

# plan zrównoważonej mobilności

---

Lublin  
efektywny  
dostępny  
zielony  
nowoczesny  
zintegrowany  
mobilny  
zaplanowany  
inteligentny  
świadomy

GMINA MIASTO LUBLIN,  
PLAC ŁOKIETKA 1, 20-950 LUBLIN  
WWW.LUBLIN.EU



Wykonawca:

 **TransEko**

00-656 Warszawa, ul. Śniadeckich 20/13

[www.transeko.pl](http://www.transeko.pl)

Zamawiający:

Gmina Miasto Lublin

Plac Łokietka 1, 20-950 Lublin

[www.lublin.eu](http://www.lublin.eu)

Lublin, wrzesień 2015 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności w Lublinie (PZM) jest dokumentem o znaczeniu strategicznym, będącym uzupełnieniem miejskich strategii i polityk transportowych. Określa cel główny i cele szczegółowe oraz zestaw działań, które będą podejmowane w Lublinie na rzecz zarządzania mobilnością.

## Kontekst Europejski

W opublikowanej w marcu 2011 r. tzw. „Białej Księdze transportu” zakłada się utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu oraz dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

W pierwszej części tego dokumentu – Wizji – w rozdziale 2.4 „Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy” wskazuje się negatywne zjawiska występujące w miastach, takie jak wysoki poziom emisji CO<sub>2</sub> związany z transportem, niski stopień bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz silne uzależnienie od ropy, uzasadniające konieczność podjęcia środków zaradczych, takich jak:

- ✓ zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego,
- ✓ tworzenie lepszych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego,
- ✓ zarządzanie zapotrzebowaniem na transport i planowanie przestrzenne,
- ✓ przejście na bardziej ekologiczny transport (napędy elektryczne, wodorowe, hybrydowe),
- ✓ stosowanie mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych samochodów,
- ✓ wprowadzenie opłat drogowych i zniesienie nierównego opodatkowania,
- ✓ usprawnienie transportu towarów zwłaszcza na ostatnich kilometrach do celu dostawy,
- ✓ stosowanie rozwiązań z dziedziny ITS.

W tej części (punkt 31) podkreśla się szczególną rolę zarządzania zapotrzebowaniem na transport i planowania przestrzennego, które odgrywają decydującą rolę w ograniczaniu ruchu, a także konieczność tworzenia lepszych warunków dla ruchu pieszego i jazdy na rowerze, co powinno stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury.

W drugiej części dokumentu – Cele – w odniesieniu do miast, formułuje się następujące cele strategiczne:

1. Do roku 2030 zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim; do roku 2050 ich całkowitą eliminację.
2. Do roku 2030 w dużych miastach zapewnienie wolnej od CO<sub>2</sub> logistyki miejskiej.
3. Do roku 2050 osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach.
4. Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”.



W części trzeciej – Strategia – w punkcie 49 zakłada się poprawę funkcjonowania transportu w miastach (ograniczenie zatorów i emisji) dzięki stosowaniu strategii łączonych, obejmujących planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ekologicznych pojazdów. Zakłada się także zachęcanie miast do opracowania planów mobilności miejskiej, które powinny obejmować wszystkie powyższe elementy.

Załącznik do „Białej Księgi transportu” zawiera zestaw rekomendowanych inicjatyw, w tym inicjatywę 2.3 Zintegrowana mobilność w miastach, w ramach której zakłada się m.in.:

- ✓ opracowywanie planów mobilności miejskiej,
- ✓ wykonywanie audytów mobilności miejskiej,
- ✓ ustanowienie tabeli wyników mobilności miejskiej w Europie,
- ✓ opracowanie ram dla wprowadzania opłat dla użytkowników w miastach oraz systemów ograniczania dostępu.

Opublikowany 17 grudnia 2013 r. dokument Komisji Europejskiej „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”<sup>1</sup> przedstawia koncepcję dotyczącą opracowywania planów mobilności w miastach z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich i obszarów miejskich, uwzględniającej takie podstawowe cele jak: zwiększenie dostępności obszarów miejskich i zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu.

Dokument ten określa zakres planów zrównoważonej mobilności, które powinny dotyczyć:

- ✓ transportu publicznego,
- ✓ transportu niezmotoryzowanego,
- ✓ intermodalności,
- ✓ bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ transportu samochodowego,
- ✓ logistyki miejskiej,
- ✓ zarządzania mobilnością,
- ✓ rozwiązań z dziedziny ITS.

Wskazuje także, że przy tworzeniu planów mobilności konieczne jest zastosowanie przejrzystego i partycypacyjnego podejścia, tj. zaangażowanie odpowiednich podmiotów (mieszkańców miast, przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego, podmiotów gospodarczych, itp.) w proces opracowywania i wdrażania planu.

---

<sup>1</sup> Załącznik do komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

## Kontekst krajowy

Kierunki działań w latach 2014-2020 dla trzech polityk unijnych w Polsce (Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej Wspólnej Polityki Rybołówstwa) określa Umowa Partnerstwa - Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020, dokument zatwierdzony przez Komisję Europejską 23 maja 2014r. Punktem wyjścia jest ocena, zgodnie z którą utrata dotychczasowych funkcji społeczno-gospodarczych pełnionych przez miasta lub ich dzielnice prowadzi do pogłębienia występujących problemów m.in. spadku poziomu przedsiębiorczości, wzrostu bezrobocia, pogorszenia jakości infrastruktury, a także intensyfikacji problemów społecznych związanych z depopulacją oraz występującą koncentracją ubóstwa i wykluczenia społecznego. Wyzwaniem jest zapewnienie warunków dla właściwej rewitalizacji miast, tj. zintegrowanego i kompleksowego, przygotowywanego i prowadzonego z uwzględnieniem partycypacji społecznej przeciwdziałania procesom degradacji związanych m.in. z postępującą degradacją tkanki miejskiej (w tym mieszkaniowej), erozją stosunków społecznych, niekorzystnymi procesami demograficznymi, przestrzennymi (suburbanizacja), infrastrukturalnymi (transport, efektywność energetyczna) oraz środowiskowymi.

Wśród celów tematycznych (cel nr 4) wskazuje się wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, w ramach którego wspierane będą (priorytet 4e i 4v) zrównoważona mobilność miejska i działania adaptacyjne mające oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Działania w zakresie „czystego” transportu miejskiego mają przyczynić się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>, jak i innych zanieczyszczeń oraz zwiększenia efektywności energetycznej, wpisując się jednocześnie w priorytety UE w zakresie transportu w miastach (plany mobilności miejskiej, zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego, promowanie alternatywnych form przemieszczania się w miastach) określone w Białej Księdze. Oznacza to inwestowanie w infrastrukturę i tabor transportu zbiorowego, ale także odpowiednią politykę parkingową, uprzywilejowanie transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego, rozwój podróży z przesiadkami, poprawę komfortu podróżowania, rozwój systemów informatycznych i rozwiązań ITS.

Projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej realizowane w okresie 2014-2020 będą musiały uwzględniać szersze podejście – odnosząc się do niskoemisyjności, powinny wpisywać się w strategię miejskie i kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej. Powinny stanowić zbiór kompleksowych działań zniechęcających do korzystania z samochodów i zachęcających do korzystania z innych środków transportu, realizowanych w koordynacji z polityką przestrzenną miasta.

Umowa Partnerstwa odwołuje się do przygotowywanego dokumentu pn. „Krajowa Polityka Miejska”, która ma wspierać ograniczanie żywiołowej suburbanizacji, poprawiać jakość planowania przestrzennego powiązanego z planowaniem rozwoju z uwzględnieniem niskoemisyjności i efektywności energetycznej. KPM wskazuje dwa główne cele transportowe:

- ✓ Osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta, rozumianej jako odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego.
- ✓ Zmianę zachowań komunikacyjnych, a zwłaszcza odwrócenie trendu polegającego na wzrastającym uzależnieniu od codziennego wykorzystywania samochodu osobowego przy przemieszczaniu się w obszarze miejskim.



Narzędziem realizacji ww. celów mają być m.in. plany mobilności miejskiej, zakładające stosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego oraz promowanie alternatywnych form przemieszczania się w miastach.

## Kontekst lokalny



Plan Zrównoważonej Mobilności w Lublinie nawiązuje do podstawowych założeń dot. zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Lublina określonych w Polityce Transportowej miasta Lublina (uchwała Rady Miejskiej nr 495/XLIX/97 z dnia 22 maja 1997 r.), Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Lublina (uchwała Rady Miejskiej w Lublinie nr 359/XXII/2000 z dnia 13 kwietnia 2000 r.), Strategii Lublin 2020 (uchwała Rady Miejskiej nr 693/XXVII/2013 z dnia 28 lutego 2013 r.) oraz do dokumentów planistycznych przygotowywanych w związku z planowaną aktualizacją Studium m.in. „Studium komunikacyjnego oraz koncepcji organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta Lublin” (październik 2012 r.).

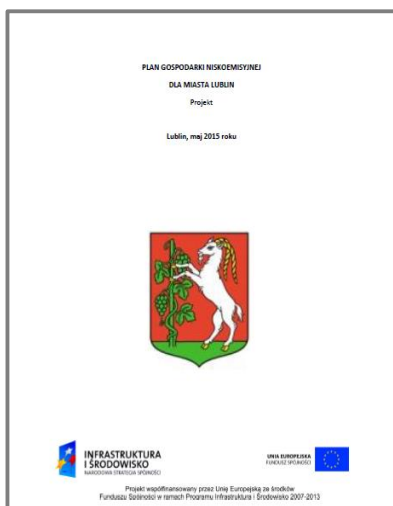
Plan Zrównoważonej Mobilności jest komplementarny w stosunku do takich dokumentów jak:

- ✓ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego” (Uchwała Rady Miejskiej Nr 674/XXVII/2013 z dnia 17 stycznia 2013 r.).

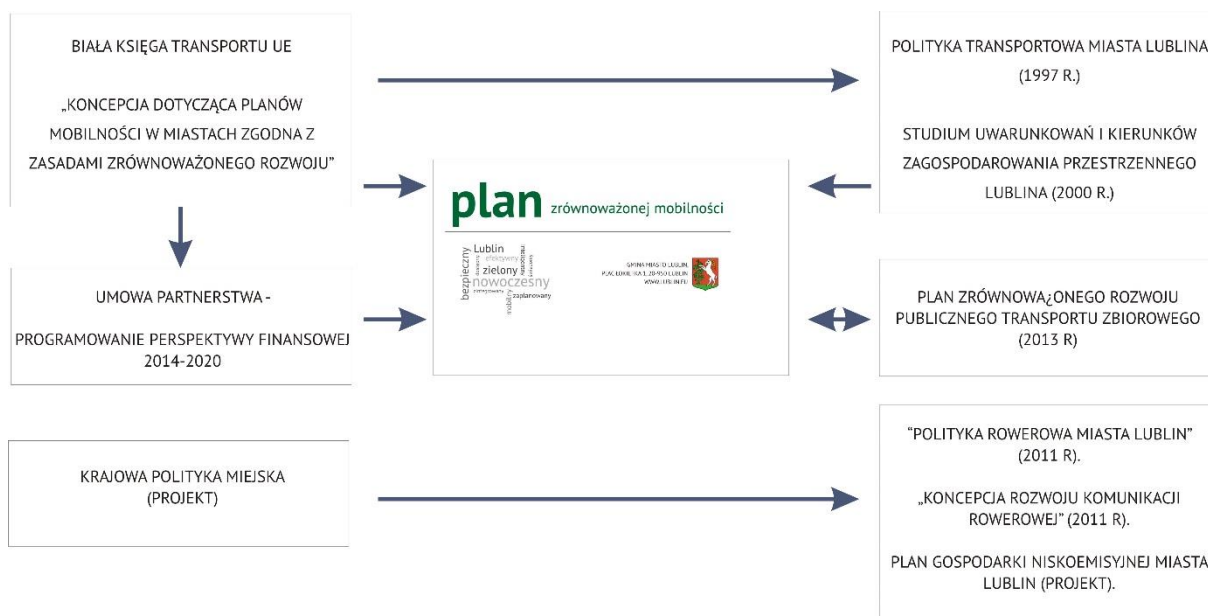
# WSTĘP

## plan zrównoważonej mobilności

- ✓ „Polityka Rowerowa Miasta Lublin” (Uchwała Rady Miejskiej nr 224/XIV/2011 z dnia 20 października 2011 r).
- ✓ „Koncepcja rozwoju komunikacji rowerowej w mieście Lublin” (Uchwała Rady Miejskiej nr 260/XV/2011 z dnia 24 listopada 2011 r).
- ✓ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Lublin (projekt).



Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Lublin jest dokumentem, w którym zaplanowano działania i środki podnoszące efektywność energetyczną, zwiększenie ilości energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii oraz redukcję emisji gazów cieplarnianych w mieście. Plan przewiduje działania do 2023 roku i aktywnie włącza Lublin w realizację polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2020. W szczególności Plan odnosi się do takich aspektów związanych ze zrównoważoną mobilnością jak: planowanie przestrzenne, uprzywilejowanie transportu zbiorowego, rozwój komunikacji podmiejskiej, zarządzanie mobilnością, bezpieczeństwo ruchu drogowego, rozwój rowerów publicznych.



### Horyzont czasowy

Skutecznie wdrażanie działań określonych w PZM wymaga przyjęcia horyzontów czasowych realizacji. Zakłada się, że pierwszy etap wdrażania PZM zakończy się w roku 2020. Oznacza to, że do tego czasu większość zaplanowanych działań zostanie:

- ✓ zakończonych, z późniejszym monitorowaniem efektów,
- ✓ rozpoczętych, z kontynuacją po roku 2020,
- ✓ rozpoczętych (np. jako działanie pilotażowe), z wdrożeniem po roku 2020.

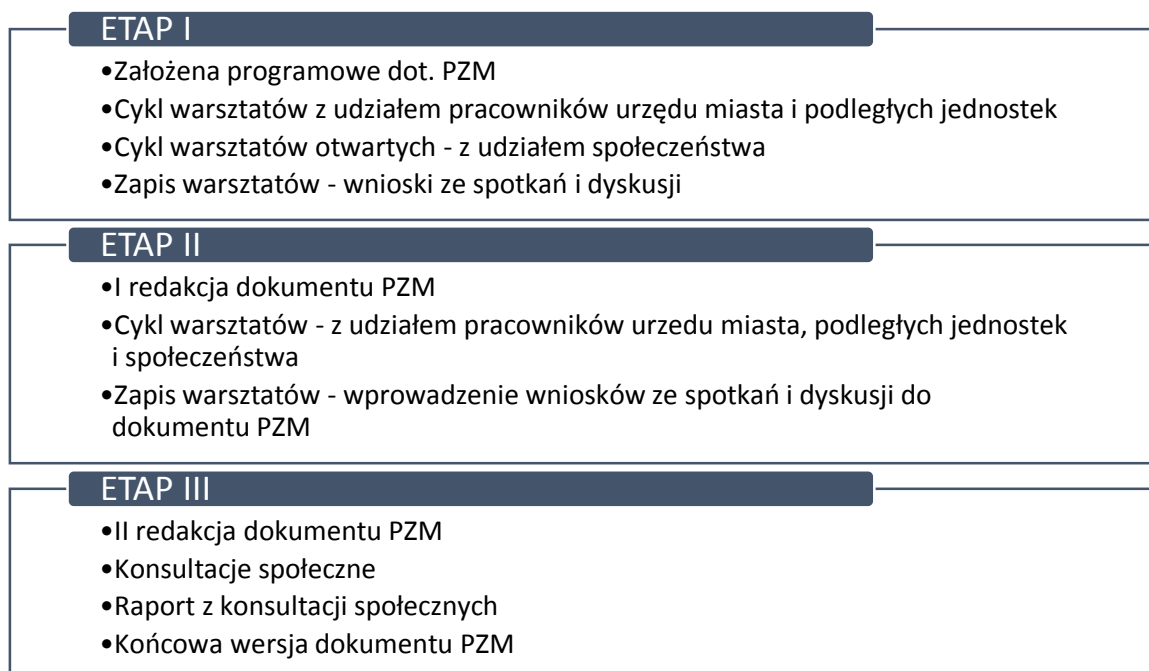
W przypadku jednego z działań, jego wdrożenie będzie uzależnione od aktualnych uwarunkowań i nie zakłada się jego realizacji przed rokiem 2020.

## Proces tworzenia dokumentu

Plan dotyczy poszczególnych etapów odbywania podróży (także przewozu ładunków), takich jak: decyzja o wykonaniu podróży, kierunki podróżowania, wybór środka transportu, trasa przejazdu, okres podróżowania. Obrazuje to poniższy schemat decyzyjny.



Dokument powstał w wyniku dyskusji z interesariuszami (mieszkańcami, pracodawcami i pracującymi, stowarzyszeniami, organizacjami społecznymi, radnymi, przedstawicielami urzędu miasta i jednostek miejskich) prowadzonymi m.in. w formie konsultacji społecznych i warsztatów. Obrazuje to poniższy schemat postępowania.



Wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności ma służyć zmianie dotychczasowego podejścia do organizacji systemu transportowego Lublina oraz zmianie zachowań komunikacyjnych jego użytkowników. Wynika z przekonania, że zapewnienie sprawnie funkcjonującego miasta, atrakcyjnego dla jego mieszkańców i rozwoju inwestycji nie musi wiązać się wyłącznie z rozwojem infrastruktury transportowej, ale zależy także od lepszego zarządzania systemem transportowym i odbywaniem podróży, w warunkach uprzywilejowania ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego i z określeniem nowej roli samochodu.



Działania podejmowane w ramach PZM mają sprzyjać rozwojowi nowoczesnego Lublina, miasta zintegrowanego, z wysokim poczuciem tożsamości jego mieszkańców, przy założeniu oszczędnego gospodarowania środkami publicznymi oraz ochrony środowiska dla przyszłych pokoleń.

Wdrażanie PZM w kolejnych latach będzie wspomagać pozyskiwanie środków pomocowych na cele transportowe w ramach programów promujących strategię niskoemisyjną (m.in. Fundusz Spójności i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego).

