwałą o sporządzeniu mpzp (plan w trakcie sporządzania).			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.1	-	0.1	0.1	-

13.2	Podzamcze-Unicka (Lwowska/Ruska - Lubartowska)
Istniejąca infrastruktura	<p>Brak infrastruktury rowerowej. Na większości odcinka występują dogodne warunki (po obu stronach ulicy) do wyznaczenia dróg dla pieszych i rowerów C13IC16, przy czym po zachodniej stronie w rejonie Skweru Tarasa Szewczenki istniejąca zabudowa poważnie ogranicza dostępny przekrój. Pewne ograniczenia występują również po stronie wschodniej, w rejonie przystanku autobusowego przy skrzyżowaniu z ul. Walecznych, przy czym są one dużo mniejsze niż w przypadku strony wschodniej.</p> <p>Ponadto ulica ta ma dość szeroką jezdnię – ok. 10m, przy czym na skrzyżowaniu z ul. Ruską, Walecznych i Unicką z wydzielonymi pasami dla relacji skrętnych.</p>
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zakłada się jedno z dwóch rozwiązań:</p> <p>1) Rozwiązanie w formie obustronnych pasów ruchu dla rowerów i drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 lub drogi dla rowerów C13 w rejonie skrzyżowań, w tym: po stronie wschodniej (kierunek jazdy Ruska – Unicka), na początkowym odcinku, tj. od ulicy Lwowskiej do ulicy lokalnej, wydzielenie dwukierunkowej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem pasa zieleni wzdłuż chodnika, z przejazdem rowerowym przez ulicę lokalną. Następnie, na północ od ulicy lokalnej wyprowadzenie ruchu rowerowego w jezdnię i dalej kontynuowanie w postaci pasa ruchu dla rowerów.</p> <p>Przed skrzyżowaniem z ul. Walecznych przerwanie pasa ruchu dla rowerów i ruch rowerowy po jezdni na zasadach ogólnych, natomiast ruch w kierunku ul. Walecznych z wyprowadzeniem drogą dla pieszych i rowerów C13IC16, która w rejonie skrzyżowania Walecznych/Podzamcze/Unicka przebiegałaby po stronie południowej; następnie na wylocie ze skrzyżowania z ul. Walecznych kontynuacja pasa ruchu dla rowerów do rejonu skrzyżowania z ul. Lubartowską; na tym skrzyżowaniu, zgodnie z propozycją odnośnie zmiany organizacji ruchu na ul. Lubartowskiej samochody nie skręcałyby w lewo umożliwiając tym samym następujący układ pasów ruchu na skrzyżowaniu: wydzielony pas do skrętu w prawo dla wszystkich pojazdów, a pas lewy do jazdy na wprost dla samochodów i do jazdy na wprost i w lewo dla rowerów.</p> <p>Po stronie zachodniej (kierunek jazdy Unicka – Ruska): rozpoczęcie pasa ruchu dla rowerów na wylocie ze skrzyżowania Unicka/Lubartowska/Obywatelska z kontynuacją do miejsca, gdzie zwęża</p>

	<p>się przekrój w związku z wyznaczeniem pasa do skrętu w lewo w ul. Walecznych; następnie wyprowadzenie trasy rowerowej w pas zieleni i prowadzenie w formie jednokierunkowej drogi dla rowerów przez odcinek, gdzie są wydzielone pasy ruchu na ww. skrzyżowaniu; skręt rowerowy w lewo w ul. Walecznych realizowany byłby z wykorzystaniem wydzielonego pasa dla skrętu w lewo razem z samochodami lub poprzez przejazdy rowerowe wzdłuż przejść dla pieszych na skrzyżowaniu; na odcinku za skrzyżowaniem droga rowerowa ponownie wprowadzona w jezdnię i kontynuowana jako pas ruchu dla rowerów do miejsca, gdzie zlokalizowany jest budynek ograniczający szerokość chodnika (w rejonie Skweru Tarasa Szewczenki); następnie przed skrzyżowaniem z ulicą lokalną wyprowadzenie pasa ruchu dla rowerów z jezdni w pas zieleni z kontynuacją do skrzyżowania z ul. Ruską w formie dwukierunkowej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16; rozwiązanie to wymaga przesunięcia początku wydzielonych pasów na wlocie na skrzyżowanie z ul. Ruską do miejsca, gdzie pas ruchu dla rowerów byłby wyprowadzony poza jezdnię.</p> <p>2) Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po wschodniej stronie ulicy z uwagi na ograniczenia terenowe po zachodniej stronie. Rozwiązanie to wymaga modernizacji w rejonie przystanku przy skrzyżowaniu z ul. Walecznych. Istnieje kilka wariantów rozwiązania tego punktu, najprostszym wydaje się zmiana konstrukcji wiaty (wstawienie węższej wiaty) i przesunięcie jej tak, by jej ściana tylna licowała się z istniejącym słupem, co umożliwi poprowadzenie drogi dla rowerów za przystankiem. Możliwe jest także zawężenie samej zatoki przystankowej (z uwagi na bardzo szerokie pasy ruchu) zyskując dodatkową przestrzeń w rejonie przystanku, przy czym zwiększyłoby to koszty inwestycyjne rozwiązania. Po stronie zachodniej – istnieje również możliwość poprowadzenia drogi dla pieszych i rowerów, przy czym wiąże się to z koniecznością przebudowy przy skwerze Tarasa Szewczenki. Przebudowa obejmowałaby przesunięcie latarni, eliminację parkowania oraz wprowadzenie wygrodzeń z uwagi na bliskość jezdni.</p> <p>Dodatkowo zakłada się wyznaczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty/wyloty skrzyżowania ulic Ruska/Lwowska oraz wzdłuż przejść dla pieszych przy ul. Walecznych, przy czym przejście dla pieszych przez wlot/wylot Walecznych wymagałby przysunięcia bliżej skrzyżowania.</p>			
Mpzp	Odcinek częściowo położony w terenie objętym uchwałą o sporządzeniu mpzp (plan w trakcie realizacji), a częściowo w obszarze, gdzie brak jest mpzp			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	-	0.8	-

13.3	Walecznych (Podzamcze - Węglarza)
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.
Inwestycje w przygotowaniu	Przebudowa ulicy Walecznych, na odcinku od ul. Andersa do ul. Ponikwoda – planowane poszerzenie przekroju z 5 do 7m w roku 2015.
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch rowerowy prowadzony na jezdni. Zakłada się wprowadzenie uspokojenia ruchu wraz z technicznymi środkami uspokojenia ruchu. Na odcinku Podzamcze – Dymowskiego jako rozwiązanie wariantowe możliwe wyznaczenie jednokierunkowych, obustronnych tras rowerowych wraz z wytyczeniem przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych za skrzyżowaniem z Dymowskiego.

Mpzp	Odcinek częściowo położony w obszarze, gdzie brak jest mpzp, a częściowo w obszarze objętym uchwalonym mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni. Zgodnie z uchwalonym planem miejscowym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: <ul style="list-style-type: none">– komunikacji pieszej,– komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych,– tras komunikacyjnych,– zieleni łęgowej – obejmującej dna dolin rzecznych.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.6	-	-	1.6	-

13.4	Obywatelska - Jaczewskiego (Unicka/Lubartowska –Prusa/Biernackiego/Północna)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Na analizowanym odcinku zlokalizowano znaczną ilość celów podróży: szpital, szkoła, budynki wielorodzinne. Szerokość jezdni ma ok. 9m, przy czym zorganizowany jest pas do parkowania, wykorzystywany w związku z obsługą szpitala.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zakłada się następujące warianty rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h wraz z zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu; – zmiana organizacji ruchu: ulice jednokierunkowe dla samochodów, a dla autobusów i ruchu rowerowego dwukierunkowe wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h – ruch rowerowy na jezdni na zasadach ogólnych; – na odcinku ul. Obywatelskiej, pomiędzy ul. Lubartowską a ul. Chodźki likwidacja parkowania i wprowadzenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów; natomiast na pozostałym odcinku wzdłuż parku, po stronie północno-zachodniej droga dla rowerów C13, a po drugiej stronie droga dla pieszych i rowerów bez segregacji ruchu C13-C16 (w rejonie skrzyżowania Obywatelska/Chodźki północny pas ruchu dla rowerów mógłby być przeprowadzony przez skrzyżowanie i połączony z drogami rowerowymi wzdłuż ulic Chodźki i Jaczewskiego; natomiast wprowadzenie rowerów w południowy pas ruchu dla rowerów odbywałoby się z chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym na wylocie ze skrzyżowania); – obustronne pasy ruchu dla rowerów na całym odcinku z likwidacją parkowania. <p>Możliwe jest także rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13/C16 po stronie północno-zachodniej, ale ze względu na charakter obszaru nie jest rozwiązaniem rekomendowanym.</p> <p>Wybór rozwiązania powinien być poprzedzony szczegółową analizą uwarunkowań oraz występujących i możliwych konfliktów.</p>			
Mpzp	<p>Odcinek położony na granicy dwóch obszarów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gdzie brak jest mpzp, 2) gdzie obowiązuje uchwalony mpzp Miasta Lublin, część III, zgodnie z którym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: <ul style="list-style-type: none"> – na terenach komunikacji pieszej, – na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, – na terenach tras komunikacyjnych, – w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają 			

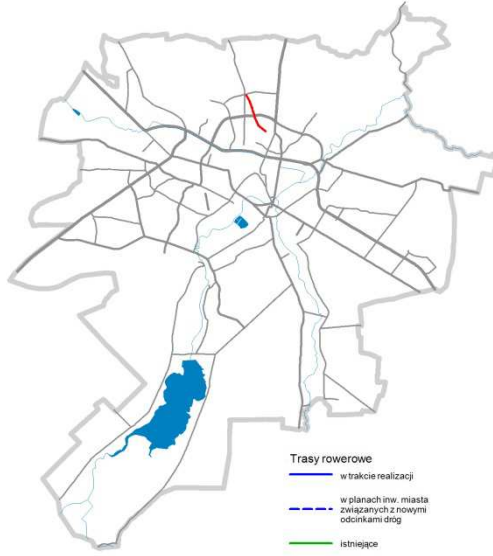
	suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, – na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	-	1.2	-

13.5	Prusa (Biernackiego/Północna – al. Solidarności)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wariantowe: 1) Wyznaczenie, w zależności od odcinka i dostępnego miejsca, drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 lub drogi rowerowej C13 po stronie wschodniej. W rejonie skrzyżowania Prusa/Biernackiego/Północna z uwagi na ograniczenia terenowe zakłada się zawężenie jezdni. Wyznaczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty/wyloty skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach Prusa/Biernackiego/Północna oraz Prusa/al. Solidarności. 2) Ograniczenie dopuszczalnej prędkości do 30 km/h z zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu oraz wyznaczenie pasa rowerowego „pod górę”			
Uwagi	W dłuższej perspektywie rozważenie możliwości zbudowania kładki pieszo-rowerowej wzdłuż ciągu Niecała-Prusa jako skrót do Centrum dla ruchu rowerowego, umożliwiający przede wszystkim pokonanie doliny Czechówki bez pokonywania dużych różnic wysokości oraz ominięcie skrzyżowania z Aleją Solidarności oraz wykonanie łączników rowerowych pomiędzy kładką a istniejącą infrastrukturą rowerową.			
Mppz	Odcinek położony w obszarze, gdzie brak jest mppz			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

KORYTARZ 14: CHODŹKI

Trasa przebiegająca promieniście do centrum, częściowo położona wewnątrz obwodnicy miejskiej. Bezpośrednio obsługuje wiele źródeł i celów podróży oraz łączy zabudowę mieszkaniową i akademiki z trasami rowerowymi obsługującymi obszar centralny.

długość korytarza	1.4	Km
długość istniejących tras	0.0	Km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	Km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	Km
długość planowanych tras	1.4	Km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.2	Km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	Km
uspokojenie ruchu	0.2	Km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

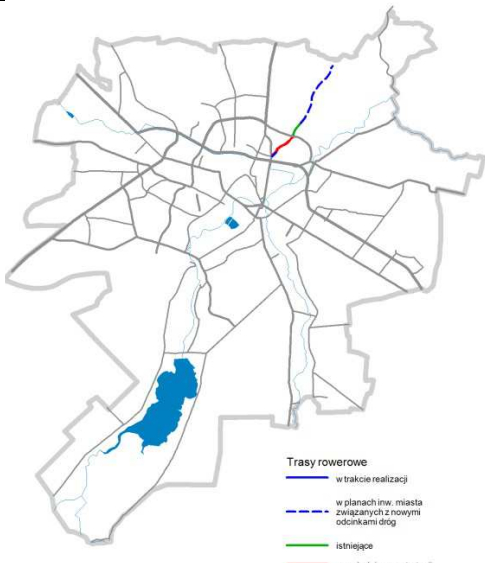
14.1	Chodźki (Obywatelska – Elsnera/Związkowa)
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Chodniki przylegają do jezdni lub są oddzielone wąskim pasem zieleni. Na jezdni brak miejsca na infrastrukturę rowerową. Duży ruch pieszy, w związku z czym nie zakłada się zmniejszania szerokości chodników.
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Na odcinku od ul. Związkowej do Czapskiego – wykorzystanie ulicy lokalnej, zamkniętej dla ruchu od strony ul. Związkowej, z połączeniem rowerowym pomiędzy ul. Chodźki a drogami rowerowymi wzdłuż Choiny i Związkowej.</p> <p>Na odcinku Czapskiego – Obywatelska - droga dla pieszych i rowerów C13 C16. Wybór strony uzależniony od dostępnego miejsca, przy czym wskazane zlokalizowanie trasy po jednej stronie. Z punktu widzenia usytuowania zidentyfikowano następujące główne utrudnienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> – strona zachodnia: ograniczenia w rejonie: Fijałkowskiego (znaczące, wąski chodnik i schody), – strona wschodnia: ograniczenia w rejonie ul. Obywatelskiej (duży ruch pieszy, brak możliwości poszerzenia chodnika chyba, że poprzez zabudowę zatoki przystankowej); rejon Andersa (po południowej stronie: wąski chodnik, przylegający do ogrodzenia, a po północnej brak chodnika, wąski pas terenu przylegający do ogrodzeń, budowy), rejon ul. Mackiewicza (wąski chodnik przy nowej zabudowie). <p>Jako rozwiązanie wariantowe możliwe jest wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię z wyznaczeniem tzw. sierżantów rowerowych, ale ze względu na ruch pojazdów transportu zbiorowego, nie jest to rozwiązanie preferowane.</p>
Uwagi	Mniejsze utrudnienia zidentyfikowano po stronie zachodniej, przy czym są one znaczące, wymagające przebudowy odcinka ul. Chodźki i przesunięcia krawędzi jezdni w kierunku wschodnim.

Mppz	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: <ul style="list-style-type: none">– na terenach komunikacji pieszej,– na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych,– na terenach tras komunikacyjnych,– w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną,– na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
	Długość [km]			
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.4	-	-	1.4	-

KORYTARZ 15: LWOWSKA – KORYZNOWEJ I DALEJ W ŚLADZIE PLANOWANEGO PRZEDŁUŻENIA ULICY KORYZNOWEJ

Trasa przebiegająca promieniście do centrum z kierunku północno-wschodniego. Łączy dzielnice Kalinowszczyzna (intensywna zabudowa mieszkaniowa) i Ponikwoda (zabudowa mieszkaniowa głównie jednorodzinna) ze Starym Miastem i Śródmieściem. Stanowi również wylot w kierunku Rudnika, obszaru z rozwijającą się zabudową mieszkaniową, głównie jednorodziną i terenów rekreacyjnych ze szlakami rowerowymi.

długość korytarza	3.7	km
długość istniejących tras	0.6	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.2	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	2.2	km
długość planowanych tras	0.9	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.4	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.5	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

15.1	Lwowska (Podzamcze - Andersa)
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Ulica jest jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. z obustronnymi, szerokimi chodnikami dla pieszych na odcinku pomiędzy ul. Podzamcze a ul. Kalinowszczyzna. Następnie chodniki się zwężają, a po stronie zachodniej ciąg pieszy jest ze schodami. Natomiast wzdłuż chodnika po stronie wschodniej występują również elementy ograniczające możliwość wprowadzenia wydzielonej drogi dla rowerów (drzewa, słupy latarni, słupy trakcyjne, miejsca do parkowania w rejonie wiaduktu nad Krzemieniecką)
Inwestycje w	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po stronie wschodniej.

przygotowaniu				
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Na odcinku od ul. Podzamcze do ul. Kalinowszczyzna uzupełnienie po stronie zachodniej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 zasadniczo z wykorzystaniem pasa zieleni, ewentualnie części chodnika oraz uzupełnienie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu Lwowska/Kalinowszczyzna, umożliwiających powiązanie omawianych dróg z pasami ruchu dla rowerów w ul. Kalinowszczyzna. Na odcinku w kierunku do centrum (wlot na skrzyżowanie z ul. Podzamcze) zakłada się wydzielenie jednego pasa ruchu dla autobusów i trolejbusów.</p> <p>Następnie na odcinku pomiędzy ul. Kalinowszczyzna, a ulicami lokalnymi: Okrzei po stronie wschodniej i Kuronia, po stronie zachodniej – zamianę 4 pasów ruchu na 3 pasy ruchu i obustronne pasy ruchu dla rowerów), w tym wyznaczenie:</p> <ul style="list-style-type: none">– w kierunku do centrum: pasa ruchu dla rowerów, pasa autobusowo-trolejbusowego i jednego pasa dla ruchu ogólnego,– w kierunku z centrum jednego pasa ruchu dla wszystkich pojazdów i pasa ruchu dla rowerów. <p>W rejonie skrzyżowania z ul. Andersa, gdzie rozpoczynają się wydzielone pasy dla relacji skrętnych, zakłada się wyprowadzenie pasów ruchu dla rowerów i wydzielonych dróg dla pieszych i rowerów C13IC16, które łączyć się będą z istniejącymi drogami dla pieszych i rowerów wokół ronda Berbeckiego (skrzyżowanie Lwowska/Andersa/Koryznowej). Zakłada się wprowadzenie przejazdów rowerowych przez ul. Lwowską w rejonie ul. Okrzei, na odcinku pomiędzy Okrzei a Krzemieniecką, w rejonie ul. Kalinowszczyzna wzdłuż przejść dla pieszych.</p>			
Uwagi	Możliwe jest rozwiązanie alternatywne - przeznaczenie dwóch pasów do ruchu „pod górę” oraz jednego do ruchu w stronę centrum. Sposób organizacji ruchu do decyzji na etapie szczegółowego projektu.			
Mpzp	Odcinek częściowo położony w terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mpzp (plan w trakcie realizacji) oraz częściowo w obszarze, dla którego brak jest mpzp.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	0.2	0.9	-

15.2	Koryznowej (Andersa - Ponikwoda)			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie wschodniej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się powiązanie osiedla po zachodniej stronie z istniejącą infrastrukturą po zachodniej stronie poprzez wykonanie dodatkowego odcinka drogi rowerowej od Ronda Berbeckiego do parkingu przy blokach.			
Uwaga	W dalszym etapie (po roku 2022) zakłada się wprowadzenie pasa rowerowego w stronę centrum po stronie zachodniej z wykorzystaniem istniejącego przekroju jezdni.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni. Zgodnie z uchwalonym planem miejscowym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łęgowej – obejmującej dna dolin rzecznych.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	0.6	-	-	-

15.3	Przedłużenie trasy rowerowej w Koryznowej, w kierunku północno-wschodnim			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Obecnie ulica Koryznowej jest na tym odcinku ulicą lokalną z prędkością dopuszczalną 30km/h.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przedłużenie ulicy Koryznowej, w kierunku północno-wschodnim			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 lub drogi dla rowerów C13 realizowane wraz z prowadzeniem inwestycji drogowej (przedłużenie ul. Koryznowej po śladzie ul. Orzechowej do ul. Dożynkowej).			
M.pzp	Odcinek położony w dwóch obszarach: <ul style="list-style-type: none">– uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni, zgodnie z którym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łąkowej – obejmującej dna dolin rzecznych,– terenach objętych uchwałą o sporządzaniu lub zmianie mpzp (palny w trakcie realizacji).			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.2	-	-	-	2.2

KORYTARZ 16: NIEPODLEGŁOŚCI - PONIKWODA

Trasa w ciągu ulic Niepodległości – Ponikwoda, przebiega obwodowo przez obszar zabudowy mieszkaniowej Kalinowszczyzny, zarówno jednorodzinnej jak i wielorodzinnej i spina promieniste trasy rowerowe w ulicach: Walecznych i Koryznowej oraz zbiera ruch z obszaru obsługiwanego ulicami z ograniczeniem prędkości do 30km/h. Stanowi również połączenie obszaru tego z rondem rowerowym, gdzie zbiegają się trasy rowerowe z wielu kierunków.

długość korytarza	1.6	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	1.6	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.6	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

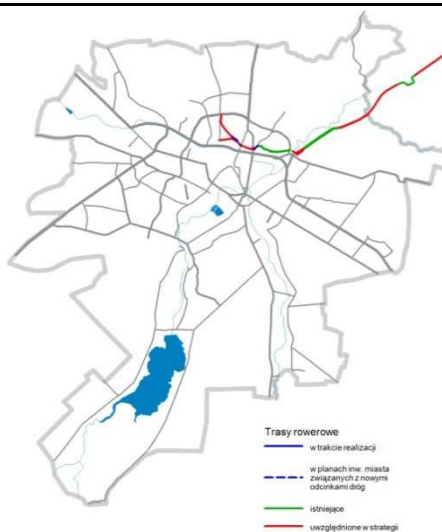
* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

16.1		Niepodległości - Ponikwoda (Walecznych - Andersa)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa w ciągu ul. Niepodległości – Ponikwoda, w tym: na odcinku Koryznowej-Walecznych rozwiązanie wariantowe: ruch rowerowy na jezdni ulicy o ruchu uspokojonym (wprowadzenie ograniczenia 30km/h i elementów uspokojenia ruchu) lub zmiana organizacji ruchu i wprowadzenie ulicy jednokierunkowej z obustronnymi pasami ruchu dla rowerów. Na odcinku Koryznowej – Zawilcowa rozwiązanie wariantowe: w formie wydzielonej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie południowej z połączeniem z infrastrukturą rowerową w rejonie skrzyżowania Zawilcowa/ Andersa lub ruch rowerowy na jezdni ulicy o ruchu uspokojonym (wprowadzenie ograniczenia 30km/h i elementów uspokojenia ruchu).			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni, zgodnie z którym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łąkowej – obejmującej dna dolin rzecznych.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.6	-	-	1.6	-

KORYTARZ 17: PÓŁNOCNA – BIERNACKIEGO – RUSKA – KALINOWSZCZYŹNA – TURYSTYCZNA - GMINA WÓŁKA

Trasa częściowo przebiega przez obszar centralny miasta, na kierunku wschód-zachód. Stanowi alternatywę dla al. Tysiąclecia, (odcinek Mełgiewska – al. Unii Lubelskiej), gdzie prowadzenie infrastruktury rowerowej jest bardzo trudne. Przebiega obok wielu źródeł i celów podróży obszaru centralnego. We wschodniej części wybiega promieniście w kierunku gminy Wólka, zapewniając możliwość dojazdu z takich miejscowości jak Wólka, Jakubowice Murowane, Długie, Turka.

Łączna długość korytarza	12.3 km
w tym poza granicami miasta	5.2 km
długość istniejących tras	3.7 km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0 km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.5 km
długość planowanych tras	8.5 km
w tym:	
ruch rowerowy poza jezdnią *	7.7 km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.4 km
uspokojenie ruchu	0.0 km
ruch na zasadach ogólnych	0.4 km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

17.1		Biernackiego – odcinek, o nowym przebiegu, pomiędzy ul. Andersa a Lubartowską		
Istniejąca infrastruktura	Obecnie brak tego odcinka ulicy.			
Inwestycje w przygotowaniu	Nowy odcinek ul. Biernackiego, przebiegający pomiędzy skrzyżowaniem Lubartowska/Ruska a Szeligowskiego/Andersa.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 wybudowana w rezerwie terenu pod nowy odcinek ulicy Biernackiego, pomiędzy ul. Andersa, a ul. Jaczewskiego – jako skrót rowerowy przebiegający suchą doliną. Docelowo kontynuacja trasy, w ramach budowy nowego połączenia drogowego do rejonu skrzyżowania z ul. Lubartowską.</p> <p>Dodatkowo wyznaczenie przejazdu rowerowego przez ul. Szeligowskiego, w rejonie odginania się drogi dla rowerów, od ulicy Szeligowskiego, w kierunku wschodnim.</p>			
Uwagi	Nowy odcinek przebiega przez obszar centrum, w związku z tym zakłada się ograniczenie przekroju do jednej jezdni z jednym pasem ruchu, w każdym kierunku, z ewentualnym wyznaczeniem pasów dla relacji skrajnych na skrzyżowaniach.			
Mppz	Odcinek częściowo położony w terenie objętym uchwałą o sporządzaniu zmiany mpzp (plan trakcie realizacji), a częściowo w obszarze, gdzie brak jest mpzp			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.4	-	-	0.9	0.5

17.2		Północna - Biernackiego (Szeligowskiego – Lubartowska), obecny przebieg		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Na ul. Północnej – kontynuacja drogi dla pieszych i rowerów C13IC16, na odcinku od ul. Szeligowskiego do Jaczewskiego/Prusa po stronie północnej. Początkowo z wykorzystaniem pasa zieleni, a następnie z wykorzystaniem części dużego parkingu przed Komendą Miejską Policji oraz dalej istniejącego chodnika i pasa zieleni (z likwidacją lub przesadzeniem żywopłotu). Na skrzyżowaniu z ul. Prusa zakłada się wyznaczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania.</p> <p>Ul. Biernackiego docelowo będzie ulicą bez przejazdu, z dostępem możliwym tylko od strony ul. Północnej. Stworzy to możliwość ruchu rowerowego na jezdni ulicy uspokojonej, przy czym zakłada się zapewnienie możliwości przejazdu rowerem również w kierunku ul. Ruskiej.</p>			
Mppz	Odcinek częściowo położony w obszarze, gdzie brak jest mpzp, a częściowo w obszarze uchwalonego mpzp miasta Lublin, cz. III, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, w Strefie Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCH, którym objęte zostają suche doliny, doliny rzeczne oraz inne formy zieleni wykazujące ciągłość przestrzenną, na terenach zieleni ogólnodostępnej.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	-	0.9	-

17.3		Ruska (Lwowska - Lubartowska)		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Ulica z ograniczeniem prędkości do 30km/h., z szerokim przekrojem. Zidentyfikowano parkowanie busów.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zakłada się rozwiązanie w formie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z buforem oddzielającym parkujące busy oraz uporządkowanie parkowania.</p> <p>Na wschodnim wlocie ul. Ruskiej, na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną z ul. Lubartowską – likwidacja wydzielonego pasa do skrętu w lewo. Wszystkie relacje powinny odbywać się z jednego pasa ruchu. Pasy ruchu dla rowerów w obszarze skrzyżowania powinny być przeprowadzone na wprost i z krzyżowaniem się z pasami ruchu dla rowerów wzdłuż Lubartowskiej, z kontynuacją w ul. Biernackiego w formie sierżantów rowerowych. Dodatkowo, na wlocie ul. Ruskiej wprowadzenie śluzu rowerowej.</p> <p>W rejonie skrzyżowania ul. Ruskiej z ul. Podzamcze, na odcinku z wydzielonymi pasami dla relacji skrętnych, zakłada się wyprowadzenie pasów ruchu dla rowerów poza jezdnię (wykorzystanie pasa zieleni/chodnika) i poprowadzenie ich jako jednokierunkowych, wydzielonych dróg dla rowerów.</p> <p>Na skrzyżowaniu ul. Ruskiej z ulicami Podzamcze i Lwowską zakłada się wyznaczenie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach/wylotach.</p>			
Mpzp	Odcinek położony w terenie objętym uchwałą o sporządzaniu mpzp (plan w trakcie sporządzania).			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.6	-

17.4	Kalinowszczyzna (Andersa – Lwowska)			
Istniejąca infrastruktura	Obustronne pasy ruchu dla rowerów. Nawierzchnia pasów ruchu dla rowerów jest w bardzo złym stanie technicznym, powstające kałuże utrudniają wykorzystywanie. Dodatkowo odnotowano niezgodne z przepisami parkowanie samochodów na pasach ruchu dla rowerów.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się wyznaczenie przejazdu rowerowego przez jezdnie ul. Andersa – wzdłuż istniejącego przejścia dla pieszych na wysokości ronda rowerowego.			
Uwagi	Zakłada się remont nawierzchni ulicy (pasów rowerowych) wraz z poprawieniem odwodnienia. Ponadto przeanalizowanie możliwości wprowadzenia pasa do parkowania równoległego po jednej ze stron (z wprowadzeniem bufora pomiędzy parkowaniem a pasami ruch dla rowerów) dzięki wykorzystaniu szerokiej jezdni. Zorganizowanie parkowania wyeliminowałoby przypadki zastawiania pasów rowerowych.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze, gdzie brak jest mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.2	1.2	-	-	-

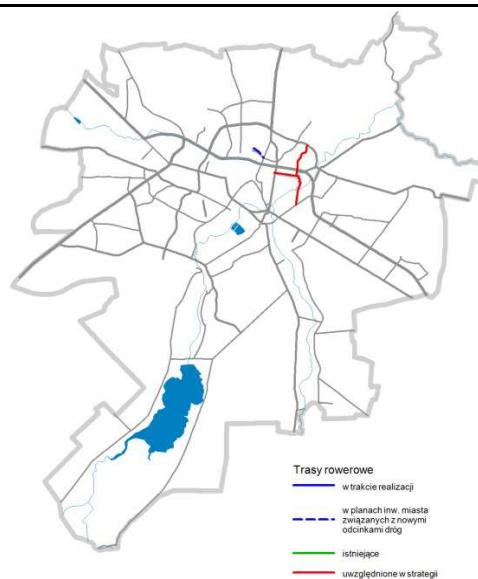
17.5		Turystyczna (Andersa – granica miasta)		
Istniejąca infrastruktura	Na odcinku od ul. Azaliowej do ul. Łuszczowskiej - obustronne pasy ruchu dla rowerów.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Na odcinku Azaliowa – Andersa (rejon ronda rowerowego), zakłada się: <ul style="list-style-type: none">– Strona północna – kontynuację pasa ruchu dla rowerów aż do miejsca, gdzie pas ruchu dla rowerów mógłby być wyprowadzony w pas zieleni (w rejonie przejścia dla pieszych na wysokości ciągu pieszego prowadzącego z mostu nad Bystrzycą). Po wyprowadzeniu poza jezdnię, kontynuacja jako droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13IC16 z wykorzystaniem pasa zieleni do mostku nad Bystrzycą i ronda rowerowego. Wymaga to przesunięcia początku przekroju dwupasmowego przed skrzyżowaniem z ul. Mełgiewską (do wyżej opisanego przejścia dla pieszych prowadziłyby jeden pas, za przejściem dwa pasy ruchu).– Wyznaczenie przejazdu rowerowego wzdłuż przejścia dla pieszych przez ul. Turystyczną (na wysokości ciągu pieszo-rowerowego prowadzącego do mostku nad Bystrzycą).– Strona południowa: droga dla pieszych i rowerów C13IC16 lub droga dla rowerów C13 z wykorzystaniem głównie pasa zieleni i części chodnika, poprowadzona od wyżej opisanego przejazdu rowerowego do rejonu wjazdu/wyjazdu z Leclerc. Następnie za przejazdem i za pasem włączyń wprowadzenie ruchu na jezdnię w formie pasa ruchu dla rowerów.			
	Na odcinku Łuszczowska – granica miasta zakłada się wprowadzenie wydzielonej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 po stronie południowo-wschodniej. W tym celu na odcinku od ul. Łuszczowskiej do ul. Kasprowicza zakłada się ograniczenie szerokości istniejącej jezdni ul. Turystycznej. W rejonie skrzyżowania z ul. Kasprowicza, ze względu na występowanie wydzielonych pasów dla relacji skrajnych i bliskie usytuowane ogrodzenia posesji możliwe jest jedynie wprowadzenie rozwiązania w postaci chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym C13-C16. W rejonie granicy miasta poprowadzenie drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 z niewielkim odgięciem w kierunku południowym, z wykorzystaniem istniejącego ciągu pieszego wraz z mostkiem nad rzeką (odcinek pomiędzy ul. Kasprowicza w Lublinie, a pierwszą ulicą poprzeczną po stronie południowo-wschodniej w Jakubowicach Murowanych), przy czym ciąg ten wraz z mostkiem wymaga modernizacji z dostosowaniem do ruchu rowerowego. Zakłada się zapewnienie połączenia końca/początku istniejących pasów ruchu dla rowerów, w rejonie ul. Łuszczowskiej z proponowaną drogą dla rowerów.			
Mpzp	Odcinek położony w obszarze dwóch uchwalonych mpzp: część IV, rejon wschodni, w ramach których realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: <ul style="list-style-type: none">– na terenach komunikacji pieszej,– na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych,– na terenach tras komunikacyjnych,– na terenach zieleni łąkowej (doliny rzeczne, obniżenia dolinne) oraz część VI, obszar A, w którym nakazuje się realizacji ścieżek rowerowych w pasie drogowym w ramach budowy lub przebudowy dróg krajowych i wojewódzkich.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
3.1	1.5	-	1.9	-

17.6	Turystyczna (przedłużenie poza granice miasta)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Kontynuacja wydzielonej drogi dla pieszych i rowerów C13IC16, po stronie południowo-wschodniej co najmniej do miejscowości Turka (ok 10 km od centrum Lublina). Na odcinku od granic Lublina do rejonu węzła Włodawa do wykorzystania są pasy dla ruchu powolnego. Natomiast na odcinku na wschód od węzła pas zieleni. W ramach budowy węzła Włodawa z obwodnicą ekspresową, powstała kładka pieszo-rowerowa po południowej stronie węzła. W związku z tym zakłada się połączenie proponowanej drogi dla pieszych i rowerów z jezdniami serwisowymi, które łączą się z ww. kładką pieszo-rowerową, po obu stronach węzła.			
Uwagi	W przypadku rozbudowy drogi krajowej nr 82, zarówno w granicach miasta, jak i poza jej granicami należy zapewnić wydzieloną infrastrukturę rowerową.			
Mppz	-			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
5.2	1.0	-	4.2	-

KORYTARZ 18: SKRÓT ROWEROWY: KŁADKA NAD ULICĄ ANDERSA – KALINOWSZCZYZNA

Skrót rowerowy pomiędzy zabudową mieszkaniową wzdłuż ulicy Andersa, znajdującą się „na poziomie” kładki, planowanej jako pieszo-rowerowa, a ul. Kalinowszczyzna, poprzez którą zapewniony jest dostęp do obszaru Śródmieścia i Starego Miasta.

długość korytarza	2.9	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	2.9	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	2.4	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.5	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

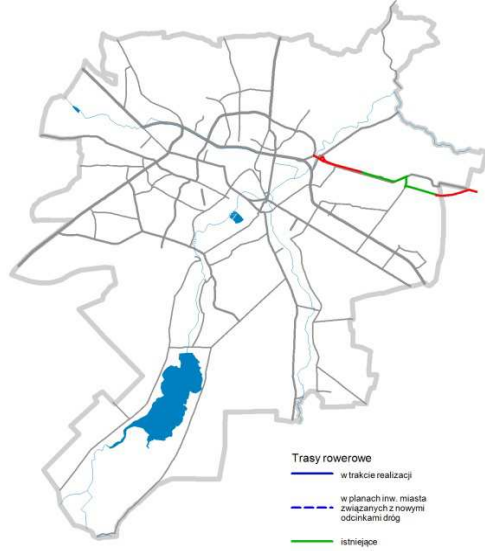
18.1	Andersa – Kalinowszczyzna			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Droga dla pieszych i rowerów C13IC16 zorganizowana z wykorzystaniem asfaltowej alejki pieszej (ul. Wołyńska), z włączeniem w ul. Kalinowszczyzna i powiązaniem z obustronnymi pasami ruchu dla rowerów.			
Uwagi	Zakłada się remont nawierzchni			
Mpzp	Odcinek położony jest w obszarze, dla którego brak jest mpzp			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	-	0.8	-

18.2	Kalinowszczyzna - Łęczyńska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Powiązanie pieszo-rowerowe Kaliny z Tatarami, w tym: droga dla pieszych i rowerów C13IC16 na przedłużeniu ul. Wołyńskiej, z kładką nad Al. Tysiąclecia oraz mostem nad rzeką Bystrzycą wraz z łącznikiem do istniejącego przejazdu rowerowego przez Al. Unii Lubelskiej (wzdłuż rzeki), zgodnie z projektowanymi mpzp. „Ekologicznego Systemu obszarów chronionych dla wybranych terenów położonych w dolinach rzecznych – rejon Podzamcze – część III” – jako droga dla pieszych i rowerów C13IC16, na odcinku na południe od mostku nad Bystrzycą do ul. Łęczyńskiej w śladzie ulicy lokalnej (po dawnej bocznicie kolejowej) – ruch na zasadach ogólnych po ulicy uspokojonej – zgodnie z uchwalonym mpzp. Miasta Lublin część VIA Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej.			
Uwagi	-			
Mpzp	Mpzp Ekologiczny System Obszarów Chronionych dla wybranych terenów położonych w dolinach rzecznych – rejon Podzamcze – część III” – plan w trakcie opracowania Mpzp część VIA Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej – plan uchwalony			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.1	-	-	2.1	-

KORYTARZ 19: MEŁGIEWSKA – ŚWIDNIK

Trasa przebiegająca promieniście do centrum, z kierunku południowo-wschodniego. Łącząca głównie obszary produkcyjno – przemysłowo - usługowe zlokalizowane w południowo-wschodniej części miasta z obszarem centrum. Stanowi również połączenie infrastruktury rowerowej Lublina z infrastrukturą rowerową Świdnika.

długość korytarza	5.4	km
długość istniejących tras	3.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	3.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	3.3	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

19.1	Mełgiewska (Graffa - Grygowej)
Istniejąca infrastruktura	Na terenie Lublina, po stronie północnej istnieje wydzielona droga dla pieszych i rowerów C13 C16, na odcinku od Castoramy do torów kolejowych, przed którymi urywa się. Po drugiej stronie torów, na terenie Świdnika również istnieje wydzielona droga dla pieszych i rowerów C13 C16, także „urwana”. Po stronie południowej – brak infrastruktury rowerowej.
Inwestycje w przygotowaniu	Projekt budowlano-wykonawczy drogi serwisowej w ciągu al. Tysiąclecia w Lublinie (odcinek od ul. Mełgiewskiej do skrzyżowania z ul. Sienną wraz ze skrzyżowaniem z dojazdem do stacji paliw Statoil). Droga ta będzie w klasie ulicy D (dojazdowa) o szerokości 6 m, z chodnikiem o szerokości 2 m, od strony zabudowy.
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zakłada się uzupełnienie infrastruktury rowerowej po stronie północnej, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W kierunku centrum Lublina jako kontynuacji drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem istniejącego chodnika i pasa zieleni. Za skrzyżowaniem z ul. Kalinowszczyzna, na wysokości przejścia dla pieszych przeprowadzenie drogi dla rowerów na stronę północną ul. Kalinowszczyzna w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 oraz poprowadzenie do proponowanego przejazdu rowerowego przez ul. Turystyczną i drogi dla rowerów prowadzącej do ronda rowerowego. Należy zapewnić połączenie z ul. Łęczyńską poprzez przejazd rowerowy przez ul. Mełgiewską, w rejonie skrzyżowania z ul. Łęczyńską. – W kierunku Świdnika ze względu na koszty inwestycyjne związane z przeprowadzeniem ruchu rowerowego nad torami kolejowymi i drogą ekspresową w formie wiaduktu pieszorowerowego lub tunelu oraz połączenie dróg pieszorowerowych po obu stronach (odcinek ponad 1 km), ew. w dalszej przyszłości. <p>Po stronie południowej zakłada się budowę łącznika w postaci drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 pomiędzy planowaną jezdnią serwisową wzdłuż al. Tysiąclecia i Mełgiewską, a ul. Łęczyńską oraz wykorzystanie ul. Łęczyńskiej do prowadzenia ruchu rowerowego – ulica</p>

	<p>uspokojona z ruchem rowerowym na zasadach ogólnych (z uporządkowaniem parkowania i elementami uspokojenia ruchu). Łącznik od jezdni serwisowej wymaga wprowadzenia przejazdu rowerowego przez jezdnie ul. Mełgiewskiej wzdłuż przejść dla pieszych na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną ul. Mełgiewskiej z ul. Andersa.</p> <p>Zakłada się wydzielenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty/wyloty skrzyżowania z sygnalizacją świetlną ul. Mełgiewskiej z ul. Gospodarczą oraz wyznaczenie przejazdów rowerowych wzdłuż istniejących poprzecznych przejść dla pieszych przez ul. Mełgiewską.</p> <p>Na skrzyżowaniu Mełgiewska/Turystyczna/Grafa (rondo Cybulskiego) wprowadzenie przejazdów rowerowych przez południowy i wschodni wlot oraz zapewnienie połączenia rowerowego w formie drogi dla pieszych i rowerów C13IC16 przez pas dzielący jezdni ul. Mełgiewskiej oraz pomiędzy wschodnim wlotem ul. Mełgiewskiej a proponowanym przejazdem rowerowym przez ul. Turystyczną.</p>			
Uwagi	Ze względu na złożoność problemów technicznych i koszt inwestycyjny połączenia trasy rowerowej wzdłuż DW822 w Świdniku i w ul. Mełgiewskiej w Lublinie (konieczność przekroczenia torów kolejowych oraz brak infrastruktury rowerowej w nowym węźle ulicy ekspresowej z ul. Mełgiewską) założono, że realizacja tego odcinka może nastąpić po roku 2022.			
Mppz	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mpzp: część IV, rejon wschodni, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, na terenach zieleni łąkowej (doliny rzeczne, obniżenia dolinne) oraz przylega do uchwalonego mpzp, część VI, obszar A, w którym nakazuje się realizacji ścieżek rowerowych w pasie drogowym w ramach budowy lub przebudowy dróg krajowych i wojewódzkich.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
5.4	3.0	-	3.3	-

KORYTARZ 20: POŁĄCZENIE DO ŚWIDNIKA

Trasa zapewniająca połączenie Świdnika z Lublinem.

