

**Opinia dotycząca opracowania:
„Ścieżka (droga) rowerowa wzdłuż doliny rzeki Czechówki. Propozycja zmian
w przebiegu w stosunku do Koncepcji z 2008 r. - R. Osiak, 30.09.2012”**

Opinia została sporządzona po analizie poszczególnych odcinków trasy z uwzględnieniem:

- dokumentacji projektowej wschodniego odcinka przebudowy al. Solidarności;
- wniosków z przeprowadzonej wizji lokalnej w terenie i map sytuacyjnych w skali 1:500 (istniejące ukształtowanie terenu, infrastruktura techniczna, nasadzenia);
- wniosków z analizy w oparciu o Geoportal Lublin możliwych kolizji przebiegu ścieżki z gruntami nie stanowiącymi własności gminy Lublin lub skarbu państwa (pas drogowy);
- możliwych do rozważenia alternatywnych tras (Koncepcja z 2008r, Opinia Porozumienia Rowerowego na temat Koncepcji z 2008r, artykuły prasowe, nowe przemyślenia opiniujących).

Zawiera:

- I Opinia wg podziału na odcinki od strony zachodniej
 (numeracja zgodnie z Propozycją) - 12 str.*
- II Mapy z przebiegiem analizowanych wariantów – 3 szt.*
- III Dokumentacja fotograficzna analizowanych wariantów*

Ponadto opiniujący posiadają użyte w analizie przebiegu ścieżki mapy sytuacyjne w skali 1:500 (w istotnych miejscach nanoszono i sprawdzano wstępnie lokalizację ścieżki).

Wprowadzenie

Ścieżka (droga) rowerowa wzdłuż doliny rzeki Czechówki wykorzystując brak wzniesień, może połączyć 7 dzielnic miasta, w tym włączyć do systemu ścieżek dzielnice, które nie mają z nim dotychczas połączenia - Sławin, Sławinek i Szerokie. Może również połączyć bezpośrednio Stare Miasto z Ogrodem Botanicznym i Skansenem, a także ze szlakiem rowerowym z Lublina do Kazimierza Dolnego przez Nałęczów (rozpoczyna się przy Skansenie). Ścieżka powinna połączyć się z istniejącą ścieżką wzdłuż al. Smorawińskiego (na zachód od niej stałaby się jej naturalnym przedłużeniem).

Umożliwi też uzyskanie najszybszego, bez przewyższeń, połączenia rowerowego zachodniej i wschodniej części miasta oraz poprawi połączenie z dzielnicą Śródmieście i Wieniawą od ich strony północnej.

Wg systemu kwalifikacji ścieżek rowerowych zaliczałaby się do tzw. dróg głównych obsługujących ruch międzydzielnicowy oraz wylotowy (rekreacyjny, turystyczny) z miasta. Zgodnie z „Koncepcją rozwoju komunikacji rowerowej w mieście Lublin” – załącznik do uchwały nr 260/XV/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 24 listopada 2011 drogi rowerowe główne powinny być wydzielone, posiadać dobrą nawierzchnię (najlepiej bitumiczną) i mieć wysoki priorytet przy przejazdach przez skrzyżowania. Niższą kategorią dróg rowerowych niż główne a wyższą niż lokalne są drogi zbiorcze rozprowadzające ruch po dzielnicach, które powinny być też wydzielone, ale mogą sąsiadować z drogami pieszymi.

Ścieżka rowerowa realizowana w ramach przebudowy al. Solidarności w latach 2012-2014 przez firmę Budimex dojdzie od strony zachodniej do działki nr 127/11 (w sąsiedztwie przejścia rzeki Czechówki na południową stronę al. Solidarności). Wg projektu szerokość ścieżki wyniesie 2.5m, nawierzchnia z betonu asfaltowego ACBS (niebarwionego), sąsiadować będzie z ciągiem pieszym o szerokości 1,5m.

Dlatego opiniowany odcinek ścieżki, będący jej naturalnym przedłużeniem, powinien mieć szerokość 2,5m i nawierzchnię najlepiej z betonu asfaltowego ACBS (niebarwionego).

Ścieżka rowerowa w al. Smorawińskiego na wysokości ul. Kiepury jest ścieżką o szerokości 2.5m z kostki betonowej czerwonej z sąsiadującym ciągiem pieszym o szerokości 1,5m z kostki szarej.

Opinia wg podziału na odcinki od strony zachodniej (numeracja zgodnie z Propozycją):

Odcinek I – od miejsca , gdzie zakończy się budowa ścieżki rowerowej w ramach przebudowy i przedłużenia al. Solidarności z węzła ‘Dąbrowica’ (w pobliżu przejścia rzeki Czechówki na południową stronę obecnego odcinka al. Solidarności) do skrzyżowania z ul. B. Ducha (długość do 660 mb).