Plan Zrównoważonej Mobilności obejmuje zagadnienia związane z:

- ✓ zagospodarowaniem przestrzennym miasta,
- ✓ wpływaniem na popyt na odbywanie podróży,
- ✓ rolę ruchu pieszego i rowerowego,
- ✓ rolę transportu zbiorowego,
- ✓ rolę samochodu,
- ✓ parkowaniem,
- ✓ transportem ładunków,
- ✓ oddziaływaniem fiskalnym,
- ✓ edukacją transportową.

Zawiera również plan wdrożenia, określający:

- ✓ zakres odpowiedzialności za wdrożenie,
- ✓ priorytety realizacyjne i
- ✓ sposób monitoringu i oceny uzyskiwanych rezultatów.



W dokumencie zrezygnowano z sektorowego podziału zadań wynikającego z obszarów zainteresowania. Plan zrównoważonej mobilności Lublina odnosi się strukturą do postawionych celów i wizji Lublina jako miasta: zaplanowanego, przyjaznego, zintegrowanego, bezpiecznego, dostępnego, mobilnego, inteligentnego, efektywnego, zielonego i świadomego.



**CELEM GŁÓWNYM PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W LUBLINIE JEST WZROST JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW, POPRAWA ŚRODOWISKA NATURALNEGO ORAZ KONKURENCYJNOŚCI I ATRAKCYJNOŚCI MIASTA POPRZEZ ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO I ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ Z UWZGLĘDNIENIEM WSZYSTKICH GRUP UŻYTKOWNIKÓW.**

Plan stanowi uzupełnienie i rozwinięcie dotychczasowych dokumentów planistycznych i strategicznych o zagadnienia związane z zarządzaniem popytem na transport. Podtrzymuje cele polityki transportowej Lublina, którymi są sprawny, ekonomiczny i bezpieczny przewóz w obszarze miasta osób i towarów, wykonywany z możliwie najmniejszą uciążliwością dla środowiska naturalnego. Porządkuje i wzmacnia te działania, które odnoszą się do: planowania przestrzennego i planowania transportu, zarządzania systemem transportowym oraz procesu podejmowania decyzji (indywidualnych i grupowych) o odbywaniu podróży.

Realizacja Planu ma inspirować i wskazywać drogę postępowania zgodną ze zrównoważonym rozwojem oraz wpływać na wielkość i sposób zaspokajania popytu. Jest także częścią polityki społecznej, dzięki zakładanemu czynnemu zaangażowaniu społeczeństwa w identyfikowanie i rozwiązywanie problemów oraz propagowanie zmiany zachowań komunikacyjnych.

Realizacja Planu, osadzając kwestię mobilności w szerszej perspektywie uwzględniającej aspekty społeczne, przestrzenne i gospodarcze, powinna wyprzedzać oczekiwania użytkowników miasta. Wymaga także zmobilizowania do współpracy instytucji kluczowych dla jego realizacji (urząd miasta i podległe jednostki, straż miejska, policja, szkoły i wyższe uczelnie), włączając je tym samym w proces budowania przyjaznego miasta i odpowiedzialności za swoje otoczenie.

Plan Zrównoważonej Mobilności ukierunkowuje działania tak, aby stwarzać warunki umożliwiające udział w edukacji, korzystanie z dóbr kultury sportu i rekreacji, realizację prawa do mieszkania, opieki zdrowotnej, pracy, pomocy prawnej i korzystania z infrastruktury społecznej. Sprzyjać to będzie zapobieganiu ryzyka wykluczenia społecznego i jego pogłębiania się.

W związku z powyższym Plan zakłada:

- ✓ jak najszersze zaangażowanie obywateli i interesariuszy w jego realizację,
- ✓ koordynację działań pomiędzy sektorami transportu, szczeblami administracji samorządowej i rządowej oraz sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego,
- ✓ uwzględnianie aspektów związanych z zagospodarowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, rozwojem gospodarczym, polityką społeczną, zdrowiem i bezpieczeństwem.

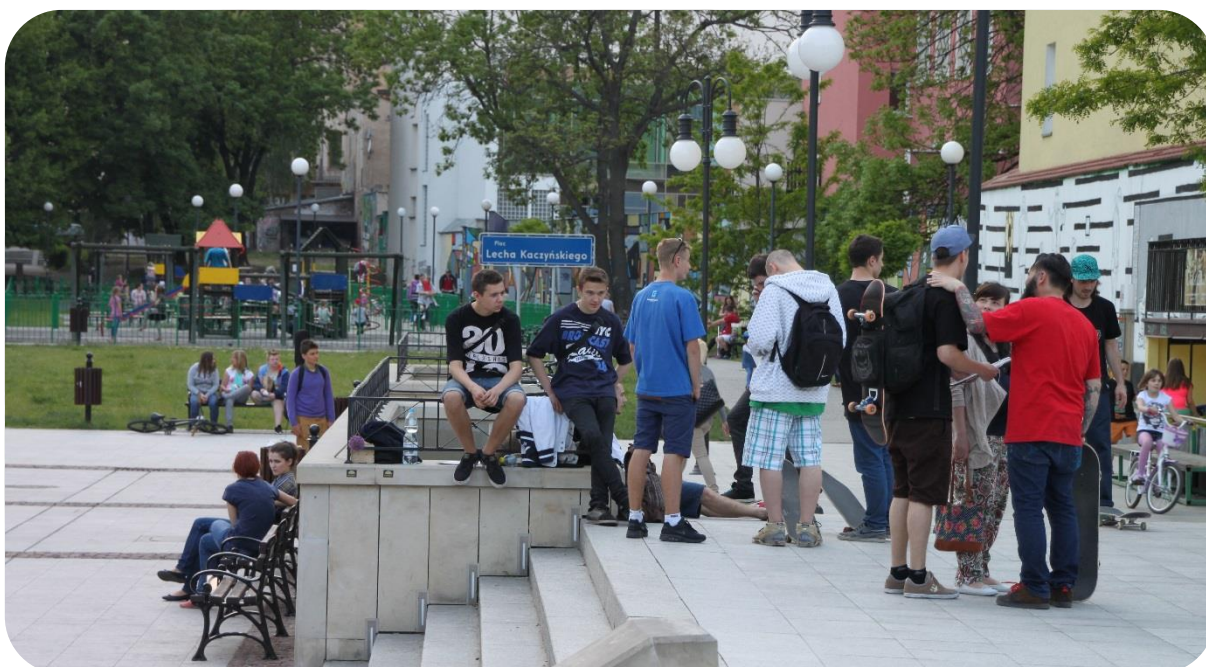
## **Plan Zrównoważonej Mobilności w Lublinie ustala 16 celów szczegółowych:**

- ❖ Zahamowanie wzrostu, a następnie stopniowe zmniejszanie motoryzacji indywidualnej.
- ❖ Zwiększenie przestrzennej gęstości miasta, z przemieszanymi funkcjami w celu skrócenia odległości pomiędzy źródłami i celami ruchu.
- ❖ Eliminowanie niepotrzebnych podróży, pozbawionych indywidualnych i społecznych korzyści.
- ❖ Ograniczenie korzystania z samochodów (zwłaszcza w podróżach z gmin ościennych i peryferyjnych stref miasta) do centrum, poprzez stwarzanie alternatyw w postaci transportu zbiorowego i rowerowego.
- ❖ Zwiększenie roli transportu zbiorowego w podziale modalnym.
- ❖ Zwiększenie roli ruchu pieszego w podziale modalnym, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej.
- ❖ Zwiększenie roli ruchu rowerowego w podziale modalnym, zwłaszcza w sezonie wiosenno-letnim.
- ❖ Zapewnienie dostępności systemu transportowego dla wszystkich grup użytkowników z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego.
- ❖ Rozwój przestrzeni publicznych, przyjaznych mieszkańcom, łatwo dostępnych pieszo, rowerem i transportem zbiorowym oraz dostosowanie charakteru ulic do pełnionych funkcji (z uwzględnieniem ograniczania ich przepustowości).
- ❖ Bardziej elastyczne wykorzystywanie systemu transportowego i jego elementów (parkingów, ulic, tras drogowych, transportu zbiorowego).
- ❖ Bardziej efektywne wykorzystywanie samochodów osobowych.
- ❖ Podwyższenie efektywności energetycznej i zmniejszenie zużycia paliw kopalnych w transporcie.

# CELE

plan zrównoważonej mobilności

- ❖ Ochrona środowiska naturalnego i klimatu oraz łagodzenie uciążliwości związanych z ruchem samochodowym i parkowaniem (także pojazdów w transporcie towarowym) zwłaszcza w chronionych obszarach miasta (w związku z blokowaniem ulic, parkowaniem niezgodnie z przepisami i zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego).
- ❖ Poprawa bezpieczeństwa ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu.
- ❖ Ograniczanie kosztów funkcjonowania systemu transportowego.
- ❖ Zwiększenie roli edukacji transportowej jako instrumentu ułatwiającego zmianę mentalności obywateli i sposobu podróżowania po mieście.



# DIAGNOZA

plan zrównoważonej mobilności

---

Blisko 18 lat temu (22 maja 1997 r.) Rada Miasta Lublina uchwalając Politykę Transportową zdecydowała o zrównoważonym rozwoju systemu transportowego miasta. Uznano wówczas, że *„najważniejszym dla Lublina rozwiązaniem jest (...) strategia łącząca ograniczoną rozbudowę infrastruktury drogowej ze stosowaniem instrumentów tworzących priorytet dla komunikacji zbiorowej oraz rozwiązań ograniczających zapotrzebowanie na przewozy i obciążenie dla środowiska naturalnego.”*

Rezultatem tamtej decyzji są korzystne zmiany i przekształcenia zachodzące w mieście. Od szeregu lat realizowany jest program modernizacyjny dotyczący transportu zbiorowego (modernizacja i rozwój trakcji trolejbusowej, wymiana taboru, modernizacja przystanków). Modernizowany i rozwijany jest także układ drogowy. Najbardziej widoczne jest zaawansowanie budowy układu tras obwodowych (drogi ekspresowe wraz z dojazdami do miasta) oraz powiązania z lotniskiem w Świdniku, oddanym do użytku w 2012 r. Nastąpiło spektakularne przekształcenie Krakowskiego Przedmieścia w strefę pieszą, wprowadzono strefę płatnego parkowania, a w najbliższym czasie uruchomiony zostanie system zarządzania ruchem”.

Jednak części zamierzeń nie udało się zrealizować lub tempo i skala zmian są niewystarczające. Dotyczy to m.in. uprzywilejowania pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu, dostosowania miasta do potrzeb ruchu pieszego i rowerowego, czy porządkowania przestrzeni zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. W podejmowanych działaniach większej uwagi wymaga także uwzględnienie oczekiwań społecznych. Wśród słabości należy wymienić brak cyklicznych badań ruchu, których efektem powinien być całościowy obraz systemu transportowego miasta. Ogranicza to wiedzę o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców, podziale zadań przewozowych, w poszczególnych strefach oraz kordonach miasta, stopniu zmotoryzowania społeczeństwa (liczbie samochodów/1000 mieszkańców), a także liczbie wykonywanych podróży w ciągu dnia oraz o realnym wpływie inwestycji transportowych i zmian w organizacji ruchu.

Prowadzone badania są zwykle wrywkowe, realizowane przez poszczególne jednostki miejskie. Skutkuje to niepewnością przyjmowanych założeń i koniecznością odnoszenia się do informacji z innych miast. Może to prowadzić do nieprawidłowej oceny i złych wniosków dotyczących rozwoju układu drogowego, inwestycji w transporcie zbiorowym, itp. Utrudnia także skwantyfikowanie celów polityki mobilności.

## **Ruch pieszy i rowerowy**

Lublin posiada charakterystyczne ukształtowanie, które wynika z podziału miasta rzeką Bystrzycą na dwie odmienne krajobrazowo części. Lewobrzeźną, cechującą się urozmaiconą rzeźbą terenu, głębokimi dolinami i starymi wąwozami lessowymi, oraz bardziej płaską, prawobrzeźną. Czynniki te warunkują sposób organizacji sieci transportowej, w tym w szczególności systemu rowerowego i pieszego. Z drugiej strony dość zwarta struktura przestrzenna miasta jest korzystna jeśli chodzi

o efektywność organizacji i eksploatacji systemu transportowego, także akceptowalne długości dojazdu rowerem i stosunkowo krótkie dojścia piesze.

Niezależnie od niesprzyjających warunków morfologicznych, w ostatnich latach w Lublinie daje się zauważyć wyraźny wzrost zainteresowania ruchem rowerowym. Powodem są zmiany zachodzące w świadomości społeczeństwa oraz wzrost atrakcyjności tej formy podróżowania dzięki rozwojowi infrastruktury (drogi dla rowerów, pasy i kontrapasy, stojaki rowerowe), czy też uruchomienie we wrześniu 2014 roku systemu rowerów publicznych. Obecnie mieszkańcy mogą korzystać z 40 wypożyczalni i 400 rowerów.

Lublin przoduje w kraju w działaniach na rzecz edukacji i promocji ruchu rowerowego, czego przykładem są realizowane projekty „Rowerowa Szkoła”, „Lublin Rowerem” i akcja „Rower Na Uczelnię”. Zmiany zachodzą w sposób zaplanowany, na podstawie przyjętych dokumentów strategicznych: „Polityka Rowerowa Miasta Lublin”, „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin”, a także opracowań studialnych, takich jak „Strategia rozwoju systemu dróg rowerowych w mieście Lublin”, określających cele, kierunki oraz program działań na rzecz rozwoju systemu rowerowego, z założeniem osiągnięcia przynajmniej 15% udziału rowerów w ruchu do roku 2025 roku.

Dalszy wzrost roli ruchu rowerowego w Lublinie wymaga jednak stworzenia spójnej sieci tras rowerowych, zapewniającej powiązanie z większością celów podróży i bezpieczeństwo jazdy oraz zapewnienie możliwości parkowania rowerów. Wyraźnej poprawy wymagają warunki dojazdu i poruszania się w obszarze śródmiejskim, powiązania międz dzielnicowe, obsługa dojazdów do Lublina (podróże podmiejskie i regionalne) oraz dostępność rowerem do węzłów przesiadkowych do transportu zbiorowego (dojazdy do przystanków i krańców autobusowych i trolejbusowych, dworców autobusowych i kolejowych). Ważne jest zapewnienie komfortu podróży rowerowych, dzięki wysokiej jakości rozwiązaniom technicznym tras rowerowych oraz usuwaniu mankamentów i barier na trasach istniejących, co obecnie utrudnia poruszanie się rowerem po mieście.

Szans rozwoju ruchu rowerowego w Lublinie należy upatrywać także w łączeniu funkcji tras rowerowych i możliwości ich wspólnego wykorzystywania do celów transportowych i rekreacyjnych. Przykładem jest wykorzystanie doliny rzeki Bystrzycy, z bardzo atrakcyjną i silnie wykorzystywaną trasą rowerową, traktowaną nie tylko rekreacyjnie, ale też jako korytarz transportowy, dojazdowy do centrum.

Lublin coraz większe znaczenie przypisuje poprawie warunków ruchu pieszego. Trwają prace (projekt „Miasto dla Ludzi”) nad sformułowaniem standardów dla infrastruktury pieszej, które w przyszłości mają szansę być wyznacznikiem dobrego projektowania. W mieście dostrzegalna jest stopniowa poprawa funkcjonalności ciągów pieszych, stanu nawierzchni chodników,

likwidowanie barier komunikacyjnych i architektonicznych, takich jak np. obniżanie krawężników, stosowanie pochylni i wind zamiast schodów. Przystanki dostosowywane są do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. W stopniu większym niż dotychczas identyfikowane są potrzeby mieszkańców, których uwagi i oczekiwania dotyczące infrastruktury, także pieszej, przyjmowane są pod specjalnym adresem poczty elektronicznej. Ważna jest deklaracja władz Miasta odnośnie konieczności weryfikacji programów sygnalizacji świetlnej, pod kątem lepszego ich dostosowania do ruchu pieszego (zwiększenia długości czasu światła zielonego dla pieszych) oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Wśród pozytywnych przykładów przekształceń przestrzeni miejskiej warto wymienić te, które łączą modernizację stanu technicznego ulic z wprowadzaniem lepszych rozwiązań dla ruchu pieszego. Dotyczy to np. ul. Bernardyńskiej, Krakowskiego Przedmieścia, ul. Lubartowskiej (w pobliżu Krakowskiego Przedmieścia) oraz ciągu pieszego w ul. Krakowskie Przedmieście od ul. Kapucyńskiej do ul. Królewskiej. Wdrażany jest, uchwalony przez Radę Miasta, program działań na rzecz osób niepełnosprawnych, którego jednym z celów jest stworzenie przestrzeni publicznych w Lublinie dostępnych dla wszystkich użytkowników, podnoszenie świadomości osób decyzyjnych, w tym architektów, planistów, oraz wszystkich innych uczestników życia społecznego poprzez propagowanie idei projektowania uniwersalnego.

Tempo przekształceń przestrzeni miejskiej Lublina musi się jednak zwiększyć, zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. W kolejnych latach przekształcanie ulic i placów powinno być łączone z redukowaniem ich funkcji komunikacyjnych na rzecz tworzenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych z funkcjami kulturowymi i społecznymi. Likwidowane powinny być mankamenty infrastruktury ograniczające, a w niektórych przypadkach nawet wykluczające dostępność miasta dla osób o ograniczonej mobilności (niewidomych, słabo widzących, poruszających się na wózkach inwalidzkich, z wózkiem dziecięcym itp.) oraz utrudniających poruszanie się pieszo. Szczególnym zadaniem będzie uwolnienie chodników blokowanych przez zaparkowane samochody.

Pozytywnym zmianom zachodzącym w Lublinie sprzyja powołanie Zespołu ds. mobilności aktywnej, który zajmuje się ruchem rowerowym oraz pieszym, będąc stale do dyspozycji mieszkańców w kwestii rozwiązywania bieżących problemów związanych z poruszaniem się po mieście.

## **Transport zbiorowy**

Lublin posiada bogatą sieć miejskiego transportu zbiorowego (autobusy i trolejbusy), która jest modernizowana i rozwijana. W 2014 r. zakończono realizację projektu „Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz z budową systemu informacji pasażerskiej dla poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie”, którego efektem jest poprawa komfortu

podrózowania oraz zwiększenie dostępności środków transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych ruchowo. Całkowita wartość projektu wyniosła 13,2 mln zł. Projekt objął budowę, przebudowę lub remont 41 przystanków transportu zbiorowego, wyposażenie w wiaty 128 przystanków. Stworzono także podstawy do wdrożenia systemu informacji pasażerskiej. Ponadto, część przystanków została wyposażona w monitoring, bezobsługowe toalety, we wszystkich pojazdach zainstalowano odbiorniki GPS oraz urządzenia do pomiaru liczby pasażerów.

