

1. Porozumienie Rowerowe - Towarzystwo dla Natury i Człowieka:

Działania twarde

Dla wymienionych niżej działań postulujemy o uwzględnienie następujących sugestii:

Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla LOF.

- Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride”.
- Przed głównymi wejściami usytuować 1-2 stojaki dla pozostałych osób.
- Połączyć dworzec z istniejącą infrastrukturą rowerową – dociągnięcie ze wszystkich stron infrastruktury w celu umożliwienia łatwego dojazdu rowerem. Należy wykonać oznakowanie ułatwiające odnalezienie dworca oraz wyprowadzające ruch rowerowy z dworca.
- Zlokalizować samoobsługowy punkt naprawczy dla rowerów przy parkingu.
- Usytuować istniejącą stację Lubelskiego Roweru Miejskiego jak najbliżej wejścia do dworca.

Zintegrowane z kolejną węzły przesiadkowe oraz park&ride w mieście Świdnik, mieście Lubartów, gminie Nałęczów oraz w gminach Lubartów, Konopnica i Niedzwica Duża.

- Przy węzłach przesiadkowych należy zlokalizować bezpłatne parkingi „Bike and Ride”
- Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride”.
- Przed głównymi wejściami usytuować 1-2 stojaki dla pozostałych osób.
- Połączyć węzeł przesiadkowy z istniejącą infrastrukturą rowerową – dociągnięcie ze wszystkich stron infrastruktury w celu umożliwienia łatwego dojazdu rowerem. Należy wykonać oznakowanie ułatwiające odnalezienie węzła przesiadkowego oraz wyprowadzające ruch rowerowy z tego węzła.
- Zlokalizować samoobsługowy punkt naprawczy dla rowerów przy parkingu.
- Jeżeli w okolicy węzła przesiadkowego brak infrastruktury rowerowej, należy przewidzieć stworzenie bezpiecznego dojazdu z Centrum miasta do węzła przesiadkowego dla rowerzystów. Dodatkowo w okolicy samego węzła zaleca się uspokojenie ruchu samochodowego.

Zintegrowane z komunikacją podmiejską ZTM węzły przesiadkowe w gminach: Wólka, Niemce, Jastków.

- Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride” lub przynajmniej kilku bezpiecznych stojaków rowerowych.

Wewnętrzne węzły przesiadkowe integrujący transport busowy - Gmina Mełgiew, Gmina Piaski, Gmina Niemce.

- Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride” lub przynajmniej kilku bezpiecznych stojaków rowerowych.
- Połączyć węzeł przesiadkowy z istniejącą infrastrukturą rowerową – dociągnięcie ze wszystkich stron infrastruktury w celu umożliwienia łatwego dojazdu rowerem. Należy wykonać oznakowanie ułatwiające odnalezienie węzła przesiadkowego oraz wyprowadzające ruch rowerowy z tego węzła.

Rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie

- Należy stosować rozwiązania sterowania ruchem, które nie dyskryminują rowerzystów, np. zielone Światło na wprost powinni dostawać wszyscy uczestnicy ruchu (na jezdni i na równoległej drodze dla rowerów). W przypadku przebudowy sygnalizacji Świetlnej należy przewidzieć przyszłościowe prowadzenie ruchu rowerowego przez każde skrzyżowanie.
- Na jezdni należy stosować detekcję, które wykrywa rowerzystów.

Przebudowa drogi powiatowej Nr 2273L (ul. Zorza - Abramowice Prywatne - Kalinówka, wraz z budową ronda nawrotowego MPK) oraz drogi powiatowej nr 2108 L (Lublin-Kalinówka)

- zapewnienie na obu drogach infrastruktury rowerowej (2273L główny kierunek na Głusk czy Zalew, 2108L połączenie Lublin - Świdnik) czy to przez pasy rowerowe czy wydzieloną drogę dla rowerów oraz połączenie ich z już istniejącą infrastrukturą rowerową w celu zachowania ciągłości i spójności sieci tras rowerowych.