Na tym odcinku ścieżka przebiegać będzie przez obszar przygotowywanego *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych Miasta Lublin dla wybranych terenów położonych w rejonach dolin rzecznych - rejon Czechówka – część I.*

Wizję lokalną rozpoczęto na działce nr 127/11 (działka gminy Lublin) w miejscu, gdzie zakończy się odcinek ścieżki, który zostanie wybudowany przez firmę Budimex. Na działce tej znajduje się droga gruntowa stanowiąca przejazd o długości ok. 50 mb pomiędzy al. Solidarności a ul. Północną, który po przebudowie al. Solidarności zostanie zamknięty. Po działce możliwe jest wybudowanie ścieżki i ciągu pieszego do ul. Północnej.

Odcinek ul. Północnej od ul. Zdrojowej do ul. B. Ducha ma jezdnię utwardzoną doraźnie asfaltem o szerokości ok. 4m, który częściowo wychodzi poza południową granicę pasa drogowego (cała szerokość pasa ma ok. 10m).

Na odcinku od działki 127/11 do ul. Mineralnej (ok. 260mb) brak jest krawężników i urządzonych poboczy a południowa strona pasa drogowego styka się z 6 działkami prywatnymi i działką PGE na łącznej długości ok. 68m. Działki te są przemieszane z działkami gminy Lublin. Wszystkie one graniczą od południa z szerokim pasem drogowym wzdłuż al. Solidarności, którego większość stanowi podmokłe zagłębienie terenu o głębokości do 2m względem poziomu jezdni. Skarpa wzdłuż al. Solidarności dochodzi bezpośrednio do tego zagłębienia, jest wąska i dość stroma. Wzdłuż podnóża skarpy, w zagłębieniu, budowana jest obecnie kanalizacja teletechniczna.

Na odcinku od ul. Mineralnej do ul. B. Ducha (ok. 350mb) północne pobocze jezdni o szerokości 3,5 m jest urządzone (chodnik, pasy zieleni z wieloletnimi drzewami, krawężnik) a południowe styka się wyłącznie z działkami gminy Lublin i nie zagłębionym pasem drogowym wzdłuż al. Solidarności.

Na odcinku do 100 m przed ul. B. Ducha (w rejonie istniejącej zatoki drogowej) pas pomiędzy jezdniami al. Solidarności i ul. Północnej istotnie się zawęża. Jest to miejsce bardzo istotne dla przeprowadzenia ścieżki i ewentualnego poszerzenia jezdni ul. Północnej.

Analizowano cztery możliwe rozwiązania przebiegu ścieżki od miejsca, gdzie zakończy się odcinek ścieżki wybudowany przez firmę Budimex do jej wprowadzenia na ul. B. Ducha:

- 1. Poprowadzenie drogi rowerowej przez działkę nr 127/11 do ul. Północnej (wraz z ciągiem pieszym) a następnie wprowadzenie ruchu rowerowego bezpośrednio na jezdnię ul. Północnej.**

Będzie to rozwiązanie niezgodne z wymaganiami wynikającymi z klasyfikacji tej ścieżki. Ponadto ulica będzie docelowo zbierała zwiększony w stosunku do stanu obecnego ruch z dość znacznego obszaru położonego od niej na północ aż do ul. Willowej i ewentualnych parkingów w pobliżu ogrodu botanicznego. **Może to być rozwiązanie jedynie tymczasowe.**

- 2. Poprowadzenie drogi rowerowej przez działkę nr 127/11 do ul. Północnej (wraz z ciągiem pieszym) a następnie poprowadzenie ciągu pieszego w pasie na północ od jezdni ul. Północnej (od strony budynków i ulic: Sławinek, Mineralna, Szymańskiego) a ścieżki rowerowej na południe od tej jezdni (z oddzieleniem od niej pasem zieleni).**

Dla określenia możliwej lokalizacji ścieżki konieczne jest przyjęcie docelowych założeń dla ulicy Północnej. Dla odcinka drogi naprzeciw działek prywatnych (przy założeniu ograniczenia szerokości jezdni do 5m i pasa pomiędzy północnym skrajem jezdni a ogrodzeniami posesji na zachód od ul. Mineralnej do szerokości 2m – byłby węższy niż na pozostałym odcinku ulicy) możliwa byłaby lokalizacja ścieżki w istniejącym pasie drogowym. Na pozostałym odcinku wzdłuż ul. Północnej (za wyjątkiem ostatnich 100m) ścieżka rowerowa może być oddalona nieco od jezdni (pas drogowy może być poszerzony o sąsiadujące grunty gminy). Ze względu na przebieg utwardzonej doraźnie asfaltem jezdni w południowej części pasa drogowego to wykonanie w tym miejscu ścieżki rowerowej spowoduje konieczność utwardzenia terenu położonego na północ od obecnej jezdni .

Przyjęty wariant nr 2 przebiegu ścieżki byłby rozwiązaniem najbardziej komfortowym dla rowerzystów, prawdopodobnie wymagającym nieznacznego poszerzenia pasa drogowego od strony południowej (wykupu części działek prywatnych i PGE), ale i tak prawdopodobnie w realizacji najtańszym rozwiązaniem docelowym.