Aktualnie realizowany jest projekt pn. „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” o wartości ponad 473 mln zł, w ramach którego zmodernizowano i rozwinięto sieć trakcji trolejbusowej, wymieniono tabor autobusowy i trolejbusowy na niskopodłogowy oraz uruchomiono System Zarządzania Transportem Publicznym, zostanie również wdrożony System Zarządzania Ruchem. W ramach projektu zakupiono 100 autobusów oraz 70 trolejbusów, wyposażonych w dodatkowy napęd, który pozwala przejechać trasę bez trakcji trolejbusowej. Termin zakończenia realizacji projektu – IV kwartał 2015 r.

Pomimo znacznego wysiłku modernizacyjnego i wyraźnych zmian na lepsze, transport zbiorowy w Lublinie pozostaje niekonkurencyjny w stosunku do samochodów osobowych. Wśród głównych przyczyn należy wymienić słabe dostosowanie układu linii do zmieniających się potrzeb miasta oraz relatywnie niski stopień uprzywilejowania w ruchu (niski stopień niezależności komunikacji miejskiej od zatłoczenia ulic ruchem samochodowym).

Postępujący rozwój Lublina wiąże się ze zmianami w sposobie zagospodarowania poszczególnych obszarów (tereny przemysłowe, mieszkaniowe, biurowe). Wywołuje to zmiany w zapotrzebowaniu na obsługę transportem zbiorowym. Zmienia się położenie i koncentracja źródeł i celów podróży. Wymaga to dostosowania oferty do aktualnych potrzeb mieszkańców, jeśli chodzi o układ połączeń, częstotliwości kursowania oraz podaż taboru. Atrakcyjność komunikacji miejskiej zależy także od zapewnienia jej niezawodności, regularności i wysokiej jakości mierzonej prędkości jazdy (konkurencyjny czas podróży w stosunku do samochodu). Wiąże się to z koniecznością uprzywilejowania autobusów i trolejbusów zwłaszcza w głównych korytarzach transportowych miasta, łączących poszczególne dzielnice z centrum i dzielnice pomiędzy sobą.

Lublin posiada dość dobre powiązanie kolejowe, zwłaszcza na kierunku wschód-zachód, m.in. z innymi miastami wojewódzkimi, w tym Warszawą. Kolej jest jednak w bardzo małym stopniu wykorzystywana w przewozach regionalnych i lokalnych. Jednym z mankamentów jest niska jakość węzłów przesiadkowych pomiędzy kolejną a komunikacją miejską. Ponadto nawarstwiająca się zaniedbania infrastrukturalne i niedofinansowanie w kolei skutkują słabą ofertą przewozową, w tym niskimi częstotliwościami kursowania w godzinach szczytowych. Wszystko to powoduje, że kolej jest bardzo mało konkurencyjna w stosunku do prywatnych przewoźników autobusowych, pomimo, że zamiejska komunikacja autobusowa także oferuje dość niski standard obsługi w



związku ze stratami czasu wynikającymi z zatłoczenia dróg, niskim standardem obsługi na dworcach, słabą dostępnością w związku z zagospodarowaniem obecnego otoczenia dworca autobusowego i niskim poziomem bezpieczeństwa pasażerów.

W Lublinie nie funkcjonuje zorganizowany system podróży przesiadkowych z transportu indywidualnego na zbiorowy (parkingi P+R (Parkuj i Jedź), B+R (dojazd rowerem do przystanków transportu zbiorowego) i K+R (podwożenie do węzłów komunikacji zbiorowej)).

Szansy upatruje się w planowanej kompleksowej modernizacji węzła transportowego opartego na dworcu kolejowym Lublin Główny, która będzie połączona z rewitalizacją otaczającego obszaru i stworzeniem węzła przesiadkowego integrującego systemy komunikacji miejskiej, podmiejskiej i dalekobieżnej.

Obecnie, jedną z poważnych uciążliwości jest nieuporządkowany układ komunikacyjny, przestarzały i niewydolny, przebiegający wzdłuż zwartej i ciasnej zabudowy oraz rozproszone dworce PKS i PKP. Odległość między głównymi dworcami autobusowym i kolejowym wynosi ok. 5 km. Duża odległość, a co za tym idzie wydłużony czas podróży środkami komunikacji miejskiej pomiędzy dworcami, rzutuje na niski komfort podróżowania. Stanowi to znaczącą barierę rozwoju mobilności miejskiej oraz konkurencyjności środków transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego. Obszar zarówno obecnego dworca PKP, jak i dworca PKS jest bardzo mocno zdegradowany. Planowana do realizacji budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego umożliwi szybką i bezproblemową zmianę środka transportu, co wpłynie na skrócenie czasu podróży, wzrost jej komfortu oraz zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych. Polepszenie jakości powiązań komunikacyjnych zwiększy atrakcyjność transportu publicznego, usprawni przemieszczanie się mieszkańców miasta oraz będzie odpowiadać na potrzeby wszystkich jego użytkowników zakresie szybkiego i sprawnego przemieszczania się. Przedsięwzięcie ma charakter zintegrowany i odpowiada na zdiagnozowane potrzeby całego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. Planowana inwestycja ma za zadanie utworzenie w pełni funkcjonalnego zintegrowanego węzła komunikacji publicznej obsługującego nie tylko Lubelski Obszar Funkcjonalny, ale i całe województwo. Budowa węzła obsługującego wszystkich przewoźników w bliskim sąsiedztwie istniejącego dworca kolejowego będzie stanowić zasadniczy element integracji systemu transportu wewnętrznego Miasta Lublin i jego obszaru funkcjonalnego z transportem o charakterze aglomeracyjnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

## **Układ drogowy i ruch samochodowy**

Lublin modernizuje i rozwija układ drogowy. Najbardziej widoczne jest zaawansowanie budowy tras obwodowych (strona północna miasta), m.in. oddanie do użytku obwodnicy Lublina biegnącej

# DIAGNOZA

plan zrównoważonej mobilności

---

w ciągu dróg S12, S17 i S19, budowa dróg dojazdowych do węzłów z obwodnicą (Mełgiewska, Solidarności, Poligonowa), budowa ulicy Zelwerowicza.

Kontynuowana jest budowa obwodnicy śródmiejskiej od strony południowo-wschodniej, w ciągu ul. Krańcowej i Dywizjonu 303 oraz przygotowywana jest do realizacji inwestycja mająca domknąć ciąg obwodowy od strony zachodniej (przedłużenie Bohaterów Monte Cassino). Uzupełniany jest także układ ulic wewnątrz miasta, służący poprawie obsługi dzielnic i obiektów miejskich. Inwestycje drogowe zwiększają dostępność zewnętrzną Lublina, dostępność i obsługę poszczególnych części miasta, a także rozrząd ruchu w mieście, m.in. ułatwiając ochronę strefy śródmiejskiej przed przejazdami o charakterze tranzytowym. Należy jednak pamiętać, że jednym z efektów rozwoju układu drogowego jest niekorzystny wzrost transportochłonności systemu drogowego.

Problemem miasta jest niewystarczająca hierarchizacja sieci drogowej, co powoduje, że układ drogowy jest niejednoznaczny, a parametry ulic często niedostosowane są do ich funkcji. W wielu obszarach, w tym w obszarze śródmiejskim, liczba dostępnych powiązań jest zbyt duża. Dublują one często trasy obwodowe, sprzyjają nadmiernemu obciążaniu ulic niższych klas i zwiększają stopień skomplikowania węzłowych punktów sieci. Wiele dróg spełnia jednocześnie funkcję dróg lokalnych, podmiejskich i dróg obsługujących ruch o dalekim zasięgu.

Wśród słabości należy wymienić brak dokumentu dotyczącego polityki parkingowej określającej zasady parkowania pojazdów w centralnym obszarze miasta, w obszarach zabudowy mieszkaniowej, rozwoju parkingów kubaturowych, czy zasad postoju i parkowania samochodów towarowych i autokarów.

Obowiązują ograniczenia dla ruchu towarowego w obszarze śródmiejskim (w tej strefie mogą poruszać się tylko pojazdy do 3,5t). Nie funkcjonuje jednak system zarządzania obsługą dostaw towarów, regulujący np. czas dostępności obszaru centralnego (np. poza okresami wzmożonego ruchu pieszego), zasady postoju pojazdów dostawczych (np. wyłącznie na wyznaczonych do tego celu miejscach), rodzaj wykorzystywanych pojazdów (np. tylko pojazdy wypełniające surowe normy emisji spalin), itd..

W centrum miasta obowiązuje strefa płatnego parkowania. Skuteczność jej wpływania na rezygnację z korzystania z samochodów jest jednak ograniczona. Wynika to m.in. z dużej dostępności miejsc do parkowania (także na licznych parkingach prywatnych), ale także braku poparcia wprowadzonych rozwiązań zmianami w organizacji ruchu, w szczególności ograniczeniem możliwości parkowania na chodnikach i zastąpieniem parkowania ukośnego, równoległym.

Odczuwalny jest także brak specjalnych rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo ruchu, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu, w miejscach wzmożonego ruchu pieszego i rowerowego. Poza rejonem Starego Miasta oraz fragmentami śródmieścia w niedostatecznym stopniu stosowane są rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu. Dotyczy to zwłaszcza terenów zabudowy mieszkaniowej i obszarów specjalnych, jak np. otoczenia szkół, gdzie ograniczenie się do oznakowania pionowego informującego o dozwolonej prędkości (np. 30km/h), ale bez odpowiedniego dostosowania ulic do wymaganej prędkości jest niewystarczające.

## **Podsumowanie**

Doświadczenia wielu miast pokazują, że rozwój infrastruktury (drogowej i transportu zbiorowego), pomimo dostępu do środków Unii Europejskiej, nie jest w stanie nadążyć za potrzebami użytkowników systemu transportowego. Działania skupiające się na rozwoju poszczególnych podsystemów i na przedsięwzięciach modernizacyjno-inwestycyjnych są ważne dla realizacji celów długofalowych, ale nie przynoszą oczekiwanych korzyści w krótszym czasie. W dotychczasowej realizacji polityki transportowej Lublina w zbyt małym stopniu i nie dość konsekwentnie wykorzystywano rozwiązania z dziedziny zarządzania popytem na transport. Ich zastosowanie jest tańsze, skuteczniejsze i zwykle pozwala na dokonywanie szybszych zmian w sposobie funkcjonowania miasta, jego strefy śródmiejskiej i centrów dzielnicowych, przy na ogół silnym poparciu społecznym.

Należy dodać, że dużym zagrożeniem dla Lublina jest bardzo niekorzystne zjawisko wzrostu poziomu motoryzacji i tendencja do użytkowania samochodów w podróżach wewnątrzmijskich. W konsekwencji powoduje to rosnące zatłoczenie dróg w godzinach ruchu szczytowego, pogarszanie się warunków obsługi transportem zbiorowym i wzrost negatywnych oddziaływań na środowisko.

Podsumowując, w ocenie systemu transportowego miasta, należy podkreślić wiele korzystnych zmian zachodzących w transporcie zbiorowym, rozwój układu drogowego i transportu rowerowego, przy znaczącym udziale pozyskiwanych środków z programów Europejskich. Rozwiązanie części problemów zainicjowano, ale części z nich nie udało się dotychczas rozwiązać. Dotychczasowa poprawa jakości transportu zbiorowego nie przekłada się wprost na zwiększenie jego roli w przewozach i osłabienie zainteresowania korzystaniem z samochodów. Wzrost ruchu rowerowego jest zauważalny, ale nie osiągnął poziomu charakterystycznego dla większości miast zachodnioeuropejskich. Odczuwalne są słabości, jeśli chodzi o warunki stworzone dla ruchu pieszego, bezpieczeństwo ruchu, porządkowanie przestrzeni publicznych i ograniczanie obecności samochodów w śródmiejskiej części Lublina.

Lublin zaplanowany to miasto zwarte przestrzennie, z gęstą, o mieszanych funkcjach zabudową, z wysokiej jakości przestrzeniami publicznymi. Miasto przyjazne mieszkańcom, posiadające system transportowy zorganizowany w taki sposób, aby zapewniał możliwość wygodnego, przemieszczania się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym, bez zbędnej potrzeby wykorzystywania samochodów do codziennych podróży. Wymaga to aktywnego wykorzystywania instrumentów przestrzennego planowania miasta w celu racjonalnego urządzenia i wykorzystywania przestrzeni z założeniem ochrony jej określonych cech i walorów oraz oddziaływania na procesy gospodarcze.

Punktem wyjścia będzie **uwzględnianie w polityce przestrzennej i transportowej Lublina zasady strefowania ruchu**, rozumianej jako różnicowanie zasad obsługi komunikacyjnej w określonych obszarach miasta. Umożliwi to:

- ✓ zróżnicowanie roli systemów transportowych (samochodowego, zbiorowego, pieszego i rowerowego),
- ✓ hierarchizację sieci transportowych,
- ✓ zarządzanie dopływami ruchu samochodowego do poszczególnych obszarów (np. ograniczanie liczby wjazdów),
- ✓ zarządzanie liczbą pojazdów w obszarze,
- ✓ ograniczanie udziału podróży tranzytowych w stosunku do poszczególnych obszarów,
- ✓ różnicowanie uprzywilejowania różnych grup użytkowników (pieszych, rowerzystów, transport zbiorowy, ruch samochodowy),
- ✓ różnicowanie stosowanych rozwiązań w poszczególnych obszarach.



Istotą strefowania obsługi komunikacyjnej jest zarządzanie dopływami ruchu samochodowego do poszczególnych obszarów miasta i wzmocnienie roli transportu zbiorowego (także rowerowego), z jego uprzywilejowaniem na głównych trasach i w obszarze centralnym. Wymaga to stworzenia promienisto-obwodowego szkieletu układu drogowego. Możliwe jest wówczas wykorzystywanie tras obwodowych (pierścieni obwodnic miejskich o zróżnicowanych klasach funkcjonalnych, niższych im bliżej centrum) do rozrzędu ruchu wokół poszczególnych stref, tras promienistych do przemieszczania się pomiędzy trasami obwodowymi oraz do prowadzenia linii transportu zbiorowego. Charakterystyczne jest wyznaczanie stref z ograniczeniami ruchu samochodowego (np. ścisłe centrum miasta), gdzie ograniczenia te są rekompensowane dostępnością transportu zbiorowego i dobrymi warunkami ruchu pieszego i rowerowego (ograniczenie przepustowości ulic, zmiany w programach sygnalizacji, zmiany w organizacji ruchu, inne działania).

W podziale Lublina na strefy obsługi komunikacyjnej wyróżnione zostaną obszary wymagające ochrony przed nadmiernym ruchem samochodowym (strefa I), w których ograniczany będzie ruch samochodowy, a na wybranych ulicach i placach nawet eliminowany.



Dotyczy to na przykład obszaru śródmiejskiego, gdzie biorąc pod uwagę ograniczoną pojemność komunikacyjną, celem wprowadzania ograniczeń będzie wzrost atrakcyjności gospodarczej i turystycznej, ochrona dóbr historycznych, poprawa wizerunku miejsc reprezentacyjnych oraz zmniejszenie hałasu i emisji zanieczyszczeń. Ograniczenia będą rekompensowane udostępnianiem ekologicznych form mobilności miejskiej (transport zbiorowy, rowery, ruch pieszy). Stosowane będą także instrumenty zniechęcające do korzystania z samochodów (restrykcyjne).

W obszarach o zwartej zabudowie, przyległych do obszaru śródmiejskiego oraz na terenie dzielnic (strefa II) obowiązywać będą inne zasady obsługi komunikacyjnej, z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego (zwłaszcza na głównych trasach i w strefach węzłów przesiadkowych), z dobrze rozwiniętym systemem transportu rowerowego, ale z dopuszczeniem większej swobody korzystania z samochodów.

Z kolei w strefie peryferyjnej miasta (strefa III), obejmującej osiedla mieszkaniowe, tereny przemysłowo składowe, tereny o mniejszej i małej intensywności zagospodarowania, układ drogowy i podaż parkingów będą mogły być dostosowywane do potrzeb wynikających z poziomu motoryzacji i przy założeniu ograniczania kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego. Ważnym zadaniem będzie poprawa dostępności do/ z centrum (strefa I) oraz jakości węzłów przesiadkowych (np. tworzenie systemów „Parkuj i jedź”).

Wyraźnego wzmocnienia wymagają mechanizmy planowania przestrzennego. Powinny bardziej niż dotychczas przeciwdziałać:

- ✓ rozlewaniu się miasta poza jego granice administracyjne,
- ✓ lokowaniu się zabudowy w miejscach słabo obsługiwanych transportem zbiorowym (zwłaszcza peryferyjnych),
- ✓ powstawaniu zabudowy monofunkcyjnej, zwykle wymuszającej wykonywanie długich podróży dojazdowych i nieefektywne wykorzystanie systemu transportowego (nierównomierne wykorzystanie przekrojów ulic),
- ✓ wzrostowi motoryzacji indywidualnej,

- ✓ wydłużaniu się średnich długości podróży (transportochłonności systemu),
- ✓ negatywnemu oddziaływaniu dużych inwestycji na system transportowy miasta,

oraz ułatwiać:

- ✓ różnicowanie funkcji zabudowy poszczególnych rejonów miasta (tzw. mieszanie funkcji), sprzyjające krótkim podróżom (pieszym i rowerowym),
- ✓ dogęszczanie zabudowy w centrum oraz wzdłuż korytarzy dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym,
- ✓ zmianę funkcji wybranych ulic, zwłaszcza w tych przypadkach gdzie pożądane jest ograniczenie ich funkcji transportowych, a wzmocnienie społeczno-kulturowych,
- ✓ tworzenie ogólnodostępnych, atrakcyjnych przestrzeni publicznych.