Przebudowa al. Kraśnickiej od ul. Jana Pawła II do granic miasta

- należy przewidzieć prowadzenie ruchu rowerowego. Sposób prowadzenia ruchu rowerowego powinien być uzgodniony z Zespołem Opiniującym, którego zadaniem jest wdrażanie i dostosowanie projektów inwestycyjnych do wymagań „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej miasta Lublin”.

Zagospodarowanie rzeki Ciemięgi

- Należy przewidzieć infrastrukturę rowerową zarówno dla celów rekreacyjnych jak i transportowych. Infrastruktura ta powinna być połączona z już istniejącą siecią tras rowerowych.

Ochrona, regeneracja i zrównoważone wykorzystanie obszaru Natura 2000 "Bystrzyca Jakubowicka" poprzez wykonanie ścieżki ekologicznej, wraz z małą infrastrukturą informacyjno - turystyczną

- Jeżeli to możliwe Ścieżka ekologiczna powinna dopuszczać ruch rowerowy w celach turystyczno - przyrodniczych

Rewitalizacja części Śródmieścia miasta Lublin

- Rewitalizacja Śródmieścia powinna się opierać na wprowadzeniu w życie koncepcji organizacji ruchu w obszarze Centralnym, który zakłada uspokojenie ruchu, uporządkowanie parkowania, wyznaczanie kontrapasów dla ruchu rowerowego w Centrum Lublina. Wprowadzenie w życie
- zapisów z koncepcji ułatwi poruszanie się po Centrum Lublina. Należy zauważyć, że wprowadzenie takich zmian jest tanie, ponieważ są to zmiany wynikające jedynie ze zmiany organizacji ruchu (oznakowania) nie wymagające zaś prac budowlanych.
- W związku z Rewitalizacją należy zwiększyć liczbę dostępnych miejsc parkingowych dla rowerów do liczby równej liczbie miejsc parkingowych dla aut w Śródmieściu. Można to osiągnąć przez ustawienie stojaków, ale także przez zastosowanie np. adapterów na latarnie, słupki i fasady budynków, które pozwalają wykorzystać je jako miejsca parkingowe. Należy mieć na uwadze, że Polityka Rowerowa miasta Lublin zakłada, że w 2025 roku 15% wszystkich podróży na terenie miasta będzie odbywała się na rowerze. Celu tego nie można osiągnąć bez zwiększenia liczby miejsc parkingowych. Dodatkowo w miejsca parkingowe dla rowerów powinny być wyposażone wszystkie instytucje publiczne na terenie Śródmieścia.

Działania miękkie

W ramach działań miękkich chcielibyśmy zwrócić uwagę na problem edukacji rowerowej, której brak skutkuje niskim udziałem ruchu rowerowego w podróżach. Problem edukacji rowerowej dotyczy zarówno osób między 10 a 18 rokiem życia oraz osób po 18 roku życia.

Odrębną kwestią jest też kampania edukacyjna zachęcająca do dojeżdżania rowerem do szkoły czy pracy. Działania te powinny być adresowane zarówno do młodzieży jak i rodziców, ponieważ Ci często uważają, że jazda na rowerze będzie dla ich podopiecznych niebezpieczna. Dodatkowo kampania edukacyjną powinno zostać objęte działania zachęcające do wspólnego odprowadzenia dzieci do przedszkola przez jednego z rodziców (pieszobusy).

Należy zważyć, że edukacja rowerowa jest zbieżna z celami ZIT w wielu aspektach: promuje do korzystania ze zrównoważonego transportu, pozwala zwalczać wykluczenie społeczne (aktywizacja osób bezrobotnych, dla których rowerem może być środkiem transportu, zwiększenie liczby rowerzystów wpływa też na zwiększenie podaży na usługi okołorowerowe – serwisy rowerowe, ale nie tylko – tutaj istnieje bardzo duża baza badań z Europy zachodniej na ten temat), wzrost innowacyjności (badania wykazują, że osoby jeżdżące rowerem są sprawniejsze intelektualnie).