Łączna długość korytarzy	7.6	km
W tym poza obszarem miasta	3.0	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	7.6	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	5.0	km
uspokojenie ruchu	2.6	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

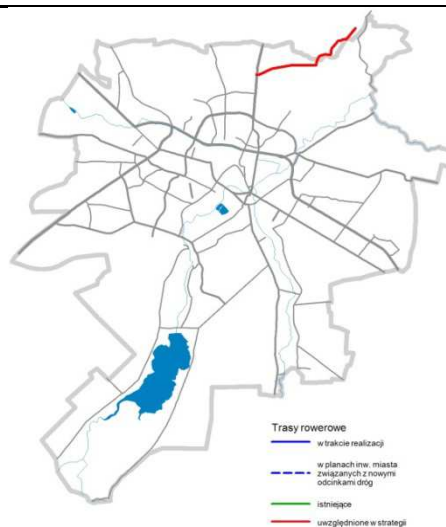
* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

20.1	Połączenie do Świdnika wzdłuż ul. Dworcowej			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Przedłużenie ul. Dworcowej na wprost i włączenie jej w ulicę Rataja.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zakłada się prowadzenie trasy rowerowej ciągiem istniejących ulic: Struga (od al. Lotników Polskich) – Dworcowa – Brzegowa – Rataja – Chemiczna (teren Lublina) – rejon skrzyżowania Chemiczna/Witosa/Krańcowa, przy czym wymaga to: ograniczenia prędkości do 30km/h na ulicy Struga w Świdniku i wykorzystanie jej do prowadzenia ruchu rowerowego jezdnią na zasadach ogólnych; modernizacji ulicy Dworcowej z założeniem rozwiązania w formie obustronnych pasów ruchu dla rowerów; wykorzystania ciągu ulic z ruchem uspokojonym: Brzegowej na odcinku od ul. Dworcowej do Rataja oraz Rataja na odcinku od ul. Brzegowej do Grygowej – ograniczenie prędkości do 30km/h oraz wprowadzenie technicznych środków uspokojenia ruchu.</p> <p>Na ciągu Rataja – Chemiczna, od ul. Grygowej do Krańcowej – rozwiązanie w formie obustronnych pasów ruchu dla rowerów. Docelowo, na terenie Lublina, po przedłużeniu ul. Dworcowej i jej połączeniu z ulicą Rataja, prowadzenie ruchu rowerowego na tym odcinku w formie obustronnych pasów ruchu dla rowerów.</p>			
Mpzp	Odcinek przebiega przez obszar uchwalonego mpzp: część IV, rejon wschodni, w ramach którego realizację ścieżek rowerowych dopuszcza się: na terenach komunikacji pieszej, na terenach komunikacji pieszo-jezdnej i drogach wewnętrznych, na terenach tras komunikacyjnych, na terenach zieleni łęgowej (doliny rzeczne, obniżenia dolinne).			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
7.6	-	-	7.6	-

KORYTARZ 21: DOŻYŃKOWA I JEJ POZA GRANICE MIASTA

Trasa obsługująca dzielnicę Ponikwoda w rejonie północno-wschodniej granicy miasta i podłączająca ją do al. Spółdzielczości Pracy. Ponadto stanowi wylot w kierunku Rudnika, rejonów rekreacyjnych i szlaków rowerowych zlokalizowanych na terenach północny-wschód i wschód od Lublina.

Łączna długość korytarza	4.8	km
W tym poza granicą miasta	2.5	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	4.8	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	2.7	km
pas/ kontrapas rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	2.1	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

21.1	Dożynkowa (Aleja Spółdzielczości Pracy – granica miasta)			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Wzdłuż ulicy zlokalizowany jest chodnik po stronie północnej położony przy krawędzi jezdni. Ulica przebiega przez obszar zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, ale nie jest ulicą o ruchu uspokojonym. Przekrój ulicy jest zbyt wąski na wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów. Odcinkami jest miejsce na zorganizowanie wydzielonej infrastruktury rowerowej wzdłuż jezdni. Są jednak odcinki, gdzie brak jest miejsca ze względu na przylegające ogrodzenia posesji.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni na zasadach ogólnych w powiązaniu z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30km/h oraz zastosowaniem sierżantów rowerowych do prowadzenia rowerzystów wzdłuż krawędzi jezdni.			
Mppz	Odcinek położony w obszarze uchwalonego mppz Miasta Lublin, część I, rejon północno-zachodni, zgodnie z którym dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na terenach: komunikacji pieszej, komunikacji pieszo-jezdni i drogach wewnętrznych, tras komunikacyjnych, zieleni łąkowej – obejmującej dna dolin rzecznych.			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.3	-	-	2.3	-

21.2	Przedłużenie Dożynkowej poza granice miasta			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej. Droga zamiejska na przedłużeniu ul. Dożynkowej jest bardzo wąska (do 5 m) i jest pozbawiona infrastruktury pieszo-rowerowej. Prowadzi niewielki ruch samochodowy do miasta z obszarów zabudowy jednorodzinnej: Rudnik, Łagiewniki, Pliszczyn.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakładane rozwiązanie wariantowe: <ul style="list-style-type: none">– przebudowa przekroju w połączeniu z modernizacją nawierzchni i z prowadzeniem ruchu rowerowego jezdnią z ruchem uspokojonym (z zastosowaniem środków technicznych ograniczających prędkość dopuszczalną do 30 km/h).– budowa wydzielonej drogi dla rowerów w pasie drogowym lub poza nim, równolegle do istniejącego przebiegu drogi.			
Uwagi	Przedłużenie infrastruktury rowerowej zakładane wstępnie do ulicy Pliszczyńskiej, wzdłuż której przebiega szlak rowerowy.			
Mppz	-			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.5	-	-	2.5	-

KORYTARZ 22: JANA PAWŁA II – KROCHMALNA – MŁYŃSKA – LUBELSKIEGO LIPCA '80

Trasa łącząca al. Kraśnicką z dworcem kolejowym oraz południowy obszar osiedli Węglin Południowy i Czuby a także os. Poręba i os. Górki z centrum Lublina przez ul. Krochmalną.

długość korytarza	8.8	km
długość istniejących tras	6.9	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	4.2	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	2.8	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.4	km
uspokojenie ruchu	1.2	km
ruch na zasadach ogólnych	0.2	km

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

22.1		Jana Pawła II Al. Kraśnicka - Roztocze		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 południowej stronie.			
Inwestycje w przygotowaniu	--			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej po północnej stronie jako drogi rowerowej C13 z wykorzystaniem zieleni. Ze względu na brak zabudowy po północnej stronie, realizacja w dalszej perspektywie.			
Mpzp	Mpzp część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.2	1.2	-	-	-

22.2	Jana Pawła II Roztocze – Granitowa
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie.
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Uzupełnienie istniejącego przejścia dla pieszych o przejazd rowerowy oraz sygnalizację świetlną. Zorganizowanie trasy rowerowej po północnej stronie jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 lub droga dla rowerów C13. Uzupełnienie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Granitową na wlocie zachodnim.

Mpzp	Mpzp część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.7	-	-	-
22.3	Jana Pawła II Granitowa - Tymiankowa			
Istniejąca infrastruktura	Po stronie północnej droga dla pieszych i rowerów C13 C16 do przejścia dla pieszych przez ul. Jana Pawła II. Po stronie południowej droga dla pieszych i rowerów C13 C16 od wiaduktu nad ul. Szafirową do ul. Tymiankowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Po stronie północnej: - powiązanie z trasami rowerowymi w parku Jana Pawła II wzdłuż ul. Szafirowej –trasa rowerowa C13 po północnej stronie ul. Szafirowej. - budowa trasy rowerowej (wraz z ciągiem pieszym) łączącej ul. Łomżyńską z ul. Szafirową Po stronie południowej: uzupełnienie infrastruktury do wiaduktu, wariantowo jako droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16. Na tym odcinku znajduje się wiadukt, którego szerokość jest niewystarczająca do prowadzenia ruchu rowerowego, ale także do wygodnego przejścia pieszego (z uwagi na niewystarczającą szerokość chodników po obu stronach oraz elementy wystające z nawierzchni). W związku z powyższym zakłada się budowę pełnowymiarowego wiaduktu pieszo-rowerowego po stronie południowej. Z uwagi na spodziewane koszty realizacji, wykonanie na dalszym etapie. Dodatkowo wyposażenie skrzyżowania Jana Pawła II/ Tymiankowa w sygnalizację świetlną i wyznaczenie przejazdów rowerowych na wlotach.			
Mpzp	Mpzp część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.5		0.8	

22.4	Łącznik pomiędzy ul. Łomżyńską a ul. Szafirową			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej i pieszej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Budowa łącznika pomiędzy Węglinem Południowym, a planowanymi trasami w Parku Czuby i wzdłuż ciągu ul. Jana Pawła II. Rozwiązanie jako droga dla rowerów C13 wraz z chodnikiem lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16.			
Uwagi	Inwestycja powinna uwzględniać także rozwiązania dla ruchu pieszego.			

Mpzp	Mpzp część I. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.1	-	-	0.1	-

22.5	Jana Pawła II Tymiankowa – al. Armii Krajowej			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów po południowej stronie C13 C16.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej po stronie północnej z wykorzystaniem ulicy lokalnej (ul. Bociania) – niezbędne wykonanie łącznika od skrzyżowania Jana Pawła II/ al. Armii Krajowej wraz z podłączeniem trasy rowerowej w rejonie ul. Tymiankowej z przejściem na stronę południową.			
Mppz	Mppz część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	0.3	-	0.3	-

22.6		Jana Pawła II Rondo Kowcza		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla rowerów C13 łącząca się z przejściem podziemnym pod Jana Pawła II na wschodnim wlocie ronda (dostosowanym do ruchu rowerowego), która następnie przechodzi na poziom Jana Pawła II i łączy się z istniejącą drogą dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie Jana Pawła II.			
Inwestycje w przygotowaniu	Przejazdy rowerowe przez wszystkie wloty Ronda w ramach przebudowy al. Armii Krajowej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Dopuszczenie ruchu rowerowego na krótkim pasie autobusowym, w celu umożliwienia wygodnego przejazdu rowerem w kierunku ul. Krochmalnej i wykonanie zjazdów i wjazdów w istniejącą infrastrukturę.			
Uwagi	W ciągu ul. Matki Teresy z Kalkuty zastąpienie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 ciągiem pieszym. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.			
Mppz	Mppz część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	0.2	-	0.2	-

22.7		Jana Pawła II Rondo Kowcza – Romantyczna		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zorganizowanie trasy rowerowej po północnej stronie, jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub drogi dla rowerów C13 z wykorzystaniem pasa zieleni. Na odcinku Rondo Kowcza – tunel pod ul. Jana Pawła II wymagane uzupełnienie infrastruktury pieszej.</p> <p>Na wysokości tunelu pod ul. Jana Pawła II, ze względu na ograniczoną szerokość, zorganizowanie po stronie północnej drogi dla pieszych i rowerów bez segregacji ruchu (znak C13-C16) na poziomie ulicy oraz wykonanie łączników – dróg dla rowerów C13 łączących trasę rowerową z tunelem.</p> <p>Zorganizowanie trasy rowerowej od skrzyżowania z ul. Filaretów do ul. Romantycznej po północnej stronie jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub drogi dla rowerów C13.</p>			
Uwagi	-			
Mppz	Mppz część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.7	-	1.3	-

22.8	Jana Pawła II Romantyczna – Nadbystrzycka			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ze względu na ograniczenia dostępnej szerokości w północno – zachodnim narożniku skrzyżowania Jana Pawła II/ Nadbystrzycka nie ma możliwości wprowadzenia trasy rowerowej po północnej stronie ul. Jana Pawła II.			
Mpzp	Mpzp część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	1.1	-	-	-

22.9		Krochmalna Nadbystrzycka - Diamentowa		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie z odcinkiem nieciągłości na wiadukcie.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku na wiadukcie nad Bystrzycą. W dalszym etapie realizacja trasy rowerowej po północnej stronie, jako droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16			
Mppz	Odcinek częściowo uwzględniony w mppz część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron. Odcinek częściowo uwzględniony w mppz Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic

0.5	0.5	-	0.4	-
-----	-----	---	-----	---

22.10	Krochmalna Diamentowa – Młyńska			
Istniejąca infrastruktura	Obustronne pasy rowerowe			
Mpzp	Mpzp Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.7	1.7	-	-	-

22.11	Młyńska Dworcowa – pl. Bychawski			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Rozwiązanie uzależnione od projektu planowanej Trasy Zielonej			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Po wybudowaniu Trasy Zielonej zakłada się uspokojenie ruchu w ciągu ul. Młyńskiej, m.in. ograniczenie prędkości do 30 km/h i zastosowanie technicznych środków uspokojenia ruchu i sierżantów rowerowych. Ze względu na planowaną zmianę funkcji obszaru, zakłada się zmianę charakteru ul. Młyńskiej. Prowadzenie ruchu rowerowego odbywać się będzie ul. Dworcową (w stronę Stadionu Miejskiego) oraz fragmentem ul. Młyńskiej od ul. Dworcowej do pl. Bychawskiego.			
Uwagi	Przed wybudowaniem Trasy Zielonej zakłada się prowadzenie ruchu rowerowego przez ul. Gazową, pl. Dworcowy i ul. 1 Maja.			
Mppz	Mppz Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.3	-

22.12	Gazowa Krochmalna – 1 Maja			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie obustronnych pasów ruchu dla rowerów, jako kontynuacji istniejących pasów w ciągu ul. Krochmalnej z wykorzystaniem jezdni.			
Mpzp	Mpzp Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

22.13	1 Maja pl. Dworcowy – pl. Bychawski			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch rowerowy prowadzony na jezdni na zasadach ogólnych, z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu. W rejonie pl. Bychawskiego, łącznik rowerowy wytyczony w przestrzeni chodnika, pomiędzy zaślepioną ul. 1 Maja, a pl. Bychawskim wraz z wytyczeniem przejazdu rowerowego przez zachodni wlot skrzyżowania pl. Bychawki/ Kunickiego.			
Mpzp	Mpzp Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

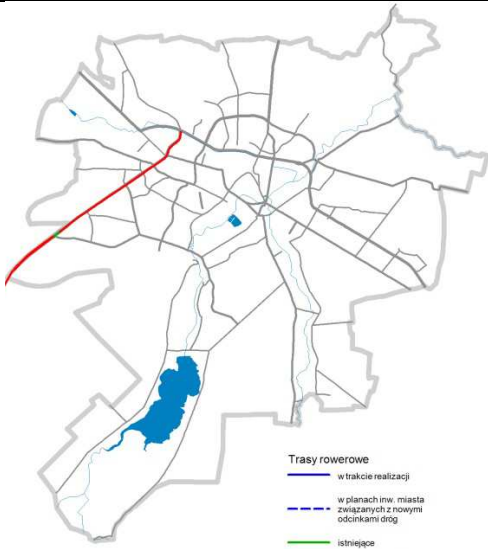
22.14		1 Maja Pl. Bychawski – Lubelskiego Lipca '80		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wariantowe: <ul style="list-style-type: none">– Uspokojenie ruchu wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i dostosowanie ulicy do ruchu rowerowego prowadzone na jezdni wspólnie z ruchem samochodowym. Realizacja łącznika jako drogi dla rowerów C13 do przejścia/przejazdu przez ul. Lubelskiego Lipca '80 wzdłuż chodnika w pasie dzielącym. Dodatkowo przeprowadzenie ruchu rowerowego przejazdami rowerowymi przez pl. Bychawski (wszystkie wloty skrzyżowania z ul. Kunickiego).– Przekształcenie ulicy 1 Maja w ulicę prowadzącą ruch rowerowy i transport zbiorowy. Wiąże się to ze zmianą organizacji ruchu na pl. Bychawskim, szerzej opisaną w korytarzu nr 36 (odcinek 36.1)			
Uwagi	Zakłada się zmianę charakteru obszaru przy pl. Bychawskim i przekształcenie istniejącego wydzielonego parkingu w skwer.			
Mpzp	Mpzp Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

22.15	Rejon Ronda Lubelskiego Lipca '80			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wyznaczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania, dowiązanie trasy rowerowej w ul. 1. Maja łącznikiem do Ronda Lubelskiego Lipca '80 z założeniem prowadzenia ruchu wzdłuż istniejącego ciągu pieszego w pasie dzielącym. Wyznaczenie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po zachodniej stronie, łączącej planowaną trasę z istniejącą infrastrukturą na Moście Lutosławskiego.			
Mpzp	Mpzp Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2			0.2	

KORYTARZ 23: AL. KRAŚNICKA – AL. GEN. SIKORSKIEGO

Korytarz od Konopnicy łączący Stasin, a także osiedla Węglin, Błonie z centrum Lublina. Korytarz w ciągu drogi krajowej 19. Ze względu na funkcję, brak możliwości ograniczenia szerokości dostępnej dla samochodów.

Łączna długość korytarza	7.8	km
W tym poza granicą miasta	0.8	km
długość istniejących tras	0.4	km
długość infrastruktury rowerowej w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	7.6	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	5.2	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	1.6	km
uspokojenie ruchu	0.8	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

23.1	Al. Kraśnicka Konopnica – gr. miasta			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wykorzystanie do prowadzenia ruchu rowerowego jezdni lokalnej po północnej stronie ulicy z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h.			
Mpzp	-			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	-	0.8	-

23.2	Al. Kraśnicka gr. miasta – Jana Pawła II				
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 w rejonie skrzyżowania z ul. Jana Pawła II.				
Inwestycje w przygotowaniu	-				
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wykorzystanie szerokiego pobocza i organizacja pasów ruchu dla rowerów odseparowanych od ruchu samochodów. Wariantowo prowadzenie drogi dla rowerów C13 po południowej stronie. Zakłada się zorganizowanie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II.				
Uwagi	W rejonie skrzyżowania z Jana Pawła II prowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnią.				
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.				
Długość [km]					
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	
1.9	0.4	-	1.6	-	

23.3	Al. Kraśnicka Jana Pawła II – Zwycięska			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 w rejonie skrzyżowania z ul. Jana Pawła II			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Prowadzenie trasy rowerowej po wschodniej stronie ulicy jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, odcinkowo bez segregacji ruchu</p> <p>Wyznaczenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • z ul. Raszyńską – przejazd przez ul. Raszyńską i północny wlot al. Kraśnickiej; • z ul. Roztocze – przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach • z ul. Zwycięską – przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach <p>W rejonie skrzyżowania z ul. Jana Pawła II ruch rowerowy wyprowadzony poza jezdnię.</p>			
Uwagi	-			

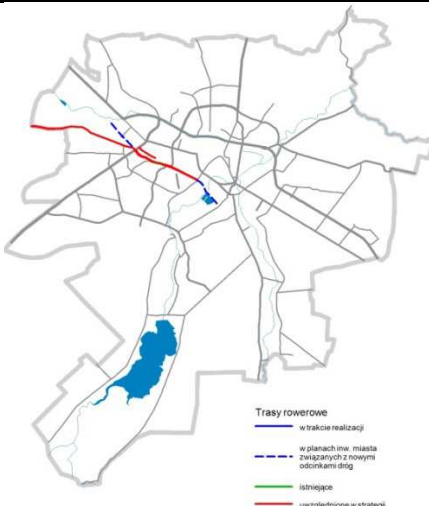
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron. Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	-	-	1.1	-

23.4		Al. Kraśnicka Zwycięska – Al. Raclawickie		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Prowadzenie trasy rowerowej po wschodniej stronie ulicy jako drogi dla pieszych i rowerów bez segregacji ruchu (C13-C16), odcinkowo jako chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym.</p> <p>Wyznaczenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach:</p> <ul style="list-style-type: none">• z ul. Konstantynów – na wszystkich wlotach;• z Bohaterów Monte Cassino – na wszystkich wlotach;• z Zana – na wszystkich wlotach – z dowiązaniem i słuzami na wlotach poprzecznych (powiązanie pasów ruchu dla rowerów na ul. Wojciechowskiej i Zana)• z Głęboką – przejazdy na wszystkich wlotach;• z Al. Raclawickimi – przejazdy na wszystkich wlotach.			
Mpzp	<p>Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.</p> <p>Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.</p>			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
3.1	-	-	3.1	-

23.5	Al. Kraśnickie Al. Raclawickie – al. Solidarności			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, odcinkowo bez segregacji ruchu (C13-C16) po wschodniej stronie al. Kraśnickiej z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. Na skrzyżowaniu z ul. ks. J. Popiełuszki powiązanie z kładką pieszą przez al. Kraśnicką z budową łączników rowerowych C13.			
Mpzp	Brak mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	-	1.0	-

KORYTARZ 24: NAŁĘCZOWSKA – GŁĘBOKA - MUZYCZNA

Ważny korytarz wschód – zachód obsługujący ruch rowerowy z rejonu dworca, obok Miasteczka Akademickiego z wyjazdem w stronę Nałęczowa. Korytarz o istotnej funkcji transportowej oraz turystycznej.

długość korytarza wraz z łącznikiem na przedłużeniu ul. Głębokiej do węzła Sławin	9.6	km	
długość istniejących tras	0.5	km	
długość tras w trakcie realizacji	0.0	km	
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	2.4	km	
długość planowanych tras	7.5	km	
w tym:			
ruch rowerowy poza jezdnią *	4.5	km	
pasy/ kontrapasy rowerowe	3.0	km	
uspokojenie ruchu	0.0	km	
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km	

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

24.1		Nałęczowska gr. Miasta – Szerokie		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	W przygotowaniu projekt wg. ZRID dot. przebudowy ul. Nałęczowskiej obejmujący budowę chodników i trasy rowerowej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wg przygotowywanego projektu.			
Mpzp	Teren objęty uchwałą o przystąpieniu do sporządzania zmiany mpzp. Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.2	-	-	1.2	-

24.2		Nałęczowska Szerokie – Sławin		
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej			
Inwestycje w przygotowaniu	W przygotowaniu projekt wg. ZRID dot. przebudowy ul. Nałęczowskiej obejmujący budowę chodników i trasy rowerowej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wg przygotowywanego projektu.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową

				nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-
24.3	Nałęczowska Przyjacielska – al. Kraśnicka			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej			
Inwestycje w przygotowaniu	W przygotowaniu projekt wg. ZRID dot. przebudowy ul. Nałęczowskiej obejmujący budowę chodników i trasy rowerowej. Dodatkowo, na odcinku od węzła Sławin do al. Kraśnickiej planowana jest trasa drogowa na przedłużeniu ul. Głębokiej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wg przygotowywanego projektu, w odniesieniu do ul. Nałęczowskiej. W przypadku nowego odcinka, na przedłużeniu ul. Głębokiej realizacja infrastruktury rowerowej równoległej do nowego odcinka ulicy, wraz z podłączeniem jej do drogi dla pieszych i rowerów położonej po południowej stronie nowo zbudowanego odcinka – przedłużenia Alei Solidarności do węzła Dąbrownica.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejącej infrastruktury	odcinków w trakcie realizacji	planowanej infrastruktury rowerowej	tras w planach inwestycyjnych miasta związanych z budową dróg
3.3	-	-	2.1	1.2

24.4	Głęboka al. Kraśnicka – Wileńska			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie w formie obustronnych pasów ruchu dla rowerów (wyznaczonych z jezdni). Wymaga to ograniczenia przestrzeni dostępnej dla samochodów do jednego pasa ruchu w każdą stronę. Docelowo rozważenie możliwości przeznaczenia północnej jezdni ul. Głębokiej tylko do ruchu rowerowego i pieszego. W rejonie skrzyżowania z al. Kraśnicką wiązałoby się to także z likwidacją północnej jezdni ul. Nałęczowskiej (ruch samochodów dwukierunkowo na jezdni południowej). Zaletą tego rozwiązania będzie znaczne zmniejszenie powierzchni skrzyżowania Głęboka/Kraśnicka i zmniejszenie czasów ewakuacji dla samochodów poruszających się al. Kraśnicką. Odzyskana przestrzeń (wraz z bardzo szerokim pasem dzielącym) mogłaby, w przypadku rewitalizacji terenów położonych na północ od ul. Głębokiej, pełnić rolę terenów rekreacyjnych dla mieszkańców osiedli Słowackiego i Mickiewicza, a także dla Miasteczka Akademickiego.			
Uwagi	W przypadku braku decyzji o ograniczeniu szerokości jezdni dla samochodów, zakłada się prowadzenie trasy rowerowej jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie ul. Głębokiej (ze względu na źródła i cele podróży) z powiązaniami z układem ulic lokalnych obsługujących zabudowę. W przypadku decyzji o przebudowie ul. Głębokiej, zakłada się realizację tras rowerowych po obu stronach ulicy.			
Mppz	Mppz, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic

0.7	-	-	0.7	-
-----	---	---	-----	---

24.5	Głęboka Wileńska – Filaretów			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie, z nieciągłością (ok. 40 m) w rejonie skrzyżowania z ul. Wileńską.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Rozwiązanie ruchu rowerowego będzie wymagać:</p> <ul style="list-style-type: none">– połączenia istniejącej trasy rowerowej po południowej stronie z rejonem skrzyżowania z ul. Wileńską (droga dla pieszych i rowerów C13 C16),– wytyczenia drogi dla rowerów C13 i ciągu pieszego lub drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po stronie północnej wzdłuż jezdni ul. Głębokiej. <p>Docelowo rozważenie możliwości przeznaczenia północnej jezdni tylko do ruchu rowerowego i transportu zbiorowego lub tylko do ruchu rowerowego i pieszego.</p> <p>Odzyskana przestrzeń mogłaby stanowić przedłużenie parku na terenie Miasteczka Akademickiego, tworząc tereny rekreacyjne.</p>			
Uwagi	W przypadku decyzji o przebudowie ul. Głębokiej, zakłada się realizację tras rowerowych po obu stronach ulicy.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	0.5	-	0.7	-

24.6	Głęboka Filaretów - Sowińskiego			
Istniejąca infrastruktura	Przejazd rowerowy po południowej stronie ul. Głębokiej przez ul. Filaretów			
Inwestycje w przygotowaniu	Przebudowa ulic Poniatowskiego i Sowińskiego			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie tras rowerowych po obu stronach ul. Głębokiej: <ul style="list-style-type: none">– po północnej stronie jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16. Wymaga to uporządkowania przekroju poza jezdnią, z prawdopodobną koniecznością podcięcia skarpy,– po południowej stronie jako droga dla rowerów C13 prowadzona z wykorzystaniem szerokiego pasa zieleni.			
Uwagi	Wskazane uwzględnienie w koncepcji przebudowy ul. Sowińskiego przejazdu rowerowego na zachodnim wlocie skrzyżowania z ul. Filaretów i na północnym i wschodnim wlocie skrzyżowania z ul. Sowińskiego. W przypadku decyzji o przebudowie ul. Głębokiej, zakłada się realizację tras rowerowych po obu stronach ulicy.			
Mppz	Mppz, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.4	-

24.7	Głęboka Sowińskiego - Nadbystrzycka			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej			
Inwestycje w przygotowaniu	W planach miasta poszerzenie ul. Głębokiej z budową dróg dla pieszych i rowerów.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Do czasu przebudowy ul. Głębokiej wyznaczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z wykorzystaniem dostępnej szerokości jezdni. Na odcinku Sowińskiego – Raabego rozwiązanie w formie jednokierunkowych dróg dla rowerów wyznaczonych z wykorzystaniem pasa zieleni i połączeniem z pasami rowerowymi.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	-	-	1.1	-

24.8	Muzyczna Nadbystrzycka – rejon Dworca			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Rozwiązanie w ramach budowy układu drogowego w otoczeniu Stadionu Miejskiego i budowy Trasy Zielonej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	-			
Uwagi	Wg zaleceń Studium Komunikacyjnego opracowanego na zlecenie Urzędu Miasta, ulica Muzyczna powinna mieć parametry drogi zbiorczej i przekrój 1x2, co pozwoliłoby na spójną kontynuację rozwiązań przekroju zaproponowanych dla poprzednich odcinków.			
Mpzp	Odcinek częściowo uwzględniony w mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron. Odcinek częściowo uwzględniony w mpzp Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.2	-	-	-	1.2

24.9	al. Kraśnicka – Spadochroniarzy łącznik pomiędzy Wydziałem Artystycznym UMCS a Miasteczkiem Akademickim			
Istniejąca infrastruktura	Brak infrastruktury rowerowej			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej początkowo przez teren UMCS z wykorzystaniem ulic lokalnych i dalej wzdłuż terenu wojskowego jako droga dla rowerów oznaczona znakiem C-13.			

Uwagi	Przeprowadzenie trasy wymaga zgody na wykorzystanie terenu UMCS.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	-	-	0.7	-

KORYTARZ 25: PL. WOLNOŚCI – NARUTOWICZA – NADBYSTRZYCKA

Korytarz północ – południe, o podstawowym znaczeniu dla obsługi południowych dzielnic Lublina. Przebiega obok Politechniki Lubelskiej, łącząc Czuby i Wrotków ze ścisłym centrum Lublina.

długość korytarza	4.1	km
długość istniejących tras	0.8	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	4.8	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	2.9	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.9	km
uspokojenie ruchu	1.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

25.1	Narutowicza Pl. Wolności – Mościckiego			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wariantowe: 1) Ograniczenie prędkości do 30 km/h wraz z wprowadzeniem rozwiązań ograniczających prędkość (zawężenia przekroju), wyniesione skrzyżowania, likwidacja zatok autobusowych i prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych. 2) Ograniczenie ruchu (ruch samochodów indywidualnych tylko z przepustkami) z dopuszczonym ruchem rowerowym na zasadach ogólnych.			
Uwagi	Wskazane uwzględnienie ruchu rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Mościckiego. (w programie sygnalizacji)			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

25.2	Narutowicza Mościckiego – Lipowa			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ograniczenie prędkości do 30 km/h wraz z zastosowaniem rozwiązań technicznych zapewniających ograniczenie prędkości. Ze względu na przeprowadzony remont odcinka w 2014 roku, wprowadzone rozwiązania nie powinny ingerować w organizację ruchu.			
Uwagi	Wskazane uwzględnienie ruchu rowerowego w programach sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Lipową.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

25.3	Narutowicza Lipowa – Głęboka			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni. Ze względu na bliskość zabudowy, ilość punktów usługowych i natężenie pieszych, nie zakłada się możliwości mieszania ruchu rowerowego i pieszego.</p> <p>Możliwe są wariantowe rozwiązania przekroju:</p> <ol style="list-style-type: none">1) z pasem wyjazdowym z centrum dla ruchu ogólnego i obustronnymi pasami autobusowo-rowerowymi;2) z pasem wjazdowym do centrum dla ruchu ogólnego i obustronnymi pasami autobusowo-rowerowymi,3) do centrum z dwoma pasami ruchu: autobusowo-rowerowym i dla ruchu ogólnego, od centrum z pasem dla ruchu ogólnego i pasem rowerowym.4) Z obustronnymi pasami rowerowymi			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

25.4	Nadbystrzycka Głęboka – Nowomiejska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Przebudowa jezdni i zmiana organizacji ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w stronę centrum: wyznaczenie pasa autobusowo-rowerowego i pasa do ruchu ogólnego, - od centrum: wyznaczenie pasa do ruchu ogólnego (w tym transportu zbiorowego i pasa dla ruchu rowerowego). 			