- 3. Poprowadzenie drogi rowerowej wzdłuż al. Solidarności na dosypanej skarpie (tarasie).** Trasa ta została zaproponowana w koncepcji budowy tej ścieżki w 2008r. Ze względu na bardzo duże zbliżenie do ruchliwej drogi, konieczność dosypania tarasu pod ścieżkę na odcinku ponad 200m (może być obecnie niemożliwe ze względu na aktualnie budowaną u podnóża obecnej skarpy kanalizację teletechniczną wraz ze studzienkami) oraz konieczność pozostawienia miejsca pod ekrany dźwiękochłonne **jest to rozwiązanie znacznie gorsze niż wariant nr 2.**

- 4. Proponowana przez R. Osiaka w opracowaniu z 30.09.2012 budowa ścieżki rowerowej o przebiegu wzdłuż północnej strony al. Solidarności (podobnie jak w wariantach nr 3) a po minięciu działek prywatnych (lub ich części) przejście na południową stronę ul. Północnej (podobnie jak w wariantach nr 2).**

Wariant został zaproponowany jako alternatywa w wypadku powstania problemów z wykupem gruntów na poszerzenie od południa pasa drogowego wzdłuż części ul. Północnej, chęcią ograniczeniem kosztów wykupu oraz dla nie łączenia budowy ścieżki z przebudową całego sąsiadującego odcinka ul. Północnej. Stwierdzona w czasie wizji lokalizacji budowanej kanalizacji teletechnicznej (może poważnie ograniczyć możliwości i zwiększyć koszty budowy na brzegu skarpy ścieżki) spowodowała, że autor propozycji wskazuje na **wariant nr 2 jako optymalny do realizacji dla tego odcinka ścieżki.**

Dla budowy ścieżki i dla ewentualnego poszerzenia jezdni ul. Północnej istotne jest zawężenie pasa pomiędzy jezdniami al. Solidarności i ul. Północnej na odcinku do 100 m przed ul. B. Ducha. Sytuację dodatkowo komplikuje lokalizacja długiej zatoki przystankowej, chodnik dojścia do niej wraz ze schodami i różnica poziomów sąsiadujących jezdni, która zwiększa się w kierunku skrzyżowania. Dlatego zatokę przystankową należy przesunąć w kierunku zachodnim i ją skrócić (al. Solidarności będzie przebiegać na jej wysokości kilka m powyżej), określić docelową szerokość jezdni ul. Północnej, zlokalizować ścieżkę rowerową i zapewnić przejście chodnika z peronu przystanka na chodnik po północnej stronie ul. Północnej (mniej kolizyjnie dla ścieżki rowerowej). Ze względu na istotny wpływ na omawiany obszar rozwiązań projektu przebudowy skrzyżowania ulic B. Ducha, al. Wł. Sikorskiego, al. Solidarności i ul. Północnej omawiany obszar powinien być ujęty w dokumentacji skrzyżowania lub rozwiązany równolegle.

Odcinek II+III+IV – od ul. B. Ducha do przejścia dla pieszych na wysokości ul. Kosmowskiej (do 400 mb), od ul. Kosmowskiej do minięcia wschodniego tunelu na ul. Północnej (do 550 mb, w tym 100 mb do wylotu ul. Rogowskiego), od wschodniego tunelu do ul. Kompozytorów Polskich (do 650mb).

Dla sumy tych odcinków analizowano pięć możliwych rozwiązań (wariantów):

1. Wykorzystanie skrajnych pasów obydwu jezdni al. Solidarności dla ruchu rowerowego.

Rozwiązanie to odrzucono ze względu na przecinanie pasów rowerowych z 4 zjazdami i 4 wjazdami na ul. Poniatowskiego i al. Smorawińskiego oraz charakter drogi (docelowa prędkość do 70 km/h - **rozwiązanie niebezpieczne dla rowerzystów**).

2. Wykorzystanie pasa zieleni pomiędzy jezdniami al. Solidarności dla ścieżki rowerowej.

Wady tego rozwiązania to: mało komfortowy przejazd (natężenie spalin i hałas od samochodów), **koszty podwójnych barierek** na całej długości ścieżki w celu wydzielenia jej od jezdni (montaż, konserwacje, naprawy) a przede wszystkim **brak możliwości wprowadzania na tym odcinku ruchu rowerowego bezpośrednio z ul. Kosmowskiej, z ul. Rogowskiego, z ulic Lipińskiego, Radzyńskiej i Paganiniego** (trzeba by docelowo wykonać ścieżki dojazdowe, których długość była niemal równa długości odcinka tak poprowadzonej ścieżki głównej).

Rozwiązanie może być wybrane, gdyby nie było innych możliwości poprowadzenia ścieżki.

3. Lokalizacja ścieżki na południe od al. Solidarności w pobliżu rzeki Czechówki (po stronie Wieniawy).

Jest to ciekawa lokalizacja dla ścieżek rekreacyjnych zlokalizowanych niezależnie po obu stronach ul Poniatowskiego (obszar przygotowywanego *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych Miasta Lublin dla wybranych terenów położonych w rejonach dolin rzecznych- rejon Czechówka – cz. I i cz. II*).