2. RADA KULTURY PRZESTRZENI

Propozycje i uwagi ogólne:

1. Wpisanie w Strategię ZIT wymogu wysokiej jakości przestrzeni realizowanych inwestycji. Wysoka jakość powinna dotyczyć w szczególności rozwiązań urbanistycznych, powiązań pieszych i rowerowych, walorów krajobrazowych i przyrodniczych, lokalnego dziedzictwa, walorów architektonicznych, projektowania detalu, małej architektury, systemów informacyjnych.
2. Wpisanie w Strategię ZIT wymogu, by poszczególne inwestycje realizowane były w trybie konsultacji społecznych, w których rozwiązania prezentowane są opinii publicznej na etapie koncepcji, a dopiero w kolejnym etapie przechodzą do projektów realizacyjnych. (rozdz. 8.2)
3. Wpisanie w Strategię wymogu by przedmioty inwestycji: aleje, ulice, place, węzły przesiadkowe, parkingi, systemy P+R, B+R i inne traktowane były jako założenia urbanistyczne i by koncepcje ich budowy lub przebudowy wykonywali specjaliści w zakresie urbanistyki, a nie tylko specjaliści w zakresie inżynierii transportu i budowy dróg. Mamy wówczas szansę na wykreowanie nie tylko integracji transportu, lecz także nowych, atrakcyjnych przestrzeni publicznych integrujących społeczność.
4. Silniejsze wpisanie w strategię ZIT wysokiego priorytetu dla komunikacji rowerowej i jej łączenia z innymi środkami transportu (rower+kolej, rower+autobus), która już obecnie posiada znaczący udział w małych miejscowościach (s.49). W naszym przekonaniu, przy istniejącej sieci kolejowej i drogowej to właśnie komunikacja rowerowa daje realną szansę na integrację różnych środków transportu, zwłaszcza niedocenianej obecnie kolei.
5. Pragniemy również zauważyć, że wskazane poniżej projekty PO Polska Wschodnia dotyczące rozbudowy układu drogowego (m.in. planowane poszerzenia ulic, budowa wielopoziomowych węzłów) przyczyniają się do wspierania indywidualnej komunikacji samochodowej a tym samym stoją w sprzeczności z przyjętą Strategią ZIT, osłabiają jej rolę i przyszłe funkcjonowanie.
6. W zakresie powiązań pieszych i rozwoju ruchu pieszego rekomendujemy koordynację pomiędzy ZIT a toczącym się projektem „Miasto dla Ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej”, mającym na celu opracowanie standardów pieszych dla Lublina. Szczegółowe informacje zawarte są na stronie: <http://mdl.ulublin.eu/>

Propozycje szczegółowe do projektów ZIT i istniejące dokumenty:

Park Ludowy w Lublinie

Rekomendujemy w pracach nad odnową Parku Ludowego wykorzystanie dorobku przeprowadzonych konsultacji społecznych. W szczególności kluczowe kwestie dotyczą dostępności Parku. Stąd rekomendujemy wpisanie w Strategię konieczności modyfikacji

istniejących przejść i ogrodzeń w celu zapewnienia realnego dostępu do tego terenu oraz umożliwienia tranzytu pieszego i rowerowego.

- Społeczna koncepcja Parku Ludowego

<http://www.parki.lublin.pl/park-ludowy/opracowanie-koncowe>

- Spis proponowanych, nie istniejących obecnie w Lublinie funkcji, proponowanych do realizacji w Parku Ludowym (Park Aktywnej Rekreacji) przesyłam także w załączniku pod nazwą [2013_12_10 Park Ludowy - Park Aktywnej Rekreacji.pdf]

http://parki.lublin.pl/files/2013_12_10_Park_Ludowy_Park_Aktywnej_Rekreacji.pdf

- wszystkie materiały

<http://www.parki.lublin.pl/park-ludowy/dalsze-losy-projektu>

Powiązane z projektem parku Ludowego są projekty społeczne:

Społeczny Projekt Parku Rusalka

<http://www.parki.lublin.pl/park-rusalka/opracowanie-koncowe>

Społeczny projekt zagospodarowania doliny Czechówki w lubelskiej dzielnicy Wieniawa

<http://www.parki.lublin.pl/czechowka+wieniawa/opracowanie-koncowe>

Rejon dworca PKP

Rekomendujemy wzięcie pod uwagę dokumentów opracowanych przez Radę Kultury Przestrzeni oraz Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu będące częścią Forum Kultury Przestrzeni.