W związku z powyższym zakłada się zwiększenie roli planów miejscowych (mpzp) w racjonalizacji rozwoju przestrzennego miasta i realizacji polityki mobilności (m.in. dzięki stosowaniu zasady różnicowania funkcji zabudowy poszczególnych obszarów miasta) poprzez uzupełnienie dotychczasowej procedury wykonywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego o Plan Transportowy, w formie kompleksowego studium komunikacyjnego. Studium będzie realizowane w zależności od potrzeb, wielkości i specyfiki obszaru, uzupełnienie dotychczasowej procedury wykonywanego w celu:

- zweryfikowania bilansu funkcji, potwierdzającego ich zróżnicowanie w obrębie jednego lub kilku sąsiednich planów,
- sformułowania założeń i zasad obsługi komunikacyjnej obszaru wszystkimi rodzajami transportu (piesi, rowery, transport zbiorowy, samochody),
- opracowania prognozy wielkości ruchu generowanego i absorbowanego w obszarze planu/kilku planów,
- sformułowania założeń dotyczących podziału zadań przewozowych w obsłudze podróży generowanych w ramach mpzp i sposobu jego uzyskania,
- opracowania prognozy wpływu planu na system transportowy w skali miasta (ruch pieszy, rowerowy, samochodowy i transport zbiorowy),
- określenia kosztów i korzyści społecznych (w ujęciu transportowym) wynikających z jego realizacji.

Ważnym zadaniem będzie przejęcie przez Miasto inicjatywy w planowaniu i programowaniu poszczególnych obszarów miasta oraz formułowaniu zasad obsługi komunikacyjnej poszczególnych zespołów zabudowy, a nawet poszczególnych obiektów, będących silnymi generatorami ruchu (dotyczy to zarówno zamierzeń inwestorów prywatnych jak i publicznych). Celem będzie zapewnienie kontroli kierunku rozwoju (rodzaju i intensywności zabudowy, sposobu obsługi transportowej), stymulowania tego rozwoju, przewidywanie skutków podejmowanych

działań, a także określenie ewentualnych wzajemnych zobowiązań dotyczących finansowania modernizacji i rozwoju infrastruktury.

W związku z powyższym zakłada się:

- ❖ opracowanie i uruchomienie Programów Rozwojowych dla wybranych obszarów Lublina, zwłaszcza: centrum miasta, obszarów wokół istniejących i planowanych węzłów komunikacyjnych, korytarzy transportowych obsługiwanych wysokiej jakości transportem zbiorowym, obszarów wymagających przekształceń obecnej zabudowy, a także terenów akademickich;
- ❖ upowszechnienie zasady wykonania Planów Transportowych inwestycji mogących silnie oddziaływać na funkcjonowanie systemu transportowego, jako dokumentu np. poprzedzającego decyzje o WZiZT. Dotyczy to takich obiektów, jak np. centrum handlowe, zespół budynków mieszkalnych lub obiekt biurowy.

Efektom Programów Rozwojowych będą:

- identyfikacja warunków i możliwości przekształceń oraz dogęszczenia zabudowy w wybranych obszarach miasta,
- zasady zagospodarowania i zasady przekształceń terenów,
- wskazanie lokalizacji miejskich obiektów i projektów zwiększających integrację społeczną i poprawiających wizerunek miasta (np. przestrzenie publiczne),
- mechanizmy stymulowania zmian w zagospodarowaniu,
- zasady współpracy stron publicznej i prywatnej,
- harmonogram, zasady realizacji i finansowania programu.

Na przykład przewiduje się przygotowywanie i uruchomienie:

- ❖ **Programu zwiększającego atrakcyjność śródmieścia**, obejmującego przekształcenia ulic, w tym zmiany w organizacji ruchu i organizacji miejsc do parkowania, priorytetowe traktowanie ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego z przeznaczeniem przestrzeni dotychczas zajmowanej przez samochody na organizowanie atrakcyjnej przestrzeni publicznej. W większym stopniu niż dotychczas stosowanie takich rozwiązań jak: uspokojenie i ograniczenie prędkości pojazdów (strefy zamieszkania, strefy 30), przerywanie ciągłości ulic (w celu przeciwdziałania ruchowi tranzytowemu), wydzielanie specjalnych pasów ruchu dla autobusów i rowerów, czasowe lub stałe zamknięcia obszarów dla ruchu samochodowego, zwężanie jezdni, poszerzanie chodników.

Jednym z elementów programu będzie wdrażany projekt typu „woonerf” tj. stworzenie ulic-deptaków z ograniczonym ruchem samochodowym i miejscami do parkowania, z pierwszeństwem dla pieszych. W pierwszej kolejności możliwe wdrożenie na ulicach Zielona, Wróblewskiego, Staszica (od deptaka do ul. Zielonej) oraz Świętoduska (też do Zielonej).

- ❖ **Programu obsługi kampusów uczelni lubelskich** zbudowanego na podstawie analizy dostępności komunikacyjnej poszczególnych obiektów uczelni (wydziały, akademiki, inne) z propozycjami poprawy obsługi kampusów transportem publicznym, rowerowym i pieszym, przy jednoczesnym ograniczeniu wykorzystywania samochodów (np. poprzez dostosowanie układu linii i rozkładów jazdy transportu publicznego do zidentyfikowanych potrzeb, uzupełnienie infrastruktury rowerowej o nowe trasy i parkingi, opracowanie planów mobilności, itp.) oraz warunków przemieszczania się wewnątrz kampusów.
- ❖ **Programów naprawczych dla obszarów monofunkcyjnych** tworzonych na podstawie identyfikacji i diagnozy obszarów, które w zależności od pory dnia (okresu w tygodniu), wywołują znaczne zapotrzebowanie na transport, silnie generując lub absorbując ruch, zwykle na duże odległości. Przeciwdziałanie niekorzystnym zjawiskom, utrudniającym wprowadzanie modelu zachowań zgodnego ze zrównoważoną mobilnością i powodującym rosnące koszty funkcjonowania systemu transportowego odbywać się będzie stosując rozwiązania na rzecz zwiększenia stopnia zróżnicowania sposobu użytkowania terenu, ograniczenia zapotrzebowania na transport, zwiększenia konkurencyjności transportu zbiorowego i atrakcyjności podróżowania pieszo i rowerem.

Zasada opracowywania **Planów Transportowych poszczególnych inwestycji** ma wzmocniać mechanizm publicznej kontroli nad procesem inwestycyjnym w celu ograniczenia ryzyka związanego z negatywnym wpływem poszczególnych inwestycji na funkcjonowanie systemu transportowego (np. utrudniania dostępności do obszarów, wpływ na pogorszenie warunków ruchu, wydłużenie czasu przejazdu, a nawet zagrożenie bezpieczeństwa ruchu). W związku z powyższym, indywidualne lub grupowe zamierzenia inwestorów, także na terenach nieobjętych planami miejscowymi, będą podlegać weryfikacji pod kątem:

- ✓ oddziaływania na system transportowy (ruch pieszy, rowerowy, transport zbiorowy i ruch samochodowy),
- ✓ niezbędnych środków zaradczych (inwestycyjnych i organizacyjnych),
- ✓ uzgodnienia planu działań, z podziałem na role i zadania inwestora i Miasta





Tworzenie programów rozwojowych oraz planów transportowych inwestycji będzie wymagać ścisłej współpracy z mieszkańcami, inwestorami, właścicielami działek i innymi zainteresowanymi stronami.

PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN ZAPLANOWANY		
	Działanie	Opis
Działanie 1.1	WYZNACZENIE STREF OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ	<p>Realizacja strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta wymaga wprowadzenia do dokumentów planistycznych Lublina (m.in. SUIKZP) zasady strefowania ruchu, ze wskazaniem stref komunikacyjnych, wyznaczeniem ich granic oraz określeniem zestawu narzędzi wykorzystywanych do organizacji ruchu w poszczególnych strefach.</p> <p>Szczególnym zadaniem będzie wprowadzenie w nawiązaniu do stref normatywu parkingowego miasta Lublina określającego w istniejącej i planowanej zabudowie wymagania ilościowe dot. urządzania miejsc postojowych dla samochodów osobowych, towarowych, rowerów, pojazdów osób niepełnosprawnych, a dla wybranych obiektów także autobusów. Normatyw będzie stosowany przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, planów rozwojowych obszarów, planów transportowych oraz określaniu sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu w drodze decyzji o warunkach zabudowy lub decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.</p>
Działanie 1.2	WPROWADZENIE ZASADY WYKONYWANIA PLANU TRANSPORTOWEGO DO PROCEDURY TWORZENIA MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	<p>Wykonywanie Planu Transportowego do opracowywanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w zależności od potrzeb, wielkości i specyfiki obszaru, jako kompleksowego studium komunikacyjnego określającego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bilans funkcji, potwierdzający ich zróżnicowanie w obrębie jednego lub kilku sąsiednich planów,</li> <li>• podstawowe założenia i zasady obsługi komunikacyjnej obszaru wszystkimi rodzajami transportu (piesi, rowery, transport zbiorowy, samochody),</li> <li>• prognozę wielkości ruchu generowanego,</li> <li>• założenia dotyczące podziału zadań przewozowych i sposobu jego uzyskania,</li> <li>• prognozę wpływu planowanej zabudowy na system transportowy (ruch pieszy, rowerowy, samochodowy i transport zbiorowy),</li> <li>• koszty i korzyści społeczne (w ujęciu transportowym) wynikające z realizacji planu.</li> </ul>
Działanie 1.3	OPRACOWANIE I WDROŻENIE PROGRAMÓW	Przejęcie przez miasto inicjatywy w planowaniu i programowaniu istotnych, atrakcyjnych obszarów i zapewnienie kontroli kierunków ich rozwoju oraz

	<p><b>ROZWOJOWYCH DLA WYBRANYCH OBSZARÓW MIASTA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• centrum miasta,</li> <li>• kampusy uniwersyteckie,</li> <li>• strefy ekologiczne,</li> <li>• obszary monofunkcyjnej zabudowy,</li> <li>• tereny wokół istniejących i planowanych węzłów komunikacyjnych,</li> <li>• ważne korytarze obsługiwane wysokiej jakości transportem zbiorowym,</li> <li>• terenów przemysłowych,</li> <li>• terenów dolin rzecznych.</li> </ul>	<p>określenie ewentualnych wzajemnych zobowiązań dotyczących finansowania modernizacji i rozwoju infrastruktury. W ramach Programów Rozwojowych dla wybranych obszarów miasta zakłada się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• identyfikowane warunków i możliwości przekształceń oraz dogęszczenia zabudowy,</li> <li>• wskazanie zasad zagospodarowania i zasady przekształceń terenów,</li> <li>• wskazanie nowych lokalizacji miejskich obiektów i projektów zwiększających integrację społeczną i poprawiających wizerunek miasta,</li> <li>• zapisanie mechanizmów stymulowania zmian w zagospodarowaniu,</li> <li>• określenie zasad współpracy stron publicznej i prywatnej,</li> <li>• określenie harmonogramów, zasady realizacji i finansowania programu.</li> </ul> <p>Elementami tego działania będą projekty przewidziane do współfinansowania ze środków UE w ramach regionalnych i krajowych Programów Operacyjnych, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– aktywizacja terenów przemysłowych po dawnej Fabryce Samochodów Ciężarowych w Lublinie</li> <li>– rewitalizacja doliny rzeki Bystrzycy wraz z zagospodarowaniem terenów położonych w obszarze nadrzecznym</li> <li>– rewitalizacja części Śródmieścia Miasta Lublin, w tym szczególnie wyłączenie z ruchu kołowego części ul. Krakowskie Przedmieście na odcinku od ul. Kołtątaja do ul. Kapucyńskiej, uporządkowanie przestrzeni publicznej Placu Litewskiego.</li> </ul>
Działanie 1.4	<p><b>WPROWADZENIE ZASADY WYKONYWANIA PLANU TRANSPORTOWEGO INWESTYCJI MOGĄCEJ SILNIE ODDZIAŁYWAĆ NA SYSTEM TRANSPORTOWY MIASTA</b></p>	<p>Wzmocnienie mechanizmu publicznej kontroli nad procesem inwestycyjnym i ograniczenia ryzyka potencjalnie negatywnego wpływu poszczególnych inwestycji na funkcjonowanie systemu transportowego wymaga współpracy z inwestorami (także na terenach nieobjętych planami miejscowymi), w celu weryfikacji ich zamierzeń pod kątem: wpływu na system transportowy (oddziaływania w zakresie transportu samochodowego, zbiorowego, rowerowego i pieszego oraz parkowania i dostaw ładunków), konieczności zastosowania środków zaradczych (inwestycyjnych i organizacyjnych) oraz sposobu ich wdrożenia oraz wskazania podziału zadań pomiędzy inwestorem i miastem. Wymaga to uzupełnienia procesu inwestycyjnego o Plan Transportowy inwestycji mogącej silnie oddziaływać na funkcjonowanie system transportowego, tworzony jako dokument poprzedzający wydanie decyzje o WZiZT.</p>

Rozwój Lublina będzie bazować na potencjale miasta, jego mieszkańców, przedsiębiorców, studentów, a także jego atrakcyjności turystycznej. Plan Zrównoważonej Mobilności będzie wspierać budowanie przyjaznej i atrakcyjnej przestrzeni miejskiej, sprzyjającej aktywnościom społecznym, kulturalnym oraz gospodarczym. Oznacza to m.in. stwarzanie wszystkim zainteresowanym dobrych warunków do poruszania się po mieście pieszo, rowerem i transportem zbiorowym, przekształcanie ulic i placów z uwzględnieniem ich ważnej roli społeczno-kulturowej oraz stosowanie skutecznych mechanizmów zarządzania liczbą samochodów w poszczególnych obszarach miasta.

Służyć temu będzie **Program przekształceń ulic i placów**, realizowany zwłaszcza w obszarze śródmiejskim (strefa I) obejmujący zmiany w sposobie urządzenia ulic i placów (zmiany w organizacji ruchu, zwiększenie przestrzeni przeznaczonej dla pieszych, ograniczenie komunikacyjnych funkcji ulic na rzecz społeczno-kulturowych) połączone ze wzbogacaniem oferty programowej (w parterach budynków np. poprzez politykę lokalową, w przestrzeni placów), tak aby przekształcenia niosły ze sobą rozwój przyjaznej i atrakcyjnej przestrzeni publicznej. Działania te będą wynikiem współpracy władz miasta, projektantów, mieszkańców i lokalnych interesariuszy, takich jak przedsiębiorcy czy organizacje pozarządowe.

Podniesienie atrakcyjności ulic i placów, zmiana ich charakteru, zwiększenie dostępności transportem zbiorowym, pieszo i rowerem oraz poprawa bezpieczeństwa, będzie wymagać ograniczania dostępności tych miejsc samochodami. Ograniczenia będą wprowadzane w formie stałych lub tymczasowych zmian w organizacji ruchu, np. w dni weekendowe, lub na okres wakacji.

Możliwe będą takie rozwiązania jak:

- ❖ ograniczanie wjazdu do wybranego obszaru i/lub ograniczanie parkowania w obszarze;
- ❖ ograniczanie przepustowości skrzyżowań, np. poprzez redukcję liczby pasów na wlotach, ich szerokości, zmiany w programach sygnalizacji z uprzywilejowanym traktowaniem transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego
- ❖ przerywanie ciągłości ulic, utrudniając ruch tranzytowy;
- ❖ wprowadzenie uspokojenia ruchu (stref 30 i stref 20, zwłaszcza w ścisłym centrum, na osiedlach mieszkaniowych i w pobliżu szkół);
- ❖ obniżanie klas ulic i dostosowanie funkcji do klas (np. zwężanie jezdni, zwiększanie dostępności).



Ważnym instrumentem kontroli liczby samochodów w obszarze będą opłaty za parkowanie. Zakłada się obszarowy rozwój strefy płatnego parkowania (poszerzanie granic strefy) i funkcjonalny (np. poprzez regulowanie stawek za parkowanie w zależności od miejsca i rodzaju pojazdu, okresu parkowania, limitowanie czasu parkowania). Funkcjonowanie strefy płatnej ma prowadzić do ograniczania liczby samochodów zaparkowanych w obszarze śródmiejskim, ale także ułatwienia znalezienia wolnego miejsca do parkowania dzięki zwiększonej rotacji. Skuteczność działań będzie zależęć od jakości kontroli oraz przestrzegania przepisów przez użytkowników samochodów.

Mieszkańcy obszaru śródmiejskiego, także strefy płatnej będą zachęceni do rezygnowania z posiadania samochodów, zwłaszcza wtedy gdy są one parkowane w pasach drogowych ulic. Alternatywą będzie możliwość korzystania ze sprawnej komunikacji miejskiej i rowerów. Stosowane będą rozwiązania rekompensujące (np. ulgi w korzystaniu z komunikacji miejskiej, dostęp do parkingów poza strefą na preferencyjnych warunkach), lub zniechęcające (np. wyższe opłaty abonamentowe, limitowanie liczby abonamentów).

Dążyć się będzie do znaczącego zwiększenia w Lublinie udziału podróży odbywanych rowerami, także do centrum. Dla większości mieszkańców dojazd do Placu Litewskiego nie przekracza 6 km, odległości optymalnej dla jazdy rowerem. Wymaga to konsekwentnego rozwijania sieci tras rowerowych, na podstawie opracowanej w roku 2014 „Strategii Realizacji Systemu Dróg Rowerowych” (Działanie 3.5 w ramach pakietu Lublin Zintegrowany). Zakłada się także ułatwienia dla ruchu rowerowego, polegające na:

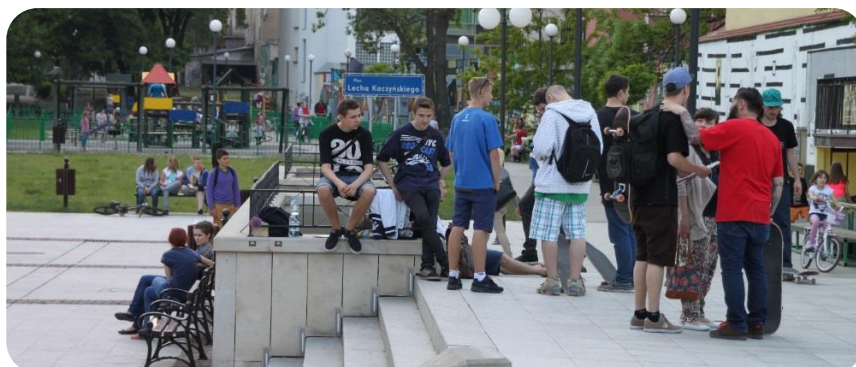
- ❖ dopuszczaniu ruchu rowerowego „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych;
- ❖ dopuszczeniu ruchu rowerowego na wybranych pasach autobusowych i trolejbusowych;
- ❖ wyznaczeniu tras rowerowych przez obszary parków;
- ❖ tworzeniu skrótów rowerowych;
- ❖ zapewnianiu ogólnodostępnych miejsc parkingowych przy lokalach użyteczności publicznej, lokalach usługowych i innych;
- ❖ bezpłatnym przewozie rowerów w autobusach i trolejbusach;
- ❖ rozwijaniu systemu roweru publicznego.