Dla takiego rozwiązania było by korzystne aby wielofunkcyjna (pieszo-rowerowa) kładka przez al. Solidarności na wysokości ul. Kosmowskiej, którą obecnie projektuje się o szerokości całkowitej 3m? (przejście w świetle ok. 2,5m?) była nieco szersza 3,5m (w przejściu 3,0m tak jak kładki przy wiadukcie pomiędzy al. Smorawińskiego a ul. Poniatowskiego - nie zwiększając istotnie koszty budowy (do 10%) a wszechstronniej będzie wykorzystywana).

Wadami tej trasy są: zły przejazd pod ul. Poniatowskiego (niestety w trakcie budowy wjazdów i zjazdów z tej ulicy na al. Solidarności nie został przewidziany przejazd rowerowy i nie ma możliwości teraz zrealizowania odcinka ścieżki przez ul. Snopkowską pomiędzy ul. Ćwiklińskiej a ul. Ogródkową, w tym odcinka w tunelu), **konieczne jest też poprowadzenie ścieżki przez osiedle przez wąskie, zastawione samochodami przejazdy** (na terenie spółdzielczym, rejon ulic Ogródkowej i Przystawie) **albo po skarpie wymagającej dużych niwelacji, konieczna jest też przebudowa lub wybudowanie co najmniej 2 mostków na rzece Czechówce** (ze względu na przekraczanie rzeki) **oraz utrudnione jest wprowadzania na tym odcinku bezpośrednio ruchu rowerowego z Czechowa** (trzeba by docelowo wykonać ścieżki dojazdowe, których długość była porównywalna do długości tego odcinka ścieżki).

Dlatego koszt budowy w tym miejscu ścieżki byłby wyższy niż w innych wariantach jej przebiegu, niespełniony byłby priorytet uzyskanie najszybszego, bez przewyższeń, połączenia zachodniej i wschodniej części miasta z dojazdami do śródmieścia, z którego mogła by korzystać jak największa liczba mieszkańców (większa jest od strony Czechowa)

a ponadto pomiędzy ul. Snopkowską a ul. Puławską możliwy jest przejazd rowerem ulicami o małym natężeniu ruchu (ul. Ćwiklińskiej + droga dojazdowa do garaży od strony ul. Puławskiej).

- 4. Lokalizacja ścieżki wzdłuż ul. Północnej (na odcinku od ul. B. Ducha do minięcia wschodniego tunelu na ul. Północnej na południe od chodnika przy jezdni a po minięciu tego tunelu aż do ul. Kompozytorów Polskich na północ od chodnika przy jezdni; trasa bardzo zbliżona do Koncepcji z 2008r).**

Początkowy odcinek ścieżki powinien zawierać się w projekcie przebudowy skrzyżowania. Na następnych ok. 200 mb ścieżka, ze względu na szpaler wieloletnich drzew znajdujących się w odległości ok. 1,5-2,2 m od południowego obrzeża chodnika, powinna przebiegać w odległości 3-5.5m od chodnika. Dalej, aż do zachodniego tunelu, może zbliżyć się do chodnika i przebiegać równoległe do niego. Należy uwzględnić możliwy dojazd rowerem od ul. Kosmowskiej (potencjalna ścieżka rowerowa z ul. Kiepur) i od ul. Rogowskiego (ewentualne połączenie z al. Smorawińskiego, dość strome ale istniejące). Tunele na ul. Północnej (dwa pod połączeniami drogowymi al. M. Smorawińskiego i al. Solidarności) posiadają po obu stronach jezdni (o szerokości 6m) chodniki o szerokości po 2m (pomiędzy jezdnią a ścianami tunelu). W tunelach chodniki południowe staną się ciągiem pieszo rowerowym i powinny być docelowo szersze o 0,5m kosztem przewężenia jezdni. Pomiędzy tunelami, ciąg rowerowy powinien i może być prowadzony, niezależnie od ciągu pieszego.

Wg tego wariantu za wschodnim tunelem, trasa ścieżki przejdzie na północną stronę ul. Północnej i będzie tak zlokalizowana aż do ul. Kompozytorów Polskich.

Taki przebieg wymaga: przejazdu przez ulicę Północną przez wyjazd z ul. Lipińskiego w miejscach o średniej widoczności, wykupu gruntów prywatnych, wcięcia ścieżki w wysokie skarpy (budowa murów oporowych, przebudowę kilku schodów, komór wodociągowych), uwzględnienia zwiększenia ruchu na ul. Północnej po uruchomieniu dużego sklepu samoobsługowego firmy Kaufland.

Wariant ten byłby kosztowny w realizacji, zwłaszcza na odcinku od wschodniego tunelu do ul. Kompozytorów Polskich.