Dokumenty te zawierają także wnioski dotyczące Parku Ludowego.

- Uwagi i wnioski do zmiany Studium uikzp (PKP razem z PKS)

[2012_11_14 RKP Wnioski do zmiany STUDIUM w rejonie PKP.pdf]

[2014_07_31 uwagi do zmiany Studium PKS i PKP.pdf]

- Pismo ogólne RKP popierające zasadność nowego dworca PKS przy PKP

[2013_03_11 zasadność Nowy Dworzec.pdf]

- Uwagi i wnioski Stowarzyszenia Architektury Krajobrazu (SAK) do zmiany Studium uikzp (PKP razem z PKS)

[2012_11_14 SAK - wniosek zmiana Studium PKP.pdf]

[2012_11_14 SAK - studium PKP zał.jpg]

Kolej aglomeracyjna

Jako powiązane z ZIT traktujemy powstałe w roku 2012 koncepcje kolei aglomeracyjnej.

Rekomendujemy wzięcie pod uwagę wniosków RKP odnośnie koncepcji kolei aglomeracyjnej dla Lublina. Jednocześnie zwracamy uwagę, że bliższą perspektywą dla kolei wydaje się kolej regionalna a jej zasięg powinien wykraczać poza ścisły zakres LOF i sięgać do kluczowych ośrodków powiązanych z Lublinem: Kraśnik, Puławy, Chełm

Dołączamy także korespondencje w sprawie przystanku PKP na Czubach.

[2013_01_12_Pismo_dot.umowy partnerskiej ws kolei aglomeracyjnej w Lublinie.pdf]

[list dot. przystanku PKP na Czubach.pdf]

[2015_01_07 Odpowiedź na list PKP Granitowa.pdf]

Układ dróg rowerowych

Jako powiązane z ZIT traktujemy koncepcje dróg rowerowych.

W zakresie rozwoju dróg rowerowych przekazujemy opinie RKP do tej koncepcji.

[2014_06_23 RKP uwagi DDR.jpg]

[2014_07_15 DDR uwagi RKP.pdf]

Uwagi do projektów PO Polska Wschodnia

Układ drogowy Lublina

W zakresie PO Polska Wschodnia rekomendujemy wzięcie pod uwagę wniosków Rady Kultury Przestrzeni odnośnie koncepcji rozwoju układu drogowego Lublina:

Uwagi ogólne RKP do układu drogowego:

[2013_11_27 Rozwoj drog uwagi RKP.jpg]

[2013_11_27 Rozwoj drog uwagi RKP.pdf]

ul. Muzyczna/ul. Głęboka

W zakresie ulicy Muzycznej wnioski RKP zostały zawarte w dokumencie poświęconym rozwojowi dróg oraz we wnioskach do zmiany Studium okolic PKP. Wyrażamy poparcie dla przedłużenia ulicy Muzycznej do ul. Krochmalnej. Natomiast wnioski koncentrują się na zachowaniu obecnej skali ulic, rezygnacji z ich poszerzania i zachowanie krajobrazowego i urbanistycznego charakteru tych ciągów jako alei miejskich.