	Możliwe jest prowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnią po południowej stronie, ale wymagałoby to przebudowy wysokościowej i wiązało z licznymi konfliktami z pieszymi.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

25.5	Nadbystrzycka Nowomiejska – Wapienna			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Kontynuacja rozwiązania trasy z odcinka Głęboka – Nowomiejska z wyprowadzeniem ruchu rowerowego poza jezdnię po obu stronach ul. Nadbystrzyckiej: <ul style="list-style-type: none">– po południowej stronie wariantowo jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni lub jako dwukierunkowa droga dla rowerów C13 wytyczona przy południowej krawędzi jezdni z fizyczną separacją od ruchu samochodowego,– po północnej stronie jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 z przejazdem rowerowym na wysokości ul. Wapiennej.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.1	-	-	0.2	-

25.6	Nadbystrzycka Wapienna – Zana			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wykorzystanie jezdni lokalnej po południowej stronie ulicy Nadbystrzyckiej wraz z wytyczeniem odcinka łączącego jezdnię lokalną z trasą planowaną na odcinku od ul. Wapiennej w stronę ul. Nowomiejskiej. Po stronie północnej rozwiązane w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni z dowiązaniem do tras rowerowych w ciągu ul. Zana.			
Uwagi	Wskazane wytyczenie przejazdu rowerowego przez zachodni wlot skrzyżowania i likwidacja wzbudzania w sygnalizacji.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.4	-

25.7		Nadbystrzycka		
		Zana – przejście dla pieszych na wysokości Wapiennej (koło sklepu Lidl)		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po zachodniej stronie, z przejazdem rowerowym na wysokości sklepu Lidl.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Uzupełnienie trasy rowerowej po wschodniej stronie jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16. Rozwiązanie wymaga podcięcia skarpy. Na wysokości ul. Wigilijnej z wykorzystaniem jezdni lokalnej z łącznikami do planowanej wydzielonej trasy rowerowej.			
Uwagi	Bardzo duże natężenie ruchu rowerowego w sezonie – odcinek prowadzi do uczęszczanej trasy nad Bystrzycą. Ze względów bezpieczeństwa zakłada się wprowadzenie sygnalizacji świetlnej ze zmiennym (sezonowym) programem sygnalizacji, z priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego w sezonie.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.7	-	0.7	-

25.8	Nadbystrzycka przejście dla pieszych na wysokości Wapiennej (koło sklepu Lidl) – Jana Pawła II			
Istniejąca infrastruktura	Fragment drogi dla pieszych i rowerów prowadzący do trasy nad Bystrzycą.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Realizacja tras rowerowych po obu stronach ul. Nadbystrzyckiej: <ul style="list-style-type: none">– w pierwszej kolejności po stronie wschodniej wariantowo jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16, lub droga dla rowerów C13,– następnie po stronie zachodniej jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, z niezbędnym podcięciem skarpy. Dodatkowo, budowa łącznika rowerowego od trasy wzdłuż ul. Nadbystrzyckiej przez ul. Wapienną do trasy rowerowej wzdłuż Bystrzycy jako drogi rowerowej C13.			
Uwagi	Wskazana korekta programu sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II i likwidacja wzbudzanego światła zielonego dla pieszych.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	0.1	-	1.1	-

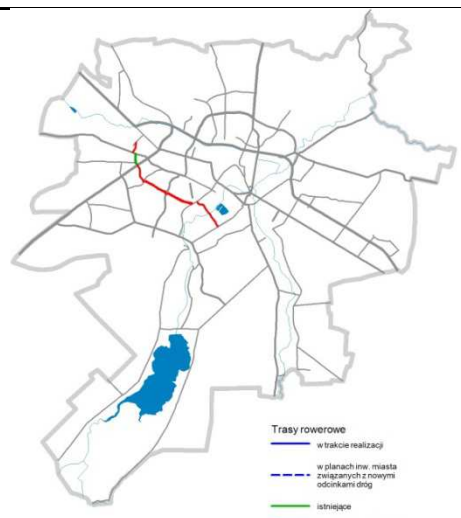
25.9	Łącznik od CH Plaża do ul. Głębokiej			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Do czasu powstania trasy rowerowej wzdłuż Narutowicza, prowadzenie ruchu rowerowego od centrum handlowego Plaza do ul. Wiercińskiego i dalej do ul. Głębokiej z przebiegiem trasy wzdłuż muru cmentarza			
Uwagi	Rozwiązanie możliwe do realizacji przed zorganizowaniem trasy w ciągu ul. Narutowicza. Prowadzenie trasy wymaga szczegółowego rozpoznania własności terenu.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

KORYTARZ 26: CISOWA – MORWOWA – ŻANA – WAPIENNA - KROCHMALNA

Korytarz wschód – zachód doprowadzający ruch rowerowy min. ze Sławinka i Rur w rejon Politechniki Lubelskiej.

długość korytarza	4.5	km
długość istniejących tras	0.4	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	6.0	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	5.2	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.8	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

26.1	Łącznik od os. Sławinek do ul. Cisowej			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie drogi dla rowerów i ciągu pieszego łączącego os. Sławinek z al. Kraśnicką.			
Uwagi	Zakłada się konieczność zainstalowania oświetlenia			
Mpzp	Mpzp, część I. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

26.2	Cisowa			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie ruchu rowerowego po jezdni na zasadach ogólnych z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

26.3	Morwowa – Wojciechowska			
Istniejąca infrastruktura	Pasy ruchu dla rowerów w ramach projektu ESTR (Europejska Stolica Turystyki Rowerowej)			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	0.4	-	-	

26.4		Zana Al. Kraśnicka - Wileńska		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej wariantowo: 1) po zachodniej stronie ulicy jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, poprowadzonej z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. 2) Jako obustronnych, dwukierunkowych tras dróg rowerowych C13 lub 3) Jako pasów rowerowych.			
	Niezbędne dostosowanie skrzyżowania al. Kraśnicka/ Zana do ruchu rowerowego i wytyczenie przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty. Wraz z wytyczeniem korytarza rowerowego niezbędne będzie także wytyczenie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach skrzyżowania z ul. Wileńską. Niezależnie od rozwiązania, zakłada się powiązanie trasy rowerowej z ulicą Namysłowskiej w formie łączników rowerowych doprowadzających ruch rowerowy po obu stronach ulicy.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

26.5	Zana Wileńska - Filaretów			
Istniejąca infrastruktura	Trasy rowerowe w rejonie skrzyżowania z ul. Filaretów związane z trasami w ciągu ul. Filaretów.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ze względu na charakter obszaru (dużo źródeł i celów podróży, duży ruch wjazdowy i wyjazdowy) zakłada się wydzielenie infrastruktury rowerowej po obu stronach ulicy, jako dróg dla pieszych i rowerów C13 C16 lub dróg dla rowerów C13. Zorganizowanie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach skrzyżowania z ul. Filaretów.			
Uwagi	Zgodnie ze Studium Komunikacyjnym m. Lublin, na tym odcinku zakłada się wyznaczenie pasów autobusowych.			
Mpzp	Rozwiązanie częściowo zgodne z mpzp Centrum Zana – część południowa (zmiana mpzp, części II). Na odcinku Wileńska – Jana Sawy w planie nie przewidziano prowadzenia ruchu rowerowego w ciągu ul. Zana Na odcinku Sawy – Nadbystrzycka realizacja obustronnych ścieżek rowerowych (tras rowerowych poza jezdnią) z pełnym układem przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z Nadbystrzycką i na skrzyżowaniu z Jana Sawy.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	-	1.8	-

26.6	Zana Filaretów – Nadbystrzycka			
Istniejąca infrastruktura	Trasy rowerowe w rejonie skrzyżowania z ul. Filaretów.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie ruchu rowerowego jako obustronne, dwukierunkowe trasy rowerowe (drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub drogi dla rowerów C13) poprowadzone z wykorzystaniem części chodnika i pasa zieleni. Niezbędne wytyczenie przejazdów rowerowych przy wszystkich istniejących przejściach dla pieszych.			
Uwagi	Zgodnie ze Studium Komunikacyjnym m. Lublin, na tym odcinku zakłada się wyznaczenie pasów autobusowych.			
Mpzp	Odcinek częściowo uwzględniony w mpzp Centrum Zana – część południowa (zmiana mpzp, część II) - rozwiązanie zgodne z planem. Odcinek częściowo uwzględniony w mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	2.0	-

26.7	Wapienna Nadbystrzycka – Bystrzyca			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni na zasadach ogólnych. Przekrój wymaga uporządkowania parkowania na odcinku Nadbystrzycka – parking placowy oraz wprowadzenia ograniczenia prędkości do 30 km/h. Na odcinku pomiędzy parkingiem placowym a rzeką Bystrzyca konieczna jest modernizacja nawierzchni. W rejonie końca ul. Wapiennej zakłada się realizację łączników w postaci dróg dla rowerów C13 łączących ul. Wapienną z trasą wzdłuż Bystrzycy.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

26.8	Teren byłej Cukrowni Bystrzyca - Krochmalna			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie trasy rowerowej poza pasem drogowym, pomiędzy terenem byłej Cukrowni a stadionem miejskim jako drogi dla rowerów C13.			
Uwagi	Zakłada się konieczność oświetlenia trasy rowerowej.			
Mppz	Mppz Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

KORYTARZ 27: AL. WARSZAWSKA – AL. RAĆLAWICKIE – KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE

Korytarz wschód-zachód doprowadzający ruch rowerowy z zachodnich dzielnic do ścisłego centrum Lublina. Korytarz przebiega min. ciągiem ulic Al. Racławickie – Krakowskie Przedmieście, które zasługują na zmianę funkcji i związane z tym ograniczenie roli samochodu i podniesienie jakości przestrzeni publicznej.

długość korytarza	15.5	km
w tym poza granicami miasta	11.3	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	15.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	14.0	km
uspokojenie ruchu	1.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

27.1		Al. Warszawska Węzeł Jastków – al. Solidarności		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Wraz z oddaniem obwodnicy ekspresowej Lublina, znaczenie al. Warszawskiej zmniejszy się. W związku z tym możliwe będzie ograniczenie przekroju al. Warszawskiej:</p> <ul style="list-style-type: none">– początkowo do 3 pasów przeznaczonych do ruchu ogólnego i 2 pasów ruchu dla rowerów,– docelowo do dwóch pasów do ruchu ogólnego i 2 pasów ruchu dla rowerów. <p>Połączenie al. Warszawskiej z al. Solidarności odbywać się będzie z wykorzystaniem istniejącego mostku przez rzekę naprzeciw dawnego wejścia do Ogrodu Botanicznego i chodnika wzdłuż rzeki – rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13-C16. Następnie trasa rowerowa wzdłuż chodnika jako droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16 do wysokości schodów, a następnie droga dla rowerów C13 wzdłuż muru.</p>			
Uwagi	Zakłada się konieczność zmiany organizacji ruchu i programu sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Zbożową.			
Mppz	Odcinek częściowo nie uwzględniony w mppz (na terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzania mppz). Odcinek częściowo uwzględniony w mppz, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
11.3	-	-	11.6	-

27.2		Al. Warszawska al. Solidarności - Zakładowa		
Istniejąca infrastruktura	W ramach inwestycji związanej z budową ekspresowej obwodnicy Lublina, w ciągu al. Warszawskiej nie wytyczono tras rowerowych.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie przekroju ulicy nie pozwala na wyznaczenie trasy rowerowej. Do czasu zakończenia okresu trwałości projektu ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych. Po tym okresie zakłada się zmianę sposobu zorganizowania przekroju, likwidację pasa dzielącego i przeznaczenie tak uzyskanej przestrzeni na wyznaczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów (wzdłuż prawych krawędzi jezdni).			
Mppz	Mppz, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	--	-

27.3	Al. Warszawska Zakładowa - Czeremchowa
Istniejąca infrastruktura	-

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z wykorzystaniem jezdni.			
Uwagi	Zakłada się konieczność zmiany programu sygnalizacji na skrzyżowaniach z: <ul style="list-style-type: none">– ul. gen. Zajączka;– ul. Czeremchową.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

27.4	Al. Warszawska Czeremchowa – Rondo Krwiodawców			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie obustronnych pasów ruchu dla rowerów. W rejonie skrzyżowania z al. Kraśnicką wyprowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnię i wytyczenie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

27.5	Al. Raławickie Rondo Krwiodawców - Lipowa			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Zorganizowanie obustronnych pasów ruchu dla rowerów, a odcinkowo jednokierunkowych dróg dla rowerów. Rozwiązanie zgodne wariantem II koncepcji przebudowy Al. Raławickich.</p> <p>Zakłada się uwzględnienie prowadzenia ruchu rowerowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną z:ul. Puławską; ul. Legionową; ul. Głowackiego; ul. Sowińskiego, ul. Długosza, ul. Łopacińskiego ul. Grottgera.</p> <p>Ze względu na miejski charakter ulicy i duże natężenie ruchu pieszego zakłada się odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu pieszego. Na odcinku między ul. Głowackiego a ul. Łopacińskiego rozważone będzie wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię z wykorzystaniem szerokości pasów ruchu i ograniczenie liczby pasów dla ruchu samochodowego.</p> <p>Na całym odcinku rozważona będzie eliminacja zatok autobusowych i zastąpienie ich przystankami na prawym pasie ruchu.</p>			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.8	-	-	1.8	-

27.6		Krakowskie Przedmieście Lipowa - Kołłątaja		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wariantowe: 1) Ruch rowerowy na jezdni na zasadach ogólnych z dopuszczalną prędkością 30 km/h. Wymaga to także zmiany programu sygnalizacji lub ich likwidacji na skrzyżowaniach z: – ul. Wieniawską; – ul. Ewangelicką; – ul. Kołłątaja (zmiana programu sygnalizacji). 2) Ruch rowerowy na wydzielonych pasach transportu zbiorowego, z ograniczeniem przestrzeni dla ruchu ogólnego do ul. Chopina, a następnie prowadzenie ruchu rowerowego w strefie pieszej z dopuszczonym ruchem transportu zbiorowego i rowerowego (szczegółowe rozwiązania przedstawiono w rozdziale dotyczącym rozwiązań ruchu rowerowego w Centrum.			
Uwagi	Ze względu na spodziewane duże natężenie ruchu rowerowego wskazane wprowadzenie technicznych środków uspokojenia ruchu, w tym zwłaszcza wyniesionych skrzyżowań, zwężeń przekroju, zakrzywień toru jazdy oraz likwidację zatok autobusowych.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

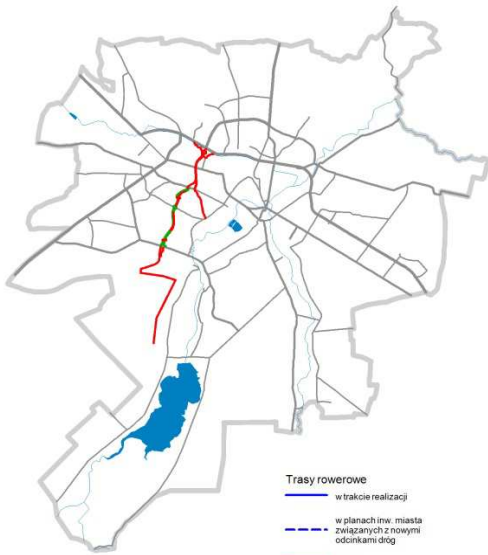
27.7		Krakowskie Przedmieście Kołłątaja – Kapucyńska		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Przekształcenie tego odcinka w ulicę pieszą z dopuszczonym transportem zbiorowym i ruchem rowerowym. Podkreślenie priorytetu dla ruchu pieszego m.in. poprzez likwidację krawężników z zaznaczeniem korytarza transportu zbiorowego (np. inną nawierzchnią).			
Uwagi	Do czasu realizacji rozwiązania docelowego możliwe ograniczenie prędkości do 30 km/h i prowadzenie ruchu na jezdni na zasadach ogólnych lub wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów. Wskazana likwidacja zatok autobusowych.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

27.8	Krakowskie Przedmieście Kapucyńska – plac W. Łokietka			
Istniejąca infrastruktura	Strefa piesza			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Określenie zasad dostępu dla rowerzystów wraz z podkreśleniem priorytetu i pierwszeństwa ruchu pieszego w tym obszarze.			
Uwagi	Obszar powinien być monitorowany pod kątem ew. konfliktów rowerzystów z pieszymi.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

KORYTARZ 28: PONIATOWSKIEGO – SOWIŃSKIEGO – FILARETÓW – ROWEROWE PRZEDŁUŻENIE FILARETÓW DO STAREGO GAJU – STARY GAJ – LIPSKA

Korytarz północ – południe o podstawowym znaczeniu w obsłudze ruchu rowerowego międzydzielnicowego oraz doprowadzający ruch rowerowy do Miasteczka Akademickiego i centrum miasta (w połączeniu z Al. Racławickimi lub ul. Radziszewskiego). Ważny łącznik przez al. Solidarności z północnymi dzielnicami Lublina.

długość korytarza	9.5	km
długość istniejących tras	4.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	10.7	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	5.7	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.5	km
uspokojenie ruchu	1.2	km
ruch na zasadach ogólnych	3.3	km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

28.1		Poniatowskiego Al. Solidarności - Popieluszki		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Rozbudowa ulic Poniatowskiego – Sowińskiego od al. Solidarności do ul. Głębokiej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub drogi dla rowerów C13 po wschodniej stronie ul. Poniatowskiego. Po stronie zachodniej możliwe jest jedynie rozwiązanie w formie dopuszczenia ruchu rowerowego na chodniku.</p> <p>Powiązanie tras rowerowych w rejonie węzła z al. Solidarności wymaga:</p> <ul style="list-style-type: none">– Po stronie wschodniej:<ol style="list-style-type: none">1) Powiązanie w kierunku północnym: dostosowania do ruchu rowerowego istniejącej kładki nad łącznicami wraz z powiązaniem z drogą dla pieszych i rowerów po wschodniej stronie ul. Poniatowskiego z budową wjazdu rowerowego z poziomu ul. Ogródkowej oraz2) Powiązanie w kierunku wschodnim: powiązania z planowaną trasą wzdłuż al. Solidarności przez ul. Snopkowską wraz z dobudową łącznika od ul. Snopkowskiej do planowanej trasy wzdłuż al. Solidarności.– Po stronie zachodniej: ruch rowerowy na zasadach ogólnych w ul. Ćwiklińskiej z wykonaniem łącznika do planowanej trasy wzdłuż al. Solidarności oraz wjazdem na poziom ul. Poniatowskiego za tunelem, po wschodniej stronie. <p>Na skrzyżowaniu z ul. Popieluszki zapewnienie rozplotu ruchu rowerowego we wszystkich kierunkach – przejazdy rowerowe w ciągu ul. Poniatowskiego i śluzy rowerowe z pasem filtrującym w ciągu ul. Popieluszki.</p>			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	1.8	-

28.2		Poniatowskiego Popiełuszki – Al. Raławickie		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po wschodniej stronie, bez powiązań w rejonach skrzyżowania z ul. Popiełuszki i Al. Raławickimi.			
Inwestycje w przygotowaniu	Rozbudowa ulic Poniatowskiego – Sowińskiego od al. Solidarności do ul. Głębokiej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Dwa warianty rozwiązania: 1) Wariant minimum: modernizacja trasy rowerowej z dostosowaniem do standardów technicznych i z zapewnieniem przejazdów przez skrzyżowania z ul. Popiełuszki i Al. Raławickimi. 2) W przypadku rozbudowy ul. Poniatowskiego, wytyczenie pasów ruchu dla rowerów, z ew. separacją od ruchu samochodów, dzięki zawężeniu pasów ruchu do szerokości 3,0 m (pas zewnętrzny, prowadzący także transport zbiorowy) i 2,75 m			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	0.2	-	0.5	-

28.3		Sowińskiego Al. Raławickie – Radziszewskiego		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Rozbudowa ulic Poniatowskiego – Sowińskiego od al. Solidarności do ul. Głębokiej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Dwa warianty rozwiązania:</p> <p>1) Bez przebudowy ul. Sowińskiego: wyznaczenie dwukierunkowych dróg dla pieszych i rowerów C13 C16 po jednej ze stron, w zależności od zidentyfikowanych na etapie projektowania konfliktów przestrzennych.</p> <p>2) W przypadku przebudowy ul. Sowińskiego wyznaczenie obustronnych, jednokierunkowych pasów ruchu dla rowerów z ew. separacją ruchu, z zawężeniem pasów ruchu do 3,0 m.</p> <p>W obu rozwiązaniach powiązanie tras rowerowych na skrzyżowaniu z Al. Raławickimi (wszystkie relacje) oraz z ul. Radziszewskiego.</p>			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

28.4		Sowińskiego Radziszewskiego – Głęboka		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Rozbudowa ulic Poniatowskiego – Sowińskiego od al. Solidarności do ul. Głębokiej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Dwa warianty rozwiązania: 1) Bez przebudowy ul. Sowińskiego: wyznaczenie dwukierunkowych dróg dla pieszych i rowerów C13 C16 po jednej ze stron, w zależności od zidentyfikowanych na etapie projektowania konfliktów przestrzennych. 2) W przypadku przebudowy ul. Sowińskiego wyznaczenie obustronnych, jednokierunkowych pasów ruchu dla rowerów z ew. separacją ruchu, z zawężeniem pasów ruchu do 3,0 m.			
Uwagi	W koncepcji rozbudowy ulicy Sowińskiego nie uwzględniono połączenia rowerowego z ul. Głęboką w kierunku zachodnim. Wskazane zapewnienie pełnego rozplotu ruchu rowerowego (przejazdy) na skrzyżowaniu Sowińskiego/ Filaretów.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

28.5		Filaretów Głębocka – Urmowskiego		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po zachodniej stronie. Fragment drogi dla pieszych i rowerów po wschodniej stronie.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej po stronie wschodniej jako kontynuacji istniejącej drogi dla pieszych i rowerów (variantowo jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 lub droga dla rowerów C13 prowadzona z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni).			
Mpzp	Mpzp część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	0.4	-	-	-

28.6	Filaretów Urmowskiego - Rymwida			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów po zachodniej stronie.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Kontynuowanie trasy rowerowej po wschodniej stronie z wykorzystaniem lokalnej jezdni do ul. Piastowskiej. Zakłada się wytyczenie łącznika rowerowego C13 przez pas zieleni do ul Filaretów w rejonie skrzyżowania z Rymwida, co wymaga likwidacji krawężnika. Zakłada się powiązanie kładki nad ul. Filaretów z trasą rowerową w poziomie ulicy i dostosowanie jej do ruchu rowerowego, w tym szczególnie ramp podjazdowych po obu stronach do użytku przez rowerzystów, osoby z wózkami dziecięcymi i osoby na wózkach inwalidzkich.			
Uwagi	Wariantowo możliwe wytyczne drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni (rozwiązanie droższe). Przebudowa kładki powinna być powiązana ze zmianą nawierzchni, z jej dostosowaniem zwłaszcza do wymogów ruchu pieszego.			
Mpzp	Mpzp część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	0.3	-	0.6	-

28.7	Filaretów Rymwida - Zana			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów po zachodniej stronie, układ przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Zana.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Kontynuowanie trasy rowerowej po wschodniej stronie jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem części chodnika i pasa zieleni.			
Mpzp	Mpzp część II. Dopuszcza się realizację ścieżki rowerowej, bez wskazania stron.			

Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	0.5	-	0.3	-

28.8		Filaretów Zana – Jana Pawła II		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po zachodniej i wschodniej stronie, układ przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II. Lokalnie trasa nieciągła na wiadukcie nad wąwozem.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Jako rozwiązanie docelowe budowa platform po obu stronach ul. Filaretów przeznaczonych dla ruchu rowerowego (nad wąwozem). Tymczasowo zakłada się dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku. Wyposażenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Pozytywistów oraz Rzeckiego w sygnalizację świetlną oraz wytyczenie przejazdów rowerowych. W ramach realizacji trasy zakłada się dostosowanie do ruchu rowerowego kładki na wysokości przystanku „Fantastyczna” i powiązanie jej z trasami rowerowymi wzdłuż ul. Filaretów.			
Mpzp	Odcinek częściowo objęty mpzp Centrum Zana – część południowa (zmiana mpzp, części II) - ścieżki rowerowe po obu stronach wyznaczone poza jezdnią. Odcinek częściowo objęty mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.4	2.6	-	0.4	-

Filaretów (Jana Pawła II – Wyżynna) oraz Łącznik pomiędzy dzielnicą Czuby a Starym Gajem				
28.9				
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Planowana lokalizacja przystanku kolejowego Czuby wraz z tunelem pod torami.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Na odcinku Jana Pawła II – Wyżynna zakłada się prowadzenie ruchu rowerowego na dwóch poziomach – poziomie jezdni Filaretów i na poziomie terenów zielonych:</p> <ul style="list-style-type: none"> Na poziomie ul. Filaretów zakłada się początkowo wyznaczenie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, a na odcinku wiaduktu, aż do ul. Wyżynnej, ze względu na ograniczenia terenowe, chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. W poziomie terenów zielonych zakłada się budowę drogi dla rowerów C13 z powiązaniem z istniejącą trasą rowerową o przebiegu wschód – zachód. Podłączenie z trasą rowerową w ciągu ul. Jana Pawła II na wysokości istniejącego ciągu pieszego. Podłączenie do ul. Wyżynnej dzięki wykonaniu łącznika rowerowego w miejscu istniejących „prздеptów”, umożliwiającego włączenie się w ruch na ul. Wyżynnej (ruch rowerowy na zasadach ogólnych). <p>Połączenie dzielnicy Czuby ze Starym Gajem i terenami leśnymi, które obecnie odcięte są linią kolejową. Ze względu na kategorię linii kolejowej, niemożliwe jest wprowadzenie przejazdów</p>			

	rowerowych w poziomie torów. W związku z planowaną realizacją przystanku kolejowego PKP Czuby poprowadzenie trasy rowerowej do przejazdu rowerowego w obrębie przystanku kolejowego, a następnie na terenie lasu Stary Gaj w kierunku ulicy Lipskiej i ul. Janowskiej.			
Uwagi	-			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	-	-	1.6	-

28.10	Stary Gaj – Lipska Stary Gaj – Janowska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej w Starym Gaju z wykorzystaniem ulicy Stary Gaj (uspokojenie ruchu).			
Uwagi	Szczegółowe wytyczenie tras rowerowych w lesie Stary Gaj powinno wynikać z uzgodnień z Lasami Państwowymi, z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców. Wskazane także uwzględnienie połączeń zewnętrznych – szlaku turystycznego od Węzła Konopnica do ul. Żeglarskiej.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
3.3	-	-	3.3	-

28.11	Trasy rowerowe przez Park Akademicki			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Budowa łącznika stanowiącego skrót rowerowy w stosunku do ciągu Sowińskiego - Filaretów stanowiący połączenie ul. Głębokiej z Miasteczkiem Akademickim Niezależnie od zaproponowanej trasy, wskazane jest aby w ramach restauracji parku zapewnić możliwość ruchu rowerowego alejkami parkowymi.			
Uwagi	Zakłada się wyznaczenie tras rowerowych w ramach restauracji parku.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

28.12		Łącznik od Głębokiej do Wyczółkowskiego		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Budowa trasy łączącej Miasteczko Akademickie z kampusem Politechniki Lubelskiej, rozwiązanej wariantowo: w formie drogi dla rowerów C13 lub drogi dla pieszych i rowerów C13 C16.			
Uwagi	Zakłada się konieczność oświetlenia trasy rowerowej.			
Mpzp	Mpzp, część II. Trasa rowerowa przebiegająca po rezerwie terenu pod przedłużenie ul. Sowińskiego.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

28.13		Sowińskiego Wyczółkowskiego - Nowomiejska		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy łączącej Miasteczko Akademickie z kampusem Politechniki Lubelskiej przy założeniu prowadzenia ruchu rowerowego jezdnią na zasadach ogólnych, z możliwym zastosowaniem punktowych ograniczeń prędkości.			
Uwagi	Zakłada się konieczność oświetlenia trasy rowerowej.			
Mpzp	Mpzp, część II. Trasa rowerowa przebiegająca po rezerwie terenu pod przedłużenie ul. Sowińskiego.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

28.14	Łącznik od Nowomiejskiej do Nadbystrzyckiej			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Budowa łącznika pomiędzy Miasteczkiem Akademickim, a kampusem Politechniki Lubelskiej rozwiązanego wariantowo: jako droga dla rowerów C13, lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16.			
Uwagi	Zakłada się konieczność oświetlenia trasy rowerowej			

Mpzp	Mpzp, część II. Trasa rowerowa przebiegająca po rezerwie terenu pod przedłużenie ul. Sowińskiego.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.3	-

KORYTARZ 29: RADZISZEWSKIEGO – MIASTECZKO AKADEMICKIE – WILEŃSKA – BOHATERÓW MONTE CASSINO – KAMPUS KUL (KONSTANTYNÓW)

Korytarz łączący południowo-zachodnią część Lublina z centrum. Przebieg pomiędzy Kampusem KUL (Kampus Konstantynów), WSS im. Kardynała Wyszyńskiego oraz Miasteczkiem Akademickim. Trasa może być alternatywą dla al. Kraśnickiej.

długość korytarza	3.5	km
długość istniejących tras	1.3	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	Km
długość planowanych tras	2.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.8	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.7	km
uspokojenie ruchu	0.9	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach (m. miasto) związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

29.1		Radziszewskiego Al. Raclawickie - Sowińskiego		
Istniejąca infrastruktura	Obustronne pasy ruchu dla rowerów.			
Inwestycje w przygotowaniu				
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wykonanie łącznika rowerowego pomiędzy Al. Raclawickimi a ul. Radziszewskiego w formie drogi dla rowerów C13.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.6	-	0.1	-

29.2	Radziszewskiego Sowińskiego – Miasteczko Akademickie			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, z ograniczeniem prędkości dopuszczalnej do 30 km/h.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

29.3	Miasteczko Akademickie			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 przebiegającej od ul. Radziszewskiego do ul. Pagi pomiędzy kortami tenisowymi a domami studenckimi, a następnie ul. Czwartaków (ruch na zasadach ogólnych). Zakłada się wykonanie łącznika pomiędzy ul. Pagi a ul. Czwartaków.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

29.4	Pagi Łącznik od Czwartaków – Głęboka			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej jako drogi dla rowerów C13 wraz z ciągiem pieszym bez schodów po wschodniej stronie ulicy z wykorzystaniem części pasa zieleni.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

29.5		Wileńska Głęboka - Zana		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Obustronne pasy ruchu dla rowerów			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa zgodnie z projektem inwestycyjnym. Zakłada się wytyczenie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach skrzyżowania Wileńska/ Zana.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	0.7	-	0.2	-

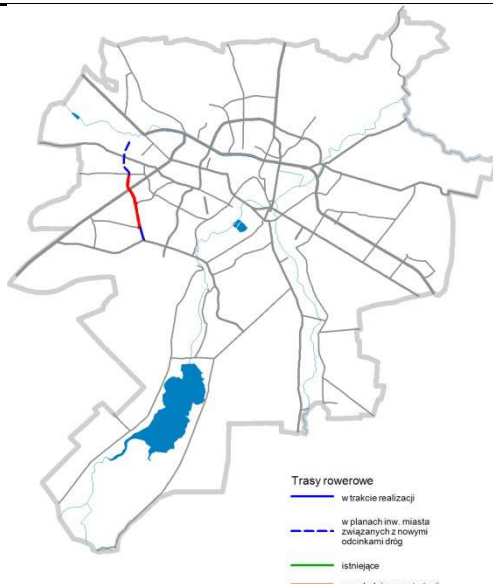
29.6	Monte Cassino Zana – Armii Krajowej			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Obustronne pasy ruchu dla rowerów na jezdni. W rejonie skrzyżowania z Armii Krajowej wyprowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnię, poza wyznaczonym pasem rowerowym do skrzyżowania w lewo w ul. Armii Krajowej. Wariantowo możliwe rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po jednej lub po obu stronach ulicy.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

29.7	Łącznik od Bohaterów Monte Cassino do kampusu WSS im. Kard. Stefana Wyszyńskiego			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie łącznika pomiędzy Boh. Monte Cassino (w rejonie skrzyżowania z ul. Armii Krajowej) a ulicą lokalną z prowadzeniem trasy wzdłuż ulicy lokalnej i wzdłuż garaży do ul. Konstantynów.			
Mpzp	Mpzp, część II. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

KORYTARZ 30: BOHATERÓW MONTE CASSINO – ARMII KRAJOWEJ

Przebieg korytarza zgodny z przebiegiem fragmentu Obwodnicy Miejskiej (zaproponowanej w Studium Komunikacyjnym). Stąd zakładane rozwiązania rowerowe nie ograniczają przepustowości układu drogowego

długość korytarza	3.4	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.8	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	2.4	km
długość planowanych tras	3.6	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	3.6	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

30.1		Bohaterów Monte Cassino Węzeł Sławin - Wojciechowska – al. Kraśnicka		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Przedłużenie ul. Bohaterów Monte Cassino, w kierunku północnym do węzła Sławin.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Obustronna trasa rowerowa wyznaczona jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu, zakłada się wprowadzenie sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Wojciechowską oraz wytyczenie przejazdów rowerowych (lub śluz rowerowych) na wszystkich wlotach. Dla planowanego przedłużenia ulicy ul. Bohaterów Monte Cassino, zakłada się realizację tras rowerowych po obu stronach wraz z powiązaniem z istniejącą drogą dla pieszych i rowerów, po południowej stronie przedłużenia Alei Solidarności do węzła Dąbrownica.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.7	-	-	1.0	2.4

30.2 Bohaterów Monte Cassino al. Kraśnicka – Armii Krajowej	
Istniejąca infrastruktura	-
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Obustronna trasa rowerowa wyznaczona jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. Zakładane wytyczenie przejazdów rowerowych przez skrzyżowanie Armii Krajowej/ Boh. Monte Cassino i dowiązanie do planowanych pasów ruchu dla

	rowerów w ciągu Boh. Monte Cassino.			
Uwagi	W pierwszym etapie realizacja trasy po stronie zachodniej.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	1.0	-

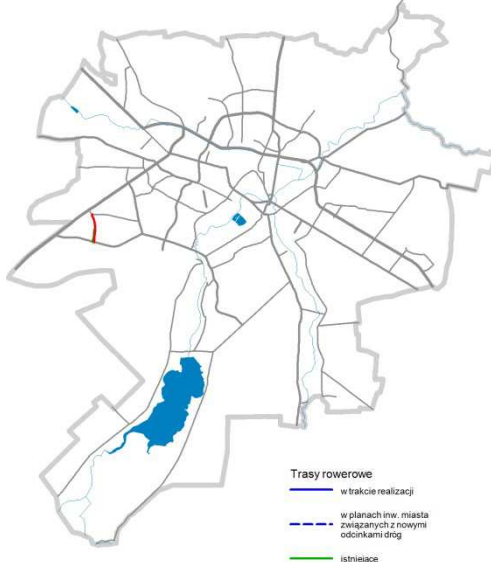
30.3		Armii Krajowej Boh. Monte Cassino - Orkana		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Obustronna trasa rowerowa wyznaczona jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16. Zakładane wytyczenie przejazdów rowerowych i przejścia dla pieszych przez zachodni wlot skrzyżowania Orkana/ Boh. Monte Cassino.</p> <p>Zakładane rozwiązanie ruchu rowerowego na wiadukcie nad ul. Ułanów. Szerokość ciągu pieszego jest niewystarczająca. Możliwe są dwa rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> – obustronna platforma pieszo-rowerowa podczepiona pod konstrukcję obiektu, – samodzielny obiekt – kładka pieszo-rowerowa przynajmniej po zachodniej stronie ulicy. <p>Na łącznicach z ul. Ułanów, wytyczenie jednokierunkowych pasów ruchu dla rowerów zgodnych z kierunkiem ruchu ogólnego na łącznicach z Boh. Monte Cassino z podłączeniem do tras rowerowych wzdłuż Boh. Monte Cassino.</p> <p>Zakładane dostosowanie kładki pieszej na wysokości ul. Kawalerskiej do prowadzenia ruchu rowerowego i powiązanie jej z trasami rowerowymi wzdłuż Boh. Monte Cassino:</p> <ul style="list-style-type: none"> – po stronie zachodniej z wykorzystaniem jezdni ul. Kawalerskiej, – po stronie wschodniej z wykorzystaniem istniejącego chodnika. <p>Na skrzyżowaniu z ul. Orkana zakładane wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.</p>			
Uwagi	Początkowo, realizacja trasy po stronie zachodniej.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	-	1.6	-

30.4	Armii Krajowej Orkana – Jana Pawła II			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Trasy rowerowe po obu stronach Armii Krajowej, zgodne w projektem przebudowy Armii Krajowej.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	0.8	-	

KORYTARZ 31: ROZTOCZE

Trasa łącznikowa przez os. Węglin.

długość korytarza	0.9	km
długość istniejących tras	0.4	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	Km
długość planowanych tras	0.9	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.9	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

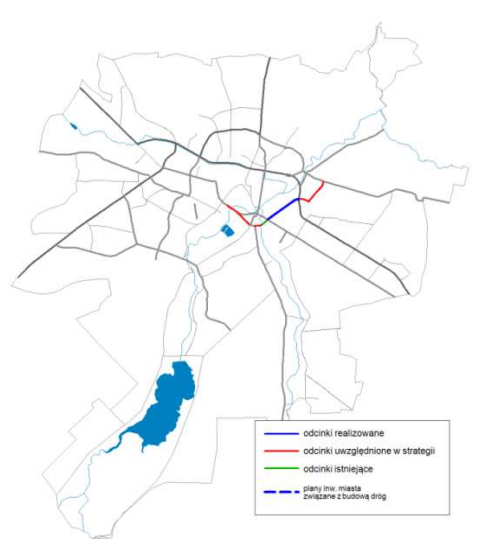
31.1	Roztocze Jana Pawła II - Wielkopolska			
Istniejąca infrastruktura	Trasa rowerowa po zachodniej stronie jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Realizacja trasy rowerowej po wschodniej stronie wariantowo jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub drogi dla rowerów. Wytyczenie przejazdu przez północny wlot skrzyżowania z ul. Jana Pawła II.			
Mppz	Mppz, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	0.4	-	0.4	-

31.2	Roztocze Wielkopolska – Orkana			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa po wschodniej stronie zorganizowana jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16. Opcjonalnie możliwe uspokojenie ruchu z uwzględnieniem prowadzenia transportu zbiorowego i ruchu rowerowego po jezdni na zasadach ogólnych.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

KORYTARZ 32: LIPOWA – PIŁSUDSKIEGO – PLAC BYCHAWSKI – WOLSKA – ŁĘCZYŃSKA – HUTNICZA – GOSPODARCZA

Korytarz obwodowy, częściowo wzdłuż Obwodnicy Śródmiejskiej (wg Studium Komunikacyjnego), ma funkcję głównie zbierającą ruch częściowo z Bronowic i os. Tatary.

długość korytarza	5.2	km
długość istniejących tras	1.5	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	3.1	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	3.1	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

32.1		Lipowa – al. J. Piłsudskiego Al. Raławickie – Dolna Panny Marii		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	Przebudowa ul. Lipowej w ramach projektu koncepcyjnego przebudowy Al. Raławickich. W koncepcji brak rozwiązania ruchu rowerowego.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Brak możliwości prowadzenia ruchu rowerowego poza jezdnią. Ze względu na funkcję odcinka (fragment Obwodnicy Śródmiejskiej), nie zakłada się ograniczania przekroju i wyznaczania obustronnych pasów ruchu dla rowerów. Zakłada się prowadzenie ruchu rowerowego trasami alternatywnymi (od skrzyżowania z ul. Narutowicza), w tym z wykorzystaniem ulicy Chopina.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	-	-	-

32.2	Al. J. Piłsudskiego Dolna Panny Marii – Al. Zygmuntowskie
Istniejąca infrastruktura	-
Inwestycje w przygotowaniu	-

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa zorganizowana jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po stronie południowej z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. W rejonie Al. Zygmuntowskich zakładane wytyczenie przejazdów rowerowych. Opcjonalnie (w przypadku zidentyfikowanego zapotrzebowania) możliwe wyznaczenie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 także po stronie północnej.			
Mppz	Odcinek objęty częściowo mppz Za Cukrownią – w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

32.3		Al. J. Piłsudskiego Al. Zygmuntowskie – pl. Bychawski		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa zorganizowana jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po stronie południowej z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. W rejonie przystanku autobusowego możliwa konieczność rezygnacji z segregacji ruchu pieszego i rowerowego.			
Mppz	Mppz Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

32.4	Pl. Bychawski			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakładane rozwiązanie wariantowe: <ul style="list-style-type: none">– odcinek nieciągłości ze względu na ograniczenia dostępnego terenu.– jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po stronie południowej – w przypadku przebudowy zachodniego wlotu, w połączeniu z ograniczeniem do jednego liczby pasów do skrętu w prawo w ul. Kunickiego (rozwiązanie preferowane).			
Mppz	Mppz Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

32.5		Wolska Pl. Bychawski - Fabryczna		
Istniejąca infrastruktura	Na wschód od rzeki Czerniejówki trasa rowerowa częściowo jako droga dla pieszych i rowerów a częściowo jako droga dla rowerów. Brak części oznakowania pionowego i poziomego.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego istniejącej drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie ulicy i przedłużenie trasy rowerowej do skrzyżowania z ul. Kunickiego odcinkowo w formie drogi dla pieszych i rowerów C13-C16. Zakłada się wprowadzenie przejazdu rowerowego przy istniejącym przejściu dla pieszych pomiędzy ul. Fabryczną a rzeką Czerniejówką oraz przejazdu rowerowego przez ul. Kunickiego, co może wiązać się z korektą krawężników (zmniejszenia promieniu skrętu w prawo z zachodniego wlotu pl. Bychawski) z uwagi na bliską zabudowę w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania.			
Mppz	Odcinek częściowo objęty mppz Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania. Odcinek częściowo objęty mppz część VIA, Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	0.3	-	0.2	-

32.6		Łęczyńska Fabryczna – al. Witosa		
Istniejąca infrastruktura	Obustronne pasy ruchu dla rowerów wydzielone z istniejącej jezdni.			
Uwagi	W rejonie skrzyżowania z al. Witosa zakłada się wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.			
Mpzp	Mpzp część VIA, Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.3	1.2	-	-	-

32.7		Hutnicza al. Witosa – Gospodarcza	
Istniejąca infrastruktura	-		
Inwestycje w przygotowaniu	-		
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Organizacja trasy rowerowej po obu stronach w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 z wykorzystaniem chodnika. Rozwiązanie wymaga uporządkowania i częściowej likwidacji parkowania po północnej stronie. W rejonie skrzyżowania z al. Witosa, trasa rowerowa zorganizowana jako droga dla rowerów C13 z wykorzystaniem pasa zieleni i wyznaczeniem przejazdu i przejścia dla pieszych przez zjazd na ulicę lokalną (po północnej stronie). Na dalszym odcinku konieczność zamiany parkowania pod kątem, parkowaniem równoległym i wyznaczenie		

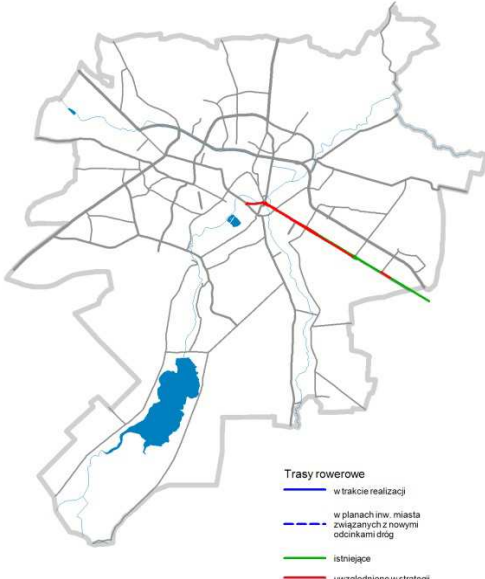
	<p>drogi dla pieszych i rowerów C13 C16.</p> <p>Po południowej stronie wyznaczenie drogi dla pieszych i rowerów z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni oraz wprowadzenie przejazdów na zjazdach na teren WORDu i PKS-u.</p> <p>Przeprowadzenie ruchu rowerowego przez skrzyżowanie z al. Witosa wymaga zajęcia prawych pasów ruchu i ograniczenia ich liczby do dwóch. Zakłada się:</p> <ul style="list-style-type: none">– na ul. Hutniczej i Łęczyńskiej ograniczenie liczby pasów na wlotach do dwóch: pas do skrętu w lewo i pas do ruchu na wprost i skrętu w prawo. Do rozważenia jest także korekta krawężnika na wyznaczonych pasach do skrętu w prawo (z i w Hutniczą) i zmniejszenie promienia skrętu.– Na wlotach północnym i południowym ograniczenie liczby pasów do dwóch: pas do skrętu w lewo, pas do ruchu na wprost i skrętu w prawo. <p>Zakłada się także wyznaczenie przejść i przejazdów rowerowych przez skrzyżowanie z al. Witosa oraz wprowadzenie przejazdu rowerowego przez ul. Hutniczą wzdłuż istniejącego przejścia na łuku przy wjeździe do WORDu.</p>			
Mppz	Mppz część IV. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.8	-

32.8	Gospodarcza Hutnicza - Melgiewska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie trasy rowerowej po południowej stronie ul. Gospodarczej (jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16) z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni.			
Uwagi	Po stronie północnej brak jest możliwości zorganizowania trasy rowerowej, możliwy jest jedynie ruch z wykorzystaniem jezdni lokalnej – ul. Montażowa i między budynkami mieszkalnymi. Zakłada się powiązanie przystanku PKP Lublin Północ z infrastrukturą rowerową poprzez drogę dla rowerów C13 prowadzoną do ul. Gospodarczej.			
Mppz	Mppz część IV. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	-	0.9	-

KORYTARZ 33: AL. ZYGMUNTOWSKIE – FABRYCZNA – DROGA MĘCZENNIKÓW MAJDANKA – GR. MIASTA

Ciąg łączący Felin i Kalinówkę oraz gminy podlubelskie z centrum Lublina. Ważny korytarz, równoległy do al. Witosa – drogi krajowej (z trasami rowerowymi) może pełnić rolę szybkiego korytarza rowerowego na odcinku gr. Miasta – Fabryczna. W ramach budowy węzła Witosa nie zapewniono połączeń dla ruchu rowerowego, nie ma możliwości wyprowadzenia korytarza poza granice miasta.