- 5. Proponowana przez R. Osiaka w opracowaniu z 30.09.2012 lokalizacja ścieżki na odcinku od ul. B. Ducha do minięcia wschodniego tunelu na ul. Północnej wzdłuż ul. Północnej jak wariant nr 4 (na południe od chodnika przy jezdni) a następnie trasą alternatywną - nie przejeżdżanie na północną stronę ul. Północnej, lecz ominięcie całego terenu firmy Kaufland od strony al. Solidarności, następnie wzdłuż ul. Północnej (na południe od chodnika przy jezdni) aż do ul. Kompozytorów Polskich.**

Takie rozwiązanie wymaga, w celu uzyskania przejazdu, wykupienia niewielkiej działki 6/2 o pow. 164 m² (bądź wymianę niewielkiej części działek Kauflandu (nr 6/3 i 7/1) za część działki gminy (nr2)). Istotne jest też uzgodnienie przebiegu ścieżki w rejonie obecnego wjazdu na teren Kauflandu od strony al. Solidarności, gdzie występuje lokalne przewężenie pasa w miejscu po którym mogłaby przebiegać ścieżka. **Dla pełnej oceny tego rozwiązania istotna będzie też dokumentacja projektowa inwestycji firmy Kaufland, która jeszcze nie została złożona i uzgodniona (wydane warunki nie stwarzają zagrożenia dla proponowanego przebiegu ścieżki).**

Po minięciu działek Kauflandu trasa ścieżki może przebiegać wzdłuż posesji prywatnych w pewnym oddaleniu od al. Solidarności, a po ich ominięciu może przybliżyć się do chodnika przy południowej stronie ul. Północnej i przebiegać tak aż do skrzyżowania z ul. Kompozytorów Polskich.

Wizja lokalna potwierdziła, że dla odcinka ścieżki pomiędzy ul. B. Duchą a ul. Kompozytorów Polskich zaproponowany wariant nr 5 jest najwłaściwszy z punktu jakości przejazdu dla rowerzystów, możliwości włączania do ścieżki ruchu rowerowego z poszczególnych osiedli Czechowa Południowego, braku potencjalnych kolizji przy budowie i ograniczenia kosztów realizacji.

Można też zaproponować firmie Kaufland współfinansowanie części tego odcinka ścieżki za możliwość wybudowania równoległego ciągu pieszego. Byłoby to korzystne dla inwestora, gdyż ułatwiło by dostęp klientów do jego obiektu (chodnik przy ul. Północnej jest tutaj wąski ok. 1m), ale też dla użytkowników ścieżki, bo nie korzystaliby z niej piesi.

Odcinek V - od ul. Kompozytorów Polskich do ul. B. Prusa (długość do 600 mb).

Omawiany odcinek, mimo niewielkiej długości, stanowi centralną część przyszłej ścieżki i rozwiązanie trasy na tym odcinku umożliwi jej całościową realizację. Zaprojektowanie ścieżki na tym odcinku należy poprzedzić bardzo dokładną inwentaryzacją sytuacji w terenie, łącznie ze wznowieniem granic nieruchomości.

Dla tego odcinka ścieżki analizowano pięć rozwiązań (wariantów):

1. Wykorzystanie skrajnych pasów obydwu jezdni al. Solidarności dla ruchu rowerowego.

Rozwiązanie to odrzucono ze względu **charakter drogi (docelowa prędkość do 70 km/h** i na przecinanie pasów rowerowych ze zjazdami i wjazdami do obiektów usługowych pomiędzy al. Solidarności a ul. Północną - **rozwiązanie niebezpieczne dla rowerzystów**) oraz **utrudnione włączenie do ścieżki ruchu rowerowego z ul. Szeligowskiego.**

2. Wykorzystanie pasa zieleni pomiędzy jezdniami al. Solidarności dla ścieżki rowerowej.

Wady tego rozwiązania to: mało komfortowy przejazd (natężenie spalin i hałasu od samochodów), **koszty podwójnych barierek** na całej długości ścieżki w celu wydzielenia jej od jezdni (montaż, konserwacje, naprawy) a przede wszystkim **brak możliwości wprowadzania na tym odcinku bezpośrednio ruchu rowerowego z ul. Szeligowskiego** Rozwiązanie może być wybrane, gdyby nie było innych możliwości poprowadzenia ścieżki.

3. Lokalizacja ciągu pieszo-rowerowego na południe od jezdni al. Solidarności przy północnej skarpie rzeki Czechówki (trasa z Koncepcji z 2008r).

Na odcinku ok. 450m ścieżka musiałaby być zlokalizowana jako ciąg pieszo-rowerowy pomiędzy jezdnią al. Solidarności a rzeką Czechówką, po poszerzeniu istniejącego chodnika (zrealizowany 2012, gwarancja do 2015), obok bardzo wąskiej i spadzistej skarpy, z zabezpieczeniem barierkami na całym odcinku. Należy zlokalizować ciąg nieco bliżej jezdni niż kończy się obecny chodnik (0,5÷1,0m), wzmocnić betonową palisadą lub murem oporowym skarpę po uprzednim jej poszerzeniu w kierunku rzeki, przebudować przyczółek stalowego mostka naprzeciw ul. Spokojnej i lokalnie przewęzić ciąg pieszo-rowerowy na wysokości zatoki przystankowej.

Naprzeciw pasa zjazdowego w ul. Dolną 3-go Maja (a nawet nieco wcześniej) należałoby wykupić na drugim brzegu rzeki na odcinku do 150m wzdłuż rzeki pas gruntu (własność zgromadzenia zakonnego niedawno zagospodarowane), przenieść niedawno zrealizowane ogrodzenie stalowe, wybudować mostek na tamtą stronę rzeki i tam zlokalizować odcinek ścieżki aż do ul. Dolnej 3 Maja.