Na niektórych trasach niewątpliwie utrudnienie w korzystaniu z rowerów stanowi morfologia terenu. W związku z tym dążyć się będzie do łagodzenia występujących uciążliwości poprzez **rozszerzenie oferty rowerów publicznych o rowery elektryczne, przystosowanie autobusów na wybranych trasach do przewozu większej liczby rowerów (transport rowerów pod górę), a w uzasadnionych przypadkach poprzez stosowanie rozwiązań infrastrukturalnych (kładki pieszo-rowerowe).**

W okresach największego zainteresowania uruchomiana będzie dodatkowa usługa na liniach turystycznych, polegająca na dostosowaniu autobusów do przewozu rowerów, np. nad Zalew Zemborzycki czy poza Lublin np. na pojezierze łączyńsko-włodawskie. Linie będą funkcjonować w okresie wiosenno-jesiennym, z uwzględnieniem w rozkładach wzmożonego zainteresowania przewozami w weekendy i w wakacje.

W dalszej perspektywie, w przypadku występowania trudności z osiągnięciem zakładanych celów, zwłaszcza jeśli chodzi o: ograniczanie motoryzacji, ograniczanie liczby samochodów korzystających z infrastruktury drogowej oraz ochronę powietrza, możliwe będzie objęcie centralnego obszaru miasta strefą ograniczonej emisji transportowej (na wzór takich miast Europejskich jak Berlin czy Sztokholm).

Poniżej przedstawione działania, w ramach pakietu Lublin Przyjazny, dotyczą głównie strefy I miasta, ale Lublin Przyjazny odnosi się także do pozostałych stref tj. II i III.



Działania spójne są działaniami przewidzianymi w ramach innych pakietów, które się przenikają i są ze sobą bezpośrednio powiązane, w tym w szczególności: Działanie 1.4 w ramach pakietu Lublin Zaplanowany, Działania 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7 w ramach pakietu Lublin Zintegrowany czy Działanie 5.1 w ramach pakietu Lublin Dostępny.

## PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN PRZYJAZNY

Działanie		Opis
<b>Działanie 2.1</b>	<b>PROGRAM PRZEKSZTAŁCEN ULIC I PLACÓW</b>	W ramach obszaru śródmieścia (strefy i) obejmowanie poszczególnych podobszarów programami przekształceń ulic i placów w kierunku atrakcyjnych i przyjaznych przestrzeni publicznych. W ramach programów: inwentaryzacja danych, identyfikacja uwarunkowań i problemów do rozwiązania, wariantowe koncepcje przekształceń, ocena skutków przekształceń (transportowych, społecznych, finansowych, itp.), harmonogramy wdrożenia, przypisanie zadań realizacyjnych. Zakłada się, że programy będą efektem współpracy wszystkich interesariuszy (władz miasta, projektantów, mieszkańców, przedsiębiorców, organizacji pozarządowych, itd.). Elementem programów będą wprowadzane ograniczenia dostępności dla samochodów z wykorzystaniem organizacji

		<p>ruchu (m.in. zwężenia jezdni i pasów ruchu, przerywanie ciągłości ulic, ograniczenia przepustowości skrzyżowań, wprowadzanie stref 30, stref 20, obniżanie klas ulic).</p> <p>Elementem tego działania będzie projekt zgłoszony do współfinansowania ze środków RPO WL 2014-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych LOF, tj. Rewitalizacja części Śródmieścia Miasta Lublin.</p>
<b>Działanie 2.2</b>	<b>ROZWÓJ STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA</b>	<p>Rozwój obszarowy i funkcjonalny strefy płatnej (regulowanie stawek opłat za parkowanie, limitowanie czasu parkowania), zwiększenie kontroli strefy, wykorzystanie strefy płatnej do ograniczenia liczby samochodów zaparkowanych w pasach drogowych oraz ułatwienia znalezienia wolnego miejsca do parkowania (zwiększona rotacja samochodów). Działania będą także skierowane na ograniczenie liczby samochodów mieszkańców strefy płatnej (instrumenty zachęcające i zniechęcające).</p>
<b>Działanie 2.3</b>	<b>PROGRAM UŁATWIEŃ DLA RUCHU ROWEROWEGO</b>	<p>W uzupełnieniu planowanego rozwoju systemu tras rowerowych uruchomiony zostanie program lokalnych ułatwień w poruszaniu się rowerem oraz minimalizacji uciążliwości związanych z ukształtowaniem terenu. Kontynuowane będą zmiany w organizacji ruchu dopuszczające ruch rowerowy pod prąd na ulicach jednokierunkowych, na wybranych pasach autobusowych i rowerowych, wyznaczanie skrótów rowerowych. Ze względu na ukształtowanie terenu stosowane będą ułatwienia, takie jak: elektryczne rowery miejskie, dostosowanie autobusów na wybranych trasach do przewozu większej liczby rowerów, w uzasadnionych przypadkach rozwiązania techniczne niwelujące różnice terenowe (kładki pieszo-rowerowe).</p>
<b>Działanie 2.4</b>	<b>URUCHOMIENIE LINII TURYSTYCZNYCH Z MOŻLIWOŚCIĄ PRZEWOZU ROWERÓW</b>	<p>Linie turystyczne kursujące okresowo, z uwzględnieniem w rozkładach jazdy wzmożonego zainteresowania w weekendy i w wakacje, kursujące do atrakcji turystycznych i rekreacyjnych, np. nad Zalew Zemborzycy czy nawet poza Lublin, np. na pojezierze łęczyńsko-włodawskie. W autobusach zapewnienie bezpiecznego przewozu rowerów (np. kosze zamontowane z tyłu autobusu).</p>

Wykorzystanie pełnego potencjału systemu transportowego Lublina wymaga integracji poszczególnych podsystemów transportowych i zapewnienia ich wzajemnego dopełniania się. Realizacja Planu Zrównoważonej Mobilności przyniesie poprawę warunków odbywania podróży różnymi środkami transportu, w tym przesiadania się z komunikacji indywidualnej na autobusy i trolejbusy, bardziej efektywne z punktu widzenia niezawodności, czasu i kosztu podróży, a także atrakcyjne z uwagi na bezpieczeństwo i komfort podróżowania.

Podstawowym założeniem Planu jest utrzymanie dominującej roli transportu zbiorowego w systemie transportowym Lublina, jego znaczenia zwłaszcza w obsłudze codziennych podróży. Wymaga to zapewnienia wysokiej konkurencyjności transportu zbiorowego (autobusów i trolejbusów) w stosunku do samochodów, a także ew. włączenia kolei do systemu transportowego Lublina, zwłaszcza do obsługi podróży podmiejskich i regionalnych.

W związku z tym zasadnicze znaczenie będzie mieć realizacja **programu uprzywilejowania transportu zbiorowego w głównych korytarzach transportowych miasta**, łączących dzielnice z centrum miasta i dzielnice pomiędzy sobą. Uprzywilejowanie będzie oznaczać szczególne zasady traktowania pojazdów transportu miejskiego w ruchu, bazujące na takich rozwiązaniach jak np.: wydzielone pasy, wydzielone jezdnie, kontrapasy na ulicach jednokierunkowych, priorytety w sygnalizacji świetlnej i śluzy autobusowe na skrzyżowaniach. Rozwiązania te będą wspomagane narzędziami z zakresu ITS (Działanie 7.2 w ramach pakietu Lublin Inteligentny).

W interesie Lublina jest utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w obsłudze ruchu dojazdowego do miasta. Ma to wpływ na powodzenie działań zmierzających do ograniczenia ruchu samochodowego na głównych ulicach miasta prowadzących do centrum, a także ulic w samym centrum Lublina. Wymagać to będzie działań integrujących poszczególne podsystemy transportu (rozwój systemu przesiadek) oraz organizacyjnych, pozwalających na utrzymanie, a nawet rozszerzenie **współpracy Lublina z miastami i gminami sąsiadującymi**.

W przypadku podróży podmiejskich i regionalnych, szansą na ograniczenie uciążliwości związanych z samochodowym ruchem dojazdowym może być zwiększenie atrakcyjności kolei (przewozy pomiędzy Lublinem i strefą podmiejską oraz regionem, w mniejszym stopniu wewnątrzmięjskie). Wymagać to będzie **współpracy miasta z koleją, w celu znalezienia możliwości integracji systemu kolejowego z miejskim transportem zbiorowym, rowerowym i pieszym, poprawienia oferty przewozowej (zwłaszcza okresu i częstotliwości kursowania) oraz zdecydowanego zwiększenia stopnia integracji przestrzennej terenów kolejowych z miastem**. Zadaniem będzie znalezienie rozwiązań ograniczających efekt bariery komunikacyjnej i fragmentacji miasta powodowanych przez tereny kolejowe oraz uzgodnienie zasad ich zagospodarowywania. Priorytetowo będą traktowane zadania związane z lepszym skomunikowaniem dworców i stacji kolejowych poprzez powiązanie ich z miejskim systemem

transportu publicznego oraz szlakami pieszo-rowerowymi Lublina, skutkiem czego będzie zwiększenie ich dostępności dla wszystkich użytkowników.

Poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego będzie osiągnięta także poprzez:

- ❖ integrację systemu taryfowo-biletowego obejmującego obszar aglomeracji,
- ❖ stworzenie prostego, czytelnego układu linii dostosowywanego (także jeśli chodzi o częstotliwości i pojemność taboru) do potrzeb wynikających ze zmieniającego się zagospodarowania przestrzennego miasta (rozmieszczenia źródeł i celów ruchu),
- ❖ rozwój systemu podróży z przesiadkami i wysoki stopień integracji węzłów przesiadkowych,
- ❖ koordynowanie rozkładów jazdy,
- ❖ rozwój spójnego systemu informacji pasażerskiej, obejmującego wszystkie podsystemy transportu.

Będzie to wymagać rozwoju infrastruktury umożliwiającej:

- ✓ przesiadki z samochodów do transportu zbiorowego (parkingi P+R),
- ✓ przesiadki z rowerów do transportu zbiorowego (parkingi B+R, organizowane wraz z systemem P+R oraz jako niezależne, lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków kolejowych i autobusowych),
- ✓ podwożenie do stacji i przystanków w celu przesiadki do transportu zbiorowego (systemy miejsc postojowych typu K+R, umożliwiające krótkotrwały postój w celu wysadzenia, lub zabrania podwożonej osoby).

**Parkingi w systemie P+R będą organizowane zasadniczo w strefie peryferyjnej Lublina i poza granicami miasta.** Ich zadaniem będzie zastąpienie podróży odbywanych samochodami do obszaru centralnego, krótszymi dojazdami do węzłów przesiadkowych na transport zbiorowy. Celem jest ograniczenie natężenia ruchu i zapotrzebowania na parkowanie w centrum, poprawienie rentowności linii komunikacyjnych oraz jakości środowiska miejskiego. Korzyści będą odnosić także korzystający z przesiadek, dzięki możliwości szybszego i bardziej niezawodnego dojazdu do celu podróży oraz oszczędnościom kosztów podróżowania (ceny biletów komunikacji miejskiej niższe niż koszty posiadania samochodu). Zakłada się, że parkingi w systemie P+R będą organizowane w formie niskonakładowych obiektów lokalizowanych w korytarzach wysokiej jakości komunikacji autobusowej i trolejbusowej, przy czym decyzje realizacyjne określające miejsce, wielkość i sposób rozwiązania technicznego będą podejmowane z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.

Lublin będzie także inicjować i wspierać działania na rzecz **rozwój systemu P+R, a zwłaszcza B+R w aglomeracji, szczególnie przy stacjach i przystankach kolejowych oraz w pobliżu tras komunikacji autobusowej i busowej.** Umożliwi to, jeszcze przed granicami miasta, przejmowanie



przez transport zbiorowy części podróży odbywanych samochodami. Zakłada się, że towarzyszyć temu **będą działania na rzecz organizowania i integrowania węzłów przesiadkowych**, zapewniających komfort przesiadki i podróży, zmniejszenie strat czasu i zwiększenie dostępności dla wszystkich grup użytkowników, poprzez likwidację barier i minimalizowanie dróg dojścia.

Lublin, ze względu na skalę przestrzenną miasta posiada potencjał odbywania bezpośrednich, codziennych podróży rowerem, zwłaszcza w relacjach dom-praca/szkoła. Wzrost roli ruchu rowerowego wymaga jednak stworzenia **kompleksowego i spójnego systemu tras i parkingów rowerowych w głównych korytarzach międzydzielnicowych, powiązanych z siecią tras rowerowych w strefie śródmiejskiej i w dzielnicach, oraz z trasami wybiegającymi poza Lublin** (np. realizowanych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych - ZIT). Rozwój podstawowej infrastruktury będzie następować zgodnie z założeniami opracowanej w grudniu 2014 r. „Strategii realizacji systemu dróg rowerowych w mieście Lublin”.

Zakłada ona rozwiązania w formie:

- ✓ wydzielonych dróg dla rowerów (ścieżek rowerowych),
- ✓ pasów i kontrapasów rowerowych,
- ✓ ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych,
- ✓ ruchu rowerowego na wybranych odcinkach pasów autobusowych,
- ✓ uspokojenia ruchu (tzw. strefa 30).



Ze względu na gęstość źródeł i celów podróży oraz charakter podróży **priorytetem będzie zapewnienie pełnej dostępności strefy śródmiejskiej dla ruchu rowerowego**. Wzdłuż tras i przy ważniejszych obiektów organizowane będą **ogólnodostępne miejsca do parkowania rowerów**.

Wspierany będzie także rozwój ruchu rowerowego w dzielnicach, zwłaszcza ze względu na długości podróży lokalnych, sprzyjających korzystaniu z roweru. W oparciu o Plany Rozwojowe Dzielnic, tworzone będą **dzielnicowe strategie rowerowe** (lub strategie obejmujące kilka dzielnic), których zadaniem będzie uzupełnianie brakującej infrastruktury rowerowej, tworzenie powiązań z węzłami przesiadkowymi na transport zbiorowy i z trasami międzydzielnicowymi (drogi i pasy dla rowerów, uspokajanie ruchu na ulicach lokalnych, dopuszczanie ruchu rowerowego „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych, parkingi) oraz promocja ruchu rowerowego.

Zintegrowane miasto będzie także zachęcać do podróżowania pieszo. Wsparciem dla ruchu pieszego będą programy poprawiające warunki ruchu pieszego w strefie śródmiejskiej, w centrach dzielnic i w otoczeniu węzłów komunikacyjnych oraz na głównych osiach pieszych Lublina:

- ❖ **Program porządkowania ciągów pieszych** (dot. ulic głównych i lokalnych). Przeprowadzony zostanie przegląd ulic, pod kątem usytuowania urządzeń i obiektów w przestrzeni nominalnie przeznaczony dla pieszych (miejsca parkingowe, kosze na śmieci, kwietniki, skrzynie, znaki drogowe, słupy, latarnie, nośniki reklam, ławki itp.). Na podstawie przeglądu zostanie wykonana ocena i diagnoza stanu, a następnie (dla poszczególnych ulic) opracowane zostaną pakiety zmian, porządkujących i ułatwiających ruch pieszych oraz zapewniających wymagany poziom obsługi. Jednym z zadań będzie uzyskanie wymaganej dostępności ulic dla osób o ograniczonej mobilności.
- ❖ **Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym.** Przeprowadzona zostanie identyfikacja i inwentaryzacja potrzeb dotyczących: uzupełnienia skrzyżowań o naziemne przejścia dla pieszych, wyznaczenia nowych przejść na odcinkach między skrzyżowaniami, zapewnienia kontynuacji ciągów pieszych, dostosowania przejść dla pieszych dla potrzeb osób niepełnosprawnych (wyposażenie w pochylnie, pasy ostrzegawcze z elementami dotykowymi, poprawienie widoczności, oświetlenie, skrócenie długości przejścia, dostosowanie szerokości do natężeń ruchu itp.), dostosowania sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu pieszego.

Będzie to podstawą oceny możliwości wyznaczenia nowych przejść dla pieszych, zastosowania rozwiązań eliminujących bariery komunikacyjne (nieciągłość, schody itd.), a następnie podjęcia działań naprawczych.



- ❖ **Program poprawy warunków ruchu pieszego w dzielnicach** Przeprowadzona zostanie inwentaryzacja i ocena istniejącego stanu w zakresie ruchu pieszego w dzielnicach. Na tej podstawie zostaną opracowane i wdrożone programy naprawcze. Zadaniem będzie rozwiązywanie problemów występujących w kluczowych obszarach dzielnic, na trasach doprowadzających ruch do ważniejszych węzłów transportu zbiorowego, oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu. Zadanie może być realizowane jako część Planu Rozwojowego Dzielnic lub jako jego uzupełnienie.

Zapewnienie integracji miasta wymaga także przeciwdziałania grodzeniu obszarów, zwłaszcza wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych i kompleksów biurowych. Jest to szkodliwe dla spójności ruchu pieszego i rowerowego, ze względu na wydłużanie dojazdów i dojazdów i utrudnianie możliwości tworzenia skrótów. Przeciwdziałanie tego typu praktykom wymaga reagowania już na poziomie zapisów w planach miejscowych, ograniczających możliwość grodzenia zespołów zabudowy, gdyby groziło to segregacją publicznych przestrzeni miasta, utrudniało dostęp do węzłów komunikacyjnych czy wydłużało trasy przejazdu rowerami.

Działania dotyczące dzielnic, w tym programy rozwoju ruchu rowerowego czy poprawy warunków ruchu pieszego będą częścią dokumentów strategicznych dzielnic, planowanych w ramach Strategii Rozwoju Lublina.

PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN ZINTEGROWANY		
Działanie		Opis
<b>Działanie 3.1</b>	<b>PROGRAM UPRZYWILEJOWANIA TRANSPORTU ZBIOROWEGO</b>	W głównych korytarzach transportu zbiorowego i w centrum, wprowadzenie szczególnych zasad traktowania pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu, polegające na stosowaniu takich rozwiązań jak np.: wydzielone pasy, wydzielone jezdnie, kontrapas na ulicach jednokierunkowych, priorytety w sygnalizacji świetlnej i służby autobusowe na skrzyżowaniach. Rozwiązania te będą wspomagane narzędziami z zakresu ITS, takimi jak monitorowanie przejazdów, zarządzanie przesiadkami i ruchem.
<b>Działanie 3.2</b>	<b>PROGRAM AKTYWIZACJI KOLEI NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI</b>	Zakłada się, że w ramach współpracy Lublina z koleją zostaną: <ul style="list-style-type: none"> <li>• zidentyfikowane i zdiagnozowane tereny kolejowe na terenie miasta, wymagające przekształceń,</li> <li>• opracowane programy włączania terenów kolejowych w przestrzeń miejską i ograniczania wywoływanych przez nie uciążliwości m.in. ograniczenia efektu bariery komunikacyjnej i fragmentacji obszarów,</li> <li>• uzgodnione zasady zagospodarowywania nieruchomości kolejowych,</li> <li>• zmodernizowane dworce, stacje i przystanki kolejowe, ze zwiększeniem ich dostępności oraz powiązań z obszarem i miejskimi węzłami transportu zbiorowego,</li> <li>• poprawione oferty przewozowe (zwłaszcza okresu i częstotliwości kursowania).</li> </ul> Elementami tego działania będą projekty finansowane i przewidziane do współfinansowania ze środków UW w ramach regionalnych i krajowych Programów Operacyjnych, w tym m.in.: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Budowa korytarza transportu zbiorowego dla obsługi terenów położonych w sąsiedztwie przyszłego Zintegrowanego Intermodalnego Dworca Metropolitalnego w Lublinie;</li> <li>– Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego</li> </ul>

		<p>– Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej w Lublinie</p>
<p><b>Działanie</b> <b>3.3</b></p>	<p><b>PROGRAM POPRAWY TRANSPORTU METROPOLITARNEGO</b></p>	<p>Działania na terenie obszaru metropolitarneego podejmowane będą wspólnie z gminami ościennymi w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• planowania i organizacji systemu transportu zbiorowego, obsługującego główne korytarze transportowe, dowóz do głównych, węzłów przesiadkowych,</li> <li>• organizacji i integracji węzłów przesiadkowych z zapewnieniem dostępności dla wszystkich użytkowników wraz z rozwojem systemu parkingów P+R, B+R i K+R,</li> <li>• wspólnej taryfy przewozowej z uwzględnieniem uwarunkowań obszarowych oraz długości czasu przejazdu,</li> <li>• jednolitego, wysokiego standardu świadczonych usług przewozowych, w tym koordynowanie rozkładów jazdy i wprowadzenie wspólnej informacji pasażerskiej,</li> <li>• docelowo, powołania jednostki planującej, organizującej i zarządzającej transportem zbiorowym w obszarze aglomeracji (np. w wyniku porozumienia Miasta Lublin, Marszałka i gmin obszaru metropolitarneego).</li> </ul> <p>Ponadto, w ramach działania będą realizowane projekty gminy Lublin, przewidziane do współfinansowania ze środków UE w ramach krajowych Programów Operacyjnych oraz RPO WL 2014-2020, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozbudowa sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla LOF;</li> <li>• Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF</li> <li>• Infrastruktura transportowa w al. Kraśnickiej w Lublinie wraz z zakupem taboru</li> <li>• Przebudowa strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części obszaru LOF</li> <li>• Usprawnienie systemu transportu zbiorowego dla LOF</li> <li>• Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej</li> <li>• Przebudowa skrzyżowania w ciągu dróg krajowych 12, 17, 19 (al. Solidarności i al. Gen. Wł. Sikorskiego) i drogi wojewódzkiej nr 809 (ul. Poligonowa i ul. Gen. Ducha).</li> <li>• Budowa przedłużenia drogi ul. Bohaterów Monte Cassino do węzła Stawin położonego w drodze krajowej relacji Lublin – Warszawa</li> <li>• Zwiększenie dostępności LOF poprzez przebudowę i budowę DW 835 w Lublinie</li> <li>• Skomunikowanie obszaru aktywności gospodarczej i Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego poprzez budowę brakującego odcinka DW 835 w Lublinie.</li> </ul> <p>Ponadto, w ramach Program Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego planuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie dworca przesiadkowego z niezbędną infrastrukturą w Motyczu – stacja PKP.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowę parkingów dla samochodów „Parkuj i Jedź” oraz dla rowerów B+R przy przystankach kolejowych w gminie Lubartów.</li> <li>• Rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej na rzecz rozwoju transportu publicznego LOF (dworzec przesiadkowy, ciągi transportu publicznego, zatoki autobusowe, interaktywne tablice informacyjne) w gminie Świdnik.</li> <li>• Rewitalizację terenu przy dw. kolejowym w Lubartowie.</li> <li>• Rewitalizację terenu dawnego dworca PKS w Nałęczowie.</li> </ul>
<b>Działanie 3.4</b>	<b>PROGRAM ROZWOJU SYSTEMU PODRÓŻY Z PRZESIADKAMI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• P+R,</li> <li>• B+R,</li> <li>• K+R.</li> </ul>	<p>Stworzenie systemu parkingów P+R i B+R (miejsca parkingowe dla rowerów) w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków autobusowych i trolejbusowych oraz w obszarach węzłów przesiadkowych organizowanie miejsc postojowych, umożliwiających zatrzymanie się pojazdu na chwilę w celu wysadzenia pasażerów – K+R.</p> <p>Wprowadzenie systemu P+R (parkuj i jedź) jako niskonakładowych parkingów zlokalizowanych zasadniczo w strefie peryferyjnej w korytarzach wysokiej jakości transportu zbiorowego. Decyzje realizacyjne określające: lokalizację, wielkość i sposób rozwiązania technicznego, podejmowane z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.</p> <p>Elementem tego działania będzie projekt zgłoszony do współfinansowania ze środków RPO WL 2014-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego, tj. Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF.</p>
<b>Działanie 3.5</b>	<b>PROGRAM ROZWOJU SIECI TRAS ROWEROWYCH</b>	<p>Zakres zadań zgodnie ze „Strategią realizacji systemu dróg rowerowych w mieście Lublin” w połączeniu z organizacją miejskich parkingów rowerowych.</p> <p>Elementami działania tego będą projekty rekomendowane do Programu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego, przyjęte uchwałami Rady Programu w dniu 30 września 2014 r., związane z rozwojem infrastruktury rowerowej w Lubelskim Obszarze Metropolitalnym, łączącej Lublin z gminami ościennymi oraz gminy pomiędzy sobą, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozbudowa szlaków, ścieżek rowerowych łączących miasto i gminy Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego z uwzględnieniem miejscowości w gminie Jabłonna.</li> <li>• Rozbudowa istniejących szlaków rowerowych i budowa ścieżek rowerowych w gminie Konopnica.</li> <li>• Wprowadzenie udogodnień dla ruchu rowerowego w mieście Lubartów – budowa ścieżek rowerowych.</li> <li>• Utworzenie szlaku rowerowego po terenie gminy Nałęczów – „Jastrzębi szlak”.</li> <li>• Modernizacja istniejącej nitki szlaku rowerowego i wytyczenie nowych nitek w gminie Niedrzwica Duża.</li> <li>• Rozbudowa infrastruktury rekreacyjnej (ścieżki rowerowe) na terenie gminy Niemce.</li> <li>• Rozbudowa połączeń rowerowych pomiędzy Świdnikiem a LOF, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia z</li> </ul>

		<p>Lublinem – wypożyczalnie dla rowerów, ścieżki rowerowe, stojaki rowerowe, ścieżki zdrowia .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozbudowa szlaków, ścieżek rowerowych wraz z przedłużeniem ścieżki rowerowej wzdłuż Bystrzycy od terenu Miasta Lublin, w kierunku Gminy Spiczyn.</li> <li>• Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż dk 82 od terenu Miasta Lublin w kierunku Gminy Łęczna.</li> <li>• Budowa ścieżki rowerowej łączącej Gminę Piaski z Gminą Rybczewice, stanowiącej alternatywę dla ruchu samochodowego.</li> <li>• Utworzenie ścieżek rowerowych w dolinie rzeki Bystrzyca.</li> </ul>
<b>Działanie 3.6</b>	<b>DZIELNICOWE STRATEGIE ROWEROWE</b>	<p>Opracowanie i wdrożenie dzielnicowych strategii rowerowych jako uzupełnienia „Strategii realizacji systemu dróg rowerowych w mieście Lublin” i rozwinięcia Planów Rozwojowych Dzielnic, skierowanych na uzupełnienie lokalnej infrastruktury rowerowej, rozwój tras rowerowych (i parkingów) łączących cele dzielnicowe z węzłami przesiadkowymi na transport zbiorowy i z trasami międzydzielnicowymi oraz promocję ruchu rowerowego. Programy mogą obejmować także kilka dzielnic, w sumie tworząc zestaw kilku lub kilkunastu strategii.</p>
<b>Działanie 3.7</b>	<b>PROGRAMY POPRAWY WARUNKÓW RUCHU PIESZEGO</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w centrum miasta,</li> <li>• wzdłuż ważnych osi pieszych,</li> <li>• w kampusach uniwersyteckich,</li> <li>• w dzielnicach,</li> <li>• na dojeźdźcach do szkół,</li> <li>• na dojeźdźcach do węzłów przesiadkowych.</li> </ul>	<p>Przeprowadzenie przeglądu inwentaryzacyjnego ulic, w tym: głównych ciągów pieszych, wybranych ulic lokalnych, przejść dla pieszych, programów sygnalizacji, jakości ciągów pieszych w obszarach specjalnych jak kampusy uniwersyteckie, centra dzielnic, obszary mieszkaniowe, dojeżdźca do szkół, dojeżdźca do węzłów przesiadkowych, pod kątem usytuowania urządzeń i obiektów w przestrzeni przeznaczonej dla pieszych.</p> <p>Na tej podstawie dla poszczególnych ulic/obszarów opracowanie pakietów niezbędnych zmian (usunięcia przeszkód, przesunięcia, remonty, likwidacja parkowania itd.) porządkujących ciągi piesze, ułatwiające ruch pieszych i zapewniające wymagany poziom obsługi. Działania będą służyć także zapewnieniu wymaganej dostępności ulic dla osób z ograniczoną mobilnością (wyposażenie w pochylnie, pasy ostrzegawcze z elementami dotykowymi, poprawienie widoczności, oświetlenie, skrócenie długości przejścia, dostosowanie szerokości do natężeń ruchu itp.).</p> <p>Elementem tego działania będzie projekt zgłoszony do współfinansowania ze środków RPO WL 2014-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego, tj. Rewitalizacja części Śródmieścia Miasta Lublin.</p>
<b>Działanie 3.8</b>	<b>PRZECIWDZIAŁANIE GRODZENIU DUŻYCH ZESPOŁÓW ZABUDOWY</b>	<p>Uwzględnianie w opracowywanych planach miejscowych zapisów ograniczających możliwości grodzenia dużych zespołów zabudowy, gdyby wpływało to na segregację publicznych przestrzeni miasta, utrudniało dostęp do węzłów komunikacyjnych czy wydłużało trasy przejazdu rowerami.</p>

Lublin bezpieczny oznacza dbanie o bezpieczeństwo ruchu drogowego i bezpieczeństwo pasażerów w transporcie zbiorowym. To miasto dążące do ograniczenia, a docelowo całkowitego wyeliminowania wypadków komunikacyjnych z ofiarami śmiertelnymi i zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa osobistego w autobusach, trolejbusach i pociągach oraz na przystankach i na dojeżdżaniach do nich.



W związku z powyższym zakłada się:

- ❖ **koordynowanie działań dotyczących bezpieczeństwa w transporcie** przez jednostkę wdrażającą Plan Zrównoważonej Mobilności, zdolną pokierować działaniami na rzecz ograniczenia zagrożeń w mieście, wyposażoną w odpowiednie narzędzia realizacji zadań,
- ❖ **przygotowanie programu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie**, zwłaszcza jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym i zagrożenie tzw. niechronionych uczestników ruchu oraz
- ❖ pozyskanie poparcia mieszkańców dla realizowanych działań.

W kolejnych latach niezbędne będzie aktywne adaptowanie wszystkich skutecznych, efektywnych, możliwych do wdrożenia i społecznie akceptowanych działań. Zakłada się przede wszystkim:

- ✓ Stworzenie systemu monitorowania bezpieczeństwa w transporcie wraz z bazą danych o bezpieczeństwie oraz narzędziami oceny efektów realizowanych przedsięwzięć.
- ✓ Opracowanie szczegółowej diagnozy stanu bezpieczeństwa w transporcie wraz z programem działań naprawczych.
- ✓ Wydzielenie funduszu miejskiego na działania ograniczające zagrożenia występujące w transporcie.
- ✓ Wprowadzenie obowiązkowych procedur audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz audytu rozwiązań transportowych pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych, stosowanych przy ocenie projektów modernizowanych i nowobudowanych ulic, tras rowerowych i rozwiązań dla ruchu pieszego (na etapie projektowania i realizacji inwestycji).

Szczególnym zadaniem będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego. Punktem wyjścia będzie inwentaryzacja i ocena stanu istniejącego infrastruktury oraz warunków ruchu

pieszego i rowerowego w kluczowych obszarach miasta, tj. w obszarze śródmiejskim, w centrach dzielnic, na trasach dojazdów i w obszarach węzłów przesiadkowych, na trasach rowerowych, na terenach mieszkaniowych oraz w sąsiedztwie szkół. Ocena będzie dotyczyć: zastosowanych rozwiązań technicznych, stanu technicznego i warunków widoczności. Działania te będą prowadzone przy ścisłej współpracy z mieszkańcami, m.in. dzięki ich zaangażowaniu w akcje identyfikowania miejsc najbardziej niebezpiecznych i uciążliwych z punktu widzenia pieszych i rowerzystów (program realizowany wspólnie z działaniami w ramach pakietu Lublin Dostępny).

Rezultatem tych działań będą programy poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego dla poszczególnych obszarów i ciągów, w tym:

- ❖ programy poprawiające bezpieczeństwo ruchu rowerowego,
- ❖ programy poprawiające bezpieczeństwo ruchu pieszego,
- ❖ programy poprawiające bezpieczeństwo na drogach dojazdu/dojazdu rowerem do szkół.

Ich celem będzie dostosowanie istniejącej infrastruktury do wymagań określonych w standardach technicznych dla infrastruktury rowerowej i pieszej, likwidacja barier, przeszkód, miejsc uciążliwych i niebezpiecznych występujących w systemie. Stosowane rozwiązania będą elementem szerszej zakrojonych działań na rzecz uspokajania i ograniczania ruchu samochodowego (dzięki stosowaniu środków redukujących prędkość samochodów, takich jak np. wyniesione skrzyżowania, wyniesione przejścia, małe ronda, zakrzywienia toru jazdy).

### PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN BEZPIECZNY

Działanie		Opis
<b>Działanie 4.1</b>	<b>STWORZENIE SYSTEMU MONITOROWANIA BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE WRAZ Z BAZĄ DANYCH O BEZPIECZEŃSTWIE I NARZĘDZIAMI OCENY EFEKTÓW REALIZOWANYCH DZIAŁAŃ</b>	Warunkiem podstawowym skuteczności działań dot. bezpieczeństwa w transporcie są systemowe rozwiązania umożliwiającego zbieranie, przetwarzanie oraz analizowanie informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego i bezpieczeństwie osobistym w transporcie zbiorowym. Dotyczy to np. danych o skali zagrożenia w mieście (wypadki, ofiary, kolizje, wykroczenie itd.), przyczyn i okoliczności powstawania takich zagrożeń oraz efektów dotychczas podejmowanych działań. Podstawą jest stworzenie wspólnej, zintegrowanej bazy danych o stanie bezpieczeństwa umożliwiającej m.in. łączenie danych zbieranych przez różne jednostki w tym policję i służby miejskie z informacjami posiadanymi przez towarzystwa ubezpieczeniowe i służby medyczne, itp. analizę tych danych i ich udostępnianie zainteresowanym podmiotom. System będzie ułatwiać także publikowanie danych i analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykorzystywanie danych w celach projektowych oraz przez organizacje społeczne.
<b>Działanie 4.2</b>	<b>OPRACOWANIE SZCZEGÓŁOWEJ</b>	Działania dot. poprawy bezpieczeństwa w transporcie będą bazować na szczegółowej diagnozie stanu istniejącego, jako podstawie sformułowania programu



	<b>DIAGNOZY STANU BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE I WDROŻENIE PROGRAMU DZIAŁAŃ NAPRAWCZYCH.</b>	naprawczego dotyczącego poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zwiększenia poczucia bezpieczeństwa osobistego w transporcie zbiorowym. Między innymi program będzie mieć na celu dostosowanie infrastruktury do obowiązujących standardów technicznych, likwidację miejsc niebezpiecznych i występujących barier.
<b>Działanie 4.3</b>	<b>WYDZIELENIE MIEJSKIEGO FUNDUSZU NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE</b>	Prowadzenie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie wymaga dysponowania dedykowanymi na ten cel środkami finansowymi, ze świadomością, że dobrze przygotowane rozwiązania ograniczające zagrożenie w ruchu drogowym, czy poprawiające bezpieczeństwo osobiste w komunikacji miejskiej zwykle są efektywne i tańsze niż usuwanie skutków wypadków. Środki finansowe będą przeznaczone m.in. na stworzenie systemu monitorowania bezpieczeństwa w transporcie, opracowanie programów poprawy bezpieczeństwa w transporcie, studiów wykonalności proponowanych rozwiązań naprawczych, przygotowanie wniosków o ich finansowanie z programów pomocowych, działania edukacyjne, itp.
<b>Działanie 4.4</b>	<b>WPROWADZENIE PROCEDURY AUDYTU BRD</b>	Plan zakłada, że niezbędne jest wprowadzenie obowiązkowej procedury oceny nowych rozwiązań drogowych, projektów modernizacji i projektów organizacji ruchu z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czyli tzw. audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Audyt bezpieczeństwa będzie prowadzony na różnych etapach tworzenia projektu (np. koncepcja programowa, projekt szczegółowy, nadzór nad budową lub modernizacją) uwzględniając fakt, że tańsze jest korygowanie rozwiązań na etapie projektowania niż dokonywanie zmian już zrealizowanych rozwiązań drogowych. Efektem audytów będzie określenie wszystkich potencjalnych zagrożeń i sformułowanie propozycji, jak te mankamenty można usunąć. Nacisk będzie kładziony na stosowanie rozwiązań redukujących ewentualne błędy użytkowników, redukujących ciężkość wypadków. Dodatkowo audytem zostanie objęta istniejąca infrastruktura ulic, w tym trasy rowerowe i ciągi pieszce, w celu monitorowania stanu technicznego i warunków bezpiecznego użytkowania (stan nawierzchni, występujące przeszkody i bariery, ograniczenia widoczności, bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych itp. Działania te będą prowadzone z zaangażowaniem mieszkańców w identyfikację miejsc najbardziej niebezpiecznych.