Aleje Racławickie/Sowińskiego/Poniatowskiego/Lipowa

W zakresie przebudowy ulic Aleje Racławickie/Sowińskiego/Poniatowskiego/Lipowa przekazujemy wniosek Rady Dzielnicy Wieniawa w sprawie opracowywanego obecnie projektu przebudowy. Jesteśmy przekonani, że projekt przebudowy powinien być podporządkowany koncepcji urbanistycznej a nie rozwiązaniom inżynierii ruchu. Charakter reprezentacyjnej alei miejskiej i obecne przekroje powinny zostać zachowane. W związku z budową układu pierścieniowego (Wrotkowska, Bohaterów Monte Cassino) niekorzystne jest także poszerzenie ulicy Sowińskiego, promujące ruch tranzytowy i osłabiające rolę pierścienia. Ponadto zmiana parametrów tej ulicy zdegradowały walory Dzielnicy Uniwersyteckiej. Koncepcje te wspierając indywidualną komunikację samochodową stoją w sprzeczności z ideą i celami ZIT.

[20150215 RD Wieniawa Prezydent Zuk - konsultacje przebudowy alei i in.pdf]

Skrzyżowanie Ducha/Sikorskiego/Solidarności

Przekazujemy pismo RKP z apelem o rezygnację z estakad i skrzyżowania wielopoziomowego. W naszej ocenie te rozwiązania po otwarciu pełnej obwodnicy będą nadmiernie wspierać indywidualny ruch samochodowy i tranzyt przez miasto, co w konsekwencji jest przeciwne całej idei ZIT i osłabia ich rolę.

[2014_05_05 RKP Sikorskiego Ducha.pdf]

Przedłużenie ulicy Bohaterów Monte Cassino

Przygotowywaną inwestycję uważamy za potrzebną i ważną, co zostało opisane w ogólnych uwagach do układu drogowego. Rekomendujemy natomiast maksymalną oszczędność terenu, dbałość o powiązania przestrzenne, ekologiczne i rekreacyjne oraz dostosowanie skali układu do krajobrazu miasta.

Budowa/przebudowa drogi wojewódzkiej 835 na terenie miasta Lublin

Jako niekorzystne opiniujemy plany budowy skrzyżowania wielopoziomowego Krochmalna/Jana Pawła/Lubelskiego Lipca '80 jako rozwiązania promującego indywidualny ruch samochodowy, co w konsekwencji jest przeciwne całej idei ZIT i osłabia ich rolę.

Rondo Lubelskiego Lipca '80

Rekomendujemy wykonanie nowego projektu przebudowy Ronda Lubelskiego Lipca '80 i wykreowanie w tym miejscu wysokiej jakości przestrzeni publicznej z priorytetem dla pieszych poruszających się od centrum miasta do nowego zintegrowanego centrum komunikacyjnego. Obecnie istniejący projekt jest rozwiązaniem promującym indywidualny ruch samochodowy co w konsekwencji jest przeciwne całej idei ZIT i osłabia ich rolę. Ponadto zamiast przybliżyć nowy dworzec do centrum wzmacnia istniejącą barierę. Wnioski te znalazły się w uwagach ogólnych do układu drogowego.

W załączniku przekazujemy także koncepcję powrotu komunikacji miejskiej na ulicę 1-go Maja, wykonaną przez Forum Rozwoju Lublina oraz nasze poparcie dla tej idei.

[1MAJA_FRL_2013-02-21.pdf]

[2013_05_06 Poparcie 1-go Maja.jpg]

[2013_05_06 Poparcie 1goMaja - do Prezydenta.pdf]

System Informacji Miejskiej

Przekazujemy dokument dotyczący Systemu Informacji Miejskiej, opracowany wspólnie przez Urząd Miasta i Radę Kultury Przestrzeni. Dokument opisuje rolę i procedurę powstania takiego systemu.

[2012_01_30 SIM stanowisko wspólne RKP UM.pdf]

Podzamcze

Przekazujemy uwagi do obecnie procedowanego MPZP dla rejonu Podzamcza, jako projektu powiązanego z całą ideą ZIT.

[2014_11_06 RKP uwagi MPZP Podzamcze.pdf]

Przekazujemy także Społeczny Projekt Zagospodarowania Podzamcza w Lublinie, wykonany jako społeczna propozycja alternatywnego zagospodarowania.