Pomimo, że analizowany wariant jest trudniejszy i znacznie droższy w realizacji oraz późniejszej eksploatacji (konserwacja barierek, wzmocnianie skarp) niż wariant nr 4, jest do rozważenia w przypadku wybudowania ścieżki rowerowej od ul. Dolnej 3 Maja do ul. Wodopojnej (jest w planowaniu przez UM).

4. Proponowana przez R. Osiaka w opracowaniu z 30.09.2012 lokalizacja ścieżki wzdłuż południowej strony ul. Północnej, minięcie po stronie wschodniej stacji redukcyjnej gazu (po działce gminy nr 9/9), a następnie przebieg wzdłuż północnej strony al. Solidarności (ale w możliwie dalekim od niej oddaleniu) aż do ul. Prusa.

Na pierwszym fragmencie odcinka wzdłuż ul. Północnej, ze względu na szczupłość miejsca pod ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 4m z jednoczesnym utrzymaniem odległości od granic prywatnych 0,5m, konieczne jest zmniejszenie pasa zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem od strony chodnika o ok. 0,6m. Lokalnie na wysokości działki nr 9/44 (budowa restauracji na ul. Północnej 30a) przewężenie ciągu pieszo-rowerowego może dojść do 3m na odcinku ok. 20mb. Na wysokości stacji benzynowej i dalej nie ma już problemów z szerokością pasa pieszo-rowerowego, ale należy skorygować lokalizację podwójnego słupa oświetleniowego i być może przebudować wschodni narożnik ogrodzenia stacji redukcyjnej gazu (przesunąć do 1,0m w głąb posesji w kierunku zachodnim). Należy pozyskać część działki 9/47 przy al. Solidarności (własność prywatna, ten sam właściciel co właściciel działki 9/4 – hotel, sąsiadującej z działką gminy 9/9 – bardzo prawdopodobna możliwość wymiany ze względu na korzystanie przez niego z części działki 9/9). **Tak zaproponowany przebieg tego odcinka ścieżki jest korzystny ze względu na niewielką różnicę wzniesień i małą ilość kolizji własnościowych, ale wiąże się też z lokalnym przewężeniem ścieżki.** Wskazane jest też równoczesne wykonanie utwardzonego ciągu pieszego wzdłuż al. Solidarności od wysokości stacji redukcyjnej gazu do ul. B. Prusa wzdłuż istniejącej ścieżce gruntowej, gdyż inaczej piesi będą korzystać ze ścieżki rowerowej.

Wariant tak poprowadzonej ścieżki rowerowej daje możliwość włączenia ruchu rowerowego z ul. Szeligowskiego.

Przejazd zaczynałby się za skrzyżowaniem ul. Szeligowskiego z ul. Północną, gdzie na wysokości działki nr 10 i 11 istniejący przy jezdni chodnik o szerokości 2m musiałby być poszerzony do 4m, zabezpieczony betonową palisadą od strony skarpy i być może należałoby ominąć lub skorygować lokalizację 2 słupów oświetleniowych. Możliwa jest też lokalizacja niezależnej ścieżki o szerokości 2,5m na skarpie wzdłuż chodnika. Ciąg pieszo-rowerowy przebiegałby wzdłuż tych działek na długości 100m do działki 9/9, gdzie nastąpiłoby jego połączenie z główną ścieżką.

5. Lokalizacja ścieżki wzdłuż północnej strony ul. Północnej aż do ul. Szeligowskiego z przejściem na drugą stronę jezdni w pobliżu np. hotelu i dalej jak w wariantcie nr 4.

Na odcinku ok. 150m trasa jest bardzo korzystna – graniczy tylko z działkami gminy Lublin i można uzyskać właściwą szerokość ścieżki. Zagrożenie dla ścieżki na tym odcinku to przybliżająca się porośnięta skarpa i planowana przez gminę sprzedaż tego terenu.

Na kolejnym odcinku na wysokości działki nr 126 pas drogowy przewęży się, na wysokości działki nr 11 (autokomis) brak jest zupełnie pobocza we własności gminy lub skarbu państwa a na wysokości działki nr 7 (przy skrzyżowaniu z ul. Szeligowskiego) właściciel nieruchomości ma zjazd wzdłuż wysokiej skarpy w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni i nie ma możliwości wykupu tam pasa drogowego, gdyż pozbawi się go dojazdu.

Konieczne jest też wykonanie przejścia rowerowego na drugą stronę jezdni ul. Północnej z dużym spadkiem i na łuku, które będzie przy tej lokalizacji bardzo niebezpieczne.

Dlatego wariant tak poprowadzonej ścieżki należy pominąć w dalszych rozważaniach.

Dla lokalizacji ścieżki na odcinku V - od ul. Kompozytorów Polskich do ul. B. Prusa, autorzy opracowania rekomendują do realizacji wariant nr 4 (pomimo lokalnego przewężenia).

Niezależnie można realizować wariant nr 3, ale będzie on znacznie droższy w realizacji a także w późniejszej eksploatacji.

Odcinek VI - od ul. B. Prusa do Placu Zamkowego.