Odcinek Al. Zygmuntońskie – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka do ul. Grabskiego jest, wg Studium Komunikacyjnego ulicą z priorytetem dla transportu zbiorowego (pasy autobusowo-trolejbusowe), co warunkuje rozwiązania ruchu rowerowego na tym odcinku.

długość korytarza	6.8	km	
długość istniejących tras	4.4	km	
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km	
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km	
długość planowanych tras	4.3	km	
w tym:			
ruch rowerowy poza jezdnią *	2.3	km	
pasy/ kontrapasy rowerowe	2.0	km	
uspokojenie ruchu	0.0	km	
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km	

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

33.1		Al. Zygmuntoſkie Al. Piłsudskiego – Rondo Lubelskiego Lipca '80		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa zorganizowana po północnej stronie jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 z częściowym wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni wraz z wytyczeniem przejazdów rowerowych w rejonie Stadionu.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

33.2	Fabryczna Rondo Lubelskiego Lipca '80 - Łęczyńska			
Istniejąca infrastruktura	W rejonie skrzyżowania z ul. Wolską wyprowadzony bardzo krótki odcinek drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie ulicy			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z zawężeniem jezdni do 3 pasów dla ruchu ogólnego oraz powiązanie tras rowerowych w rejonie skrzyżowania z ul. Łęczyńską.			
Uwagi	Do dalszej decyzji sposób uprzywilejowania transportu zbiorowego (wg Studium do ulicy Grabskiego).			

	W przypadku braku decyzji o realizacji inwestycji na odcinku Unii Lubelskiej – Fabryczna, wybudowane zostaną obustronne, dwukierunkowe trasy rowerowe C13 lub C13 C16 na odcinku al. Unii Lubelskiej – Łęczyńska.			
Mpzp	Odcinek częściowo objęty mpzp Za Cukrownią – plan w trakcie opracowania. Odcinek częściowo objęty mpzp część VIA, Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

33.3	Droga Męczenników Majdanka Łęczyńska – tunel pod torami kolejowymi			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z ograniczeniem do 3 pasów dla ruchu ogólnego i z ew. uprzywilejowaniem transportu zbiorowego (dwa pasy dla ruchu samochodowego i pas autobusowo-trolejbusowy do centrum).			
Mppz	Mppz część VIA, Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

33.4		Droga Męczenników Majdanka tunel pod torami kolejowymi - Wrońska		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z ograniczeniem do 3 pasów dla ruchu ogólnego i z ew. uprzywilejowaniem transportu zbiorowego (dwa pasy dla ruchu samochodowego i pas autobusowo-trolejbusowy do centrum).			
Mpzp	Odcinek częściowo objęty mpzp część VIA, Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych. Odcinek częściowo objęty mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

33.5	Droga Męczenników Majdanka Wrońska – Lotnicza			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po północnej stronie ulicy.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z ograniczeniem do 3 pasów dla ruchu ogólnego i z ew. uprzywilejowaniem transportu zbiorowego (dwa pasy dla ruchu samochodowego i pas autobusowo-trolejbusowy do centrum)..			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	0.3	-	0.3	-

33.6	Droga Męczenników Majdanka Lotnicza – Krańcowa			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wariantowe: <div>1) Wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z zawężeniem przekroju do 3 pasów dla ruchu ogólnego z ew. uprzywilejowaniem transportu (dwa pasy ruchu dla samochodów, pas autobusowo-trolejbusowy do centrum).</div> <div>2) Obustronne drogi dla rowerów C13 wyznaczone z wykorzystaniem części chodnika i pasa zieleni. Lokalnie (z uwagi na ograniczenia terenowe) rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16</div>			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

33.7	Droga Męczenników Majdanka Krańcowa – Grabskiego			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów po północnej stronie.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie wariantowe: 1) Wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z zawężeniem przekroju do 3 pasów dla ruchu ogólnego z ew. uprzywilejowaniem transportu (dwa pasy ruchu dla samochodów, pas autobusowo-trolejbusowy do centrum). 2) Uzupełnienie korytarza po południowej stronie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, lokalnie C13-C16 lub chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym.			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	0.4	-	0.4	-

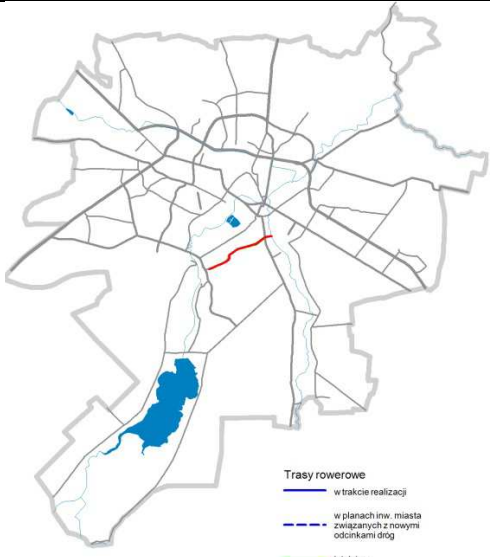
33.8		Droga Męczenników Majdanka Grabskiego – Dekutowskiego		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po północnej stronie z odcinkiem nieciągłości przy skrzyżowaniu z ul. Dekutowskiego			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wytyczenie trasy rowerowej po stronie południowej jako drogi dla rowerów C13 (opcjonalnie C13 C16) i uzupełnienie odcinka nieciągłości po stronie północnej oraz wytyczenie przejazdu rowerowego przez ul. Lucyny Herc.			
Mpzp	Odcinek częściowo objęty mpzp w trakcie opracowania. Odcinek częściowo objęty mpzp, część VI w obszarze Cmentarza Komunalnego na Majdanku wraz z jego planowanym powiększeniem. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.4	1.3	-	1.4	-

33.9		Droga Męczenników Majdanka Dekutowskiego – Węzeł Lublin-Felin		
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po północnej stronie z nieciągłością na odcinku Doświadczalna – Jagiellończyka.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Uzupełnienie nieciągłości pomiędzy ul. Doświadczalną a ul. Jagiellończyka. Początkowo możliwa realizacja trasy rowerowej tylko po jednej stronie.			
Mpzp	Mpzp, część IV. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.7	2.4	-	0.3	-

KORYTARZ 34: WROTKOWSKA – NOWY ŚWIAT

Korytarz łączący ul. Diamentową z ul. Kunickiego w południowej części Lublina.

długość korytarza	2.4	km
długość istniejących tras	1.3	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	2.4	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.9	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.5	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

34.1		Wrotkowska Diamentowa – Inżynierska		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa zorganizowana po stronie południowej jako droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16. W rejonie stacji benzynowej zmiana organizacji ruchu – wytyczenie krótkiego pasa do skrętu na stację i przeznaczenie odzyskanej przestrzeni na wysokości stacji do wytyczenia dwukierunkowej trasy rowerowej. Na wysokości myjni samochodowej dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku. Zakłada się wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Inżynierską.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

34.2	Wrotkowska – Nowy Świat Inżynierska – Smoluchowskiego			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy	Wytyczenie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po południowej stronie z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni, a następnie przejście przez tory i wytyczenie trasy rowerowej i ciągu			

rowerowej	pieszego za torami kolejowymi. Po wybudowaniu przedłużenia ul. Wrotkowskiej (Obwodnica Miejska) zakładane uspokojenie ruchu i wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.4	-

34.3	Nowy Świat Smoluchowskiego - Kunickiego			
Istniejąca infrastruktura	Pas ruchu dla rowerów po południowej stronie jezdni.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Po realizacji przedłużenia ul. Wrotkowskiej (Obwodnica Miejska) możliwe rozwiązanie wariantowe: 1) uspokojenie ruchu i wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu. 2) Wprowadzenie pasa rowerowego w stronę ul. Diamentowej – wymaga zawężenia pasów ruchu ogólnego do mniej niż 3,0. Rozwiązanie możliwe tylko w przypadku, gdy odcinek nie będą kursować pojazdy transportu zbiorowego lub ich szerokość będzie umożliwiać ruch po pasach węższych niż 3,0 m.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.3	1.3	-	1.3	-

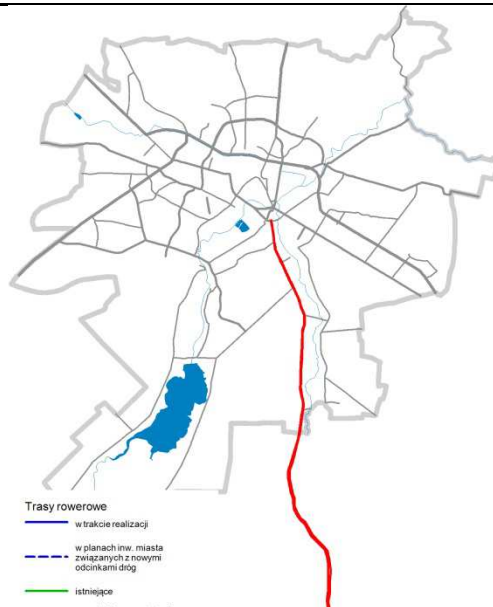
34.4		Chłodna Kunickiego – rz. Czerniejówka		
Istniejąca infrastruktura	Ulica jednokierunkowa.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wprowadzenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na jezdni z uwzględnieniem relacji rowerowej na wprost na skrzyżowaniu Chłodna/ Nowy Świat/ Kunickiego. W kierunku Czerniejówki ruch rowerowy na zasadach ogólnych (z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h). W stronę ul. Kunickiego dopuszczenie ruchu rowerowego „pod prąd” lub kontrapas rowerowy. Na skrzyżowaniu Chłodna/ Nowy Świat/ Kunickiego uwzględnienie relacji rowerowej na wprost z ul. Chłodnej. Zakłada się wytyczenie łącznika rowerowego w postaci drogi dla rowerów między ul. Chłodną a rzeką Czerniejówką.			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

KORYTARZ 35: ABRAMOWICKA - KUNICKIEGO

Korytarz północ – południe łączący Abramowice, Dziesiątą i Głusk z Centrum Lublina.

W Studium Komunikacyjnym założono, że ul. Kunickiego, od ul. Zemborzyckiej do pl. Bychawskiego będzie korytarzem z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego (pasy autobusowe). W związku z powyższym zakłada się pozostawienie 3 pasów do ruchu ogólnego, w tym uprzywilejowanie transportu zbiorowego (np. pas autobusowy do centrum) i wyznaczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów.

długość korytarza w tym poza granicą miasta	14.7 km 11.4 km
długość istniejących tras	0.0 km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0 km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0 km
długość planowanych tras	14.7 km
w tym:	
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.0 km
pasy/ kontrapasy rowerowe	14.7 km
uspokojenie ruchu	0.0 km
ruch na zasadach ogólnych	0.0 km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

35.1	Kunickiego Pl. Bychawski - Zemborzycka			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>W rejonie skrzyżowania z pl. Bychawskim zmiana organizacji ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none">– Na zachodnim wlocie: skręt w prawo w ul. Kunickiego: 1 pas do ruchu ogólnego, 1 pas dla transportu zbiorowego– południowy wlot: 1 pas do skrętu w lewo dla ruchu ogólnego, 1 pas do skrętu w lewo dla transportu zbiorowego, 1 pas do ruchu na wprost dla transportu zbiorowego i rowerów (ew. dla mieszkańców ul. 1 Maja), 1 pas do skrętu w prawo dla ruchu ogólnego. <p>Na odcinku zmiana organizacji przekroju jezdni:</p> <ul style="list-style-type: none">– 3 pasy przeznaczone do ruchu ogólnego lub z zastosowaniem uprzywilejowania transportu zbiorowego– 2 pasy ruchu dla rowerów <p>Od ul. Nowy Świat do ul. Zemborzyckiej wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów z likwidacją azyli do skrętu w lewo. Rozwiązanie wymaga zmiany organizacji ruchu.</p>			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic

2.3	-	-	2.3	-
-----	---	---	-----	---

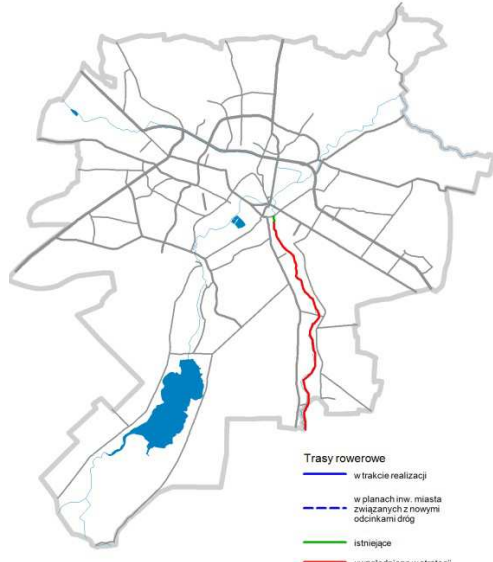
35.2	Kunickiego Zemborzycka - Sierpińskiego			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z zawężeniem przekroju dla samochodów do jednego pasa ruchu w każdą stronę.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

35.3	Abramowica Sierpińskiego – Czerniejów			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zorganizowanie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z odseparowaniem od ruchu samochodów. Jako rozwiązanie wariantowe możliwe wytyczenie trasy rowerowej poza jezdnią jako drogi dla rowerów C13 (rozwiązanie bez wskazania strony ze względu na możliwe konflikty przestrzenne, wymagające szczegółowej analizy)			
Uwagi	Możliwe wydłużenie trasy rowerowej poza granice miasta, do Czerniejowa – rozwiązanie w formie pasów ruchu dla rowerów z wykorzystaniem pobocza lub drogi dla rowerów C13.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
11.4	-	-	11.4	-

KORYTARZ 36: TRASA ROWEROWA WZDŁUŻ CZERNIEJÓWKI

Korytarz równoległy do ul. Kunickiego o przebiegu północ – południe. W przypadku powstania trasy rowerowej w ul. Kunickiego, trasa o znaczeniu przede wszystkim rekreacyjnym, z możliwością kontynuacji w stronę Jabłonnej.

długość korytarza	7.4	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	7.4	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	7.4	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	Km
uspokojenie ruchu	0.0	Km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	Km



Trasy rowerowe

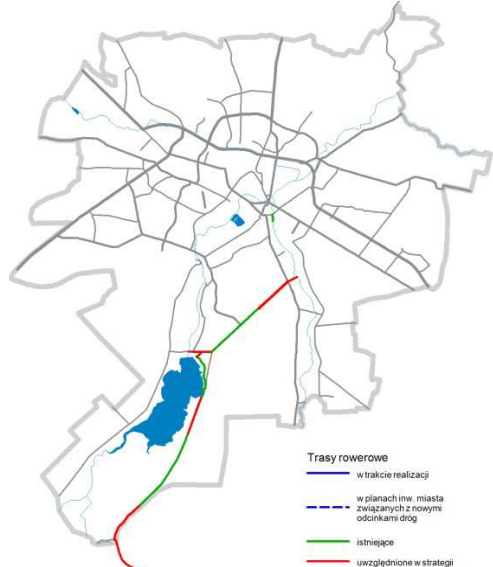
- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

36.1	Trasa rowerowa wzdłuż Czerniejówki			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów na odcinku Wolska – Garbarska. W rejonie przejścia pod torami zawężenie przekroju i punktowa nieciągłość drogi dla rowerów.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Przebieg wzdłuż rzeki Czerniejówka. Inwestycja powinna być powiązana z kompleksowym projektem zagospodarowania doliny, budową ciągów pieszych, instalacją oświetlenia itp. Zakłada się prowadzenie trasy rowerowej oddzielnie od ruchu pieszego, jako drogi dla rowerów.</p> <p>Część trasy przebiega przez ogródki działkowe (im. Mickiewicza), co wymaga szczegółowych ustaleń dotyczących przebiegu.</p> <p>Zapewnienie funkcjonalności trasy rowerowej wzdłuż Czerniejówki wymaga dobrego powiązania z układem tras rowerowych, w tym szczególnie z: Garbarską; Chłodną; wraz z dopuszczeniem ruchu rowerowego pod prąd i dowiązaniem do planowanego korytarza w ciągu ul. Nowy Świat; Pawią, wraz z dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd; Dywizjonu 303; Mickiewicza; Rejtana (jako przedłużenie Zemborzyckiej; Głuskiej; Strojnowskiego.</p> <p>Możliwe jest przedłużenie trasy poza granicę Lublina.</p>			
Mppz	Mppz w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
7.4	-	-	7.4	-

KORYTARZ 37: GR. MIASTA – OSMOLICKA - ZEMBORZYCKA

Korytarz łączący miejscowości położone na południe od Zalewu Zemborzyckiego z Lublinem. Trasa zbierająca ruch rowerowy częściowo z Wrotkowa, Abramowic i Dziesiątej. Ma także funkcję rekreacyjną – doprowadzającą ruch turystyczny i rekreacyjny nad Zalew i dalej w stronę Kraśnika oraz Bychawy.

długość korytarza	14.4 km	
długość istniejących tras	6.8 km	
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0 km	
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0 km	
długość planowanej infrastruktury	7.9 km	
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	6.1 km	
pasy/ kontrapasy rowerowe	1.3 km	
uspokojenie ruchu	0.6 km	
ruch na zasadach ogólnych	0.0 km	

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

37.1	Osmolicka Żabia Wola - Cienista			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Przedłużenie trasy rowerowej wzdłuż ul. Osmolickiej po stronie zachodniej, poza jezdnią w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub drogi dla rowerów C13.			
Uwagi	Możliwe przedłużenie trasy rowerowej poza granice miasta, do miejscowości Żabia Wola jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 po wschodniej stronie jezdni z wykorzystaniem istniejącego chodnika i pasa zieleni. Odcinkowo konieczność podcięcia skarpy.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
4.2	-	-	4.2	-

37.2	Osmolicka Cienista – Żeglarska			
Istniejąca infrastruktura	Trasa rowerowa po zachodniej stronie ulicy jako droga dla rowerów. Na odcinku ok. 1,2 km występuje nieciągłość trasy.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Uzupełnienie trasy rowerowej na odcinku nieciągłości w formie drogi dla rowerów C13.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
5.6	4.4	-	1.2	-

37.3	Łącznik pomiędzy trasą wokół Zalewu Zemborzyckiego a Żeglarską			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch na zasadach ogólnych z wykorzystaniem istniejącej jezdni z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.2	-

37.4	Żeglarska Nałkowskich – most na Bystrzycy			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Droga dla rowerów C13 wytyczona z wykorzystaniem pasa zieleni po południowej stronie. Na moście na Bystrzycy dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku.			
Mpzp	Mpzp VI-H, Wrotków Południowy – Osiedle Słoneczny Dom. Wg rysunku planu trasa rowerowa prowadzona po północnej stronie, poza jezdnią.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	-	-	0.7	-

37.5	Zemborzycka Żeglarska – okolice Południowej			
Istniejąca infrastruktura	Trasa rowerowa po północnej stronie jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16.			
Wytyczne do projektu trasy	Likwidacja nieciągłości infrastruktury rowerowej, zwłaszcza uzupełnienie przejazdów rowerowych.			

rowerowej				
Mpzp	Odcinek częściowo objęty mpzp VI-H, Wrotków Południowy – Osiedle Słoneczny Dom. Wg rysunku planu trasa rowerowa prowadzona po północnej stronie. Odcinek częściowo nie objęty uchwalonym mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.1	2.1	-	-	-

37.6	Zemborzycka Okolice Południowej – Kunickiego			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów bez segregacji ruchu (C13-C16). Rozwiązanie substandardowe, powodujące dużo konfliktów ruchu rowerowego z pieszymi.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ze względu na ograniczenia terenowe, zakłada się prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni z jednoczesnym ograniczeniem prędkości do 30 km/h i zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.3	0.3	-	1.3	-

37.7	Rejtana Kunickiego – trasa rowerowa nad Czerniejówką			
Istniejąca infrastruktura	Ulica o ograniczeniu prędkości 30 km/h.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch na jezdni na zasadach ogólnych wraz z wytyczeniem łącznika do trasy rowerowej wzdłuż Czerniejówki w formie drogi dla rowerów.			
Uwagi	Odcinek do realizacji razem z trasą wzdłuż Czerniejówki.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

KORYTARZ 38: ORKANA – ROZTOCZE - RÓŻANA

Korytarz wschód – zachód na odcinku Orkana służy przede wszystkim rozrządowi ruchu związanego z os. Błonie, Węgliń Południowy i os. Łęgi oraz obsłudze centrum handlowego (Galeria Orkana). Obecny przekrój i organizacja ruchu powodują że nie spełnia ona funkcji ulicy zbiorczej. Mała ilość powiązań poprzecznych skutkuje małą rolą w obsłudze ruchu dzielnicowego, a bardzo mała ilość przejść dla pieszych i chodników powoduje, że ul. Orkana tworzy barierę rozdzielającą osiedla. Z tych powodów zakłada się zawężenie przekroju na odcinku od Armii Krajowej do ul. Zwycięskiej do jednego pasa ruchu w każdą stronę, wyznaczenie przejść dla pieszych i przeznaczenie części jezdni na pasy do parkowania (jedno- lub dwustronne). Wariantowo możliwe jest pozostawienie 3 pasów do ruchu (z wyznaczonym pasem autobusowo-trolejbusowym, np. w stronę centrum).

długość korytarza	2.6	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	3.5	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.3	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	1.0	km
uspokojenie ruchu	1.2	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

38.1		Roztocze Orkana – al. Kraśnicka		
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Obustronna, dwukierunkowa trasa rowerowa wyznaczona częściowo z wykorzystaniem pasa zieleni, a częściowo chodnika. Zakłada się wytyczenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z al. Kraśnicką i na wjeździe do centrum handlowego.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.4	-

38.2		Orkana Zwycięska – Roztocze		
Istniejąca infrastruktura		-		

Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Obustronna, dwukierunkowa trasa rowerowa:</p> <ul style="list-style-type: none">– po stronie północnej jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 (ruch rowerowy poza jezdnią ze względu na duże relacje skrajne do centrum handlowego),– po stronie południowej częściowo w formie chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym, częściowo wykorzystanie jezdni lokalnej (ul. Poznańska) z realizacją łączników rowerowych umożliwiających wjazd/ zjazd z ul. Poznańskiej i włączenie się w istniejącą infrastrukturę rowerową. W rejonie skrzyżowania z ul. Zwycięską konieczna realizacja podjazdu rowerowego. <p>Zakłada się wytyczenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Zwycięską.</p>			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	-	-	0.8	-

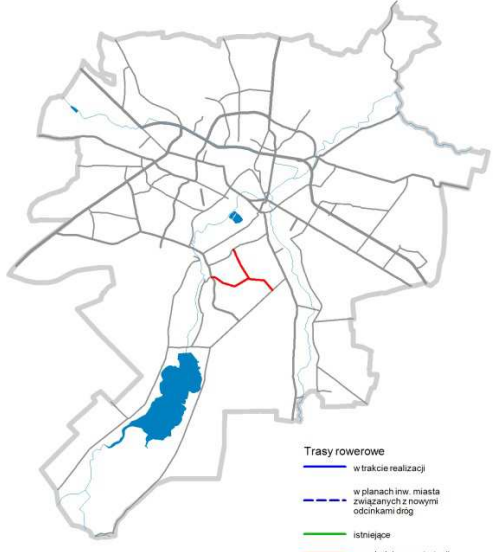
38.3	Orkana Armii Krajowej – Zwycięska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Wariantowe przekształcenie przekroju 1x4 (ok. 14 m) w formie:</p> <p>1) trzech pasów dla ruchu ogólnego i obustronnych pas ruchu dla rowerów,</p> <p>2) dwóch pasów dla ruchu ogólnego, obustronnych pasów ruchu dla rowerów i pasa do parkowania.</p> <p>Zakłada się realizację ciągów pieszych po obu stronach ulicy.</p> <p>Zakłada się wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w poziomie terenu na wysokości ul. Wiklinowej i ul. Szaserów oraz dostosowanie przejścia podziemnego na wysokości Biedronki z powiązaniem z układem ulic na os. Błonie i Węglinie Południowym.</p> <p>W rejonie skrzyżowania z ul. Zwycięską zakłada się wyprowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnię.</p>			
Mppz	Mppz, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych, bez wskazania stron.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.3	-

38.4	Różana			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Doprowadzenie trasy rowerowej od skrzyżowania al. Armii Krajowej/ Orkana do ul. Różanej jako drogi dla rowerów i ciągu pieszego. W ciągu ul. Różanej ruch rowerowy na jezdni na zasadach ogólnych. Zorganizowanie łącznika rowerowego pomiędzy ul. Różaną a trasą rowerową w Parku Rury jako drogi dla rowerów.</p>			

Mpzp	Mpzp, część II. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

KORYTARZ 39: KRUCZKOWSKIEGO – BUDOWLANA – TUNEL POD TORAMI – ŁĄCZNIK DO DIAMENTOWEJ

Korytarz umożliwiający skrócenie dojazdu mieszkańcom Wrotkowa i Dziesiątej jadącym do Centrum Lublina ulicą Diamentową.

długość korytarza	3.3	km	
długość istniejących tras	0.0	km	
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km	
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km	
długość planowanej infrastruktury	3.3	km	
w tym:			
ruch rowerowy poza jezdnią *	2.4	km	
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km	
uspokojenie ruchu	0.9	km	
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km	

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

39.1	Kruczkowskiego Zemborzycka – Smoluchowskiego			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ograniczenie prędkości do 30 km/h wraz z zawężeniem przekroju do 6 m i zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu.			
Uwagi	Rozwiązanie z uwzględnieniem obsługi transportu zbiorowego.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.9	-	-	0.9	-

39.2	Budowlana Smoluchowskiego – zakręt na wysokości tunelu			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ze względu na duży ruch samochodów ciężarowych zakłada się zorganizowanie trasy rowerowej poza jezdnią, jako drogi dla rowerów C13.			
Uwagi	Zakłada się konieczność zainstalowania dodatkowego oświetlenia i oznakowania drogowaskazowego.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

39.3	Tunel pod torami kolejowymi Budowlana - Diamentowa			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Dostosowanie tunelu pod torami kolejowymi do prowadzenia ruchu rowerowego i wykonanie łączników do ul. Budowlanej i Diamentowej z odgięciem trasy w celu ominięcia terenów prywatnych.			
Uwagi	Zakłada się konieczność zainstalowania dodatkowego oświetlenia.			
Mppz	Brak uchwalonego mppz.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.8	-	-	0.8	-

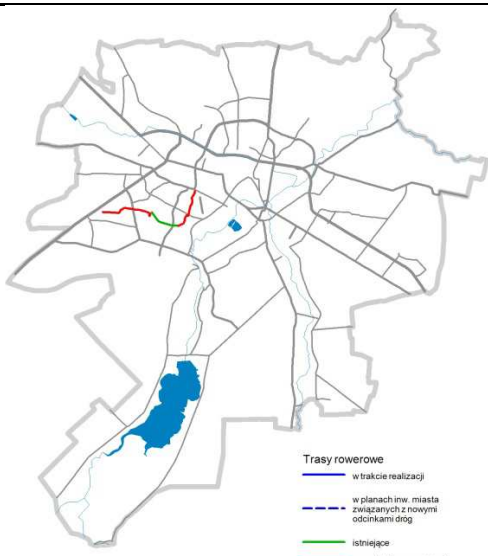
39.4	Smoluchowskiego Budowlana – Nowy Świat			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa w formie drogi dla rowerów C13 po wschodniej stronie ulicy z wykorzystaniem pasa zieleni. W rejonie skrzyżowania z ul. Nowy Świat z niezbędnym podcięciem skarpy.			

Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	-	-	1.1	-

KORYTARZ 40: UŁANÓW – PARK RURY – BOLESŁAWA ŚMIAŁEGO – BOLESŁAWA CHROBREGO

Trasa rowerowa przebiegająca przez dzielnice Rury i Czuby Północne poza podstawowym układem drogowym z częściowym wykorzystaniem istniejących tras rowerowych w parku Rury.

długość korytarza	4.1	km
długość istniejących tras	1.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanej infrastruktury	3.1	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.6	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.5	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

40.1	Ulanów			
Istniejąca infrastruktura	Ruch na zasadach ogólnych, ulica z progami zwalniającymi.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się wprowadzenie dodatkowego oznakowania informacyjnego trasy rowerowej oraz wymianę obecnych progów zwalniających na progi wyspowe.			
Mpzp	Mpzp, część II. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

40.2	Łącznik od Ulanów do trasy rowerowej w Parku Rury			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się przebieg trasy przez ogródki działkowe jako drogi dla rowerów C13 lub drogi dla pieszych i rowerów C13 C16			
Mpzp	Mpzp, część II. Realizacja ścieżek rowerowych i pieszych jako niezależnych dwóch ciągów komunikacyjnych, które stanowić będą powiązania wewnętrzne między poszczególnymi obszarami parku w obrębie strefy jak również z terenami sąsiednimi oraz powiązania międzydzielnicowe.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	-	-	0.7	-

40.3	Trasy rowerowe w Parku Rury			
Istniejąca infrastruktura	Trasy rowerowe w Parku Rury.			
Mpzp	Mpzp, część II. Realizacja ścieżek rowerowych i pieszych jako niezależnych dwóch ciągów komunikacyjnych, które stanowią będą powiązania wewnętrzne między poszczególnymi obszarami parku w obrębie strefy jak również z terenami sąsiednimi oraz powiązania międzydzielnicowe.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	1.0	-	-	-

40.4	Łącznik między Parkiem Rury a os. Prusa oraz łącznik z trasą rowerową w ciągu ul. Filaretów			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa w formie drogi dla rowerów C13 zorganizowanej pomiędzy istniejącą trasą w Parku Rury a ul. Pozytywistów. Zakłada się ponadto powiązanie tras rowerowych w Parku Rury z trasą rowerową w ciągu ul. Filaretów w postaci dróg rowerowych C13.			
Mppz	Mppz, część II. Realizacja ścieżek rowerowych i pieszych jako niezależnych dwóch ciągów komunikacyjnych, które stanowią będą powiązania wewnętrzne między poszczególnymi obszarami parku w obrębie strefy jak również z terenami sąsiednimi oraz powiązania międzydzielnicowe.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.2	-	-	0.4	-

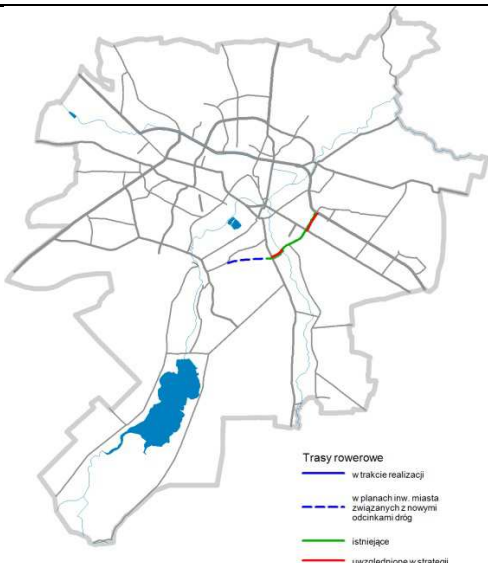
40.5	Ul. Pozytywistów wraz z łącznikiem pomiędzy Pozytywistów a Kazimierza Wielkiego			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni na zasadach ogólnych na odcinku ul. Pozytywistów. Następnie, od skrzyżowania z ul. Rzeckiego zorganizowanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub C13 do istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Zana, a następnie do ul. Kazimierza Wielkiego, częściowo w śladzie istniejącego połączenia pieszego.			
Uwagi	Docelowo zakłada się wykorzystanie przejścia podziemnego pod ul. Zana do ruchu rowerowego wraz z budową kładki nad wąwozem. Rozwiązanie do wprowadzenia po roku 2022.			
Mpzp	Mpzp, część II. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	-	-	0.7	-

40.6	Śmiałego – Chrobrego Kazimierza Wielkiego – Głęboka			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie trasy rowerowej jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub C13 z wykorzystaniem istniejących ciągów pieszych i na zasadach ogólnych ciągiem pieszo-jezdnym). W rejonie schodów zakłada się zorganizowanie ramp.			
Mpzp	Mpzp, część II. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

KORYTARZ 41: KRAŃCOWA – DYWIZJONU 303

Korytarz przebiegający wzdłuż obwodnicy miejskiej na terenie dzielnic Bronowice i Kośminek. Pełni funkcje głównie zbierająco-rozprowadzającą z tras rowerowych i ulic lokalnych.

długość korytarza	3.4	km
długość istniejących tras	2.2	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	1.2	km
długość planowanych tras	1.0	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

41.1	Krańcowa Al. Witosa - Droga Męczenników Majdanka			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po północnej stronie			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa prowadzona po południowej stronie jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 wyznaczona częściowo z zajęciem chodnika i pasa zieleni. Na skrzyżowaniu z Droga Męczenników Majdanka zapewnienie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach. Zakłada się także dowiązanie istniejącej trasy rowerowej przebiegającej po stronie północnej z wykorzystaniem przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z al. Witosa.			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	0.6	-	0.6	-

41.2	Krańcowa Droga Męczenników Majdanka - Czerniejówka			
Istniejąca infrastruktura	Droga dla pieszych i rowerów po północnej stronie			
Inwestycje w przygotowaniu	-			

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Brak możliwości wytyczenia trasy rowerowej po południowej stronie. Należy zapewnić połączenie do planowanych i istniejących dróg rowerowych ulic serwisowych i lokalnych.			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	1.0	-	-	-

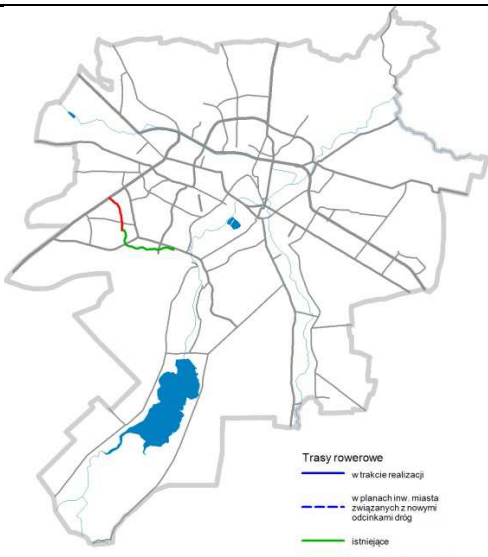
41.3	Dywizjonu 303 Czernejówka - Kunickiego			
Istniejąca infrastruktura	Trasa początkowo zorganizowana z wykorzystaniem jezdni lokalnej, a następnie jako droga dla pieszych i rowerów po stronie południowej.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wytyczenie trasy rowerowej po stronie północnej w formie drogi dla rowerów C13 z wykorzystaniem szerokiego pasa zieleni. W rejonie skrzyżowania z ul. Kunickiego wyznaczenie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16 lub C13-C16 (bez segregacji ruchu) oraz wyznaczenie przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach skrzyżowania z ul. Kunickiego. Należy zapewnić połączenie do planowanych i istniejących dróg rowerowych ulic serwisowych i lokalnych.			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.4	0.4	-	0.4	-

41.4	Przedłużenie ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej			
Istniejąca infrastruktura	Na początkowym odcinku, w rejonie ul. Krańcowej występuje krótki odcinek drogi dla pieszych i rowerów.			
Inwestycje w przygotowaniu	Planowane przesłużenie ul. Krańcowej do ul. Wrotkowskiej w ramach budowy obwodnicy miejskiej.			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wraz z budową nowego odcinka ulicy, realizacja trasy rowerowej wzdłuż trasy drogowej.			
Mppz	Mppz w trakcie opracowania			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.4	0.2	-	-	1.2

KORYTARZ 42: KONSTANTYNÓW Z PRZEDŁUŻENIEM DO ORKANA – KŁADKA NAD ORKANA - BIEDRONKI

Korytarz poza podstawowym układem drogowym wykorzystujący połączenia lokalne i istniejące trasy rowerowe w parku Jana Pawła II. Łączy dzielnice Czuby Północne i Czuby Południowe.

długość korytarza	3.4	km
długość istniejących tras	2.2	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	1.2	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.7	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.5	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

42.1	Konstantynów Al. Kraśnicka - Ulanów			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni zasadach ogólnych z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu.			
Mpzp	Mpzp, część II. Brak odniesienia w planie.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

42.2	Trasa rowerowa od Ułanów do parku Jana Pawła II
Istniejąca infrastruktura	-
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Trasa rowerowa jako droga rowerowa C13 przebiegająca przez os. Błonie poza pasem drogowym. Na skrzyżowaniu z ul. Ułanów wprowadzenie trasy rowerowej jako czwartego wlotu i dalej ruch na zasadach ogólnych. W rejonie ul. Orkana możliwe są rozwiązania wariantowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dostosowanie kładki pieszej do prowadzenia ruchu rowerowego; - odgięcie trasy rowerowej z przeprowadzeniem ruchu rowerowego przez ul. Orkana ciągiem ulic: Szaserów – Kaczeńcowa (rozwiązanie preferowane ze względu na niskie

	koszty realizacji).			
	Zakłada się dowiązanie do istniejącej trasy w parku Jana Pawła II ulicami lokalnymi (np. ul. Biedronki)			
Mpzp	Mpzp, część II. Realizacja ścieżek rowerowych i pieszych jako niezależnych dwóch ciągów komunikacyjnych, które stanowić będą powiązania wewnętrzne między poszczególnymi obszarami parku w obrębie strefy jak również z terenami sąsiednimi oraz powiązania międzydzielnicowe.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	-	-	0.7	-

42.3	Park Jana Pawła II			
Istniejąca infrastruktura	Trasy rowerowe w Parku Jana Pawła II przebiegające przez dzielnicę Czuby Południowe			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	-			
Mpzp	Mpzp, część II. Realizacja ścieżek rowerowych i pieszych jako niezależnych dwóch ciągów komunikacyjnych, które stanowią będą powiązania wewnętrzne między poszczególnymi obszarami parku w obrębie strefy jak również z terenami sąsiednimi oraz powiązania międzydzielnicowe.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.2	2.2	-	-	-

KORYTARZ 43: ZWYCIĘSKA – POZNAŃSKA – WĄWÓZ W PARKU JANA PAWŁA II

Trasa prowadzona z wykorzystaniem warunków terenowych oraz istniejącą i planowaną infrastrukturą rowerową w Parku Jana Pawła II.

długość korytarza	1.7	km
długość istniejących tras	0.6	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	1.3	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.3	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

43.1	Zwycięska Al. Kraśnicka - Orkana			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa zorganizowana jako droga dla pieszych i rowerów po wschodniej stronie z zajęciem części chodnika i pasa zieleni. Dostosowanie przejścia podziemnego pod ul. Orkana do prowadzenia ruchu rowerowego, docelowo budowa zjazdów. Jako rozwiązanie tymczasowe możliwa instalacja rynien.			
Mpzp	Mpzp, część II. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

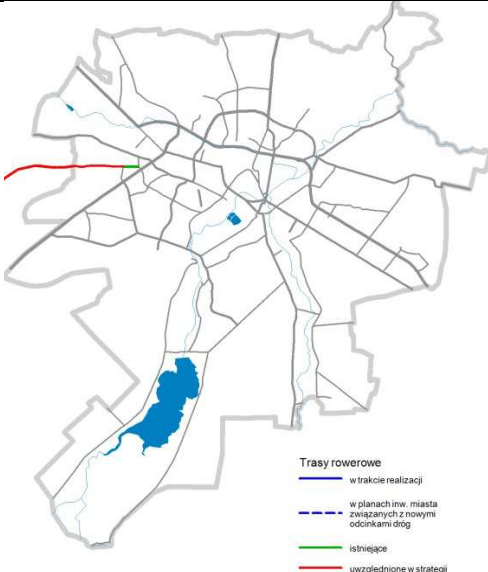
43.2	Poznańska			
Istniejąca infrastruktura	Ruch rowerowy jezdnią na zasadach ogólnych. Obecnie obowiązuje prędkość dopuszczalna 30 km/h. Na wysokości skrzyżowania Orkana/ Zwycięska konieczne jest wyprowadzenie drogi dla rowerów C13 na poziom ul. Orkana.			
Mpzp	Mpzp, część II. Brak odniesienia w planie			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	0.6	-	-	-

43.3	Trasa rowerowa w parku Jana Pawła II Poznańska – istniejąca trasa w parku Jana Pawła II			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa przeprowadzona przez obszar parku zgodnie z opracowaną koncepcją zagospodarowania terenu wraz z łącznikiem rowerowym w formie drogi dla rowerów C13 pomiędzy ulicami lokalnymi Poznańską i Kaczeńcową.			
Mpzp	Mpzp, część II. Realizacja ścieżek rowerowych i pieszych jako niezależnych dwóch ciągów komunikacyjnych, które stanowić będą powiązania wewnętrzne między poszczególnymi obszarami parku w obrębie strefy jak również z terenami sąsiednimi oraz powiązania międzydzielnicowe.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.8	-

KORYTARZ 44: WOJCIECHOWSKA

Korytarz wschód – zachód łączący gminę Konopnica z Lublinem.

długość korytarza	4.7	km
w tym poza granicami miasta	2.6	km
długość istniejących tras	0.5	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	4.2	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.6	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	2.6	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

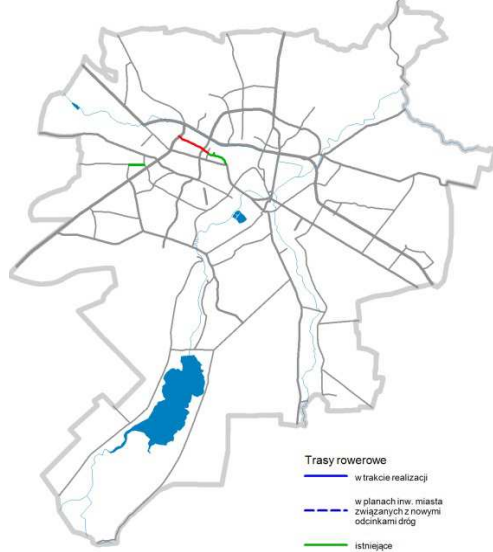
44.1	Wojciechowska Morwowa – Boh. Monte Cassino			
Istniejąca infrastruktura	Obustronne pasy ruchu dla rowerów			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza się realizację ścieżek rowerowych.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	0.5	-	-	

44.2	Wojciechowska Boh. Monte Cassino – gr. Miasta			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa prowadzona po stronie południowej jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16, lokalnie bez segregacji użytkowników (chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym) z wykorzystaniem częściowo pasa zieleni i chodnika.			
Mpzp	Mpzp, część I. Dopuszcza realizację ścieżek rowerowych.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.6	-	-	1.6	-

44.3	Wojciechowska gr. miasta – Lipniak			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Prowadzenie ruchu rowerowego bez zmiany organizacji ruchu będzie wymagać przebudowy jezdni i poszerzenia korony drogi. Zakłada się możliwość wprowadzenia tzw. przekroju 2-1 (jeden pas do ruchu ogólnego i obustronne pasy rowerowe).			
Mpzp	-			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.6	-	-	2.6	-

KORYTARZ 45: POPIELUSZKI – OGRÓD SASKI

Korytarz łącznikowy pomiędzy al. Kraśnicką a ścisłym centrum Lublina częściowo zorganizowany z wykorzystaniem połączeń rowerowych w Parku Saskim. Trasa traktowana także jako alternatywna do czasu powstania pasów ruchu dla rowerów w ciągu Al. Raławickich.

długość korytarza	1.8	km	
długość istniejących tras	0.7	km	
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km	
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km	
długość planowanych tras	1.1	km	
w tym:			
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.0	km	
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km	
uspokojenie ruchu	1.1	km	
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km	

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

45.1	Popieluszki Al. Kraśnicka – wejście do Parku Saskiego			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch rowerowy na jezdni na zasadach ogólnych, z założeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h i uporządkowania parkowania. W rejonie skrzyżowania z al. Kraśnicką zakłada się możliwość prowadzenia ruchu rowerowego			

	zarówno kładką nad al. Kraśnicką, jak i jezdnią ul. Popiełuszki, do planowanej trasy w ciągu al. Kraśnickiej.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.1	-	-	1.1	-

45.2	Park Saski			
Istniejąca infrastruktura	Ruch rowerowy na terenie parku zgodnie z wytyczonymi trasami rowerowymi.			
Mpzp	Brak uchwalonego mpzp.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	0.7	-	-	-

KORYTARZ 46: ŁĄCZNIK OD SKRZYŻOWANIA KRAŃCOWA/ WITOSA DO TRASY WZDŁUŻ BYSTRZYCY

Łącznik rowerowy umożliwiający ruch od strony al. Witosa w stronę centrum Lublina przez układ ulic lokalnych, z przejściem przez tory kolejowe i z powiązaniem z trasą wzdłuż Bystrzycy. Trasa alternatywna dla głównych ciągów drogowych poprzez połączenie istniejącej trasy rowerowej wzdłuż Bystrzycy z trasą rowerową wzdłuż ul. Łęczyńskiej i ul. Krańcowej.

długość korytarza	1.5	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	1.5	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.3	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.2	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami drog
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym

46.1	Rudlickiego - Wrońska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch na jezdni na zasadach ogólnych z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h i zastosowaniem progów wypowych.			
Mpzp	Mpzp w trakcie opracowania.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.7	-	-	0.7	-

46.2	Szkłana Wrońska - Łęczyńska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Zakłada się zmianę nawierzchni na ul. Szklanej (wykonanej z płyt chodnikowych na bitumiczną) oraz wykonanie łącznika trasy rowerowej (przez tory, na wysokości istniejącego przejścia w poziomie terenu) do ul. Wrońskiej.			
Uwagi	Wskazane wykonanie oznakowania drogowaskazowego informującego o przebiegu trasy.			
Mpzp	Odcinek częściowo objęty mpzp w trakcie opracowania. Odcinek częściowo objęty mpzp, część VIA, Bronowice – brak ustaleń dot. prowadzenia ruchu rowerowego na tym odcinku.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	--	-	0.3	-

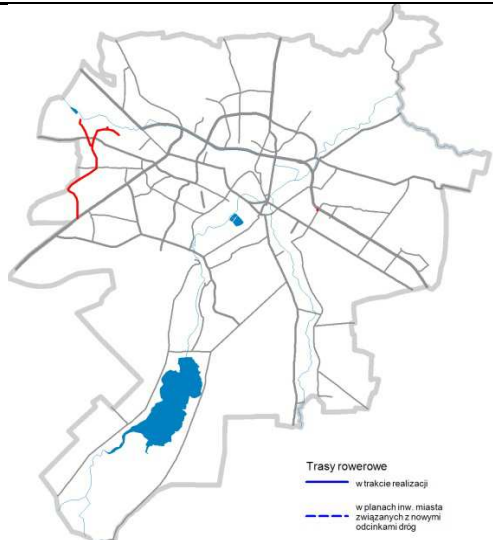
46.3	Firlejowska Rzeka Bystrzyca – Łęczyńska			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Wykonanie łącznika rowerowego i pieszego pomiędzy trasą wzdłuż Bystrzycy a ul. Firlejowską jako drogi dla rowerów C13. Ruch na ul. Firlejowskiej na jezdni na zasadach ogólnych z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h. Zapewnienie ciągłości połączenia będzie wymagać wytyczenia przejazdu rowerowego na wysokości istniejącego przejścia dla pieszych.			
Uwagi	Zakłada się wprowadzenie oznakowania drogowego i instalację oświetlenia.			

Mpzp	Odcinek częściowo objęty mpzp w trakcie opracowania. Odcinek częściowo objęty mpzp, część VIA, Bronowice – rejon ul. Łęczyńskiej. Ustalenie zgodne z planem. Wg mpzp, główne ciągi piesze i rowerowe przebiegają ulicami równoległymi do ul. Szklanej, ale plan nie odnosi się do organizacji ruchu na ul. Szklanej.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

KORYTARZ 47: TRAKT PIESZO-ROWEROWY - LIPNIAK – GNIEŹNIEŃSKA – SŁAWIN/SŁUPIAN-ŚLĘŻAN

Trasa zapewniająca połączenie sąsiadujących dzielnic Węglin Południowy i Północny (rejon parku Węglin) i Szerokie (czerwony szlak rowerowy, Aleja Solidarności). Przejazd pod Aleją Solidarności i zaproponowaną trasą rowerową wzdłuż ul. Agronomicznej zapewni powiązanie ze Skansenem i dzielnicą Sławin.

Łączna długość korytarza	5.5	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	5.5	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.7	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	4.8	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach m.w. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

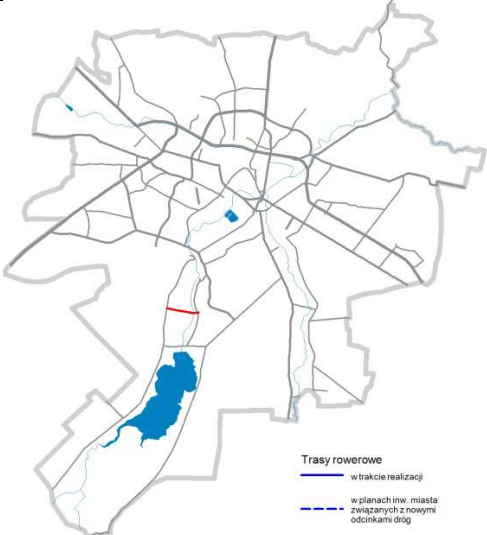
* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

47.1	Trakt pieszo-rowerowy - Lipniak – Gnieźnieńska – Sławin/Słupian-Ślężan (Aleja Kraśnicka – czerwony Aleja Solidarności/czerwony szlak rowerowy)
Istniejąca infrastruktura	-
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	<p>Wytworzenie połączenia rowerowego pomiędzy al. Kraśnicką a rzeką Czechówką oraz rejonem ul. Wądołnej, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> na początkowym odcinku w rejonie ul. Kraśnickiej wykorzystanie ciągu pieszo-rowerowego realizowanego w ramach projektu obywatelskiego M95 „Trakt pieszo-rowerowy łączący osiedle Lipniak z Węglinem Północnym”. następnie wykorzystanie ciągu ulic lokalnych Lipniak – Gnieźnieńska z przejazdem rowerowym przez ul. Wojciechowską z dwoma rozgałęzieniami: <ul style="list-style-type: none"> wzdłuż ul. Sławin i z połączeniem do zaproponowanych dwóch łączników rowerowych pomiędzy nowo powstałą infrastrukturą rowerową po południowej stronie przedłużenia Alei Solidarności a ul. Sobótki i ul. Sławin,

	<ul style="list-style-type: none">wzdłuż ciągu Słupian – Ślężan z przejazdem rowerowym przez ul. Nałęczowską do czerwonego szlaku rowerowego (ul. Wądołna).			
Długość [km]				
odcinka	istniejących tras	tras rowerowych w trakcie realizacji	planowanych tras	tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
5.5	-	-	5.5	-

KORYTARZ 48: RĄBŁOWSKA

Łączna długość korytarza	1.0	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	1.0	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



Trasy rowerowe

- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

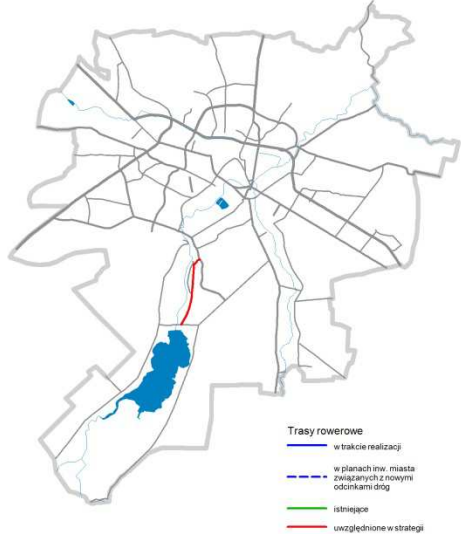
* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

48.1	Rąbłowska Janowska - Romera			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Odcinek łączący okolice Bike Parku z trasą rowerową wzdłuż Bystrzycy, dochodzący do ul. Romera i dzielnicy Wrotków. Rozwiązanie prowadzenia ruchu rowerowego:			
	<ul style="list-style-type: none">– na odcinku Janowska – kładka nad Bystrzycą – ruch rowerowy na zasadach ogólnych z wprowadzeniem ograniczenia prędkości 30 km/h.– droga dla rowerów C13 od końca ul. Rąbłowskiej do kładki rowerowej nad Bystrzycą,– dostosowanie kładki pieszej nad Bystrzycą do prowadzenia ruchu rowerowego– droga dla rowerów C13 od kładki nad ul. Bystrzycką do ul. Romera z wprowadzeniem przejazdu rowerowego przez ul. Romera.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

KORYTARZ 49: NAŁKOWSKICH (ŻEGLARSKA – DIAMENTOWA)

Korytarz obsługujący dzielnicę Wrotków.

Łączna długość korytarza	2.5	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	2.5	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	1.5	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	1.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

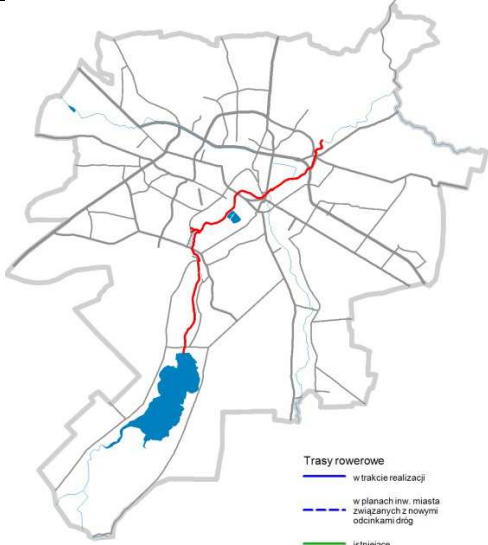
49.1	Nałkowskich Żeglarska - Romera			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa po wschodniej stronie jako droga dla rowerów C13, odcinkowo droga dla pieszych i rowerów C13 C16, z wykorzystaniem pasa zieleni. W ramach inwestycji, realizacja chodnika na odcinku Żeglarska – Fulmana.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
12	-	-	12	-

49.2	Nałkowskich Romera - Romera			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych wraz z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h i zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu. Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu Romera/ Nałkowskich (w południowej części) – wprowadzenie mini ronda lub małego ronda.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
1.0	-	-	1.0	-

49.3	Romera Nałkowskich - Diamentowa			
Istniejąca infrastruktura	-			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa po południowej stronie jako droga dla rowerów C13 z wykorzystaniem pasa zieleni i parkingu przy kościele. Dowiązanie trasy do istniejącej infrastruktury w ciągu ul. Diamentowej z wytyczeniem przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania. Jako rozwiązanie alternatywne możliwe jest wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych, wyprowadzonych poza jezdnię w rejonie skrzyżowania z ul. Diamentową i powiązaniem z trasą rowerową w jej ciągu.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.3	-	-	0.3	-

KORYTARZ 50: WZDŁUŻ RZEKI BYSTRZYCA

Łączna długość korytarza	10.5	km
długość istniejących tras	10.5	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	0.0	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



Trasy rowerowe

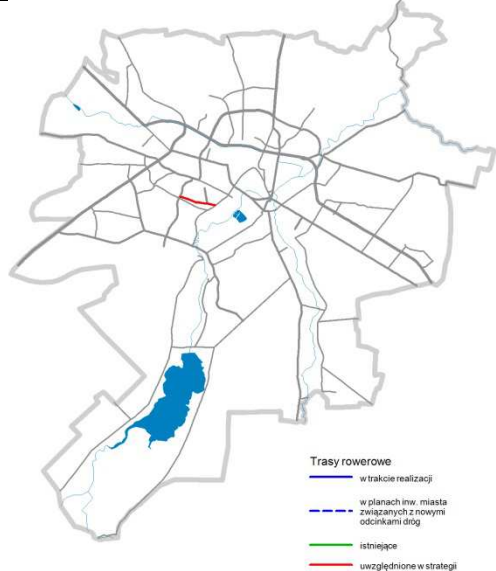
- w trakcie realizacji
- w planach inw. miasta związanych z nowymi odcinkami dróg
- istniejące
- uwzględnione w strategii

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

50.1	Trasa rowerowa wzdłuż rzeki Bystrzyca			
Istniejąca infrastruktura	Trasa rowerowa jako droga dla pieszych i rowerów C13 C16 lub droga dla pieszych i droga dla rowerów C13 wzdłuż rzeki Bystrzyca od ul. Zawilcowej do Zalewu Zemborzyckiego.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Modernizacja trasy z rozdzieleniem ruchu pieszego i rowerowego. W rejonie na południe od Zalewu Zemborzyckiego rozwiązania rowerowe zgodne z projektem mpzp Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych Miasta Lublin dla Wybranych Terenów położonych w rejonach dolin nadrzecznych – Rejon Bystrzyca Zemborzyce – część IV.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budowa nowych

		realizacji		odcinków ulic
10.5	10.5	-	-	-

KORYTARZ 51: WĄWÓZ PRZY GLOBUSIE

Łączna długość korytarza	1.2	km	
długość istniejących tras	0.0	km	
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km	
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km	
długość planowanych tras	1.2	km	
w tym:			
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.7	km	
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km	
uspokojenie ruchu	0.5	km	
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km	

* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13|C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

51.1	Wąwóz przy Globusie Filaretów – ogródki działkowe			
Istniejąca infrastruktura	Istniejący ciąg pieszy, poza układem drogowym.			
Inwestycje w przygotowaniu	-			
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Rozwiązanie w formie chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.6	-	-	0.6	-

51.2	Wąwóz przy Globusie Ogródki działkowe - Nowomiejska
Istniejąca infrastruktura	-
Inwestycje w przygotowaniu	-
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Odcinek drogi dla rowerów C13 łączący chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym z ul. Nowomiejską.

Uwagi	Wraz z realizacją trasy rowerowej, budowa chodników.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.1	-	-	0.1	-

51.3	Nowomiejska			
Istniejąca infrastruktura				
Inwestycje w przygotowaniu				
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Ruch rowerowy na zasadach ogólnych na jezdni z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 30 km/h z powiązaniem z ul. Nadbystrzycką – wprowadzenie przejazdu rowerowego.			
Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
0.5	-	-	0.5	-

KORYTARZ 52: UŁANÓW – JUTRZENKI – AL. MARZEŃ – AL. MŁODOŚCI

Łączna długość korytarza	2.5	km
długość istniejących tras	0.0	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	0.0	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	0.0	km
długość planowanych tras	2.5	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	2.5	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km

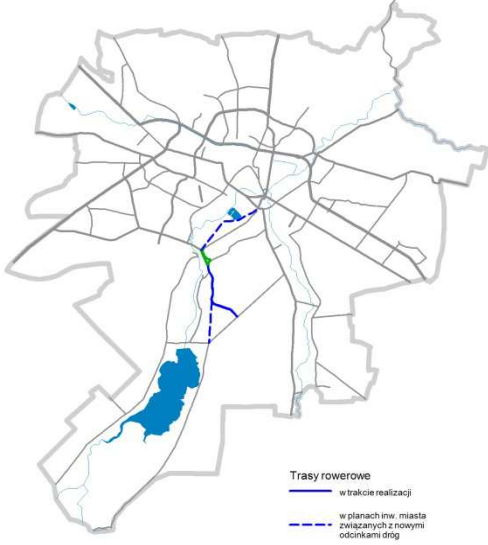
* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

52.1	Ułanów – Armii Krajowej – Różana - Jutrzenki – Filaretów – al. Marzeń – al. Młodości
Istniejąca infrastruktura	-
Inwestycje w przygotowaniu	-

Wytyczne do projektu trasy rowerowej	Trasa rowerowa: <ul style="list-style-type: none"> – Od Ułanów do Armii Krajowej (do istniejącej kładki) z wykorzystaniem połączeń osiedlowych, – następnie do ul. Różanej na wysokości ul. Sasankowej, - droga dla rowerów C13 – ul. Sasankową do ul. Różanej – ruch na zasadach ogólnych – łącznik od ul. Różanej do kładki nad Filaretów – droga dla rowerów C13 – al. Marzeń – wspólna droga dla pieszych i rowerów C13-C16 – przejazd przez parking – droga dla rowerów lub wspólna droga dla pieszych i rowerów C13-C16 – al. Młodości do Romantycznej – ruch na zasadach ogólnych – podłączenie do istniejącej trasy rowerowej wzdłuż ul. Nadbystrzyckiej przez ul. Romantyczną. 			
	Długość [km]			
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
2.5	-	-	2.5	-

KORYTARZ 53: TRASA ZIELONA – DIAMENTOWA – PRZEDŁUŻENIE DO ZEMBORZYCKIEJ

Łączna długość korytarza	6.4	km
długość istniejących tras	1.3	km
długość tras rowerowych w trakcie realizacji	2.2	km
długość tras rowerowych w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic	3.6	km
długość planowanych tras	0.0	km
w tym:		
ruch rowerowy poza jezdnią *	0.0	km
pasy/ kontrapasy rowerowe	0.0	km
uspokojenie ruchu	0.0	km
ruch na zasadach ogólnych	0.0	km



* droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów C13/C16 lub C13-C16 lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

53.1	TRASA ZIELONA – DIAMENTOWA – PRZEDŁUŻENIE DO ZEMBORZYCKIEJ
Istniejąca infrastruktura	Na odcinku ul. Diamentowej, występuje obustronna droga dla pieszych i rowerów, a w trakcie realizacji jest jej przedłużenie do ul. Zemborzyckiej wzdłuż istniejącego odcinka ul. Diamentowej.
Inwestycje w przygotowaniu	Nowe odcinki, w tym: Trasa Zielona, pomiędzy pl. Bychawskim, a rejonem skrzyżowania Krochmalna – Diamentowa oraz przedłużenie ul. Diamentowej do planowanego, nowego odcinka obwodowego w południowej części miasta.
Wytyczne do projektu trasy rowerowej	–

Długość [km]				
Odcinka	istniejących tras	tras w trakcie realizacji	planowanych tras	tras w planach miasta związanych z budową nowych odcinków ulic
6.4	1.3	2.2	0.0	3.6

10.1 OBSŁUGA OBSZARU CENTRALNEGO

W Strategii założono wysoki stopień dostosowania obszaru centralnego dla ruchu rowerowego. Będzie to wymagać zorganizowania systemu tras rowerowych w postaci wydzielonych dróg dla rowerów i wykorzystania jezdni ulic o ruchu uspokojonym, a także zapewnienie możliwości parkowania rowerów.

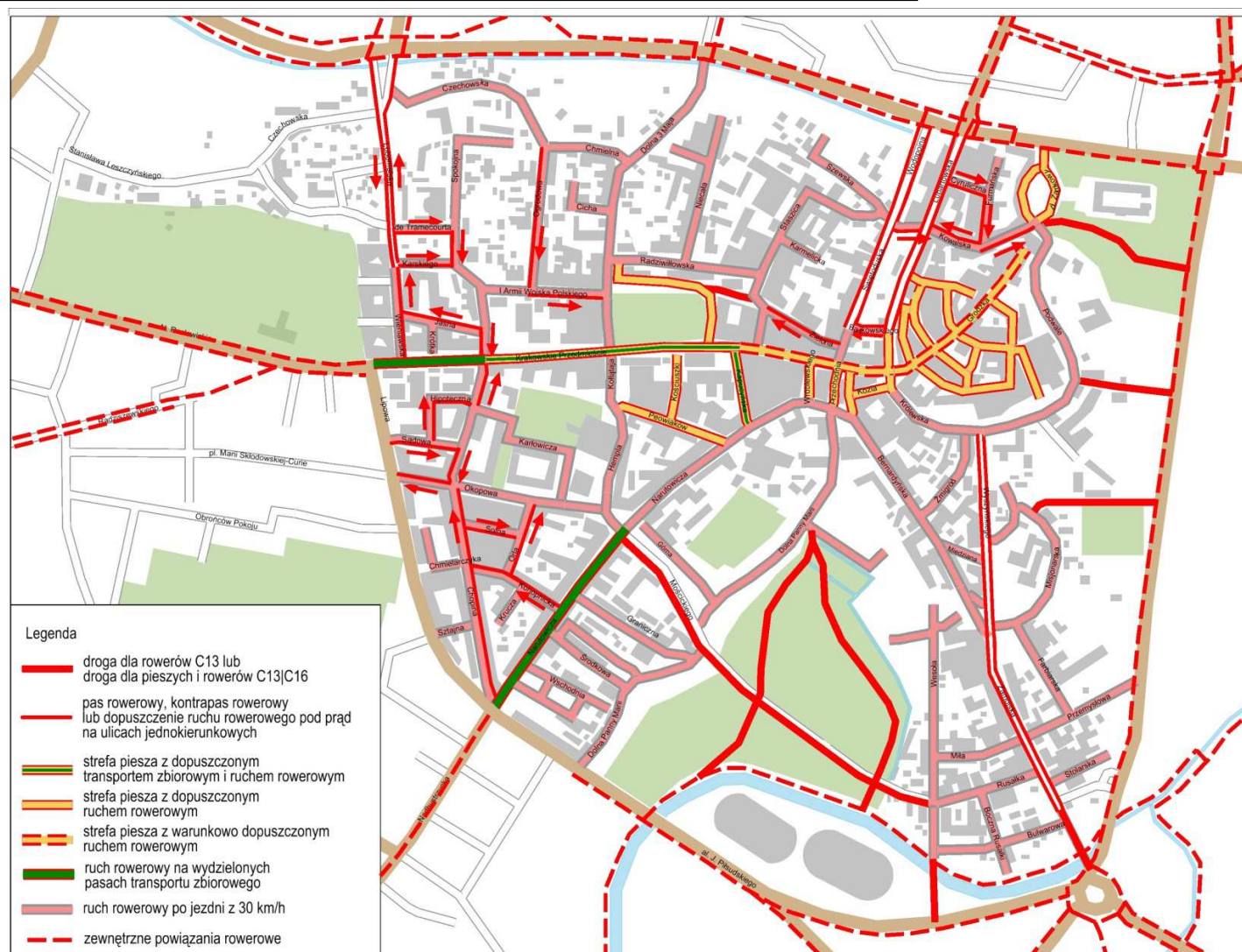
Zakłada się, że układ tras rowerowych będzie zgodny z rozwiązaniem zaproponowanym w ramach opracowania pt. „**Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta Lublin. Koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym**” przygotowanym w roku 2012 przez biuro projektowo-konsultingowe TransEko sp.j., 00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A na zamówienie Gminy Lublin. W związku z powyższym układ tras rowerowych zostanie zbudowany w postaci:

- wydzielonych tras rowerowych, prowadzonych wzdłuż wybranych ulic jako drogi dla rowerów (głównie w przypadku wyższych klas ulic),
- wydzielonych pasów ruchu dla rowerów wyznaczonych na jezdni,
- wydzielonych kontrapasów rowerowych na ulicach jednokierunkowych lub ewentualnie z zastosowaniem zasady ruchu pod prąd (kontra ruch);
- wydzielonych pasów dla transportu zbiorowego z dopuszczonym ruchem rowerowym, z ograniczeniem prędkości do 30 km/h; ze względu na uprzywilejowanie transportu zbiorowego, rozwiązań tego typu nie proponowano na stromych odcinkach ulic.

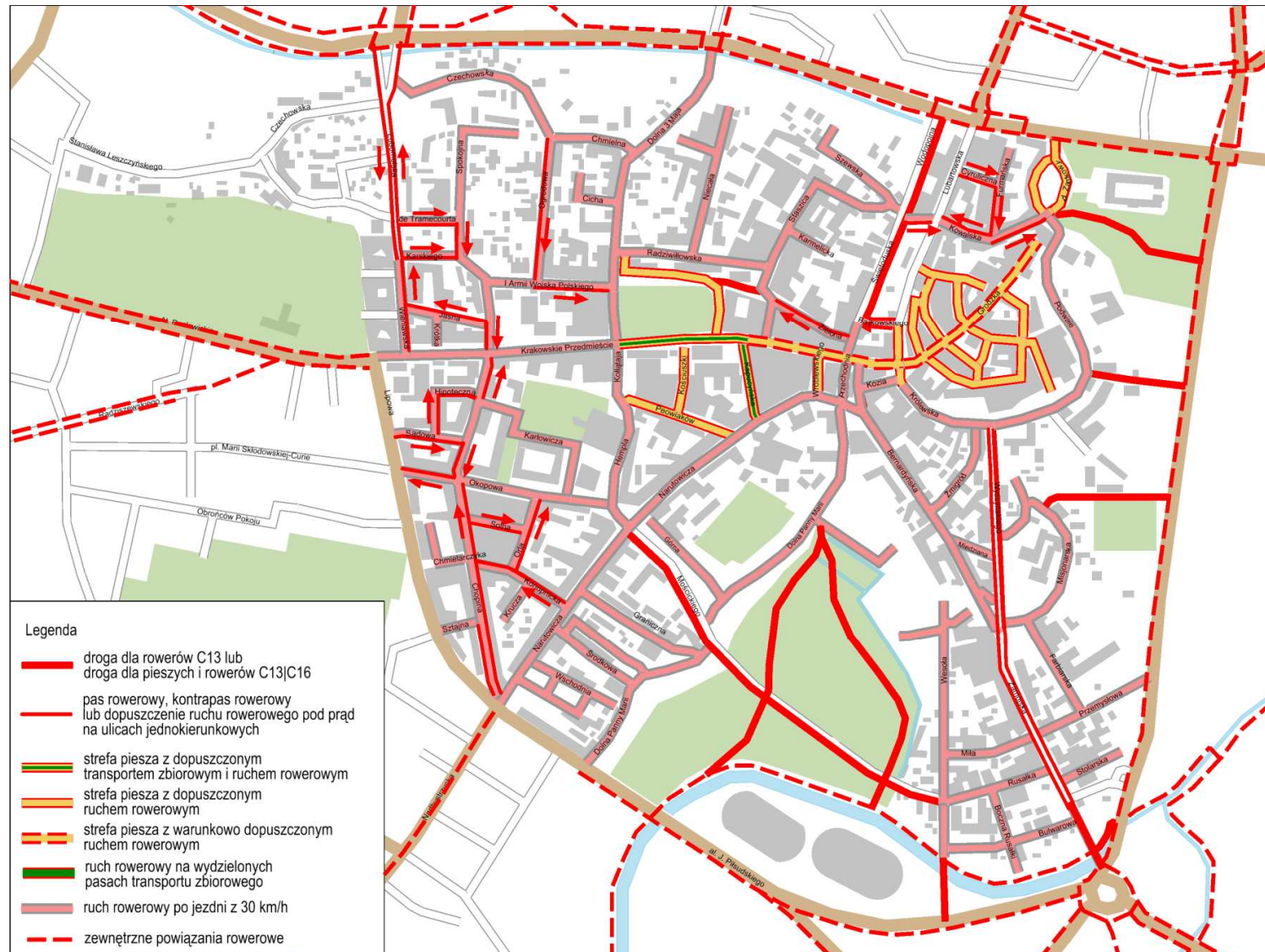
Uzupełnieniem systemu zorganizowanych tras rowerowych będą dodatkowo wszystkie ulice o ruchu uspokojonym z ograniczeniem prędkości dopuszczalnej do 30 km/h, pozwalające na bezpieczny przejazd rowerem po jezdni na zasadach ogólnych, a także strefy ruchu pieszego z podziałem na:

- strefę pieszą z dopuszczonym ruchem transportu zbiorowego i ruchem rowerowym,
- strefę pieszą z dopuszczonym ruchem rowerowym oraz
- strefę pieszą z warunkowo dopuszczonym ruchem rowerowym (Krakowskie Przedmieście, Stare Miasto).