Zapewnienie sprawnego funkcjonowania systemu transportowego nie musi wiązać się wyłącznie z rozwojem infrastruktury. Wymaga natomiast dobrej dostępności dla użytkowników z uwzględnieniem potrzeb osób starszych i o ograniczonej mobilności (osoby na wózkach inwalidzkich, słabo widzące i niewidome, z wózkami dziecięcymi, przenoszące duży bagaż, itd.). Poprawa dostępności systemu transportowego będzie następować w sposób:

- ❖ **zaplanowany**, na podstawie inwentaryzacji, diagnozy sytuacji i opracowanych kompleksowych programów naprawczych,



- ❖ **operacyjny**, przy okazji remontów infrastruktury (np. obniżanie krawężników, wymiana nawierzchni, wprowadzanie elementów oznakowania dla osób niedowidzących i niewidomych, porządkowanie małej architektury w przekroju ulicy, wyznaczanie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych) oraz
- ❖ **interwencyjny**, w formie „szybkich napraw” w miejscach zgłoszonych przez mieszkańców, gdzie zidentyfikowano bariery wpływające na komfort i możliwości przemieszczania się po mieście (np. obniżanie krawężników, naprawy nawierzchni, likwidacja schodów lub ich doposażenie w pochylnie, zmiany w programach sygnalizacji świetlnej).

Uruchomiony zostanie **program działań likwidujących bariery na każdym etapie podróży**, obejmujący:

- ✓ nawiązanie współpracy z zarządcami budynków w celu usuwania barier w budynkach mieszkalnych i użyteczności publicznej (utrudnione wejście, dojście do budynku, dojazd, możliwość zaparkowania pojazdu),
- ✓ dostosowywanie przystanków transportu zbiorowego, wiat przystankowych i dojeżdż do przystanków do potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób niewidomych (i niedowidzących), niesłyszących i z ograniczeniami ruchowymi;
- ✓ porządkowanie chodników z uwzględnieniem zasad bezpiecznego i wygodnego prowadzenia ruchu pieszego w przestrzeni wolnej od przeszkód;
- ✓ dostosowanie skrzyżowań do potrzeb ruchu pieszego zwłaszcza w śródmieściu (wyposażenie wlotów skrzyżowań w brakujące przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, dostosowanie sygnalizacji świetlnej);

- ✓ wprowadzanie ułatwień w pokonywaniu różnic wysokości (stosowanie pochylni, wind, w uzasadnionych przypadkach kładek niwelujących różnice wzniesień);
- ✓ wprowadzanie ułatwień w dostępie do informacji o funkcjonowaniu systemu transportowego miasta na etapie planowania i wykonywania podróży (także na przystankach i w pojazdach komunikacji miejskiej).

Stopniowo, począwszy od obszaru śródmiejskiego i skrzyżowań z dużym ruchem pieszym, programy sygnalizacji świetlnej będą dostosowywane do natężeń ruchu pieszego i rowerowego i z uwzględnieniem zróżnicowania wielkości ruchu w poszczególnych okresach doby i dnia tygodnia (dni powszednie, weekendy). Wiązać się to będzie np. z wytyczaniem przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowań, zapewnianiem możliwości przejścia przez wlot skrzyżowania w trakcie jednej fazy światła zielonego, bez konieczności oczekiwania w azylu. Na szerszą skalę niż dotychczas wprowadzane będą rozwiązania w postaci Stref 30 (w obszarze śródmiejskim, w centrach dzielnic, w wybranych obszarach, takich jak np. Miasteczko Akademickie), połączone z reorganizacją przestrzeni ulic i placów oraz rezygnacją z sygnalizacji świetlnej na rzecz np. rond, skrzyżowań równorzędnych, także z wyniesieniem ich powierzchni.

Zapewnienie wysokiej jakości systemu transportowego wymagać będzie opracowania zestawu standardów i wytycznych organizacji przestrzeni w Lublinie (w uzupełnieniu do obowiązujących standardów projektowania tras rowerowych), tj.:

- ❖ **standardów projektowania infrastruktury pieszej**, ujmujących wymogi, rekomendacje i dobre praktyki dotyczące planowania, projektowania, wykonania i eksploatacji infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego;
- ❖ **standardów projektowania i organizacji przystanków autobusowych i trolejbusowych**, z uwzględnieniem ich dostosowania do obsługi wszystkich użytkowników oraz minimalizowania konfliktów przestrzennych (ruchu pieszego na ulicy i pasażerów oczekujących na przystanku, ruchu pieszego i rowerowego, itd.);
- ❖ **standardów wykonywania remontów i realizacji nowych inwestycji transportowych**, określających zasady zabezpieczenia ruchu pieszego i rowerowego (np. zasady prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego, minimalne szerokości ciągów, wymagania dot. zapewnienia wszystkich relacji i połączeń na skrzyżowaniu);
- ❖ **standardy planowania i projektowania miejsc parkingowych** ujmujących zasady organizacji miejsc postojowych w pasie drogowym (ogólnodostępne, służące do realizacji dostaw, dla pojazdów osób niepełnosprawnych), przy założeniu, wyraźnego rozdzielenia przestrzeni ulicy na część dostępną dla pojazdów (jezdnia, pasy i zatoki postojowe) oraz pieszych (chodniki).

Wzmocnieniu ulegnie **egzekwowanie standardów projektowania infrastruktury rowerowej** zarówno w procesie inwestycyjnym jak i podczas bieżącego utrzymania czy napraw. Standardy

zostaną uzupełnione o wytyczne dotyczące miejsc parkingowych dla rowerów oraz rozwiązania dla rowerów elektrycznych.

Egzekwowaniu stosowania wyżej wymienionych standardów projektowania i wykonywania infrastruktury pieszej, rowerowej, infrastruktury przystankowej i miejsc parkingowych służyć będzie procedura wykonywania audytów.

Wyrazem dbałości o jakość obsługi pasażerów publicznego transportu zbiorowego, wpływającego także na poczucie bezpieczeństwa korzystania z transportu będzie wprowadzenie Karty Praw Pasażera Komunikacji Miejskiej. Karta, w odróżnieniu od regulaminu przewozów, będzie rodzajem deklaracji organizatora transportu odnoszącej się do chęci spełnienia oczekiwań pasażerów oraz gwarancją świadczenia usług jak najwyższej jakości.



Ocena rozwiązań projektowych i wykonawczych, a także analiza stanu istniejącego infrastruktury będzie weryfikowana w ramach **obowiązkowych procedur audytu dostępności**. Nacisk będzie kładziony na eliminowanie błędów uniemożliwiających samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych.

Na etapie projektowania procedury te będą odnosić się do zgodności projektu ze standardami obowiązującymi w Lublinie. W przypadku rozwiązań już istniejących, działania będą prowadzone z zaangażowaniem mieszkańców w identyfikację miejsc najbardziej niebezpiecznych i uciążliwych. Procedury audytu dostępności będą łączone z procedurami audytu bezpieczeństwa ruchu (Działanie 4.5 w ramach pakietu Lublin Bezpieczny).

Dostępność Lublina wiąże się także z zapewnieniem możliwości prowadzenia działalności gospodarczej. Miasto zainicjuje **organizację systemu dostaw ładunków** (w tym przesyłek kurierskich), uwzględniającego potrzeby przedsiębiorców prowadzących sklepy i lokale usługowe oraz podmiotów realizujących dostawy, ale w zgodzie z poszanowaniem istniejącej przestrzeni i wymogów związanych z dostępną infrastrukturą, np. ruchu pieszego i rowerowego. Wymagać to będzie określenia zasad prowadzenia dostaw, obejmujących m.in.:

- ✓ wyznaczenie miejsc postojowych do wyładunku towarów;
- ✓ określenie godzin, w których mogą odbywać się dostawy;
- ✓ określenia rodzaju pojazdów, którymi można będzie realizować dostawy (np. na podstawie wydawanych zezwoleń na wjazd do obszaru pojazdom dostawczym).

Ze względu na zróżnicowanie uwarunkowań, regulacje będą dotyczyć poszczególnych podobszarów miasta, lub nawet pojedynczych obiektów (np. galerii handlowych).

Dostępność Lublina odnosi się także do ruchu turystycznego. Zostanie opracowany i wdrożony **program zarządzania ruchem autokarów**, w celu ułatwienia poruszania się po mieście i minimalizacji uciążliwości z tym związanych oraz zapewnienia możliwości postoju i parkowania. W ramach programu zostaną uwzględnione potrzeby związane z :

- ✓ parkowaniem krótkoterminowym – np. do 30 min, w pobliżu atrakcji turystycznych w związku z wsiadaniem i wysiadaniem pasażerów,
- ✓ parkowaniem średnioterminowym – do kilku godzin, w celu umożliwienia odstawienia autokaru na czas pobytu wycieczki w Lublinie,
- ✓ długoterminowych – od jednego do kilku dni, w tym także w nocy

oraz zapewnieniem dobrej informacji dla przyjeżdżających o możliwościach i zasadach postoju autokarów oraz obsługi obiektów turystycznych.

### PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN DOSTĘPNY

Działanie		Opis
Działanie 5.1	<b>PROGRAM LIKWIDACJI BARIER ARCHITEKTONICZNYCH</b>	<p>Program służący stopniowemu likwidowaniu barier architektoniczne na wszystkich etapach podróży, obejmujący:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dostosowanie budynków i ich otoczenia do potrzeb wszystkich użytkowników (instytucji publicznych, szkół i obiektów wyższych uczelni, obiektów prywatnych, itp.),</li> <li>• dostosowanie przystanków transportu zbiorowego i tras dojścia,</li> <li>• porządkowanie chodników z uwzględnieniem zasad bezpiecznego i wygodnego prowadzenia ruchu pieszego w przestrzeni wolnej od przeszkód,</li> <li>• dostosowanie skrzyżowań do potrzeb ruchu pieszego zwłaszcza w śródmieściu,</li> <li>• wprowadzanie ułatwień w pokonywaniu różnic wysokości (stosowanie pochylni, wind, w uzasadnionych przypadkach kładek niwelujących różnice wzniesień),</li> <li>• wprowadzanie ułatwień w dostępie do informacji o funkcjonowaniu systemu transportowego miasta na etapie planowania i wykonywania podróży.</li> </ul>
Działanie 5.2	<b>OPRACOWANIE ZESTAWU STANDARDÓW</b>	<p>Opracowane wytycznych i standardów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• projektowania infrastruktury pieszej;</li> <li>• organizacji przystanków autobusowych i trolejbusowych;</li> <li>• wykonywania remontów i realizacji nowych inwestycji transportowych,</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>planowania i projektowania miejsc parkingowych.</li> </ul>
<b>Działanie 5.3</b>	<b>WZMOCNIENIE STANDARDÓW PROJEKTOWANIA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ</b>	Wzmocnienie egzekwowania standardów projektowania infrastruktury rowerowej w procesie inwestycyjnym jak i podczas bieżącego utrzymania czy napraw. Uzupelnienie o wytyczne dotyczące miejsc parkingowych dla rowerów i rozwiązania dla rowerów elektrycznych.
<b>Działanie 5.4</b>	<b>WPROWADZENIE KARTY PRAW PASAŻERA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ</b>	Na podstawie analizy istniejących dokumentów i regulaminów związanych z przewozem pasażerów, oraz doświadczeń innych miast opracowanie projektu Karty praw pasażera komunikacji miejskiej, przygotowanej przy współudziale społeczeństwa. Wprowadzenie projektu w życie uchwałą Rady Miasta.
<b>Działanie 5.5</b>	<b>OPRACOWANIE ROWEROWEJ MAPY LUBLINA</b>	Opracowanie ogólnodostępnej i stale aktualizowanej mapy infrastruktury rowerowej Lublina (trasy i parkingi rowerowe oraz wypożyczalnie rowerów publicznych) ułatwiającej planowanie i odbywanie podróży. Mapa poza informacjami o infrastrukturze będzie zawierać informacje o jakości tras i warunkach bezpieczeństwa ruchu.
<b>Działanie 5.6</b>	<b>WPROWADZENIE PROCEDURY AUDYTU DOSTĘPNOŚCI</b>	Wprowadzenie obowiązkowej procedury oceny nowych rozwiązań drogowych, projektów modernizacji i projektów organizacji ruchu z punktu widzenia dostępności dla osób niepełnosprawnych czyli tzw. audytu dostępności. Efektem audytów będzie określenie wszystkich potencjalnych zagrożeń i sformułowanie propozycji, jak te mankamenty można usunąć. Nacisk będzie kładziony na eliminowanie rozwiązań, które umożliwiają samodzielne poruszanie się osób niepełnosprawnych. Działania te będą prowadzone z zaangażowaniem mieszkańców w identyfikację miejsc najbardziej niebezpiecznych i uciążliwych.
<b>Działanie 5.7</b>	<b>PROGRAM OBSŁUGI RUCHU TOWAROWEGO (I PRZESYŁEK KURIERSKICH)</b>	Opracowanie zasad dostaw towarów dla poszczególnych obszarów i ulic wspólnie z przedsiębiorcami i dostawcami z uwzględnieniem potrzeb ruchu pieszego i rowerowego. Zasady będą obejmować: <ul style="list-style-type: none"> <li>wyznaczenie miejsc postojowych do wyładunku;</li> <li>Określenia godzin, w których mogą odbywać się dostawy;</li> <li>określenia rodzaju pojazdów, którym można realizować dostawy (i np. wydawanie zezwoleń na wjazd do obszaru pojazdom dostawczym).</li> </ul> Miasto będzie pełnić rolę inicjatora i negocjatora w rozmowach.
<b>Działanie 5.8</b>	<b>PROGRAM ZARZĄDZANIA RUCHEM AUTOKARÓW</b>	Określenie zasad ruchu autokarów mieście oraz wyznaczenie parkingów (krótko-, średnio-, i długookresowych). Uruchomienie systemu informacji (strona internetowa) dla organizatorów wyjazdów turystycznych dot. ruchu i parkowania autokarów.

Realizacja Planu zrównoważonej mobilności będzie wiązać się z zarządzaniem zapotrzebowaniem na odbywanie podróży, optymalizowaniem sposobu wykorzystania systemu transportowego oraz poszukiwaniem ukrytych rezerw systemu, starając się je wykorzystywać w celu uniknięcia niepotrzebnych wydatków na rozbudowę infrastruktury.

Każda podróż w systemie transportowym ma własną charakterystykę. Jest wykonywana z określonego powodu, pomiędzy źródłem i celem ruchu, w znanym przedziale czasu, przy użyciu środka transportu lub pieszo. Jest wykonywana przez konkretną osobę, stawiającą wymagania dotyczące jakości systemu transportowego oraz posiadającą własne ograniczenia (np. rodzice odwożący dzieci do szkoły, przedsiębiorcy korzystający z samochodów w podróżach służbowych, studenci dojeżdżający codziennie spoza Lublina). Powodzenie realizacji Planu będzie zależęć od zdolności postrzegania systemu transportowego z perspektywy odbywanych podróży i dzięki temu wykorzystania możliwości wpływania na zachowania komunikacyjne użytkowników, w celu:

- ✓ eliminowania niepotrzebnych podróży, nie przynoszących korzyści społecznych;
- ✓ przenoszenia części podróży poza godziny szczytu;
- ✓ ograniczania przeciążeń tras komunikacyjnych (drogowych i transportu zborowego);
- ✓ ograniczania zainteresowania korzystaniem z samochodów.

System transportowy podlega największym obciążeniom podczas porannych dojazdów do pracy i szkół, oraz w okresie popołudniowym. W pozostałych godzinach dysponuje zwykle niewykorzystanymi rezerwami. Ich wykorzystanie jest możliwe np. dzięki stosowaniu **elastycznych godzin pracy** w zakładach pracy, m.in. w urzędzie miasta i jednostkach podległych.

Elastyczne godziny pracy mogą być zorganizowane w różny sposób, np. poprzez:

- ✓ określenie przedziału czasowego, dla godzin rozpoczęcia pracy (np. między 06.30 a 09.30);
- ✓ określenie godzin wspólnych, obowiązkowej obecności w miejscu pracy (np. między 10.00 a 14.00);
- ✓ stosowanie zadaniowego czasu pracy, z rozliczaniem pracownika z faktycznego efektu pracy lub z liczby przepracowanych godzin, wykonywanych w dowolnym okresie (np. z możliwością skumulowania pracy w 4 dniach w tygodniu i uzyskaniem dodatkowego dnia wolnego).

W przypadku niektórych rodzajów wykonywanej pracy, dobrym rozwiązaniem jest umożliwienie wykonywania pracy w formule tzw. „pracy zdalnej”, w niektóre dni wykonywanej w domu (np. raz w tygodniu).

System transportowy jest obciążany także niepotrzebnymi podróżami, np. tymi, które są wykonywane w związku ze zbędnymi procedurami administracyjnymi lub niedostateczną

informacją. Wymaga to dalszego powiększania zakresu świadczenia **e-usług**, także w urzędzie miasta i podległych mu jednostkach.

Skutecznym narzędziem służącym do oddziaływania na sposób wykonywania podróży są tzw. **plany mobilności**. Na podstawie rozpoznania potrzeb transportowych i dostępnej oferty systemu transportowego pozwalają one optymalizować sposobu podróżowania po mieście z uwzględnieniem kryteriów czasu i kosztu podróżowania oraz wykorzystywanego środka transportu (z ograniczaniem roli samochodu). Plany mobilności mogą być adresowane do pojedynczych użytkowników lub grup osób (np. w szkole, w zakładzie pracy, w osiedlu mieszkaniowym).