Dla tego odcinka ścieżki analizowano pięć rozwiązań (wariantów):

Warianty nr 1, 2 i 3 są podobne jak dla odcinka nr V i podobna jest ich ocena.

4. Realizacja trasy ścieżki przy drodze serwisowej, po wykupieniu gruntów po południowej stronie rzeki Czechówki od ul. Dolnej 3-go Maja do ul. Wodopojnej.

Jest to możliwe dla tego odcinka, przy rewitalizacji tego obszaru w ramach przygotowywanego *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych Miasta Lublin dla wybranych terenów położonych w rejonach dolin rzecznych- rejon Czechówka – cz. II.*

Nie mniej odcinek ścieżki wzdłuż al. Tysiąclecia od ul. Wodopojnej do Placu Zamkowego będzie bardziej trudny do zrealizowania niż odpowiadający mu odcinek po północnej stronie al. Tysiąclecia. Dla przejazdu prawdopodobnie trzeba będzie wykorzystać pas autobusowy na ul. Lubartowskiej oraz ul. Furmańską i ul. Cyruliczą.

5 Lokalizacja ścieżki wzdłuż północnej jezdni al. Solidarności i al. Tysiąclecia w kierunku wschodnim aż do wysokości Placu Zamkowego.

Stanowi naturalne przedłużenie wariantu nr 4 dla odcinka nr V. **Realizacja bez większych problemów technicznych** (za wyjątkiem lokalnego przewężenia na wysokości banku) i **własnościowych** (sąsiadujące grunty gminy w użytkowaniu PZM). Już obecnie można wykorzystywać do przejazdu nieco zniszczoną, asfaltową alejkę i szeroki (ponad 2.5m) zniszczony chodnik, który dochodzi aż do ul. Lubartowskiej. Pomiędzy ul. Lubartowską a przejściem dla pieszych na wysokości Placu Zamkowego jest bardzo szeroki chodnik, na którym od strony jezdni al. Solidarności łatwo można wyznaczyć pas dla rowerów. Zagrożeniem jest lokalizacja hotelu na działce pomiędzy al. Solidarności a ul. Probstwo, który może będzie potrzebował dojazdu a to może skutkować np. budowa drogi serwisowej w miejscu, w którym mogłaby powstać ścieżka.

Z wariantu nr 5 można już obecnie korzystać (niewielki ruch pieszy na odcinku od ul. B. Prusa do ul. Browarnej i większy od ul. Browarnej do Placu Zamkowego).

Dla lokalizacji ścieżki na odcinku VI od ul. B. Prusa do placu Zamkowego nie wskazujemy wariantu , gdyż jest to ściśle powiązane z zagospodarowaniem Podzamcza, ale **na dzień dzisiejszy najlepsze do realizacji wydają się warianty nr 4 i 5.**

Podsumowanie:

Przeprowadzona analiza potwierdziła celowość zmiany względem poprzednich koncepcji i planów lokalizacji części odcinków głównej ścieżki rowerowej wzdłuż doliny rzeki Czechówki oraz potwierdziła możliwość zrealizowania tej ścieżki.

Wskazała jej optymalną lokalizację pomiędzy al. Solidarności a ul. Północną, dla większości odcinków zgodną z opracowaniem R. Osiaka z 30.09.2012 (niższe koszty realizacji i eksploatacji, uzyskanie najszybszego i bez przewyżeń połączenia zachodniej i wschodniej części miasta wraz z dojazdami do śródmieścia, komunikacja przez obszary z dużą liczbą mieszkańców).

Obecnie możliwa jest realizacja ścieżki po całej zaproponowanej trasie, ale wydawane kolejne zgody na budowę obiektów, mogą ostatecznie pogrzebać koncepcję budowy ścieżki wzdłuż doliny rzeki Czechówki lub wielokrotnie podrożyć koszty jej budowy. Będzie to strata dla całego systemu rowerowego w mieście i dlatego tak pilne jest uzgodnienie ostatecznej lokalizacji oraz zaprojektowanie całej omawianej ścieżki.

Pewną szansą dla szybszego powstania tej ścieżki (ale też zagrożeniem w wypadku późniejszej jej lokalizacji) są przygotowywane Plany Zagospodarowania Przestrzennego Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych Miasta Lublin dla wybranych terenów położonych w rejonach dolin rzecznych – rejon Czechówka – część I i II oraz koncepcja budowy parkingów przy al. Solidarności.

Zastanawiano się też nad kolejnością realizacji poszczególnych odcinków ścieżki od Sławina do ul. B. Prusa i uwarunkowaniami, w tym czasowymi, dla ich realizacji.

Ostatecznie zaproponowano następującą kolejność realizacji:

- 1. Odcinek „od 200 m na zachód od ul. Kompozytorów Polskich do ul. B. Prusa, wraz z łącznikiem do ul. Szeligowskiego” (część odcinka nr 4 i odcinek nr 5, łącznie ok. 900 mb).**

Omawiany odcinek stanowi centralną część przyszłej ścieżki i rozwiązanie trasy na tym odcinku umożliwi docelowo realizację całej ścieżki. Dla jego realizacji niezbędne jest w roku 2013 wznowienie wschodniej granicy działki 9/9 i uzgodnienie przejazdu przez działkę 9/47 (potencjalna zamiana za część działki 9/9).