Uwagi dotyczące miasta Natęczowa

Rekomendujemy:

- zwiększenie liczby połączeń Lublin-Natęczów (godziny ranne - czas lekcji i rozpoczęcie pracy)
- wzmocnienie potencjału kolei, zintegrowanie połączeń kolejowych i autobusowych poprzez skomunikowane wahadłowe połączenia ze stacją PKP Natęczów, wspólny bilet, usprawnienie komunikacji rowerowej, bezpieczny parking rowerowy, i inne rozwiązania zwiększające rolę

kolei.

Są to zagadnienia kluczowe zarówno dla mieszkańców jak i licznie odwiedzających miasto kuracjuszy.

Zdecydowanie popieramy także projekt rewitalizacji centrum Nałęczowa.

Uwagi ogólne o rozwoju miasta

Przekazujemy także stanowiska i rekomendacje Radu Kultury Przestrzeni dotyczące jakości Życia w całym mieście:

Propozycja programu „Dobrze mieszkać w Lublinie” – aktywnego wspierania zamieszkania w mieście, wraz z prezentacją

[2012_01_11 Stanowisko RKP – dobrze mieszkać w Lublinie.pdf]

[Dobrze mieszkać w Lublinie 2012_01_11.ppt]

Folder przedstawiający kluczowe wyzwania przestrzenne na koniec 2014 r.

[2014_02_11 RKP folder Prez_K_Zuk.pdf]

Propozycja systemu dialogu społecznego i wdrażania zrównoważonych rozwiązań w skali miasta.

Jest to jedno z pierwszych dokumentów naszego Środowiska – wówczas jako Green Connection

[2011_01_17 DIALOG propozycja PREZ ZUK gc.pdf]

Wnioski Stowarzyszenia Architektury Krajobrazu do opracowywanego obecnie Studium

Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. Lublin:

[SAK – Wnioski do SUIKZP m Lublina.doc]

(wraz z załącznikami graficznymi)

Propozycje projektów miękkih:

Projekt „Społeczny ZIT”

Rekomendujemy by w ramach realizacji projektów „miękkih” oraz systemu wdrażania ZIT (rozdział 6.2) i angażowania lokalnych interesariuszy (rozdział 8.2) przeprowadzić projekt partycypacyjny dotyczący koncepcji poszczególnych inwestycji ZIT. Proponujemy by z pomocą Środków miękkih wykreować wokół poszczególnych inwestycji realny konsensus społeczny i koalicję dającą szansę na większe powodzenie i akceptację rozwiązań.

Proponowane przez ZIT zmiany będą wymagały często zmiany upodobań transportowych i stylu poruszania się w LOF. Stąd potrzeba rzetelnej debaty nad rozwiązaniami. Jednocześnie w akceptacji przyszłych rozwiązań kluczową rolę odgrywać będzie detal i rozwiązania lokalne, często możliwe do uzyskania jedynie przez ich bezpośrednich użytkowników (tzw. user experience). Jednocześnie w wiodących na świecie metropoliach to właśnie dialog społeczny jest pierwszym narzędziem wzmocnienia spójności społecznej.

Stąd proponujemy by w ramach projektu „Społeczny ZIT” zabezpieczyć środki na komórkę odpowiedzialną za informowanie, koordynowanie, wspieranie i monitorowanie konsultacji inwestycji ZIT i zapewnienia im realnego poparcia społecznego oraz wdrożenia wypracowanych efektów.

Projekt jest komplementarny dla większości projektów ZIT, przyczynia się do zwiększenia potencjału każdego z projektów i jego przyszłego sukcesu. Ponadto realizuje cele i założenia całej strategii: przynosi nieocenione zyski społeczne, wzmocnia integrację społeczną i spójność, podnosi poziom kultury, buduje wysoką jakość Życia i przyczynia się do przyciągania przemysłów kreatywnych. Realizuje wizję LOF (s.24) jako wysokiej jakości przestrzeni Życia i pracy. Zapewnia rozwój inteligentny, zrównoważony i włączający (s.36). Realizacja projektu umożliwia założonego celu dla LOF jako najbardziej atrakcyjnego miejsca do Życia w Europie Środkowowschodniej.