Dla niektórych odcinków ulic na etapie Strategii przyjmuje się rozwiązanie wariantowe .. Wybór rozwiązania nastąpi na etapie projektowania organizacji ruchu po szczegółowym rozstrzygnięciu wszystkich uwarunkowań realizacyjnych, Schemat rozwiązania układu tras rowerowych przedstawiono na Rys. 10.1 (wariant przy założeniu silniejszego uprzywilejowania transportu zbiorowego i większych ograniczeń dla ruchu samochodowego) i na Rys. 10.2 (słabszego uprzywilejowania transportu zbiorowego i mniejszych ograniczeń dla ruchu samochodowego).



Rys. 10.1 Układ tras rowerowych w obszarze centralnym – wariant z silniejszym uprzywilejowaniem transportu zbiorowego i większymi ograniczeniami dla ruchu samochodowego (W1).



Rys. 10.2 Układ tras rowerowych w obszarze centralnym – wariant ze słabszym uprzywilejowaniem transportu zbiorowego i mniejszymi ograniczeniami dla ruchu samochodowego (W2).

W sumie, w obszarze centralnym zaproponowano ok. 25 km tras rowerowych. W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie rozwiązań dla ruchu rowerowego w obszarze centralnym w podziale na warianty (W1 – z silniejszymi ograniczeniami dla ruchu samochodowego i z wprowadzeniem trasy rowerowej w ciągu ul. Lubartowskiej oraz W2 – z mniejszym stopniem ograniczeń dla ruchu samochodowego i bez trasy rowerowej w ciągu ul. Lubartowskiej).

Sposób prowadzenia ruchu rowerowego	W1	W2
Drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów	1,1 km	1,5 km
Pasy transportu zbiorowego z dopuszczonym ruchem rowerowym	0,6 km	0,0 km
Ulice z uspokojonym ruchem	15,9 km	
w tym ulice jednokierunkowe z ruchem rowerowym pod prąd	2,6 km	
Pasy ruchu dla rowerów	1,9 km	1,1 km
Strefy piesze	3,05 km	3,29 km

Pomimo rozbudowanej sieci tras rowerowych, w przypadku niektórych ulic nie zaproponowano zorganizowanej obsługi ruchu rowerowego z założeniem że ruch rowerowy będzie musiał odbywać się na zasadach ogólnych. Dotyczy to fragmentu ul. Zamojskiej od al. Unii Lubelskiej do pierwszego łuku – ruch rowerowy będzie prowadzony od Ronda Lubelskiego Lipca '80 przez most pieszo – rowerowy przez Bystrycę.

Na ul. Lubartowskiej rozwiązanie jest wariantowe, uwarunkowane decyzją o budowie galerii handlowej pomiędzy ul. Lubartowską a ul. Wodopojną. W przypadku realizacji inwestycji zakłada się, że ruch rowerowy będzie prowadzony dwukierunkową drogą dla rowerów urządzoną w pasie drogowym równoległego ciągu ulic Wodopojna – Świętoduska (w związku z tym z ograniczeniem szerokości jezdni do dwóch pasów ruchu); ul. Lubartowska ze względu na pochylenia będzie przeznaczona przede wszystkim do obsługi transportem zbiorowym i dojazdów samochodami do parkingów oraz Starego Miasta.

W przypadku braku decyzji o realizacji inwestycji rekomenduje się wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych zarówno na ul. Lubartowskiej jak i Wodopojnej kosztem pasa ruchu ogólnego, Organizacja ruchu na ul. Lubartowskiej wyglądać będzie następująco: kontrapas rowerowy, kontrapas przeznaczony do ruchu pojazdów transportu zbiorowego, pas do ruchu ogólnego w stronę al. Tysiąclecia, pas rowerowy w stronę al. Tysiąclecia.

Szczegółowe propozycje rozwiązania ruchu rowerowego na Krakowskim Przedmieściu i w ul. Narutowicza przedstawiono w rozdziałach dotyczących korytarzy transportowych.

W strefach ruchu pieszego (np. Krakowskie Przedmieście, Stare Miasto), gdzie ruch rowerowy może podlegać ograniczeniom z uwagi na potencjalne konflikty z pieszymi założono warunkowe zezwolenie na jazdę rowerem w strefach pieszych z ew. wprowadzaniem ograniczeń czasowych (w szczytach ruchu pieszego).

W obszarze centralnym, oprócz parkowania samochodów, szczególnie ważne jest zapewnienie możliwości bezpiecznego pozostawienia rowerów. W lokalizowaniu i ustalaniu wielkości parkingów powinno się brać pod uwagę zapotrzebowanie na miejsca parkingowe.

Zakłada się, że parkingi rowerowe będą lokalizowane w bezpośrednio wszystkich potencjalnych celów podróży (obiekty użyteczności publicznej: urzędy, szkoły, uczelnie wyższe, punkty handlowe i inne usługowe, węzły przesiadkowe transportu zbiorowego, miejsca rekreacji, miejsca rozrywki: kina, teatry i inne), tak by wykorzystywany był jeden z podstawowych walorów roweru – możliwość dojazdu bezpośrednio do celu podróży.

Zakłada się min. 5 miejsc na każde 50 m (w warunkach ciągłej zabudowy krawędzi ulicy) i 5 miejsc na każde 100 m ulicy w warunkach mniej intensywnej zabudowy. Niezależnie od powyższych wskaźników lokalizacja i ilość miejsc parkingowych w przestrzeni ulicy powinna będzie w każdym przypadku rozpatrywana indywidualnie, a w uzasadnionych przypadkach zwiększana.

10.2 MIASTECZKO AKADEMICKIE

Przyjęto że obszar Miasteczka Akademickiego wyznacza układ ulic: od północy Al. Racławickimi, od wschodu ul. Lipową, od południa ul. Głęboką i od zachodu ul. Spadochroniarzy i ul. Pagi.

Podobnie jak w przypadku obszaru centralnego, zakłada się wysoki stopień dostosowania obszaru dla ruchu rowerowego. Będzie to wymagać zorganizowania systemu tras rowerowych w postaci:

- wydzielonych tras rowerowych:
 - na ul. Raabego, odcinek Głęboka – Akademicka. Ze względu na pochylenia terenu i brak miejsca na wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów, ruch rowerowy prowadzony poza jezdnią, po zachodniej stronie jako droga dla pieszych i rowerów C13-C16 lub C13|C16;
 - w parku Akademickim (część korytarza nr 107) jako łącznik pomiędzy ul. Sowińskiego a Filaretów. Realizacja tras rowerowych powinna nastąpić wraz z odnową całego parku;
 - na przedłużeniu ul. Radziszewskiego w stronę ul. Pagi (fragment korytarza 108) pomiędzy akademikami a boiskami sportowymi;
 - łącznika pomiędzy Al. Racławickimi a ul. Radziszewskiego;
 - łącznika pomiędzy Al. Racławickimi a ul. Godebskiego;
 - łącznika pomiędzy ul. Godebskiego a ul. Langiewicza;
- pasów ruchu dla rowerów na ul. Radziszewskiego (fragment korytarza 29);
- ulic z ograniczeniem prędkości do 30 km/h;
- strefy zamieszkania na odcinku ul. Langiewicza na krótkim odcinku od ul. Czwartaków;

Ponadto zakłada się, że na wszystkich ulicach jednokierunkowych, ruch rowerów będzie odbywać się w obie strony. Dotyczy to ulic: Weteranów (na odcinku Sowińskiego – Akademicka), Obrońców Pokoju (na odcinku Akademicka – Uniwersytecka), Akademickiej (na odcinku Obrońców Pokoju – Raabego), Raabego (na odcinku Obrońców Pokoju – Akademicka).

Rozwiązanie ruchu rowerowego na ulicach: Skłodowskiej, Obrońców Pokoju zakłada się wariantowo:

- 1) wariant preferowany (zgodny z rysunkiem): wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na ul. Skłodowskiej i Obrońców Pokoju na odcinku Uniwersytecka - Grottera z zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu z odcinkiem nieciągłości trasy rowerowej na ul. Ofiar Katynia w rejonie zjazdu do CH Plaza
- 2) wariant opcjonalny: przekształcenie ulic Obrońców Pokoju, Ofiar Katynia i Skłodowskiej w ulice jednokierunkowe z dopuszczeniem dwukierunkowego ruchu rowerowego lub wyznaczeniem kontrapasów rowerowych. Ruch w stronę zgodną z ruchem ogólnym, na zasadach ogólnych.

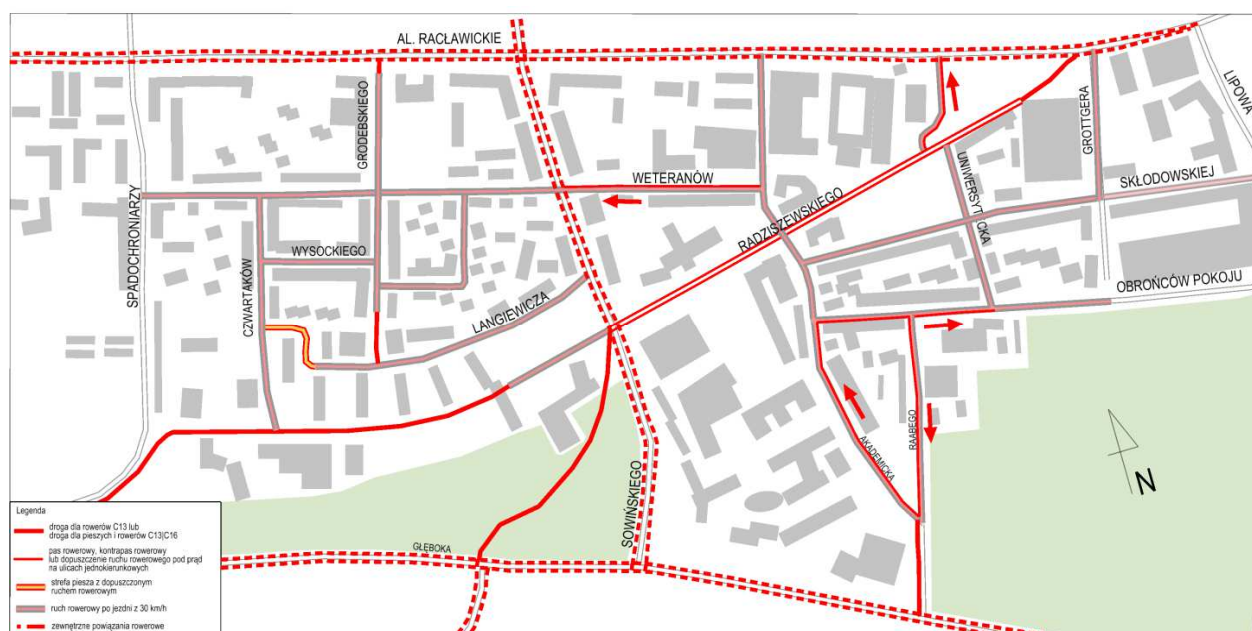
Wybór wariantu powinien nastąpić w wyniku szczegółowej analizy rozwiązań, z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców, osób dojeżdżających do obszaru, klientów i dostawców CH Plaza i innych punktów handlowych.

Nie zakłada się rozwiązań dla ruchu rowerowego:

- na ul. Ofiar Katynia na odcinku Lipowa – Grottera ze względu na bliskość galerii handlowej Lublin Plaza i obowiązująca organizację ruchu.
- na ul. Spadochroniarzy ze względu na wąski przekrój i duże natężenie ruchu - wytyczenie pasów ruchu dla rowerów nie jest możliwe, a uspokojenie ruchu ze względu na ruch niepożądane.

W sumie, na obszarze Miasteczka Akademickiego zaproponowano ok. 8,2 km tras rowerowych . Zestawienie zbiorcze w poniższej:

Drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów	1,40 km
Ulice o ruchu uspokojonym	5,10 km
w tym ulice jednokierunkowe z ruchem rowerowym pod prąd	1,05 km
Pasy ruchu dla rowerów	0,62 km



Rys. 10.3 Układ tras rowerowych w Miasteczku Akademickim (wariant preferowany).

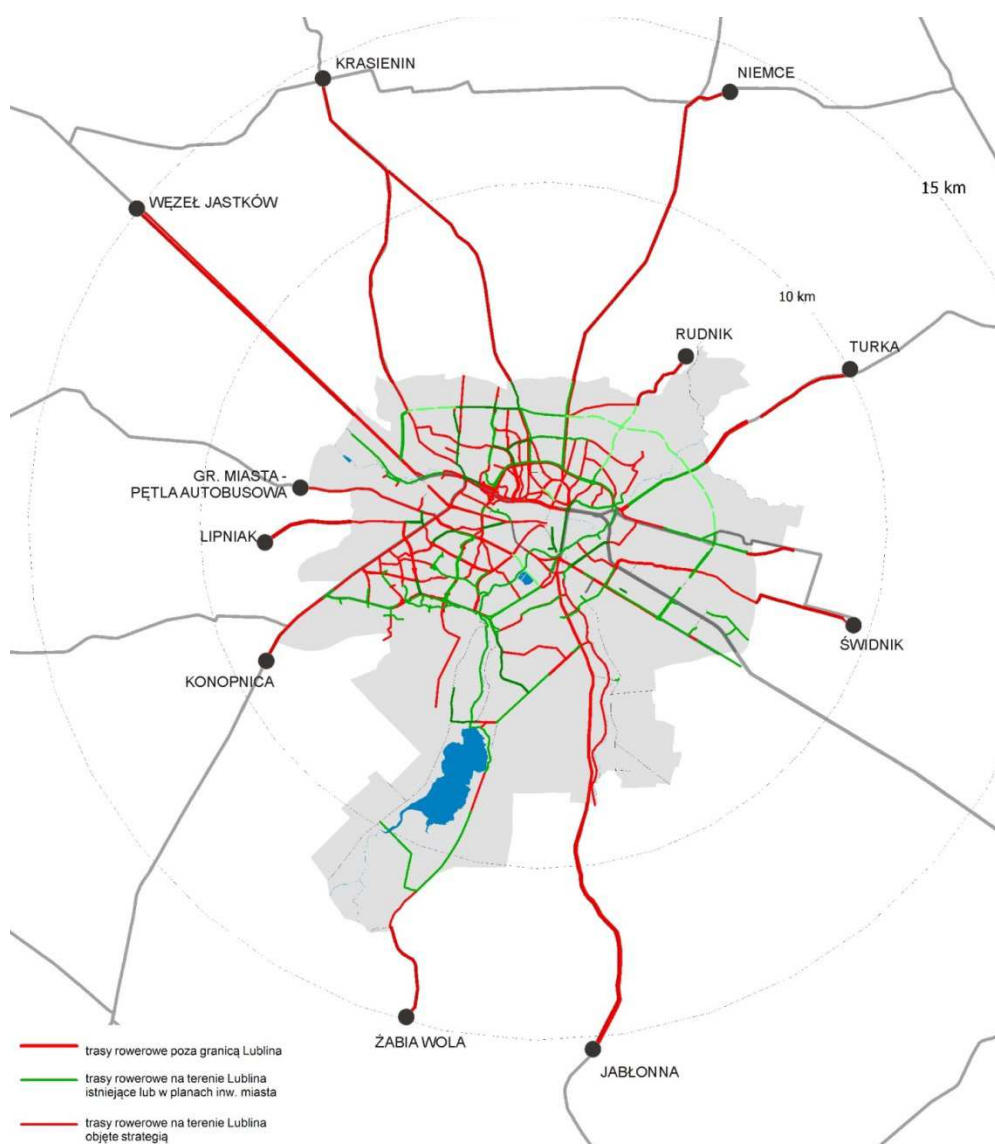
10.3 POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE

W ramach Strategii zakłada się powiązanie trasami rowerowymi Lublina z gminami sąsiadującymi. Przyjęto, że rozwiązania będą dotyczyć obszaru położonego w promieniu 15 km od centrum Lublina, jako akceptowalnej odległości podróży o charakterze transportowym. Nie wyklucza to rozwoju tras na dalsze odległości, wykorzystywanych głównie w celach rekreacyjnych.

Przeanalizowano 13 kierunków podróży i zaproponowano **ponad 60 km tras rowerowych** łączących Lublin z gminami w jego otoczeniu.

Zakłada się, że trasy te będą mieć zarówno charakter komunikacyjny, jak też rekreacyjny i turystyczny. Część tras dowiązuje się do istniejących szlaków rowerowych. Wszystkie trasy zostały szczegółowo opisane w rozdziale poświęconym korytarzom.

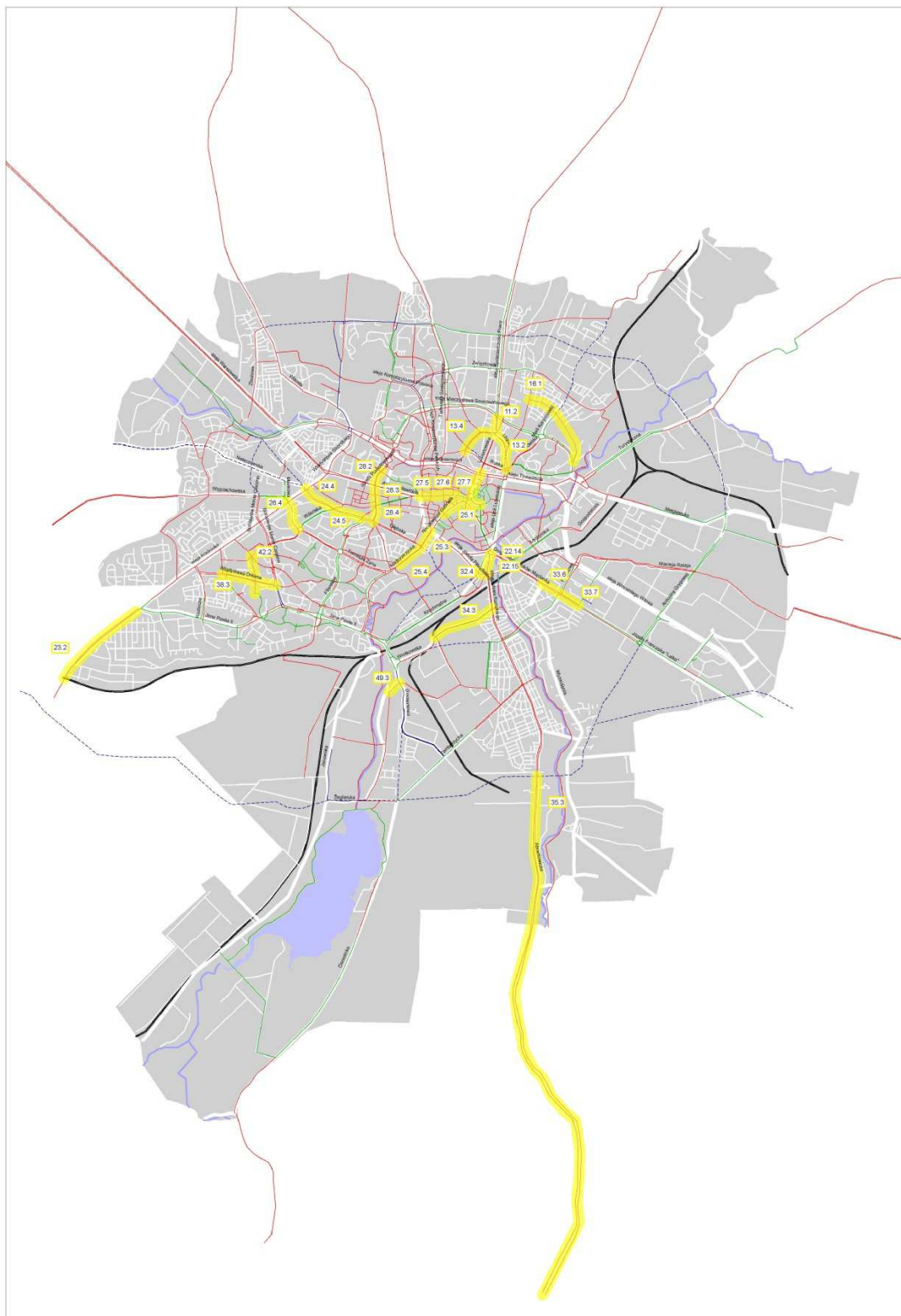
kierunek	Rozwiązanie	długość trasy od granic miasta [km]
węzeł Jastków	Pasy rowerowe	8.8
Snopków - Krasienin	trasa rowerowa poza jezdnią	9.7
Krasienin	trasa rowerowa poza jezdnią	7.4
Niemce	trasa rowerowa poza jezdnią	10.0
Rudnik	trasa rowerowa poza jezdnią /uspokojenie ruchu	2.1
Turka	pasy ruchu i trasa rowerowa poza jezdnią	4.7
Świdnik przez Mełgiewską	trasa rowerowa poza jezdnią	1.4
Świdnik przez Dworcową	pasy rowerowe i uspokojenie ruchu	2.7
Konopnica	ruch rowerowy prowadzony jezdnią lokalną	0.8
Żabia Wola	trasa rowerowa poza jezdnią	2.8
Jabłonna	pasy rowerowe	7.7
Lipniak	uspokojenie ruchu	2.6



Rys. 10.4 Powiązania trasami rowerowymi z otoczeniem Lublina.

11 ROZWIĄZANIA WARIANTOWE

Poniżej przedstawiono zestawienie wybranych odcinków tras rowerowych, w przypadku których w Strategii zaproponowano rozwiązania wariantowe.



nr korytarza	nr odcinka	rozwiązanie
11	11.2	1) obustronne pasy ruchu dla rowerów lub 2) pas ruchu dla rowerów w kierunku centrum, a w kierunku przeciwnym jednokierunkowa droga dla rowerów C13 lub tzw. sierżanty rowerowe.
	13.2	1) Obustronne pasy ruchu dla rowerów 2) Droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po wschodniej stronie
13	13.4	1) droga dla pieszych i rowerów C13 C16 po stronie północno-zachodniej 2) zmiana organizacji ruchu: ulice jednokierunkowe do ruchu ogólnego, dla autobusów i ruchu rowerowego dwukierunkowe, wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h. 3) na odcinku ul. Obywatelskiej, pomiędzy ul. Lubartowską a ul. Chodźki likwidacja parkowania i wprowadzenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów; natomiast na pozostałym odcinku wzdłuż parku, po stronie północno-zachodniej droga dla rowerów C13, a po drugiej stronie droga dla pieszych i rowerów bez segregacji ruchu C13-C16
	22.14	1) uspokojenie ruchu wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i dostosowanie ulicy do ruchu rowerowego wspólnie z ruchem samochodowym 2) przekształcenie ulicy 1 Maja w ulicę prowadzącą ruch rowerowy i transport zbiorowy.
23	23.2	1) obustronne pasy dla ruchu rowerowego z wykorzystaniem szerokiego pobocza, odseparowane od ruchu samochodów 2) droga dla rowerów C13 po południowej stronie
	24.4	1) obustronne pasy ruchu dla rowerów z ograniczeniem przestrzeni dla samochodów do jednego pasa ruchu w każdą stronę 2) przeznaczenie północnej jezdni ul. Głębokiej tylko do ruchu rowerowego i pieszego.
24	24.5	1) droga dla pieszych i rowerów C13 C16 oraz droga dla rowerów C13 po północnej stronie 2) przeznaczenie północnej jezdni tylko do ruchu rowerowego i transportu zbiorowego lub tylko do ruchu rowerowego i pieszego
	25.1	1) ograniczenie prędkości do 30 km/h 2) ograniczenie dostępności dla samochodów – ruch samochodów indywidualnych tylko z przepustkami
25	25.3	Wariantowe rozwiązanie przekroju: 1) z pasem wyjazdowym z centrum dla ruchu ogólnego i obustronnymi pasami autobusowo-rowerowymi, 2) z pasem wjazdowym do centrum dla ruchu ogólnego i obustronnymi pasami autobusowo-rowerowymi, 3) do centrum z dwoma pasami ruchu: autobusowo-rowerowym i dla ruchu ogólnego, od centrum z pasem dla ruchu ogólnego i pasem rowerowym.
	25.4	1) przebudowa jezdni i zmiana organizacji ruchu (w stronę centrum: pas autobusowo-rowerowy i pas do ruchu ogólnego; pas od centrum: pas do ruchu ogólnego 2) ruch rowerowy poza jezdnią po południowej stronie
26	26.4	1) po zachodniej stronie ulicy jako drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, poprowadzonej z wykorzystaniem chodnika i pasa zieleni. 2) Jako obustronnych, dwukierunkowych tras dróg rowerowych C13 lub 3) Jako pasów rowerowych.
	27.6	1) ruch rowerowy na jezdni na zasadach ogólnych z dopuszczalną prędkością 30 km/h 2) ruch rowerowy na wydzielonych pasach transportu zbiorowego
28	28.2	1) wariant minimum: modernizacja trasy rowerowej z dostosowaniem do standardów technicznych 2) w przypadku rozbudowy ul. Poniatowskiego, wytyczenie pasów ruchu dla rowerów.
	28.3	1) bez przebudowy ul. Sowińskiego: wyznaczenie dwukierunkowych dróg dla pieszych i rowerów C13 C16 po jednej ze stron, w zależności od zidentyfikowanych na etapie

		projektowania konfliktów przestrzennych. 2) w przypadku przebudowy ul. Sowińskiego wyznaczenie obustronnych, jednokierunkowych pasów ruchu dla rowerów z ew. separacją ruchu, z zawężeniem pasów ruchu do 3,0 m.
	28.4	1) bez przebudowy ul. Sowińskiego: wyznaczenie dwukierunkowych dróg dla pieszych i rowerów C13 C16 po jednej ze stron, w zależności od zidentyfikowanych na etapie projektowania konfliktów przestrzennych. 2) w przypadku przebudowy ul. Sowińskiego wyznaczenie obustronnych, jednokierunkowych pasów ruchu dla rowerów z ew. separacją ruchu, z zawężeniem pasów ruchu do 3,0 m.
32	32.4	1) odcinek nieciągłości ze względu na ograniczenia dostępnego terenu 2) jako droga dla pieszych i rowerów po stronie południowej – w przypadku przebudowy zachodniego wlotu, w połączeniu z ograniczeniem do jednego liczby pasów do skrzyżowania w prawo w ul. Kunickiego (rozwiązanie preferowane).
33	33.6	1) wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z zawężeniem przekroju do 3 pasów dla ruchu ogólnego z ew. uprzywilejowaniem transportu (dwa pasy ruchu dla samochodów, pas autobusowo-trolejbusowy do centrum). 2) obustronne drogi dla rowerów C13 wyznaczone z wykorzystaniem części chodnika i pasa zieleni. Lokalnie (z uwagi na ograniczenia terenowe) rozwiązanie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16
	33.7	1) wytyczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów z zawężeniem przekroju do 3 pasów dla ruchu ogólnego z ew. uprzywilejowaniem transportu (dwa pasy ruchu dla samochodów, pas autobusowo-trolejbusowy do centrum). 2) uzupełnienie korytarza po południowej stronie w formie drogi dla pieszych i rowerów C13 C16, lokalnie C13-C16 lub chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym.
34	34.3	1) uspokojenie ruchu i wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i zastosowaniem technicznych środków uspokojenia ruchu. 2) Wprowadzenie pasa rowerowego w stronę ul. Diamentowej – wymaga zawężenia pasów ruchu ogólnego do mniej niż 3,0. Rozwiązanie możliwe tylko w przypadku, gdy odcinek nie będą kursować pojazdy transportu zbiorowego lub ich szerokość będzie umożliwiać ruch po pasach węższych niż 3,0 m.
35	35.3	1) obustronne pasy ruchu dla rowerów z odseparowaniem od ruchu samochodów 2) wytyczenie trasy rowerowej poza jezdnię jako drogi dla rowerów C13 (bez wskazania stron ze względu na możliwe konflikty przestrzenne)
38	38.3	Przekształcenie przekroju: 1) trzech pasów dla ruchu ogólnego i obustronnych pasów ruchu dla rowerów, 2) dwóch pasów dla ruchu ogólnego, obustronnych pasów ruchu dla rowerów i pasa do parkowania.
49	49.3	1) Trasa rowerowa po południowej stronie jako droga dla rowerów C13 z wykorzystaniem pasa zieleni i parkingu przy kościele. Dowiązanie trasy do istniejącej infrastruktury w ciągu ul. Diamentowej z wytyczeniem przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowania. 2) Obustronne pasy rowerowe, wyprowadzone poza jezdnię w rejonie skrzyżowania z ul. Diamentową i powiązaniem z trasą rowerową w jej ciągu.

12 KOSZT REALIZACJI PROGRAMU

Na podstawie analizy każdego z wytypowanych korytarzy, przygotowano zestawienie tabelaryczne zamierzeń inwestycyjnych dot. infrastruktury rowerowej z podaniem długości planowanej infrastruktury, rodzaju a także szacowanego kosztu.

Do oszacowania kosztów programu inwestycyjnego przyjęto założenia dot. kosztów jednostkowych. Przeprowadzone rozpoznanie kosztów realizacji tras rowerowych wskazuje na ich bardzo duże zróżnicowanie, w zależności od rodzaju trasy rowerowej, specyfiki projektów, zakresu prac zaliczanych do kosztorysów i uwarunkowań realizacyjnych. Rzadko rzeczywiste koszty projektów pokrywają się szacowanymi wartościami robót wykonywanymi na podstawie kosztorysów inwestorskich i planowanych kosztów robót (np. na podstawie katalogów Sekocenbud).

Na etapie określania programu rozwojowego, przyjęto następujące wartości kosztów jednostkowych (na km) wykonania różnych typów tras rowerowych:

- Wydzielona droga dla rowerów (bez sygnalizacji) - 500 000 zł
- Droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym (remont istniejącej + koszty oznakowania, bez sygnalizacji) - 200 000 zł
- Droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym (gruntowna modernizacja/przebudowa, bez sygnalizacji) - 250 000 zł
- Pasy dla rowerów (obustronne) - 50 000 zł, pas jednostronny/kontrapas - 35 000 zł
- Odcinek ulicy z uspokojeniem (mniejszy zakres robót z pojedynczymi rozwiązaniami) - 60 000 zł
- Odcinek ulicy z uspokojeniem (większy zakres robót, m.in. przebudowa skrzyżowania na rondo) - 600 000 zł
- Przebudowa skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (małe skrzyżowanie) - 200 000 zł
- Przebudowa skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (duże skrzyżowanie) - 1 000 000 zł

W przypadku kosztów skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, założono, że:

- jeśli organizacja trasy rowerowej wiąże się wyznaczeniem przejazdu z przebudową jednego wlotu skrzyżowania, trasa ta jest obciążona ¼ kosztów przebudowy sygnalizacji świetlnej
- jeśli trasa rowerowa wiąże się z dodatkowym zorganizowaniem dojazdów, wymagającym przebudowy sygnalizacji świetlnej, trasa ta jest obciążana pełnymi kosztami przebudowy sygnalizacji świetlnej,
- jeśli na skrzyżowaniu przecinają się dwie planowane trasy rowerowe, są one obciążone 50% kosztów przebudowy sygnalizacji.

W przypadku obiektów założono zasadniczo dwie możliwości:

- budowę lub gruntowną modernizację kładki pieszej/ pieszo-rowerowej wraz z budową podjazdów – 50 000 zł/ mb, w przypadku tunelu przyjęto koszt o 50 % wyższy
- modernizację kładki pieszej, bez zmiany konstrukcji – 25 000 zł/mb, w przypadku tunelu przyjęto koszt o 50 % wyższy

Łącznie w Strategii określono 141 zadań inwestycyjnych o łącznej długości ok. 265 km.

Łączny szacunkowy koszt realizacji programu inwestycyjnego określono na 133 mln zł dla inwestycji w granicach miasta oraz 12 mln zł dla inwestycji poza granicami miasta.

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

zad.	nr korytarza	nr odcinka	odcinek	rozwiązanie	długość [km]		skrzyżowanie lub obiekt	koszt
ETAP I								
I.1	1	101	Aleja Solidarności (odcinek zbudowany w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica”)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	70 000.0 zł	-	-
	1	101	Aleja Solidarności (odcinek zbudowany w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica”)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	70 000.0 zł	-	-
	1	102	Aleja Solidarności (odcinek od miejsca, gdzie kończy się zbudowana droga dla pieszych i rowerów, w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica” - ul. Ducha)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	340 000.0 zł	-	-
	1	103	Aleja Solidarności (Ducha – wschodni tunel nad ul. Północną, w węźle z ul. Smorawińskiego/Poniatowskiego)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.0	250 000.0 zł	-	-
	1	104	Aleja Solidarności (wschodnia strona węzła z ul. Smorawińskiego/Poniatowskiego – Aleja Kompozytorów Polskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	290 000.0 zł	Solidarności/ Kompozytorów Polskich	1 000 000.00 zł
	1	105	Aleja Solidarności (Aleja Kompozytorów Polskich - Prusa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	180 000.0 zł	Solidarności / Prusa (1 przejazd)	250 000.00 zł
	1	106	Aleja Solidarności (Prusa – Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	130 000.0 zł	Lubartowska/ Wodopojna (1 przejazd)	250 000.00 zł
	1	107	Aleja Tysiąclecia (Lubartowska – Aleje Unii Lubelskiej)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	60 000.0 zł	al. Tysiąclecia / pl. Zamkowy	50 000.00 zł
	1	107	Aleja Tysiąclecia (Lubartowska – Aleje Unii Lubelskiej)	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.3	10 000.0 zł	al. Tysiąclecia / al. Unii Lubelskiej	1 000 000.00 zł
I.2	2	202	Andersa - Smorawińskiego (Lwowska – Aleja Kompozytorów Polskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.04	10 000.0 zł	Smorawińskiego/ Chodźki	250 000.00 zł
I.3	2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	50 000.0 zł	-	-
	2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	uspokojenie ruchu	0.5	30 000.0 zł	-	-
	2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.02	10 000.0 zł	-	-
I.4	3	304	Węglarza (Walecznych - przedłużenie w kierunku południowo-wschodnim)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	2.7	1 340 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

I.5	4	402	Świerkowa	uspokojenie ruchu	0.4	30 000.0 zł	-	-
I.6	5	502	Willowa (Poligonowa – rondo Reagana)	uspokojenie ruchu	1.3	40 000.0 zł	-	-
	5	503	Sławinkowska (rondo Reagana - Lisa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	-	-
I.7	6	601	Nowo-Poligonowa (Willowa - Zelwerowicza)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	80 000.0 zł	-	-
I.8	6	603	Łącznik z osiedla Botanik do ul. Nowo-Poligonowej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	190 000.0 zł	-	-
I.9	7	703	Koncertowa (odcinek na północ od ul. Braci Wieniawskich, w miejscu początku/końca pasów ruchu dla rowerów) – Zelwerowicza	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.1	10 000.0 zł	Koncertowa/ Zelwerowicza	250 000.00 zł
I.10	8	801	Aleja Kompozytorów Polskich (Północna - Smorawińskiego)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.1	270 000.0 zł	Kompozytorów Polskich/ Północna oraz Kompozytorów Polskich/ Smorawińskiego	2 000 000.00 zł
I.11	12	1201	Bazylianówka (Unicka – Węglarza)	uspokojenie ruchu	1.0	60 000.0 zł	-	-
I.12	17	1705	Turystyczna (Andersa – granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	70 000.0 zł	Turystyczna/ Młęgiewska (przejazd przez Turystyczną)	50 000.00 zł
	17	1705	Turystyczna (Andersa – granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	70 000.0 zł	-	-
	17	1705	Turystyczna (Andersa – granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	90 000.0 zł	-	-
I.13	20	2001	Połączenie do Świdnika wzdłuż ul. Dworcowej	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	2.5	130 000.0 zł	skrzyżowanie Witosza/ Chemiczna	500 000.00 zł
	20	2001	Połączenie do Świdnika wzdłuż ul. Dworcowej	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	-	-
	20	2001	Połączenie do Świdnika wzdłuż ul. Dworcowej	uspokojenie ruchu	2.0	130 000.0 zł	-	-
I.14	24	2406	Głęboka Filaretów - Sowińskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	110 000.0 zł	skrzyżowanie Filaretów/ Głęboka	250 000.00 zł
I.15	24	2409	al. Kraśnicka – Spadochroniarzy łącznik pomiędzy Wydziałem Artystycznym UMCS a Miasteczkiem Akademickim	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	340 000.0 zł	-	-
I.16	25	2509	Łącznik od CH Plaza do ul. Głębokiej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	140 000.0 zł	-	-
I.17	25	2506	Nadbystrzycka Wapienna – Zana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	70 000.0 zł	skrzyżowanie Nadbystrzycka/ Zana	1 000 000.00 zł
	25	2506	Nadbystrzycka Wapienna – Zana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	50 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