Na sąsiadującym odcinku jezdni ul. Północnej (od ul. Lipińskiego do ul. B. Prusa) jest duży ruch samochodowy, co utrudnia jej wykorzystywanie do celów rowerowych. Powstanie tego odcinka ścieżki poprawi połączenie rowerowe z ul. Szeligowskiego (m. in też komisariat policji, AM, szpitale), a także z al. Kompozytorów Polskich, z ul. Lubomelską (i z Wieniawą) oraz z osiedlem Lipińskiego.

W związku z zakończoną w roku 2012 przebudową i remontem jezdni al. Solidarności na odcinku od ul. Kompozytorów Polskich do ul. B. Prusa (nawet dalej do wysokości stacji obsługi PZM), realizacja ścieżki łączącej te ulice byłaby zgodna z polityką miasta w zakresie realizacji remontów głównych ulic wraz z budową wzdłuż nich ścieżek rowerowych.

Proponowany termin realizacji tego etapu – nie później niż w roku 2014.

- 2. Odcinek „od skrzyżowania ul. Duchy, al. Sikorskiego, al. Solidarności do ul. Rogowskiego” (odcinek nr 2 i część odcinka nr 3, łącznie ok. 500 mb).**

Odcinek umożliwi wykorzystanie budowanej przez Budimex ścieżki od ul. Wądołnej (2014) przez jej połączenie z istniejącą ścieżką rowerową w al. Smorawińskiego (z wykorzystaniem czasowo jezdni ulicy Rogowskiego - docelowo inne rozwiązanie) i będzie stanowił jej naturalną

kontynuację. Nastąpi połączenie systemu ścieżek rowerowych miasta Lublina z dzielnicami Szerokie, Sławin, Sławinek, oraz z Ogrodem Botanicznym, ze Skansenem i ze szlakiem rowerowym w kierunku Nałęczowa i Kazimierza. Na sąsiadującym odcinku jezdni ulicy Północnej jest duży ruch samochodowy, co utrudni wykorzystywanie jezdni do celów rowerowych.

Etap łatwy do realizacji, powinien być zrealizowany w 2014 roku.

3. Odcinek „od ul. Rogowskiego do od 200 m na zachód od ul. Kompozytorów Polskich”
(pozostałe części odcinków nr 3 i nr 4, łącznie ok. 900mb).

Etap powinien być zrealizowany po wybudowaniu sklepu sieci Kaufland, ale nie później niż w roku 2015. Obecnie na sąsiadującym odcinku jezdni ul. Północnej jest mały ruch samochodowy, co umożliwia wykorzystanie go dla rowerów, ale sytuacja się zmieni po otwarciu sklepu.

Istotna będzie ostateczna dokumentacja projektowa inwestycji firmy Kaufland - jeszcze nie została złożona i uzgodniona (wydane warunki nie stwarzają zagrożenia dla proponowanego przebiegu ścieżki) **a zwłaszcza uzgodnienie przebiegu ścieżki w rejonie obecnego wjazdu na teren Kauflandu od strony al. Solidarności**, gdzie występuje lokalne przewężenie pasa w miejscu po którym mogłaby przebiegać ścieżka.

W celu uzyskania przejazdu, należy też wykupić działkę 6/2 o pow. 164 m².

Należy też pamiętać, że na odcinku od ul. Kosmowskiej do zachodniego tunelu na ul. Północnej (ok. 300mb) kilkudziesięcioletni chodnik jest bardzo zniszczony i powinien być wymieniony przed lub przy budowie ścieżki (inaczej piesi będą z niej korzystać).

4. Odcinek „od miejsca, gdzie zakończy się budowa ścieżki rowerowej w ramach przebudowy i przedłużenia al. Solidarności z węzła „Dąbrowica” (2014) do skrzyżowania ul. Ducha, al. Sikorskiego, al. Solidarności” (odcinek nr 1, ok. 660 mb).

Najpóźniej w I kwartale 2013 należy przyjąć docelową szerokość pasa ulicy Północnej (uwzględniającą też miejsce na ścieżkę). Jest to potrzebne: dla projektu przebudowy skrzyżowania, dla projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych Miasta Lublin dla wybranych terenów położonych w rejonach dolin rzecznych – rejon Czechówka cz. I, dla wyznaczenia koniecznych do wykupu niewielkich obszarów gruntu w południowej części tego pasa, dla przygotowania dokumentacji projektowo-kosztorysowej ulicy i ścieżki oraz dla przyszłej budowy ul. Mineralnej.

Budowa ścieżki i ulicy na tym odcinku powinna się zakończyć nie później niż 2015r, a do tego czasu przejazd rowerem tak jak obecnie - po tymczasowo utwardzonej jezdni.

Propozycja powyższego etapowania realizacji ścieżki powstała w oparciu o bieżące informacje i w przyszłości kolejność realizacji może się zmienić. Ze względu na powiązanie funkcjonalne całej omawianej trasy ścieżka powinna być zrealizowana w latach 2014-2015.