3. Stowarzyszenia Świdnik Miasto dla Rowerów

Działania twarde

Dla wymienionych niżej działań postulujemy o uwzględnienie następujących sugestii:

– Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla LOF.

• Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride”.

• Przed głównymi wejściami usytuować 1–2 stojaki dla pozostałych osób.

• Połączyć dworzec z istniejącą infrastrukturą rowerową – dociągnięcie ze wszystkich stron infrastruktury w celu umożliwienia łatwego dojazdu rowerem. Należy wykonać oznakowanie ułatwiające odnalezienie dworca oraz wyprowadzające ruch rowerowy z dworca.

- Zlokalizować samoobsługowy punkt naprawczy dla rowerów przy parkingu.
 - Usytuować istniejącą stację Lubelskiego Roweru Miejskiego jak najbliżej wejścia do dworca.
- Zintegrowane z koleją węzły przesiadkowe oraz park&ride w miejscach Świdnik, miejscach Lubartów, gminie Natęczów oraz w gminach Lubartów, Konopnica i Niedzwica Duża.
- Przy węzłach przesiadkowych należy zlokalizować bezpłatne parkingi „Bike and Ride”
 - Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride”.
 - Przed głównymi wejściami usytuować 1–2 stojaki dla pozostałych osób.
 - Połączyć węzeł przesiadkowy z istniejącą infrastrukturą rowerową – dociągnięcie ze wszystkich stron infrastruktury w celu umożliwienia łatwego dojazdu rowerem. Należy wykonać oznakowanie ułatwiające odnalezienie węzła przesiadkowego oraz wyprowadzające ruch rowerowy z tego węzła.
 - Zlokalizować samoobsługowy punkt naprawczy dla rowerów przy parkingu.
 - Jeżeli w okolicy węzła przesiadkowego brak infrastruktury rowerowej, należy przewidzieć stworzenie bezpiecznego dojazdu z Centrum miasta do węzła przesiadkowego dla rowerzystów. Dodatkowo w okolicy samego węzła zaleca się uspokojenie ruchu samochodowego.
- Zintegrowane z komunikacją podmiejską ZTM węzły przesiadkowe w gminach: Wólka, Niemce, Jastków.
- Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride” lub przynajmniej kilku bezpiecznych stojaków rowerowych.
- Wewnątrzgałęziowe węzły przesiadkowe integrujące transport busowy – Gmina Mełgiew, Gmina Piaski, Gmina Niemce.
- Przewidzieć lokalizację bezpłatnego parkingu „Bike and Ride” lub przynajmniej kilku bezpiecznych stojaków rowerowych.
 - Połączyć węzeł przesiadkowy z istniejącą infrastrukturą rowerową – dociągnięcie ze wszystkich stron infrastruktury w celu umożliwienia łatwego dojazdu rowerem. Należy wykonać oznakowanie ułatwiające odnalezienie węzła przesiadkowego oraz wyprowadzające ruch rowerowy z tego węzła.
- Rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie
- Należy stosować rozwiązania sterowania ruchem, które nie dyskryminują rowerzystów, np. zielone Światło na wprost powinni dostawać wszyscy uczestnicy ruchu (na jezdni i na równoległej drodze dla rowerów). W przypadku przebudowy sygnalizacji świetlnej należy przewidzieć przyszłościowe prowadzenie ruchu rowerowego przez każde skrzyżowanie.
 - Na jezdni należy stosować detekcję, które wykrywa rowerzystów.
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 2273L (ul. Zorza – Abramowice Prywatne – Kalinówka, wraz z budową ronda nawrotowego MPK) oraz drogi powiatowej nr 2108 L (Lublin–Kalinówka)
- zapewnienie na obu drogach infrastruktury rowerowej (2273L główny kierunek na Głusk czy Zalew, 2108L połączenie Lublin – Świdnik) czy to przez pasy rowerowe czy wydzieloną drogę dla rowerów oraz połączenie ich z już istniejącą infrastrukturą rowerową w celu zachowania ciągłości i spójności sieci tras rowerowych.
- Przebudowa al. Kraśnickiej od ul. Jana Pawła II do granic miasta
- należy przewidzieć prowadzenie ruchu rowerowego. Sposób prowadzenia ruchu rowerowego powinien być uzgodniony z Zespołem Opiniującym, którego zadaniem jest wdrażanie i dostosowanie projektów inwestycyjnych do wymagań „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej miasta Lublin”.
- Zagospodarowanie rzeki Ciemięgi
- Należy przewidzieć infrastrukturę rowerową zarówno dla celów rekreacyjnych jak i transportowych. Infrastruktura ta powinna być połączona z już istniejącą siecią tras rowerowych.