I.18	26	2607	Wapienna Nadbystrzycka – Bystrzyca	uspokojenie ruchu	0.6	370 000.0 zł	-	-
I.19	27	2707	Krakowskie Przedmieście Kollątaja – Kapucyńska	uspokojenie ruchu	0.2	150 000.0 zł	-	-
I.20	28	2811	Trasy rowerowe przez Park Akademicki	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	180 000.0 zł	Filaretów/ Głębocka (1 przejazd)	250 000.00 zł
I.21	28	2812	Łącznik od Głębokiej do Wyczółkowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	160 000.0 zł	-	-
	28	2813	Sowińskiego Wyczółkowskiego - Nowomiejska	uspokojenie ruchu	0.5	40 000.0 zł	-	-
	28	2814	Łącznik od Nowomiejskiej do Nadbystrzyckiej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	90 000.0 zł	-	-
I.22	29	2901	Radziszewskiego Al. Raclawickie - Sowińskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	60 000.0 zł	-	-
I.23	29	2902	Radziszewskiego Sowińskiego – Miasteczko Akademickie	uspokojenie ruchu	0.2	10 000.0 zł	-	-
	29	2903	Miasteczko Akademickie	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	70 000.0 zł	-	-
	29	2903	Miasteczko Akademickie	uspokojenie ruchu	0.2	20 000.0 zł	-	-
	29	2904	Pagi Łącznik od Czwartaków – Głębocka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	60 000.0 zł	Pagi/ Głębocka	200 000.00 zł
I.24	37	3702	Osmolicka Cienista – Żeglarska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.2	310 000.0 zł	-	-
I.25	38	3803	Orkana Armii Krajowej – Zwycięska	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	1.0	60 000.0 zł	Armii Krajowej/ Orkana (1 przejazd)	250 000.00 zł
I.26	40	4001	Ulanów	uspokojenie ruchu	1.0	70 000.0 zł	-	-
	40	4002	Łącznik od Ulanów do trasy rowerowej w Parku Rury	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	350 000.0 zł	-	-
I.27	4	401	Agronomiczna (Warszawska – przedłużenie Alei Solidarności)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	90 000.0 zł	skrzyżowanie al. Warszawska/ Zbożowa (2 przejazdy)	500 000.00 zł
	4	401	Agronomiczna (Warszawska – przedłużenie Alei Solidarności)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	dostosowanie mostku nad rzeką Czechówką	250 000.00 zł
I.28	46	4601	Rudlickiego - Wrońska	uspokojenie ruchu	0.7	40 000.0 zł	-	-
	46	4602	Szklana Wrońska - Łęczyńska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	60 000.0 zł	-	-
	46	4602	Szklana Wrońska - Łęczyńska	uspokojenie ruchu	0.2	120 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	46	4603	Firlejowska Rzeka Bystrzyca – Łęczyńska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	90 000.0 zł	-	-
	46	4603	Firlejowska Rzeka Bystrzyca – Łęczyńska	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	-	-
I.29	47	4701	Trakt pieszo-rowerowy - Lipniak – Gnieźnińska – Sławin/Słupian-Ślężan (Aleja Kraśnicka – czerwony Aleja Solidarności/czerwony szlak rowerowy)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	140 000.0 zł	-	-
	47	4701	Trakt pieszo-rowerowy - Lipniak – Gnieźnińska – Sławin/Słupian-Ślężan (Aleja Kraśnicka – czerwony Aleja Solidarności/czerwony szlak rowerowy)	uspokojenie ruchu	4.7	290 000.0 zł	-	-
I.30	51	5101	Wąwóz przy Globusie Filaretów – ogródki działkowe	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.6	10 000.0 zł	-	-
	51	5102	Wąwóz przy Globusie Ogródki działkowe - Nowomiejska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	50 000.0 zł	-	-
	51	5103	Nowomiejska	uspokojenie ruchu	0.5	40 000.0 zł	-	-
I.31			Ulice: Jerzego de Tramecourta, Karskiego, Jasna, Krótka, Wieniawska, Zielona, Cyruliczna, Furmańska, Rybna, Misjonarska, Dolna Panny Marii, Chopina	pas jednostronny/ kontrapas	4.3	160 000.0 zł	-	-
I.32			łącznik rowerowy pomiędzy ul. Misjonarską a al. Unii Lubelskiej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	120 000.0 zł	-	-
I.33			ulice: Weteranów, Akademicka, Raabego, Obrońców Pokoju	pas jednostronny/ kontrapas	1.2	50 000.0 zł	-	-
			ulica Raabego (Głębocka - Akademicka)	uspokojenie ruchu	0.1	80 000.0 zł	-	-
			Obrońców Pokoju (Grottgera - Uniwersytecka)	uspokojenie ruchu	0.2	10 000.0 zł	-	-
ETAP II								
II.1	50	5001	Trasa rowerowa wzdłuż rzeki Bystrzyca	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	10.6	5 300 000.0 zł	-	-
II.2	1	108	Aleja Tysiąclecia (Aleje Unii Lubelskiej – łącznik do dzielnicy Tatary)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	150 000.0 zł	przejście dla pieszych i przejazd rowerowy przez al. Tysiąclecia	50 000.00 zł
	1	108	Aleja Tysiąclecia (Aleje Unii Lubelskiej – łącznik do dzielnicy Tatary)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	40 000.0 zł	skrzyżowanie Graffa/ al. Tysiąclecia	50 000.00 zł
	1	108	Aleja Tysiąclecia (Aleje Unii Lubelskiej – łącznik do dzielnicy Tatary)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.1	280 000.0 zł	-	-
II.3	3	304	Węglarza (Walczyńskich - przedłużenie w kierunku południowo- wschodnim)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	130 000.0 zł	-	-
II.4	10	1001	Szeligowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla	0.4	100 000.0 zł	skrzyżowanie	1 000 000.00 zł

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

			(Północna - Smorawińskiego)	pieszych i rowerów C13 C16			Szeligowskiego/ Smorawińskiego	
	10	1001	Szeligowskiego (Północna - Smorawińskiego)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-
	10	1001	Szeligowskiego (Północna - Smorawińskiego)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	60 000.0 zł	-	-
	10	1001	Szeligowskiego (Północna - Smorawińskiego)	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.3	10 000.0 zł	-	-
	10	1002	Szeligowskiego (Smorawińskiego – Elsnera/Związkowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	10 000.0 zł	-	-
	10	1002	Szeligowskiego (Smorawińskiego – Elsnera/Związkowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	10 000.0 zł	-	-
	10	1002	Szeligowskiego (Smorawińskiego – Elsnera/Związkowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
	10	1002	Szeligowskiego (Smorawińskiego – Elsnera/Związkowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	40 000.0 zł	-	-
	10	1002	Szeligowskiego (Smorawińskiego – Elsnera/Związkowa)	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	skrzyżowanie Szeligowskiego/ Czapskiego	200 000.00 zł
	10	1003	Choiny (Elsnera/Związkowa – Wojtasa/Zelwerowicza)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	70 000.0 zł	skrzyżowania Choiny/ Związkowa (1 przejazd)	250 000.00 zł
	10	1003	Choiny (Elsnera/Związkowa – Wojtasa/Zelwerowicza)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	50 000.0 zł	skrzyżowanie Choiny/ Wojtasa	1 000 000.00 zł
	10	1003	Choiny (Elsnera/Związkowa – Wojtasa/Zelwerowicza)	uspokojenie ruchu	0.6	40 000.0 zł	-	-
II.5	11	1101	Lubartowska (Aleja Solidarności/Aleja Tysiąclecia - Unicka)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.7	40 000.0 zł	skrzyżowanie Lubartowska/ al. Tysiąclecia (1 przejazd)	250 000.00 zł
II.6	11	1102	Aleja Spółdzielczości Pracy (Unicka - Andersa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	20 000.0 zł	-	-
	11	1102	Aleja Spółdzielczości Pracy (Unicka - Andersa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-
	11	1102	Aleja Spółdzielczości Pracy (Unicka - Andersa)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.2	10 000.0 zł	skrzyżowanie Spółdzielczości Pracy/ Związkowa	1 000 000.00 zł
	11	1103	Aleja Spółdzielczości Pracy (Andersa – granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	220 000.0 zł	skrzyżowanie Do Dysa/ Spółdzielczości Pracy	1 000 000.00 zł
	11	1103	Aleja Spółdzielczości Pracy (Andersa – granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
	11	1103	Aleja Spółdzielczości Pracy (Andersa – granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	30 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	11	1103	Aleja Spółdzielczości Pracy (Andersa – granica miasta)	uspokojenie ruchu	0.8	50 000.0 zł	-	-
	11	1103	Aleja Spółdzielczości Pracy (Andersa – granica miasta)	uspokojenie ruchu	0.5	30 000.0 zł	-	-
	11	1103	Aleja Spółdzielczości Pracy (Andersa – granica miasta)	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	-	-
	11	1104	Aleja Spółdzielczości Pracy (kontynuacja poza granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	7.3	3 660 000.0 zł	-	-
	11	1104	Aleja Spółdzielczości Pracy (kontynuacja poza granica miasta)	uspokojenie ruchu	2.7	170 000.0 zł	-	-
II.7	15	1501	Lwowska (Podzamcze - Andersa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
	15	1501	Lwowska (Podzamcze - Andersa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	70 000.0 zł	-	-
	15	1501	Lwowska (Podzamcze - Andersa)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.6	30 000.0 zł	-	-
	17	1703	Ruska (Lwowska - Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
	17	1703	Ruska (Lwowska - Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	50 000.0 zł	-	-
	17	1703	Ruska (Lwowska - Lubartowska)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.4	20 000.0 zł	skrzyżowanie Ruska/ Lubartowska	200 000.00 zł
II.8	19	1901	Melgiewska (Graffa - Grygowej)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.4	350 000.0 zł	skrzyżowanie Melgiewska/ Turystyczna	500 000.00 zł
	19	1901	Melgiewska (Graffa - Grygowej)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	skrzyżowanie Turystyczna/ Andersa (1 przejazd)	250 000.00 zł
	19	1901	Melgiewska (Graffa - Grygowej)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
II.9	20	2001	Połączenie do Świdnika wzdłuż ul. Dworcowej	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	2.5	130 000.0 zł	-	-
	20	2001	Połączenie do Świdnika wzdłuż ul. Dworcowej	uspokojenie ruchu	0.3	30 000.0 zł	-	-
II.10	22	2203	Jana Pawła II Granitowa - Tymiankowa	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	150 000.0 zł	-	-
	22	2204	Łącznik pomiędzy ul. Łomżyńską a ul. Szafirową	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	30 000.0 zł	-	-
II.11	27	2705	Al. Racławickie Rondo Krwiodawców - Lipowa	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	1.8	100 000.0 zł	skrzyżowania Al. Racławickich z Grottgera; Łopacińskiego; Długosza; Poniatowskiego; Głowackiego; Legionową;	1 700 000.00 zł

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

							Puławską	
II.12	28	2809	Łącznik pomiędzy dzielnicą Czuby a Starym Gajem	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	460 000.0 zł	budowa tunelu dostosowanego do ruchu rowerowego	2 250 000.00 zł
II.13	33	3301	Al. Żygmuntowskie Al. Piłsudskiego – Rondo Lubelskiego Lipca '80	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	140 000.0 zł	przejazd rowerowy na wysokości skrzyżowania Al. Żygmuntowskie/ al. Piłsudskiego	50 000.00 zł
II.14	33	3302	Fabryczna Rondo Lubelskiego Lipca '80 - Łęczyńska	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.4	30 000.0 zł	Rondo Lubelskiego Lipca '80	250 000.00 zł
	33	3303	Droga Męczenników Majdanka Łęczyńska – tunel pod torami kolejowymi	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.2	20 000.0 zł	skrzyżowanie Droga Męczenników Majdanka/ Wolska	1 000 000.00 zł
	33	3304	Droga Męczenników Majdanka tunel pod torami kolejowymi - Wrońska	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.3	20 000.0 zł	-	-
	33	3305	Droga Męczenników Majdanka Wrońska – Lotnicza	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.3	20 000.0 zł	-	-
	33	3306	Droga Męczenników Majdanka Lotnicza – Krańcowa	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.4	30 000.0 zł	skrzyżowanie Droga Męczenników Majdanka/ Krańcowa	250 000.00 zł
	33	3307	Droga Męczenników Majdanka Krańcowa – Grabskiego	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.5	30 000.0 zł	-	-
	33	3308	Droga Męczenników Majdanka Grabskiego – Dekutowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.3	660 000.0 zł	-	-
	33	3309	Droga Męczenników Majdanka Dekutowskiego – Węzeł Lublin-Felin	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	80 000.0 zł	-	-
II.15	34	3404	Chłodna Kunickiego – rz. Czerniejówka	uspokojenie ruchu	0.2	20 000.0 zł	-	-
	36	3601	Trasa rowerowa wzdłuż Czerniejówki	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	7.4	3 710 000.0 zł	-	-
	37	3707	Rejtana Kunickiego – trasa rowerowa nad Czerniejówką	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	-	-
II.16	49	4901	Nałkowskich Żeglarska - Romera	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.2	580 000.0 zł	-	-
	49	4902	Nałkowskich Romera - Romera	uspokojenie ruchu	1.0	70 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	49	4903	Romera Nałkowskich - Diamentowa	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	140 000.0 zł	-	-
II.17			ulice: Czechowska, Chmielna, Spokojna, Niecała, Cicha, Staszica, Karłowicza, Kościuszki, Peowiaków, Kapucyńska, Karmelicka, łącznik pomiędzy pl. Litewskim a ul. Staszica	uspokojenie ruchu	2.6	160 000.0 zł	łącznik rowerowy pomiędzy pl. Litewskim a ul. Staszica	60 000.00 zł
II.18			skrzyżowanie Spokojna/ Ewangeliska/ Wojska Polskiego	uspokojenie ruchu	0.3	180 000.0 zł	-	-
II.19			Kołatąja - Hempla	uspokojenie ruchu	0.3	200 000.0 zł	skrzyżowanie Krakowskie Przedmieście/ Kołatąja	1 000 000.00 zł
II.20			Wodopojna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	200 000.0 zł	-	-
II.21			łącznik pl. Zamkowy - al. Unii Lubelskiej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	150 000.0 zł	-	-
II.22			łącznik Podwale - al. Unii Lubelskiej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	100 000.0 zł	-	-
II.23			ulice: Godebskiego, Weteranów, Czwartaków, Wysockiego, Langiewicza, Bema, Beliniaków	uspokojenie ruchu	2.3	170 000.0 zł	-	-
ETAP III								
III.1	1	101	Aleja Solidarności (odcinek zbudowany w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica”)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	60 000.0 zł	przejazd rowerowy na wysokości ul. Puławskiej	50 000.00 zł
	1	102	Aleja Solidarności (odcinek od miejsca, gdzie kończy się zbudowana droga dla pieszych i rowerów, w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica” - ul. Ducha)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	310 000.0 zł	budowa tunelu pod łącznicami węzła Poniatowskiego	7 500 000.00 zł
	1	103	Aleja Solidarności (odcinek od miejsca, gdzie kończy się zbudowana droga dla pieszych i rowerów, w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica” - ul. Ducha)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	przejazd rowerowy na wysokości ul. Przy Stawie	50 000.00 zł
	1	103	Aleja Solidarności (odcinek od miejsca, gdzie kończy się zbudowana droga dla pieszych i rowerów, w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica” - ul. Ducha)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	20 000.0 zł	-	-
	1	103	Aleja Solidarności (odcinek od miejsca, gdzie kończy się zbudowana droga dla pieszych i rowerów, w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica” - ul. Ducha)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.1	550 000.0 zł	-	-
	1	104	Aleja Solidarności (odcinek od miejsca, gdzie kończy się zbudowana droga dla pieszych i rowerów, w ramach przebudowy i przedłużenia Alei Solidarności do węzła „Dąbrowica” - ul. Ducha)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	30 000.0 zł	-	-
III.2	2	201	Andersa (Melgiewska - Lwowska)	budowa lub modernizacja kładki/ tunelu	0.0	30 000.0 zł	-	-
	2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	90 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kompozytorów Polskich/	500 000.00 zł

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

		oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego				Smorawińskiego (2 przejazdy)	
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	modernizacja kładek nad al. Solidarności wraz z budową pochylni wjazdowych	2 500 000.00 zł
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	20 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	20 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	10 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	120 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	40 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	10 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	10 000.0 zł	-	-
2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.1	10 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.2	10 000.0 zł	-	-
	2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	uspokojenie ruchu	0.5	30 000.0 zł	-	-
	2	203	Smorawińskiego (Aleja Kompozytorów Polskich – Aleja Solidarności) oraz Węzeł Smorawińskiego/Aleja Solidarności/Poniatowskiego	uspokojenie ruchu	0.1	10 000.0 zł	-	-
III.3	4	402	Agronomiczna (Warszawska – przedłużenie Alei Solidarności)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.5	380 000.0 zł	-	-
III.4	5	503	Sławinkowska (Lisa - gr. miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.5	380 000.0 zł	-	-
III.5	5	504	Sławinkowska (przedłużenie poza granice miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	9.7	2 440 000.0 zł	-	-
III.6	6	602	Poligonowa (Zelwerowicza – Dębina – „stary przebieg”)	uspokojenie ruchu	0.7	50 000.0 zł	-	-
	6	602	Poligonowa (Zelwerowicza – Dębina – „stary przebieg”)	uspokojenie ruchu	0.9	60 000.0 zł	-	-
III.7	7	701	Kosmowskiej (odcinek: ul. Północna – Kiepury)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	dostosowanie planowanej kładki nad al. Solidarności	2 500 000.00 zł
	7	702	Kosmowskiej – Koncertowa (Kiepury – początek/koniec pasów rowerowych, po północnej stronie ul. Braci Wieniawskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	30 000.0 zł	-	-
	7	702	Kosmowskiej – Koncertowa (Kiepury – początek/koniec pasów rowerowych, po północnej stronie ul. Braci Wieniawskich)	pas jednostronny/ kontrapas	0.2	10 000.0 zł	-	-
	7	702	Kosmowskiej – Koncertowa (Kiepury – początek/koniec pasów rowerowych, po północnej stronie ul. Braci Wieniawskich)	pas jednostronny/ kontrapas	0.1	10 000.0 zł	-	-
	7	702	Kosmowskiej – Koncertowa (Kiepury – początek/koniec pasów rowerowych, po północnej stronie ul. Braci Wieniawskich)	uspokojenie ruchu	0.2	140 000.0 zł	-	-
	7	703	Kosmowskiej – Koncertowa (Kiepury – początek/koniec pasów rowerowych, po północnej stronie ul. Braci Wieniawskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	7	704	Koncertowa (odcinek: Zelwerowicza – granica miasta (pętla))	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	-	-
III.8	9	901	Skrót suchą doliną przez Czechów Południowy (Północna - Elsnera)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.7	860 000.0 zł	-	-
	9	902	Skrót suchą doliną przez Czechów Południowy (odnoga w kierunku ul. Braci Wieniawskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	430 000.0 zł	-	-
	9	903	Trasa osiedlowa przez Czechów Północny (Elsnera - Koncertowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.0	500 000.0 zł	przejazd rowerowy przez skrzyżowanie Gorczańska/ Zelwerowicza	50 000.00 zł
	9	904	Trasa osiedlowa przez Czechów Północny (Elsnera - Zelwerowicza)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	260 000.0 zł	-	-
	9	904	Trasa osiedlowa przez Czechów Północny (Elsnera - Zelwerowicza)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	160 000.0 zł	-	-
	9	904	Trasa osiedlowa przez Czechów Północny (Elsnera - Zelwerowicza)	uspokojenie ruchu	0.4	30 000.0 zł	-	-
III.9	11	1102	Aleja Spółdzielczości Pracy (Unicka - Andersa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
III.10	12	1201	Bazylianówka (Unicka – Węglarza)	uspokojenie ruchu	0.2	20 000.0 zł	-	-
	12	1201	Bazylianówka (Unicka – Węglarza)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	30 000.0 zł	-	-
III.11	13	1301	Lwowska (Aleja Tysiąclecia – Podzamcze/Ruska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	60 000.0 zł	-	-
	13	1302	Podzamcze-Unicka (Lwowska/Ruska - Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	60 000.0 zł	-	-
	13	1302	Podzamcze-Unicka (Lwowska/Ruska - Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
	13	1302	Podzamcze-Unicka (Lwowska/Ruska - Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	60 000.0 zł	-	-
	13	1302	Podzamcze-Unicka (Lwowska/Ruska - Lubartowska)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.3	20 000.0 zł	-	-
	13	1302	Podzamcze-Unicka (Lwowska/Ruska - Lubartowska)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.1	10 000.0 zł	-	-
	13	1302	Podzamcze-Unicka (Lwowska/Ruska - Lubartowska)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.2	10 000.0 zł	skrzyżowanie Unicka/ Lubartowska	1 000 000.00 zł
III.12	13	1303	Walecznych (Podzamcze - Węglarza)	uspokojenie ruchu	0.4	30 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	13	1303	Walecznych (Podzamcze - Węglarza)	uspokojenie ruchu	0.1	10 000.0 zł	-	-
	13	1303	Walecznych (Podzamcze - Węglarza)	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	-	-
	13	1303	Walecznych (Podzamcze - Węglarza)	uspokojenie ruchu	0.1	10 000.0 zł	-	-
	13	1303	Walecznych (Podzamcze - Węglarza)	uspokojenie ruchu	0.1	10 000.0 zł	-	-
	13	1303	Walecznych (Podzamcze - Węglarza)	uspokojenie ruchu	0.7	50 000.0 zł	-	-
III.13	13	1304	Obywatelska - Jaczewskiego (Unicka/Lubartowska –Prusa/Biernackiego/Północna)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	230 000.0 zł	-	-
	13	1304	Obywatelska - Jaczewskiego (Unicka/Lubartowska –Prusa/Biernackiego/Północna)	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.5	10 000.0 zł	-	-
	13	1304	Obywatelska - Jaczewskiego (Unicka/Lubartowska –Prusa/Biernackiego/Północna)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.3	20 000.0 zł	skrzyżowanie Obywatelska/ Biernackiego	200 000.00 zł
	13	1305	Prusa (Biernackiego/Północna – Aleja Solidarności)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	80 000.0 zł	-	-
	13	1305	Prusa (Biernackiego/Północna – Aleja Solidarności)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-
III.14	14	1401	Chodźki (Obywatelska – Elsnera/Związkowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	130 000.0 zł	skrzyżowanie Chodźki/ Smorawińskiego (1 przejazd)	250 000.00 zł
	14	1401	Chodźki (Obywatelska – Elsnera/Związkowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	160 000.0 zł	-	-
	14	1401	Chodźki (Obywatelska – Elsnera/Związkowa)	uspokojenie ruchu	0.2	20 000.0 zł	-	-
III.15	17	1705	Turystyczna (Andersa - granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.2	300 000.0 zł	-	-
	17	1706	Turystyczna (przedłużenie poza granice miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	2.9	720 000.0 zł	-	-
	17	1706	Turystyczna (przedłużenie poza granice miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.5	370 000.0 zł	-	-
III.16	21	2101	Dożynkowa (Aleja Spółdzielczości Pracy – granica miasta)	uspokojenie ruchu	2.1	130 000.0 zł	-	-
III.17	22	2203	Jana Pawła II Granitowa - Tymiankowa	budowa lub modernizacja kładki/ tunelu	0.5	470 000.0 zł		5 000 000.00 zł

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

III.18	22	2205	Jana Pawła II Tymiankowa – al. Armii Krajowej	uspokojenie ruchu	0.3	30 000.0 zł		50 000.00 zł
III.19	22	2206	Jana Pawła II Rondo Kowcza	uspokojenie ruchu	0.2	10 000.0 zł	-	-
III.20	22	2207	Jana Pawła II Rondo Kowcza – Romantyczna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	300 000.0 zł	-	-
	22	2207	Jana Pawła II Rondo Kowcza – Romantyczna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	170 000.0 zł	-	-
	22	2207	Jana Pawła II Rondo Kowcza – Romantyczna	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.1	10 000.0 zł	-	-
III.21	25	2502	Narutowicza Mościckiego – Lipowa	uspokojenie ruchu	0.4	260 000.0 zł	skrzyżowanie Narutowicza/ Lipowa	1 000 000.00 zł
	25	2503	Narutowicza Lipowa – Głębocka	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.3	200 000.0 zł	skrzyżowanie Nadbystrzycka/ Głębocka	1 000 000.00 zł
	25	2504	Nadbystrzycka Głębocka – Nowomiejska	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.6	330 000.0 zł	-	-
	25	2505	Nadbystrzycka Nowomiejska – Wapienna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
	25	2505	Nadbystrzycka Nowomiejska – Wapienna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	30 000.0 zł	-	-
III.22	25	2508	Nadbystrzycka przejście dla pieszych na wysokości Wapiennej (koło sklepu Lidl) – Jana Pawła II	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	150 000.0 zł	instalacja sygnalizacji światłowej na przejściu i przejeździe przez Nadbystrzycką na wysokości Lidla	50 000.00 zł
III.23	26	2604	Zana Al. Kraśnicka - Wileńska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	160 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Zana	1 000 000.00 zł
	26	2605	Zana Wileńska - Filaretów	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	220 000.0 zł	skrzyżowanie Wileńska/ Zana	500 000.00 zł
	26	2606	Zana Filaretów – Nadbystrzycka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.0	250 000.0 zł	-	-
III.24	26	2608	Teren byłej Cukrowni Bystrzyca - Krochmalna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	250 000.0 zł	-	-
III.25	27	2701	Al. Warszawska Węzeł Jastków – al. Solidarności	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	130 000.0 zł	skrzyżowanie al. Warszawska/ Zbożowa (2 przejazdy)	500 000.00 zł
	27	2701	Al. Warszawska gr.miasta – al. Solidarności	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	2.5	130 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	27	2701	Al. Warszawska Jastków - gr.miasta	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	8.8	450 000.0 zł	-	-
III.26	27	2703	Al. Warszawska Zakładowa - Czeremchowa	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.4	30 000.0 zł	skrzyżowania gen. Zajączka/ Warszawska i skrzyżowanie Strzelecka/ Warszawska	400 000.00 zł
	27	2704	Al. Warszawska Czeremchowa – Rondo Krwiodawców	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.5	30 000.0 zł	Rondo Krwiodawców	1 000 000.00 zł
III.27	28	2801	Poniatowskiego Al. Solidarności - Popieluszki	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	310 000.0 zł	skrzyżowanie Poniatowskiego/ Popieluszki	1 000 000.00 zł
	28	2801	Poniatowskiego Al. Solidarności - Popieluszki	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	skrzyżowanie Radziszewskiego/ Poniatowskiego	200 000.00 zł
	28	2801	Poniatowskiego Al. Solidarności - Popieluszki	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.4	10 000.0 zł	-	-
	28	2801	Poniatowskiego Al. Solidarności - Popieluszki	uspokojenie ruchu	0.4	30 000.0 zł	-	-
	28	2802	Poniatowskiego Popieluszki – Al. Raclawickie	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.3	20 000.0 zł	-	-
	28	2802	Poniatowskiego Popieluszki – Al. Raclawickie	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	80 000.0 zł	-	-
	28	2803	Sowińskiego Al. Raclawickie – Radziszewskiego	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.4	20 000.0 zł	-	-
	28	2803	Sowińskiego Al. Raclawickie – Radziszewskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	-	-
	28	2804	Sowińskiego Radziszewskiego – Głębocka	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.3	20 000.0 zł	-	-
	28	2806	Filaretów Urmowskiego - Rymwida	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	90 000.0 zł	-	-
III.28	28	2806	Filaretów Urmowskiego - Rymwida	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	-	-
	28	2806	Filaretów Urmowskiego - Rymwida	budowa lub modernizacja kładki/ tunelu	0.1	90 000.0 zł	-	-
	28	2807	Filaretów Rymwida - Zana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.3	70 000.0 zł	-	-
	28	2808	Filaretów Zana – Jana Pawła II	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.1	10 000.0 zł	-	-
III.29	28	2808	Filaretów Zana – Jana Pawła II	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0.1	10 000.0 zł	-	-
	28	2810	Stary Gaj – Lipska Stary Gaj – Janowska	uspokojenie ruchu	3.3	200 000.0 zł	-	-
III.31	29	2905	Wileńska	droga dla rowerów C13 lub droga dla	0.1	30 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

			Głęboka - Zana	pieszych i rowerów C13 C16				
	29	2905	Wileńska Głęboka - Zana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	30 000.0 zł	skrzyżowanie Monte Cassino/ Armii Krajowej	500 000.00 zł
	29	2906	Monte Cassino Zana – Armii Krajowej	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.7	40 000.0 zł	skrzyżowanie Wileńska/ Zana	500 000.00 zł
III.32	29	2907	Łącznik od Bohaterów Monte Cassino do kampusu WSS im. Kard. Stefana Wyszyńskiego	uspokojenie ruchu	0.5	30 000.0 zł	-	-
III.33	30	3001	Bohaterów Monte Cassino Wojciechowska – al. Kraśnicka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	140 000.0 zł	platforma pieszo-rowerowa	1 250 000.00 zł
	30	3002	Bohaterów Monte Cassino al. Kraśnicka – Armii Krajowej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	140 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Boh. Monte Cassino (1 przejazd)	250 000.00 zł
	30	3003	Armii Krajowej Boh. Monte Cassino - Orkana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	200 000.0 zł	skrzyżowanie Boh. Monte Cassino/ Armii Krajowej	500 000.00 zł
III.34	31	3101	Roztocze Jana Pawła II - Wielkopolska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	skrzyżowanie Roztocze/ Jana Pawła II	50 000.00 zł
	31	3102	Roztocze Wielkopolska – Orkana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	120 000.0 zł	-	-
III.35	34	3401	Wrotkowska Diamantowa – Inżynierska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	120 000.0 zł	-	-
	34	3402	Wrotkowska – Nowy Świat Inżynierska – Smoluchowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	210 000.0 zł	-	-
III.36	37	3706	Zemborzycka Okolice Południowej – Kunickiego	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	1.3	70 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Zemborzycka	200 000.00 zł
III.37	38	3801	Roztocze Orkana – al. Kraśnicka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	40 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Orkana	1 000 000.00 zł
	38	3801	Roztocze Orkana – al. Kraśnicka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	40 000.0 zł	skrzyżowanie Roztocze/ Orkana	1 000 000.00 zł
	38	3802	Orkana Zwycięska – Roztocze	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	skrzyżowanie Poznańska/ Orkana	50 000.00 zł
	38	3802	Orkana Zwycięska – Roztocze	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	skrzyżowanie Orkana/ Zwycięska (2 przejazdy)	100 000.00 zł
III.38	39	3901	Kruczkowskiego Zemborzycka – Smoluchowskiego	uspokojenie ruchu	0.9	60 000.0 zł	-	-
	39	3902	Budowlana Smoluchowskiego – zakręt na wysokości tunelu	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	250 000.0 zł	-	-
	39	3903	Tunel pod torami kolejowymi Budowlana - Diamantowa	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	410 000.0 zł	dostosowanie tunelu do ruchu rowerowego	1 875 000.00 zł
	39	3904	Smoluchowskiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla	1.1	540 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

			Budowlana – Nowy Świat	pieszych i rowerów C13 C16				
III.39	42	4201	Konstantynów Al. Kraśnicka - Ulanów	uspokojenie ruchu	0.5	30 000.0 zł	-	-
III.40	43	4301	Zwycięska Al. Kraśnicka - Orkana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	120 000.0 zł	skrzyżowanie Orkana/ Zwycięska (1 przejazd)	250 000.00 zł
III.41	48	4801	Rąbłowska Janowska - Romera	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.0	520 000.0 zł		750 000.00 zł
III.42	25	2501	Narutowicza Pl. Wolności – Mościckiego	uspokojenie ruchu	0.6	330 000.0 zł	skrzyżowanie Narutowicza/ Mościckiego	1 000 000.00 zł
III.43			Lubomelska (al. Solidarności - Wieniawska)	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.4	20 000.0 zł	-	-
III.44			Dolna 3 Maja - 3 Maja	uspokojenie ruchu	0.6	370 000.0 zł	-	-
III.45			Okopowa	uspokojenie ruchu	0.4	210 000.0 zł	-	-
III.46			Dolna Panny Marii	uspokojenie ruchu	0.5	40 000.0 zł	-	-
III.47			Mościckiego - Rusalka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	210 000.0 zł	-	-
III.48			Marii Konopnickiej, Grottgera, Uniwersytecka	uspokojenie ruchu	1.1	410 000.0 zł	-	-
ETAP IV								
IV.1	1	104	Aleja Solidarności (wschodnia strona węzła z ul. Smorawińskiego/Poniatowskiego – Aleja Kompozytorów Polskich	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	240 000.0 zł	-	-
	1	105	Aleja Solidarności (Aleja Kompozytorów Polskich - Prusa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	290 000.0 zł	-	-
	1	106	Aleja Solidarności (Prusa – Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	220 000.0 zł	-	-
	1	106	Aleja Solidarności (Prusa – Lubartowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-
	1	107	Aleja Tysiąclecia (Lubartowska – Aleje Unii Lubelskiej)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	130 000.0 zł	-	-
IV.2	2	201	Andersa (Mełgiewska - Lwowska)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	240 000.0 zł	-	-
IV.3	2	202	Andersa - Smorawińskiego (Lwowska – Aleja Kompozytorów Polskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	skrzyżowanie Spółdzielczości Pracy/ Andersa	50 000.00 zł
	2	202	Andersa - Smorawińskiego (Lwowska – Aleja Kompozytorów Polskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.2	290 000.0 zł	-	-
	2	202	Andersa - Smorawińskiego (Lwowska – Aleja Kompozytorów Polskich)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	-	-
IV.4	3	301	Elsnera (Aleja Kompozytorów Polskich – Szeligowskiego/Choiny)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	60 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	3	301	Elsnera (Aleja Kompozytorów Polskich – Szeligowskiego/Choiny)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	-	-
	3	301	Elsnera (Aleja Kompozytorów Polskich – Szeligowskiego/Choiny)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	-	-
IV.5	8	801	Aleja Kompozytorów Polskich (Północna - Smorawińskiego)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.1	280 000.0 zł	skrzyżowanie Braci Wieniawskich/ al. Kompozytorów Polskich	1 000 000.00 zł
	8	802	Aleja Kompozytorów Polskich (Smorawińskiego - Koncertowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	10 000.0 zł	skrzyżowanie Kompozytorów Polskich/ Smorawińskiego (1 przejazd)	250 000.00 zł
	8	802	Aleja Kompozytorów Polskich (Smorawińskiego - Koncertowa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	210 000.0 zł	-	-
	8	803	Łącznik rowerowy pomiędzy skrzyżowaniem: Aleja Kompozytorów Polskich/Koncertowa a ulicą Poligonową.	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	450 000.0 zł	-	-
	8	803	Łącznik rowerowy pomiędzy skrzyżowaniem: Aleja Kompozytorów Polskich/Koncertowa a ulicą Poligonową.	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
	8	804	Łącznik rowerowy pomiędzy ulicą Poligonową a Sławinkowską	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.5	730 000.0 zł	-	-
IV.6	10	1004	Choiny (Wojtasa/Zelwerowicza – granica miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	200 000.0 zł	-	-
	10	1005	Choiny - Lubelska (kontynuacja poza granice miasta)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	7.4	1 850 000.0 zł	-	-
IV.7	16	1601	Niepodległości - Ponikwoda (Walecznych - Andersa)	uspokojenie ruchu	0.6	40 000.0 zł	skrzyżowanie Niepodległości/ Andersa	200 000.00 zł
	16	1601	Niepodległości - Ponikwoda (Walecznych - Andersa)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.0	260 000.0 zł	-	-
IV.8	17	1701	Biemackiego – odcinek, o nowym przebiegu, pomiędzy ul. Andersa a Lubartowską	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	230 000.0 zł	-	-
IV.9	17	1702	Północna - Biemackiego (Szeligowskiego – Lubartowska), obecny przebieg	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	-	-
	17	1702	Północna - Biemackiego (Szeligowskiego – Lubartowska), obecny przebieg	uspokojenie ruchu	0.4	30 000.0 zł	-	-
IV.10	18	1802	Kalinowszczyzna - Łęczyńska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	190 000.0 zł	kładka pieszo rowerowa nad al. Solidarności	2 500 000.00 zł
	18	1802	Kalinowszczyzna - Łęczyńska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.0	240 000.0 zł	budowa mostku pieszo-rowerowego nad rz. Bystrzycą	1 500 000.00 zł
	18	1802	Kalinowszczyzna - Łęczyńska	uspokojenie ruchu	0.5	30 000.0 zł	-	-
	18	1801	Andersa – Kalinowszczyzna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	190 000.0 zł	przebudowa kładki z dobudową podjazdów dla rowerów	5 000 000.00 zł

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

IV.11	19	1901	Melgiewska (Graffa - Grygowej)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.4	680 000.0 zł	-	-
IV.12	21	2102	Przedłużenie Dożynkowej poza granice miasta	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	2.1	1 050 000.0 zł	-	-
IV.13	22	2209	Krochmalna Nadbyszczyńska - Diamentowa	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	220 000.0 zł	skrzyżowanie Krochmalna/ Nadbyszczyńska	250 000.00 zł
IV.14	22	2211	Młyńska Dworcowa – pl. Bychawski	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	-	-
	22	2212	Gazowa Krochmalna – 1 Maja	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.5	30 000.0 zł	-	-
	22	2213	1 Maja pl. Dworcowy – pl. Bychawski	uspokojenie ruchu	0.3	20 000.0 zł	skrzyżowanie pl. Bychawski/ Kunickiego	500 000.00 zł
	22	2214	1 Maja Pl. Bychawski – Lubelskiego Lipca '80	uspokojenie ruchu	0.3	190 000.0 zł	-	-
	22	2215	Rejon Ronda Lubelskiego Lipca '80	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	50 000.0 zł	-	-
	23	2301	Al. Kraśnicka Konopnica – gr. miasta	uspokojenie ruchu	0.8	50 000.0 zł	-	-
IV.15	23	2302	Al. Kraśnicka gr. miasta – Jana Pawła II	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	1.6	90 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ al. Jana Pawła II	200 000.00 zł
	23	2303	Al. Kraśnicka Jana Pawła II – Zwycięska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.1	270 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Raszyńska, al. Kraśnicka/ Konstantynów	100 000.00 zł
	23	2304	Al. Kraśnicka Zwycięska – Al. Raclawickie	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	3.1	20 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Roztocze, al. Kraśnicka/ Zwycięska	2 000 000.00 zł
	23	2305	Al. Kraśnickie Al. Raclawickie – al. Solidarności	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.0	20 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Monte Cassino, skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Głębocka	1 000 000.00 zł
	23	2305	Al. Kraśnickie Al. Raclawickie – al. Solidarności	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	240 000.0 zł	-	-
IV.16	24	2404	Głębocka al. Kraśnicka – Wileńska	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	0.7	40 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Głębocka	500 000.00 zł
	24	2405	Głębocka Wileńska – Filaretów	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	300 000.0 zł	skrzyżowanie Wileńska/ Głębocka	1 000 000.00 zł
	24	2405	Głębocka Wileńska – Filaretów	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	20 000.0 zł	skrzyżowanie Głębocka/ Filaretów	250 000.00 zł
	24	2406	Głębocka Wileńska – Filaretów	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	60 000.0 zł	-	-
	24	2407	Głębocka Sowińskiego - Nadbystrzycka	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	1.1	60 000.0 zł	skrzyżowanie Głębocka/ Sowińskiego	200 000.00 zł