- Ochrona, regeneracja i zrównoważone wykorzystanie obszaru Natura 2000 "Bystrzyca Jakubowicka" poprzez wykonanie Ścieżki ekologicznej, wraz z małą infrastrukturą informacyjno – turystyczną

• Jeżeli to możliwe Ścieżka ekologiczna powinna dopuszczać ruch rowerowy w celach turystyczno – przyrodniczych

- Rewitalizacja części Śródmieścia miasta Lublin

• Rewitalizacja Śródmieścia powinna się opierać na wprowadzeniu w życie koncepcji organizacji ruchu w obszarze Centralnym, który zakłada uspokojenie ruchu, uporządkowanie parkowania, wyznaczanie kontrapasów dla ruchu rowerowego w Centrum Lublina. Wprowadzenie w życie zapisów z koncepcji ułatwi poruszanie się po Centrum Lublina. Należy zauważyć, że wprowadzenie takich zmian jest tanie, ponieważ są to zmiany wynikające jedynie ze zmiany organizacji ruchu (oznakowania) nie wymagające zaś prac budowlanych.

• W związku z Rewitalizacją należy zwiększyć liczbę dostępnych miejsc parkingowych dla rowerów do liczby równej liczbie miejsc parkingowych dla aut w Śródmieściu. Można to osiągnąć przez ustawienie stojaków, ale także przez zastosowanie np. adapterów na latarnie, słupki i fasady budynków, które pozwalają wykorzystać je jako miejsca parkingowe. Należy mieć na uwadze, że polityka Rowerowa miasta Lublin zakłada, że w 2025 roku 15% wszystkich podróży na terenie miasta będzie odbywała się na rowerze. Celu tego nie można osiągnąć bez zwiększenia liczby miejsc parkingowych. Dodatkowo w miejsca parkingowe dla rowerów powinny być wyposażone wszystkie instytucje publiczne na terenie Śródmieścia.

Działania miękkie

W ramach działań miękkich chcielibyśmy zwrócić uwagę na problem edukacji rowerowej, której brak skutkuje niskim udziałem ruchu rowerowego w podróżach. Problem edukacji rowerowej dotyczy zarówno osób między 10 a 18 rokiem życia oraz osób po 18 roku życia.

Odrębną kwestią jest też kampania edukacyjna zachęcająca do dojeżdżania rowerem do szkoły czy pracy. Działania te powinny być adresowane zarówno do młodzieży jak i rodziców, ponieważ ci często uważają, że jazda na rowerze będzie dla ich podopiecznych niebezpieczna. Dodatkowo kampania edukacyjna powinno zostać objęte działania zachęcające do wspólnego odprowadzenia dzieci do przedszkola przez jednego z rodziców (pieszobusy).

Należy zważyć, że edukacja rowerowa jest zbieżna z celami ZIT w wielu aspektach: promuje do korzystania ze zrównoważonego transportu, pozwala zwalczać wykluczenie społeczne (aktywizacja osób bezrobotnych, dla których rowerem może być środkiem transportu, zwiększenie liczby rowerzystów wpływa też na zwiększenie podaży na usługi okołorowerowe – serwisy rowerowe, ale nie tylko – tutaj istnieje bardzo duża baza badań z Europy zachodniej na ten temat), wzrost innowacyjności (badania wykazują, że osoby jeżdżące rowerem są sprawniejsze intelektualnie).