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

IV.17	25	2507	Nadbystrzycka Zana – przejście dla pieszych na wysokości Wapiennej (koło sklepu Lidl)	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	180 000.0 zł	przejście dla pieszych i przejazd rowerowy przez ul. Nadbystrzycką	200 000.00 zł
	25	2508	Nadbystrzycka przejście dla pieszych na wysokości Wapiennej (koło sklepu Lidl) – Jana Pawła II	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	130 000.0 zł	-	-
IV.18	26	2601	Łącznik od os. Sławinek do ul. Cisowej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	100 000.0 zł	-	-
	26	2602	Cisowa	uspokojenie ruchu	0.2	20 000.0 zł	-	-
IV.19	26	2605	Zana Wileńska - Filaretów	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	390 000.0 zł	-	-
	26	2606	Zana Filaretów – Nadbystrzycka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	450 000.0 zł	-	-
IV.20	27	2706	Krakowskie Przedmieście Lipowa - Kołłątaja	uspokojenie ruchu	0.5	280 000.0 zł	-	-
IV.21	28	2809	Filaretów Zana – Jana Pawła II	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	40 000.0 zł	-	-
	28	2809	Filaretów Zana – Jana Pawła II	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.1	40 000.0 zł	-	-
IV.22	28	2809	Filaretów Zana – Jana Pawła II	budowa lub modernizacja kładki/ tunelu	0.1	90 000.0 zł	modernizacja kładki nad ul. Filaretów na wysokości al. Marzeń	750 000.00 zł
IV.23	30	3001	Bohaterów Monte Cassino Wojciechowska – al. Kraśnicka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	130 000.0 zł	skrzyżowanie al. Kraśnicka/ Monte Cassino	250 000.00 zł
	30	3002	Bohaterów Monte Cassino al. Kraśnicka – Armii Krajowej	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	130 000.0 zł	skrzyżowanie Monte Cassino/ Armii Krajowej	500 000.00 zł
	30	3003	Armii Krajowej Boh. Monte Cassino - Orkana	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.8	200 000.0 zł	platforma pieszo-rowerowa po wschodniej stronie	1 250 000.00 zł
IV.24	32	3202	Al. J. Piłsudskiego Dolna Panny Marii – Al. Zygmuntowskie	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	120 000.0 zł	skrzyżowanie pl. Bychawski/ Kunickiego	500 000.00 zł
	32	3203	Al. J. Piłsudskiego Al. Zygmuntowskie – pl. Bychawski	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.5	140 000.0 zł	-	-
	32	3204	Pl. Bychawski	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	50 000.0 zł	-	-
	32	3205	Wolska Pl. Bychawski - Fabryczna	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	60 000.0 zł	-	-
IV.25	32	3207	Hutnicza al. Witosa – Gospodarcza	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	skrzyżowanie Hutnicza/ Witosa	1 000 000.00 zł
	32	3207	Hutnicza al. Witosa – Gospodarcza	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	100 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	32	3208	Gospodarcza Hutnicza - Mełgiewska	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.9	230 000.0 zł	-	-
IV.26	34	3403	Nowy Świat Smoluchowskiego - Kunickiego	uspokojenie ruchu	1.3	770 000.0 zł	-	-
IV.27	35	3501	Kunickiego Pl. Bychawski - Zemborzycka	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	2.3	120 000.0 zł	skrzyżowanie Nowy Świat/ Kunickiego, Zemborzycka/ Kunickiego	400 000.00 zł
	35	3502	Kunickiego Zemborzycka - Sierpińskiego	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	1.0	50 000.0 zł	skrzyżowanie Krańcowa/ Kunickiego	1 000 000.00 zł
	35	3503	Abramowica Sierpińskiego – Czerniejów	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	11.4	580 000.0 zł	-	-
IV.28	37	3701	Osmolicka Żabia Wola - Cienista	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.4	690 000.0 zł	-	-
	37	3701	Osmolicka Żabia Wola - Cienista	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	2.8	710 000.0 zł	-	-
IV.29	37	3703	Łącznik pomiędzy trasą wokół Zalewu Zemborzyckiego a Żeglarską	uspokojenie ruchu	0.2	20 000.0 zł	-	-
	37	3704	Żeglarska Nałkowskich – most na Bystrzycy	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	370 000.0 zł	-	-
IV.30	38	3804	Różana	uspokojenie ruchu	1.0	60 000.0 zł	-	-
IV.31	40	4004	Łącznik między Parkiem Rury a os. Prusa oraz pomiędzy parkiem Rury a trasą wzdłuż ul. Filaretów	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	200 000.0 zł	-	-
	40	4005	Ul. Pozytywistów wraz z łącznikiem pomiędzy Pozytywistów a Kazimierza Wielkiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.2	80 000.0 zł	-	-
	40	4005	Ul. Pozytywistów wraz z łącznikiem pomiędzy Pozytywistów a Kazimierza Wielkiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	280 000.0 zł	-	-
	40	4006	Śmiałego – Chrobrego Kazimierza Wielkiego – Głęboka	uspokojenie ruchu	0.5	40 000.0 zł	-	-
IV.32	41	4101	Krańcowa Al. Witosa - Droga Męczenników Majdanka	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	170 000.0 zł	skrzyżowanie Krańcowa/ Droga Męczenników Majdanka	250 000.00 zł
	41	4103	Krańcowa Czerniejówka - Kunickiego	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.4	110 000.0 zł	-	-
IV.33	42	4202	Trasa rowerowa od Ułanów do parku Jana Pawła II	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.7	370 000.0 zł	-	-
IV.34	43	4303	Trasa rowerowa w parku Jana Pawła II Poznańska – istniejąca trasa w parku Jana Pawła II	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	0.6	310 000.0 zł	-	-
IV.35	44	4402	Wojciechowska Boh. Monte Cassino – gr. Miasta	droga dla rowerów C13 lub droga dla pieszych i rowerów C13 C16	1.6	400 000.0 zł	-	-

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

	44	4403	Wojciechowska gr. miasta – Lipniak	pasy obustronne wyznaczone na jezdni	2.6	130 000.0 zł	-	-
IV.36	45	4501	Popieluszki Al. Kraśnicka – wejście do Parku Saskiego	uspokojenie ruchu	1.1	70 000.0 zł	-	-
	45	4501	Popieluszki Al. Kraśnicka – wejście do Parku Saskiego	uspokojenie ruchu	0.0	10 000.0 zł	-	-
IV.37	52	5201	Ulanów – Armii Krajowej – Różana - Jutrzenki – Filaretów – al. Marzeń – al. Młodości	uspokojenie ruchu	0.5	30 000.0 zł	dostosowanie kładki pieszej i powiązanie z trasami rowerowymi	1 250 000.00 zł
	52	5201	Ulanów – Armii Krajowej – Różana - Jutrzenki – Filaretów – al. Marzeń – al. Młodości	uspokojenie ruchu	1.2	70 000.0 zł	-	-
	52	5201	Ulanów – Armii Krajowej – Różana - Jutrzenki – Filaretów – al. Marzeń – al. Młodości	uspokojenie ruchu	0.9	60 000.0 zł	-	-

13 ETAPOWANIE

Określono horyzont czasowy realizacji strategii dróg rowerowych na rok 2022, co jest zgodne z kolejnym okresem pozyskiwania środków finansowych z Unii Europejskiej.

Założono, że realizacja systemu dróg rowerowych będzie odbywać się w czterech 2-letnich etapach, tj.

- etap I: lata 2015 – 2016,
- etap II: lata 2017 – 2018,
- etap III: lata 2019 – 2020,
- etap IV: lata 2021 – 2022, z możliwością wydłużenia horyzontu, w przypadku występowania trudności projektowych, finansowych, czy np. możliwości pozyskiwania gruntów.

Przyjęto, że w pierwszych 4 latach zostanie zrealizowanych ok. 40 % programu (dot. tylko inwestycji w granicach miasta), tj. w I etapie: 20 %, a w II etapie 23% km zaplanowanej infrastruktury.

Program inwestycyjny		
	207.0 km	137 900 000.00 zł
Etap I	18.9% (39 km)	12% (15,8 mln zł)
Etap II	22.6% (47 km)	20% (27,2 mln zł)
Etap III	29.2% (60 km)	39% (52,2 mln zł)
Etap IV	29.3% (61 km)	28% (37,8 mln zł)

W etapowaniu uwzględniono następujące kryteria:

- Stopień przygotowania inwestycji (np. trasy ujęte w dotychczasowych planach miasta, z wysokim stopniem zaawansowania prac projektowych),
- Trasy zakwalifikowane do realizacji w ramach budżetu obywatelskiego,
- Rekomendacje podczas konsultacji społecznych Strategii,
- Efekt rozwoju sieci – odcinki łatwe do realizacji z małym nakładem inwestycyjnym,
- Efekt spójności sieci – odcinki łączące istniejące trasy (lub wskazane do realizacji w I etapie), skróty rowerowe,
- Możliwość szybkiego dostosowania do ruchu rowerowego wybranych obszarów, np. Miasteczka Akademickiego i obszaru śródmiejskiego,
- Możliwość rozwoju ruchu rowerowego na trasach promienistych, doprowadzających ruch rowerowy do obszaru śródmiejskiego i miasteczka akademickiego.
- Podział zadań inwestycyjnych i kosztów na 4 etapy realizacji Strategii

13.1 ETAP I: 2015 – 2016

W etapie I do realizacji w latach 2015 – 2016, wyznaczono ok. 39 km tras rowerowych o szacowanym łącznym koszcie na poziomie 15,8 mln zł.

Program inwestycyjny przedstawiono w tabeli poniżej oraz w załączniku 6.

	zadanie	długość [km]	szacowany koszt realizacji
I.1	budowa trasy rowerowej wzdłuż al. Solidarności po północnej stronie na odcinku od rejonu przejścia rzeki Czechówki na południową stronę do al. Unii Lubelskiej wraz z dostosowaniem skrzyżowań do ruchu rowerowego	3.3	3 440 000 zł
I.2	likwidacja nieciągłości w rejonie skrzyżowania Smorawińskiego/ Chodźki wraz z wyznaczeniem przejazdu rowerowego przez północny wlot skrzyżowania	0.0	260 000 zł
I.3	budowa łącznika rowerowego pomiędzy Smorawińskiego a Kiepurę oraz połączenie trasy wzdłuż Smorawińskiego z trasą wzdłuż Solidarności	0.6	90 000 zł
I.4	budowa trasy rowerowej, na odcinku od skrzyżowania ulic Związkowa-Walecznych do „Dworku Graffa” w Lublinie – I odcinek – od ul. Walecznych do ul. Andersa”	2.7	1 340 000 zł
I.5	dostosowanie ulicy Świerkowej do ruchu rowerowego	0.4	30 000 zł
I.6	budowa trasy rowerowej w ciągu ulic Willowa - Sławinkowska od ul. Świerkowej do Polygonowej	1.7	150 000 zł
I.7	budowa fragmentu trasy rowerowej wzdłuż Nowopoligonowej od końca planowanej trasy rowerowej do Zelwerowicza	0.2	80 000 zł
I.8	budowa łącznika z os. Bartnik do ul. Nowopoligonowej	0.4	190 000 zł
I.9	budowa łącznika pomiędzy pasami na ul. Koncertowej a trasą rowerową wzdłuż Zelwerowicza	0.1	260 000 zł
I.10	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Koncertowej na odcinku od Smorawińskiego do Północnej	1.1	2 270 000 zł
I.11	uspokojenie ruchu na ul. Bazylianówka	1.0	60 000 zł
I.12	budowa tras rowerowych w ciągu ul. Tustystycznej na odcinku Azaliowa - Mełgiewska z połączeniem z trasą rowerową wzdłuż Bystrzycy	0.8	280 000 zł
I.13			
I.14	budowa trasy rowerowej wzdłuż Chemicznej i Rataja wraz z wyznaczeniem przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu al. Witosa/ Chemiczna	4.8	770 000 zł
I.15	budowa trasy rowerowej po południowej stronie ul. Głębokiej na odcinku Sowińskiego - Filaretów	0.2	360 000 zł
I.16	budowa łącznika pomiędzy al. Kraśnicką a ul. Pagi na wysokości Wydziału Artystycznego UMCS	0.7	340 000 zł
I.17	budowa łącznika pomiędzy CH Plaża a ul. Głęboką	0.5	140 000 zł
I.18	budowa układu tras rowerowych w rejonie skrzyżowania Nadbystrzycka/ Zana	0.5	1 120 000 zł

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

I.19	uspokojenie ruchu na ul. Wapiennej wraz z wymianą nawierzchni	0.6	370 000 zł
I.20	przekształcenie ulicy Krakowskie Przedmieście na odcinku Kołłątaja - Kapucyńska w strefę pieszą	0.2	150 000 zł
I.21	wyznaczenie tras rowerowych w Parku Akademickim	0.4	430 000 zł
I.22	budowa trasy rowerowej w rezerwie terenu pod przedłużenie Sowińskiego na odcinku od ul. Głębokiej z wykorzystaniem ul. Nowomiejskiej do ul. Nadbystrzyckiej	1.0	280 000 zł
I.23	budowa łącznika rowerowego od Al. Racławickich do ul. Radziszewskiego	0.1	60 000 zł
I.24	budowa tras rowerowych na terenie Miasteczka Akademickiego	0.9	350 000 zł
I.25	budowa brakującego odcinka trasy rowerowej w ciągu ul. Osmolickiej	1.2	310 000 zł
I.26	wyznaczenie pasów rowerowych na ul. Orkana na odcinku od ul. Armii Krajowej do ul. Zwycięskiej	1.0	310 000 zł
I.27	uspokojenie ruchu na ul. Ułanów wraz z łącznikiem rowerowym do Parku Rury	1.7	420 000 zł
I.28	budowa trasy rowerowej - dojazdu do Skansenu przez ul. Agronomiczną wraz z dostosowaniem kładki przez rzekę Czechówkę do prowadzenia ruchu rowerowego	0.4	860 000 zł
I.29	budowa łącznika od skrzyżowania Krańcowa/ Witosa do Trasy wzdłuż Bystrzycy	1.5	320 000 zł
I.30	budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Lipniak, Gnieźnieńska, Sławin/ Słupian/ Ślężan	5.2	420 000 zł
I.31	dostosowanie ulic jednokierunkowych w obszarze centralnym do dwukierunkowego ruchu rowerowego	4.3	160 000 zł
I.32	budowa łącznika rowerowego pomiędzy ul. Misjonarską a al. Unii Lubelskiej	0.2	120 000 zł
I.33	dostosowanie ulic Akademickiej, Raabego i Obrońców Pokoju do dwukierunkowego ruchu rowerowego wraz z przebudową skrzyżowania Raabego/ Akademicka	1.5	130 000 zł
SUMA		39.0	15 750 000 zł

13.2 ETAP II: 2017 – 2018

Do realizacji w latach 2017 – 2018 zakwalifikowano ok. 60 km tras rowerowych, z czego 47 km w granicach miasta i 13 km poza granicami. Łączny koszt tego etapu oszacowano na ok. 27 mln zł dla inwestycji w granicach miasta i 4 mln zł dla inwestycji poza granicami miasta. Zestawienie programu inwestycyjnego na lata 2017 – 2018 przedstawiono w tabeli poniżej i w załączniku 7.

	zadanie	długość [km]	szacowany koszt realizacji	długość poza granicami miasta	szacowany koszt poza granicami miasta
II.1	modernizacja trasy rowerowej wzdłuż rzeki Bystrzyca z separacją ruchu pieszego i rowerowego	10.6	5 300 000 zł		
II.2	połączenie rowerowe z dzielnicy Tatary wraz z budową tras rowerowych i chodników wzdłuż al. Tysiąclecia	1.8	570 000 zł		
II.3	budowa łącznika rowerowego pomiędzy ul. Świdnicką a linią kolejową (przystanek Wola Uhruska)	0.5	130 000 zł		
II.4	budowa trasy rowerowej po zachodniej stronie ciągu Choiny - Szeligowskiego wraz z eliminacją nieciągłości po wschodniej stronie	2.5	2 890 000 zł		
II.5	wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych na ul. Lubartowskiej	0.7	290 000 zł		
II.6	budowa trasy rowerowej wzdłuż al. Spółdzielczości Pracy do granic miasta	2.9	2 410 000 zł		
	budowa trasy rowerowej na przedłużeniu al. Spółdzielczości Pracy od granic miasta do miejscowości Niemce		- zł	10.0	3 822 000 zł
II.7	budowa tras rowerowych w ciągu ulic Lwowska - Ruska wraz z dostosowaniem programu sygnalizacji do ruchu rowerowego na skrzyżowaniu Ruska/ Lubartowska	1.5	440 000 zł		
II.8	budowa tras rowerowych w ciągu ul. Mełgiewskiej na odcinku od końca istniejącej infrastruktury rowerowej do ul. Andersa wraz z wyznaczeniem przejazdów przez skrzyżowania Turystyczna/ Mełgiewska oraz Andersa/ Mełgiewska	1.9	1 230 000 zł		
II.9	zapewnienie połączenia Świdnika z Lublinem poprzez ul. Dworcową		- zł	2.8	145 000 zł
II.10	budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Szafirowej łącząca trasę rowerową w ciągu Jana Pawła II z trasą rowerową w parku Jana Pawła II	0.4	180 000 zł		
II.11	wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych na Al. Racławickich od Ronda Krwiodawców do ul. Lipowej	1.8	1 800 000 zł		

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

II.12	zapewnienie połączenia przez tory kolejowe w rejonie planowanego przystanku kolejowego Czuby pomiędzy Czubami a Starym Gajem z budową tunelu	0.9	2 710 000 zł		
II.13	budowa trasy rowerowej w ciągu Al. Zygmuntońskich na odcinku od al. Piłsudskiego do Ronda Lubelskiego Lipca '80	0.6	190 000 zł		
II.14	wytyczenie obustronnych pasów rowerowych w ciągu Drogi Męczenników Majdanka na odcinku Rondo Lubelskiego Lipca '80 - Grabskiego oraz budowa dwustronnej drogi rowerowej od ul. Grabskiego do węzła Felin	3.8	2 350 000 zł		
II.15	budowa trasy rowerowej wzdłuż rzeki Czarniejówka wraz z powiązaniem poprzecznymi w ciągu ulic Chłodna i Rejtana	8.0	3 750 000 zł		
II.16	budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Nałkowskich wraz z uspokojeniem ruchu na odcinku pomiędzy ul. Romera	2.4	780 000 zł		
II.17	dostosowanie ulic: Czechowska, Chmielna, Spokojna, Niecała, Cicha, Staszica, Karłowicza, Kościuszki, Peowiaków, Kapucyńska, Karmelicka do ruchu rowerowego	2.6	220 000 zł		
II.18	przebudowa skrzyżowania Spokojna/ Ewangelicka/ Wojska Polskiego	0.3	180 000 zł		
II.19	uspokojenie ulic Kołłątaja i Hempla	0.3	1 200 000 zł		
II.20	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Wodopojnej	0.4	200 000 zł		
II.21	budowa łącznika rowerowego pomiędzy pl. Zamkowym a al. Unii Lubelskiej	0.3	150 000 zł		
II.22	budowa łącznika rowerowego pomiędzy ul. Podwale a al. Unii Lubelskiej	0.2	100 000 zł		
II.23	dostosowanie ulic: Godebskiego, Weteranów, Czwartaków, Wysockiego, Langiewicza, Bema, Beliniaków do ruchu rowerowego	2.3	170 000 zł		
SUMA		46.7	27 150 000 zł	12.8	3 967 000 zł

13.3 ETAP III: 2019 - 2020

Do do realizacji w latach 2019 – 2020, wyznaczono ok. 83 km tras rowerowych, z czego 60.5 km w granicach miasta i 23 km poza granicami. Łączny koszt oszacowano na ok. 52,2 mln zł dla inwestycji w granicach miasta i 4 mln zł dla inwestycji poza granicami miasta.

Koszt realizacji programu inwestycyjnego jest bardzo wysoki ze względu na koszty budowy lub modernizacji kładek uwzględnione w III etapie.

Zestawienie programu inwestycyjnego przedstawiono w tabeli poniżej i w załączniku 8.

zadanie	długość [km]	szacowany koszt realizacji	długość poza granicami miasta	szacowany koszt poza granicami miasta
III.1 budowa tras rowerowej po południowej stronie al. Solidarności od rejonu przejścia rzeki Czechówki na stronę południową do rejonu węzła z ul. Poniatowskiego wraz z budową tunelu pod łącznicami węzła Poniatowskiego	2.0	8 590 000 zł		
III.2 budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Smorawińskiego od ul. Kompozytorów Polskich do Węzła Poniatowskiego wraz z dostosowaniem istniejących kładek dla pieszych nad al. Solidarności do prowadzenia ruchu rowerowego	2.2	3 490 000 zł		
III.3 budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Zbożowej	1.5	380 000 zł		
III.4 budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Sławinkowskiej do granic miasta na odcinku od Świerkowej	1.5	380 000 zł		
III.5 przedłużenie trasy rowerowej w ciągu ul. Sławinkowskiej poza granice miasta		- zł	9.7	2 435 000 zł
III.6 dostosowanie ul. Poligonowej od granic miasta do planowanej trasy rowerowej do ruchu rowerowego	1.7	100 000 zł		
III.7 uzupełnienie tras rowerowych w ciągu ulic Koncertowa - Kosmowskiej wraz z dostosowaniem planowanej kładki nad al. Solidarności do ruchu rowerowego	1.4	2 880 000 zł		
III.8 budowa tras rowerowych w suchej dolinie przez Czechów Południowy	4.8	2 220 000 zł		
III.9 uzupełnienie trasy rowerowej wzdłuż al. Spółdzielczości Pracy na południe od ul. Andersa	0.1	40 000 zł		
III.10 uspokojenie ruchu na ul. Bazylianówka od Anderska do Unickiej wraz z budową łącznika rowerowego do ul. Unickiej	0.3	40 000 zł		
III.11 budowa tras rowerowych i pasów rowerowych w ciągu ulic Podzamcze - Unicka z wyznaczeniem przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu Lubartowska/ Unicka	1.2	1 240 000 zł		
III.12 uspokojenie ruchu na ul. Walecznych	1.6	110 000 zł		
III.13 budowa trasy rowerowej w ciągu ulic Obywatelska - Prusa wraz z wytyczeniem przejazdów rowerowych przez skrzyżowanie ulic Obywatelska i Biernackiego	1.6	550 000 zł		
III.14 budowa trasy rowerowej wzdłuż Chodźki	1.3	540 000 zł		
III.15 budowa trasy rowerowej wzdłuż Turystycznej od rejonu ul. Hajdowskiej do granicy miasta	1.2	300 000 zł		

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

			- zł	4.3	1 083 000 zł
III.16	uspokojenie ruchu na ul. Dożynkowej	2.1	130 000 zł		
III.17	budowa kładki po południowej stronie al. Jana Pawła II na wysokości ul. Szmaragdowej	0.5	5 000 000 zł		
III.18	budowa trasy rowerowej po północnej stronie al. Jana Pawła II na odcinku od Tymiankowej do Ronda Kowcza z wprowadzeniem przejazdu rowerowego i instalacją sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych na wysokości ul. Tymiankowej	0.3	80 000 zł		
III.19	dopuszczenie ruchu rowerowego na odcinku pasa autobusowego w rejonie Ronda Kowcza	0.2	10 000 zł		
III.20	budowa trasy rowerowej po północnej stronie al. Jana Pawła II na odcinku Rondo Kowcza - Filaretów	1.4	470 000 zł		
III.21	budowa trasy rowerowej w ciągu ulic Narutowicza - Nadbystrzycka na odcinku pl. Wolności - Zana wraz z przebudową ulicy Nadbystrzyckiej	1.6	2 850 000 zł		
III.22	uzupełnienie trasy rowerowej wzdłuż Nadbystrzyckiej od ul. Wapiennej do ul. Jana Pawła II po zachodniej stronie	0.6	200 000 zł		
III.23	budowa trasy rowerowej po południowej stronie ul. Zana na odcinku od al. Kraśnickiej do ul. Nadbystrzyckiej	2.5	2 120 000 zł		
III.24	budowa trasy rowerowej łączącej trasę wzdłuż Bystrzycy z ul. Krochmalną na terenach byłej Cukrowni	0.5	250 000 zł		
III.25	wyznaczenie pasów rowerowych w ciągu al. Warszawskiej na odcinku al. Solidarności - gr. miasta wraz z budową łącznika rowerowego pomiędzy al. Warszawską a al. Solidarności	2.8	760 000 zł		
			- zł	8.8	441 000 zł
III.26	wyznaczenie pasów rowerowych w ciągu al. Warszawskiej na odcinku Zakładowa - Rondo Krwiodawców	0.9	1 450 000 zł		
III.27	budowa tras rowerowych w ciągu ul. Poniatowskiego wraz z trasami w rejonie węzła z al. Solidarności	3.5	1 860 000 zł		
III.28	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Filaretów na odcinku Umowskiego - Zana wraz z budową podjazdów na istniejącą kładkę nad ul. Filaretów	0.8	1 770 000 zł		
III.29	budowa platform przeznaczonych do ruchu rowerowego i pieszego po obu stronach ul. Filaretów	0.2	10 000 zł		
III.30	wytyczenie tras rowerowych w Starym Gaju z wykorzystaniem istniejących ulic	3.3	200 000 zł		
III.31	wytyczenie obustronnych pasów rowerowych na ulicy Monte Cassino na odcinku od ul. Zana do Armii Krajowej wraz wytyczeniem obustronnych, jednokierunkowych dróg rowerowych łączących istniejące pasy rowerowe na ul. Wileńskiej z przejazdami rowerowymi na skrzyżowaniu Zana/ Monte Cassino	0.9	1 090 000 zł		
III.32	budowa łącznika od Boh. Monte Cassino do kampusu WSS im. Kard. Stefana Wyszyńskiego	0.5	30 000 zł		
III.33	budowa trasy rowerowej po zachodniej stronie ciągu Boh. Monte Cassino - Armii Krajowej z budową platformy pieszorowerowej nad ul. Ułanów	1.9	2 470 000 zł		
III.34	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Roztocze	0.9	280 000 zł		

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

III.35	budowa trasy rowerowej po południowej stronie ul. Wrotkowskiej	0.9	330 000 zł		
III.35	wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych na odcinku ul. Zemborzyckiej od rejonu ul. Południowej do al. Kraśnickiej	1.3	270 000 zł		
III.36	budowa trasy rowerowej po obu stronach ul. Orkana na odcinku al. Kraśnicka - Zwycięska	1.2	2 450 000 zł		
III.38	budowa trasy rowerowej w ciągu ulic: Kruczkowskiej, Budowlana, Smoluchowskiego wraz z dostosowaniem przejścia podziemnego pod torami kolejowymi do ruchu rowerowego	3.3	3 130 000 zł		
III.39	uspokojenie ruchu na ul. Konstantynów	0.5	30 000 zł		
III.39	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Zwycięskiej	0.5	370 000 zł		
III.40	budowa trasy rowerowej w ciągu ul. Rąblowskiej z modernizacją kładki pieszej nad Bystrzycą	1.0	1 270 000 zł		
III.41	uspokojenie ruchu na ul. Narutowicza na odcinku pl. Wolności - Mościckiego	0.6	1 330 000 zł		
III.42	wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych na ul. Lubomelskiej na odcinku al. Solidarności - Wieniawska	0.4	20 000 zł		
III.43	uspokojenie ruchu ulic Dolna 3 Maja i 3 Maja	0.6	370 000 zł		
III.44	uspokojenie ruchu na ul. Okopowej	0.4	210 000 zł		
III.45	uspokojenie ruchu na ul. Dolnej Panny Marii	0.5	40 000 zł		
III.46	budowa trasy rowerowej w ciągu ul. Mościckiego - Rusałka	0.8	210 000 zł		
III.47	uspokojenie ulic Marii Konopnickiej, Grottgera i Uniwersyteckiej	1.1	410 000 zł		
SUMA		60.4	52 170 000 zł	22.9	3 959 000 zł

13.4 ETAP IV: 2021 - 2022

Do realizacji w latach 2021 – 2022, zakwalifikowano ok. 83,2 km tras rowerowych, z czego 60 km w granicach miasta i 22,5 km poza granicami. Łączny koszt oszacowano na ok. 37,7 mln zł dla inwestycji w granicach miasta i 4 mln zł dla inwestycji poza granicami miasta.

Zestawienie p programu inwestycyjnego przedstawiono w tabeli poniżej i w załączniku 9.

zadanie	długość [km]	szacowany koszt realizacji	długość poza granicami miasta	szacowany koszt poza granicami miasta
IV.1 budowa trasy rowerowej po południowej stronie al. Solidarności na odcinku od Poniatowskiego do al. Unii Lubelskiej	2.0	890 000 zł		
IV.2 budowa trasy rowerowej po południowej stronie Andersa na odcinku od Kalinowszczyzny do ul. Lwowskiej	0.9	240 000 zł		
IV.3 budowa trasy rowerowej po południowej stronie ul. Andersa i ul. Smorawskiego na odcinku Spółdzielczości Pracy - Kompozytorów Polskich	1.9	540 000 zł		
IV.4 budowa trasy rowerowej po północnej stronie ul. Elsnerów	0.7	180 000 zł		
IV.5 budowa trasy rowerowej po zachodniej stronie ul. Kompozytorów Polskich wraz z łącznikiem rowerowym pomiędzy skrzyżowaniami Kompozytorów Polskich/ Kocertową a ul. Poligonową oraz łącznikiem rowerowym pomiędzy ul. Poligonową a ul. Sławinkowską	4.4	2 970 000 zł		
IV.6 budowa trasy po zachodniej stronie ul. Choiny od Zelwerowicza do granic miasta	0.8	200 000 zł		
trasa rowerowa na przedłużeniu trasy wzdłuż zachodniej strony ul. Choiny		- zł	7.4	1 848 000 zł
IV.7 budowa trasy rowerowej w ciągu ulic Ponikwoda - Niepodległości	1.6	500 000 zł		
IV.8 budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Biernackiego od ul. Szeligowskiego do ul. Jaczewskiego	0.9	230 000 zł		
IV.9 budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Północnej na odcinku Lubartowska - Szeligowskiego	0.8	130 000 zł		
IV.10 budowa tras rowerowych łączących Kalinowszczyznę z ul. Łęczyńską oraz al. Unii Lubelskiej wraz z budową kładki pieszo-rowerowej nad al. Tysiąclecia oraz mostkiem nad Bystrzycą	2.1	4 450 000 zł		
budowa trasy rowerowej wzdłuż alejki od Andersa do Kalinowszczyzny wraz z dostosowaniem kładki nad ul. Andersa do ruchu rowerowego	0.8	5 190 000 zł		
IV.11 budowa trasy rowerowej po północnej stronie ul. Mełgiewskiej wraz z budową platform nad torami kolejowymi i trasą ekspresową*	1.4	680 000 zł		
IV.12 budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Dożynkowej poza granice miasta		- zł	2.1	1 050 000 zł
IV.13 budowa trasy rowerowej po północnej stronie ul. Krochmalnej na odcinku od Diamentowej do Nadbystrzyckiej	0.4	470 000 zł		
IV.14 Dostosowanie ulic Młyńska i 1 Maja do ruchu rowerowego wraz ze zmianą organizacji ruchu na skrzyżowaniu pl. Bychawski/ Kunickiego i poprowadzeniem pojazdów transportu zbiorowego ul. 1 Maja na odcinku od pl. Bychawskiego do Ronda Lubelskiego Lipca	1.6	800 000 zł		

STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE LUBLIN

IV.15	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie al. Kraśnickiego od al. Solidarności do gr. miasta	6.8	3 920 000 zł		
IV.16	budowa trasy rowerowej na ul. Głębokiej odcinkowo jako pasy rowerowe, odcinkowo jako droga dla rowerów	2.6	2 410 000 zł		
IV.17	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Nadbystrzyckiej na odcinku Zana - Jana Pawła II	1.2	500 000 zł		
IV.18	budowa łącznika od os. Sławinek do ul. Cisowej oraz uspokojenie ruchu na ul. Cisowej	0.4	120 000 zł		
IV.19	budowa trasy rowerowej po północnej stronie ul. Zana	1.7	840 000 zł		
IV.20	uspokojenie ruchu na ul. Krakowskie Przedmieście na odcinku Lipowa - Kołłątaja	0.5	280 000 zł		
IV.21	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Filaretów na odcinku Wyżynna - Jana Pawła II na poziomie terenów zielonych	0.3	80 000 zł		
IV.23	budowa trasy rowerowej po wschodniej stronie Armii Krajowej z budową platformy pieszo-rowerowej	1.8	2 450 000 zł		
IV.24	budowa trasy rowerowej po południowej stronie al. Piłsudskiego wraz ze zmianą organizacji ruchu na pl. Bychawskim	1.4	960 000 zł		
IV.25	budowa trasy rowerowej w ciągu ulic Hutnicza - Gospodarcza wraz ze zmianą organizacji ruchu na skrzyżowaniu Hutnicza/ Witosa	1.7	1 420 000 zł		
IV.26	uspokojenie ruchu na ul. Nowy Świat	1.3	770 000 zł		
IV.27	wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych na ciągu ulic Kunickiego - Abramowicka od pl. Bychawskiego do granic miasta	7.0	1 750 000 zł		
			- zł	7.7	383 000 zł
IV.28	przedłużenie trasy rowerowej w ciągu ul. Osmolickiej w stronę Żabiej Woli	1.4	690 000 zł		
			- zł	2.8	703 000 zł
IV.29	budowa trasy rowerowej po południowej stronie ul. Żeglarskiej na odcinku Zemborzyska - trasa wzdłuż Bystrzycy wraz z realizacją łącznika do trasy wokół Zalewu Zemborzyskiego	1.0	390 000 zł		
IV.30	budowa trasy rowerowej w ciągu ul. Różanej, częściowo przez ogródki działkowe z wykorzystaniem ul. Różanej	1.0	60 000 zł		
IV.31	uspokojenie ruchu na ciągu ulic: Pozytywistów, Śmiałego, Chrobrego wraz z budową łączników	1.6	590 000 zł		
IV.32	uzupełnienie trasy rowerowej w ciągu ul. Krańcowej: na odcinku al. Witosa - Droga Męczenników Majdanka po południowej stronie; Wspólna - Kunickiego po północnej stronie	1.1	520 000 zł		
IV.33	budowa trasy rowerowej od ul. Ułanów do tras rowerowych w parku Jana Pawła II	0.7	370 000 zł		
IV.34	budowa trasy rowerowej w Parku Jana Pawła II od ul. Poznańskiej do istniejących tras rowerowych w parku	0.6	310 000 zł		
IV.35	budowa trasy rowerowej po południowej stronie ul. Wojciechowskiej do granic miasta	1.6	400 000 zł		
			- zł	2.6	129 000 zł
IV.36	uspokojenie ruchu na ul. Popiełuszki	1.1	70 000 zł		
IV.37	dopuszczenie ruchu rowerowego na ciągu pieszym w wąwozie przy Globusie wraz z budową łącznika rowerowego do ul. Nowomiejskiej i uspokojenie ruchu na ul. Nowomiejskiej	1.2	80 000 zł		
SUMA		60.7	37 720 000 zł	22.5	4 113 000 zł

* w przypadku zadanie IV.11 niemożliwe jest oszacowanie kosztów realizacyjnych ze względu na konieczność podjęcia decyzji dot. sposobu przejścia torów kolejowych i węzła z trasą ekspresową.

14 MONITOROWANIE STRATEGII

Strategia Rowerowa będzie podlegać monitorowaniu i ocenie realizacji poszczególnych zadań. Podstawą monitorowania i oceny realizacji Strategii będą raporty sporządzane corocznie, w pierwszym kwartale roku następnego, po roku objętym oceną. Raporty będą obejmować:

- ogólną ocenę stopnia realizacji Strategii,
- ocenę stopnia realizacji zadań wymienionych Strategii,
- identyfikację problemów związanych z realizacją Strategii,
- sformułowanie zaleceń dotyczących możliwości zwiększenia skuteczności realizacji Strategii.

Proponowane mierniki realizacji Strategii przedstawiono w poniższej tabeli.

L.p.	Miernik	Jednostka	Źródło informacji	Okres badania
1	Wielkość ruchu rowerowego w godzinie szczytu porannego i popołudniowego w wybranych korytarzach	os/h/przekrój	badania ruchu rowerowego	Co rok
2	Udział podróży odbywanych rowerami – ogółem w granicach Lublina (w grupie podróży odbywanych środkami transportu)	%	badanie ankietowe	co 2 lata
3	Długość nowych dróg rowerowych (drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów)	km	ZDM/ Oficer rowerowy	Co rok
4	Długość pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów	km	ZDM/ Oficer rowerowy	Co rok
5	Długość nowych odcinków ulic o ruchu uspokojonym (V <30 km/h)	km	ZDM/ Oficer rowerowy	Co rok
6	Długość ulic z dopuszczonym ruchem rowerowym pod prąd (bez wyznaczenia pasa ruchu)	km	ZDM/ Oficer rowerowy	Co rok
7	Liczba nowych, ogólnodostępnych miejsc do parkowania rowerów w pasach drogowych ulic	szt.	ZDM/ Oficer rowerowy	Co rok

W raportach będzie przedstawiona ilościowa i jakościowa ocena stopnia zawansowania realizacji zadań określonych w Strategii wraz z identyfikacją i przedstawieniem problemów związanych z realizacją, przyczyn problemów i propozycjami ich rozwiązania.

Dodatkowo, powołany zostanie zespół, którego zadaniem będzie monitorowanie realizacji strategii rowerowej. Zespół będzie złożony z interesariuszy reprezentujących urząd miasta, ekspertów oraz przedstawicieli mieszkańców i organizacji społecznych.

Strategia Rowerowa w przypadku uzasadnionych przyczyn może być poddawana aktualizacji. Przesłanką do podjęcia decyzji o aktualizacji Strategii powinny być wnioski z corocznych raportów.