Plan mobilności bazuje na szczegółowym rozpoznaniu zachowań transportowych użytkowników systemu transportowego oraz identyfikacji możliwości zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń. Wymaga to dobrej diagnozy podmiotu dla którego plan jest opracowywany (np. zakład pracy/osiedle mieszkaniowe/szkoła) oraz właściwego doboru środków realizacji planu. Ich przykłady przedstawiono poniżej:

- uruchomienie linii transportu zbiorowego obsługującej dojazd do pracy (np. łączącej ważne węzły przesiadkowe w komunikacji miejskiej),
- dostosowanie okresu działania i częstotliwości kursowania linii transportu zbiorowego do potrzeb zakładu pracy,
- zapewnienie tańszych lub bezpłatnych biletów okresowych np. dla osób rezygnujących z korzystania z samochodów i miejsca parkingowego,
- ułatwienie organizacji wspólnych dojazdów do pracy jednym samochodem (np. poprzez ułatwienie w umówieniu się na wspólną podróż, udostępnienie dedykowanych miejsc parkingowych),
- przeznaczenie części miejsc parkingowych przeznaczonych dotychczas dla samochodów na strzeżony, zadaszony parking rowerowy,
- doposażenie obiektów w prysznic i szatnie (dla rowerzystów),
- doprowadzenie infrastruktury rowerowej do obiektu,
- opracowanie indywidualnych planów dojazdu do obiektu środkami transportu zbiorowego lub rowerem,
- opracowanie kalkulatora kosztów podróży, umożliwiającego porównywanie kosztów podróżowania różnymi środkami transportu.

Korzyści związane z wdrażaniem planów mobilności są trójstronne:

- ✓ pracownicy – mają możliwość obniżenia kosztów podróży, poprawić warunki ich odbywania, poprawić kondycję fizyczną, poprawić relacje z innymi pracownikami;
- ✓ pracodawcy – mają możliwość optymalizacji wykorzystywanej przestrzeni (np. likwidacji części miejsc parkingowych), budować pozytywny wizerunek, poprawiać dostępność, lepiej wykorzystywać flotę pojazdów służbowych, dbać o zdrowie pracowników;
- ✓ społeczeństwo - dzięki redukcji ruchu samochodowego, uzyskuje poprawę efektywności transportu zbiorowego i zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

**Miasto Lublin będzie inicjatorem tworzenia planów mobilności**, angażując się w ich tworzenie oraz oferując wsparcie organizacyjne, informacyjne oraz finansowe. W pierwszej kolejności plany mobilności będą opracowane i wdrożone w urzędzie miasta i jednostkach podległych.



Priorytetem będzie także nawiązanie współpracy przy tworzeniu planów mobilności z lubelskimi uczelniami i dużymi zakładami pracy.

Plany mobilności będą tworzone dla:

- ✓ zakładów pracy i firm,
- ✓ szkół i uczelni,
- ✓ wybranych rejonów miasta,
- ✓ osiedli mieszkaniowych,
- ✓ pojedynczych obiektów,
- ✓ pojedynczych osób i grup społecznych.

W celu wsparcia realizacji planów mobilności uruchomiony zostanie mechanizm (np. w formie konkursów) służący stymulowaniu zainteresowaniem planami mobilności, z uwzględnieniem możliwości dofinansowywania działań podnoszących atrakcyjność odbywania podróży do pracy i szkoły inaczej niż samochodem (np. wspieranie organizowania pryszniców, szatni, zadaszonych parkingów rowerowych, darmowych przeglądów rowerów, itd.).

Plany mobilności będą przygotowywane także dla różnego typu wydarzeń miejskich (np. zawodów sportowych, imprez kulturalnych), organizowanych na obiektach (np. na stadionie miejskim) lub w przestrzeni publicznej. Będą obejmować:

- ✓ opracowanie tras dojazdu i możliwości parkowania samochodem z uwzględnieniem wprowadzenia zakazów ruchu na wybranych ulicach i egzekwowaniem zakazów parkowania;
- ✓ dostosowanie kursowania transportu zbiorowego poprzez np. uruchomienie dodatkowej linii autobusowej;
- ✓ zapewnienie wygodnego dojazdu rowerem i organizację bezpiecznych parkingów rowerowych;
- ✓ zapewnienie bezpośredniego, pozbawionego barier dojścia pieszego, w tym także dojścia pieszego do najbliższego przystanku pieszego,
- ✓ zapewnienie pełnej informacji o sposobie dojścia/dojazdu.

Miasto Lublin będzie działać aktywnie na rzecz wspólnego odbywania podróży z wykorzystaniem prywatnych samochodów (w ramach tzw. **car-poolingu**), oraz na rzecz rezygnowania z posiadania własnych samochodów na rzecz korzystania z samochodów dostępnych publicznie (w ramach tzw. **car-sharingu**). Będzie to służyć ograniczeniu liczby samochodów w ruchu (poprzez zwiększenie napętnień samochodów) oraz zmniejszeniu zapotrzebowania na miejsca parkingowe.

Działania będą polegać na wspieraniu inicjatyw dotyczących tworzenia platform internetowych organizujących wspólne odbywanie podróży, współpracę przy tworzeniu car-sharingu (np. na wzór systemu roweru publicznego) oraz tworzenie ułatwień osób (i pojazdów) działających w ramach

tych systemów (np. niższe opłaty za parkowanie, większa dostępność parkingów, uprzywilejowanie w ruchu).

<b>PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN MOBILNY</b>		
	<b>Działanie</b>	<b>Opis</b>
<b>Działanie 6.1</b>	<b>WPROWADZANIE I PROMOCJA ELASTYCZNYCH GODZIN PRACY</b>	Promowanie idei elastycznych godzin pracy i pracy zdalnej. Dobry przykład poprzez wprowadzenie elastycznych godzin pracy w urzędzie miasta i jednostkach podległych.
<b>Działanie 6.2</b>	<b>ROZWÓJ E-USŁUG</b>	Powiększenie zakresu świadczenia e-usług, także w urzędzie miasta i podległych mu jednostkach.
<b>Działanie 6.3</b>	<b>TWORZENIE PLANÓW MOBILNOŚCI</b>	Inicjowanie tworzenia planów mobilności poprzez współpracę (wsparcie organizacyjne, informacyjne i finansowe) miasta z uczelniami, dużymi zakładami pracy, szkołami ale także osiedlami mieszkaniowymi, pojedynczymi obiektami, pojedynczymi osobami, grupami społecznymi. Uruchomienie mechanizmu służącego stymulowaniu zainteresowania planami mobilności, także poprzez zapewnienie możliwości dofinansowywania działań podnoszących atrakcyjność odbywania podróży do pracy i szkoły inaczej niż samochodem. Dobry przykład poprzez uruchomienie planów mobilności w urzędzie miasta i jednostkach podległych.
<b>Działanie 6.4</b>	<b>ROZWÓJ SYSTEMÓW CAR-POOLINGU I CAR-SHARINGU</b>	Uruchomienie miejskiego serwisu internetowego, ułatwiającego kontaktowanie się osób szukających lub oferujących miejsce w samochodzie w codziennych i okazjonalnych podróżach w Lublinie. Współpraca Miasta przy tworzeniu systemu car-sharingu. Tworzenie ułatwień dla osób (i pojazdów) działających w ramach tych systemów (np. niższe opłaty za parkowanie, większa dostępność parkingów, uprzywilejowanie w ruchu). Uruchomienie pilotowych inicjatyw promujących wspólne podróżowanie dzieci do szkoły w ramach tzw. pieszobusów (wspólne dojeżdżania piesze po opieką rodziców) i rowerobusów (wspólne dojazdy rowerami pod opieką rodziców).

Efektywne wykorzystanie istniejącego systemu transportowego, zapewnienie jego wysokiej sprawności przy jednoczesnym optymalizowaniu lub ograniczaniu kosztów funkcjonowania będzie wspierane dzięki wykorzystaniu rozwiązań z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS). Ma to służyć:

- ✓ jak najbardziej efektywnemu wykorzystaniu istniejącego systemu transportowego,
- ✓ zapewnieniu jego wysokiej sprawności (dzięki monitorowaniu systemu transportowego i szybkiemu reagowaniu na bieżące sytuacje),
- ✓ ułatwieniu dostępu do systemu transportowego (np. dzięki ułatwieniom w zakupie biletów, w sposobie rozliczenia kosztów przejazdu, opłat za parkowanie, opłat za korzystanie z rowerów publicznych, itd.),
- ✓ ułatwieniu dostępu do informacji dot. systemu transportowego,
- ✓ ograniczeniu kosztów funkcjonowania systemu transportowego,
- ✓ ograniczeniu negatywnego wpływu systemu transportowego na mieszkańców i środowisko.

Wykorzystywane będą funkcje wdrażanego Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem oraz kontynuowane będzie inwestowanie w rozwój nowoczesnych i wysoce efektywnych ekonomicznie technologii umożliwiających zarządzanie systemem transportowym. Służyć to będzie:

- ❖ **Systemowemu zarządzaniu ruchem** umożliwiającemu wykrywanie przeciążeń układu drogowego i odpowiednie reagowanie z wykorzystaniem specjalnych strategii sterowania - np. ograniczających dopływ ruchu do centrum miasta, ograniczających ruch na wybranych trasach drogowych, umożliwiających aktywne i dynamiczne sterowanie ruchem drogowym w stanach awaryjnych, przekazywanie informacji użytkownikom dróg o sytuacji ruchowej (przed i w trakcie wykonywania podróży).
- ❖ **Systemowemu zarządzaniu uprzywilejowaniem transportu zbiorowego**, w celu podwyższenia niezawodności i sprawności funkcjonowania transportu publicznego, zwłaszcza na kluczowych trasach dojazdowych do centrum i na połączeniach międzydzielnicowych.
- ❖ **Systemowemu zarządzaniu transportem zbiorowym**, obejmującemu funkcje: planowania podróży, informacji pasażerskiej (w pojazdach, na przystankach, w węzłach przesiadkowych), sprzedaży i dystrybucji biletów, zarządzania flotą pojazdów, monitorowania jakości obsługi, monitorowania tras (także pod względem wykrywania zakłóceń w funkcjonowaniu wydzielonych pasów). Zwiększy to konkurencyjność komunikacji miejskiej, dzięki:
  - poprawie niezawodności, punktualności i regularności kursowania pojazdów,
  - skróceniu czasów podróży, a zwłaszcza najbardziej uciążliwych składników podróży takich jak oczekiwanie na przystanku i przesiadka,
  - poprawie dostępności do komunikacji miejskiej,

- poprawie warunków i bezpieczeństwa podróżowania (płynność ruchu z ograniczeniem liczby niepotrzebnych hamowań),
- zapewnieniu pasażerom pełnej informacji zarówno o charakterze okresowym (np. rozkładzie jazdy), jak i bieżącej (np. czas przybycia i nazwa najbliższego przystanku, połączenia przesiadkowe, występowanie zakłóceń i przerw w ruchu).

Działanie będzie realizowane jako rozwinięcie zrealizowanego projektu „Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz z budową systemu informacji pasażerskiej dla poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Lublinie”,

- ❖ **Systemowemu zarządzaniu parkowaniem**, zwiększającemu skuteczność działań związanych z organizacją i porządkowaniem parkowania. Umożliwi to zbieranie informacji dotyczących parkowania, w tym o wolnych miejscach na wydzielonych parkingach miejskich (także o miejscach dla autokarów) oraz informowanie użytkowników ułatwiając optymalizację tras przejazdów i skrócenia czasu poszukiwania miejsc do parkowania, a przez to zmniejszenia obciążenia sieci drogowej ruchem.
- ❖ **Systemowemu zarządzaniu ruchem pojazdów dostawczych i ciężarowych**, wspierającemu program obsługi ruchu towarowego i przesyłek kurierskich (Działanie 5.6 w ramach pakietu Lublin Dostępny) oraz organizację obsługi transportowej inwestycji (placów budów) i organizację pracy służb komunalnych (np. wywóz śmieci). Działania będą obejmować m.in.: organizowanie planów obsługi (np. dostaw towarów, wywozu śmieci) dla poszczególnych podobszarów określających: sposób prowadzenia obsługi, godziny obsługi, wspólne prowadzenie dostaw dla sąsiednich odbiorców, wskazane miejsca załadunku/rozładunku, trasy dojazdu), plany tworzone w uzgodnieniu z mieszkańcami i przedsiębiorcami, zarządzanie trasami dostępu do celów podróży.
- ❖ **Systemowemu zarządzaniu infrastrukturą**, skierowanego na efektywne utrzymanie infrastruktury transportowej wraz z systematycznie aktualizowaną bazą danych o stanie technicznym infrastruktury i możliwością przewidywania, planowania i optymalizowania wydatków na jej utrzymanie oraz przygotowywanie wieloletnich programu napraw i remontów infrastruktury z programem finansowania.

Ważnym zadaniem będzie uruchomienie wspólnej repozytorium - platformy informacji dot. systemu transportowego Lublina obejmującej m.in.:

- dane opisujące stan systemu transportowego, w tym infrastruktury,
- wyniki badań ruchu i badań zachowań komunikacyjnych,
- opracowaną dokumentację studialno-projektową zamawianą przez urząd miasta i podległe mu jednostki,
- obowiązujące strategie, plany, przepisy i standardy.

Platforma będzie ułatwiać porządkowanie informacji dot. systemu transportowego oraz ułatwiać dostęp do informacji projektantom działającym na rzecz miasta, mieszkańcom i organizacjom społecznym.

<b>PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN INTELIĞENTNY</b>		
	<b>Działanie</b>	<b>Opis</b>
<b>Działanie 7.1</b>	<b>ROZWÓJ SYSTEMU ZARZĄDZANIA RUCHEM</b>	System Zarządzania Ruchem będzie wykorzystywany do wykrywania przeciążeń układu drogowego i reagowania z zastosowaniem odpowiednich strategii sterowania - np. ograniczających dopływ ruchu do centrum miasta, ograniczających ruch na wybranych trasach drogowych, umożliwiając także aktywne i dynamiczne sterowanie ruchem drogowym w stanach awaryjnych. Funkcje systemu będą wykorzystywane do przekazywania informacji użytkownikom dróg o sytuacji ruchowej (przed i w trakcie wykonywania podróży). Elementem tego działania będzie projekt zgłoszony do współfinansowania ze środków UE Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, tj. „Rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie”.
<b>Działanie 7.2</b>	<b>URUCHOMIENIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA UPRIZYWILEJOWANIEM TRANSPORTU ZBIOROWEGO</b>	Zakłada się uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej w formie wydzielonej infrastruktury (np. pasy i jezdnie autobusowe i trolejbusowe) oraz w sterowaniu ruchem (priorytety w sygnalizacji świetlnej) w celu podwyższenia niezawodności i sprawności funkcjonowania komunikacji miejskiej, zwłaszcza na kluczowych trasach dojazdowych do centrum i na połączeniach międzypodzielnicowych.
<b>Działanie 7.3</b>	<b>ROZWÓJ SYSTEMU ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM ZBIOROWYM</b>	Rozwinięcie Systemu Zarządzania Ruchem o podsystemy związane z zarządzaniem, monitorowaniem i informacją w transporcie zbiorowym, w tym podsystemów: planowania podróży, informacji pasażerskiej (w pojazdach, na przystankach, w węzłach przesiadkowych, w tym kontynuowanie wprowadzania systemu informacji pasażerskiej na przystankach na terenie całego miasta), sprzedaży i dystrybucji biletów, zarządzania flotą pojazdów, monitorowania jakości obsługi, monitorowania tras (także pod względem wykrywania zakłóceń w funkcjonowaniu wydzielonych pasów).
<b>Działanie 7.4</b>	<b>URUCHOMIENIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA PARKOWANIEM</b>	Opracowanie i uruchomienie programu pilotażowego systemu zarządzania parkowaniem w pasach drogowych i na parkingach. Na tej podstawie wdrożony zostanie system zarządzania miejscami do parkowania wraz z systemem informacji o wolnych miejscach, skoordynowany z Zintegrowanym Systemem Zarządzania Ruchem.

<b>Działanie 7.5</b>	<b>URUCHOMIENIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA RUCHEM POJAZDÓW DOSTAWCZYCH I CIĘŻAROWYCH</b>	<p>Opracowane i uruchomienie systemowej organizacji dostaw towarów i przesyłek kurierskich, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej, obsługi transportowej inwestycji (palców budów) oraz organizację pracy służb komunalnych (np. wywóz śmieci).</p> <p>Wymagać to będzie wprowadzenia podziału miasta na strefy obsługi ze ściśle określonymi zasadami prowadzenia obsługi (np. dostaw towarów).</p> <p>Zakłada się początkowo opracowanie projektów pilotażowych organizacji dostaw dla wybranych obszarów/ulic, pozwalających na zebranie doświadczeń i wyciągnięcie wniosków na potrzeby rozwiązań systemowych.</p>
<b>Działanie 7.6</b>	<b>URUCHOMIENIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ</b>	<p>Zwiększenie efektywności utrzymania infrastruktury transportowej wymagać będzie stworzenia systematycznie aktualizowanej bazy danych o stanie technicznym infrastruktury oraz przygotowania narzędzi służących do przewidywania, planowania i optymalizowania wydatków na jej utrzymanie oraz przygotowywanie wieloletnich programu napraw i remontów infrastruktury z programem finansowania.</p>
<b>Działanie 7.7</b>	<b>URUCHOMIENIE REPOZYTORIUM - PLATFORMY INFORMACJI DOT. SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	<p>Repozytorium będzie gromadzić i porządkować dane dot. m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stanu systemu transportowego, w tym infrastruktury,</li> <li>• badań ruchu i badań zachowa komunikacyjnych mieszkańców,</li> <li>• opracowanej dokumentacji studialno-projektowej,</li> <li>• obowiązujących strategii, planów, przepisów i standardów.</li> </ul> <p>Platforma będzie ułatwiać dostęp do informacji projektantom działającym na rzecz miasta, mieszkańcom i organizacjom społecznym.</p>

Efektywność i sprawność systemu transportowego miasta zależy między innymi od umiejętności elastycznego, wielofunkcyjnego wykorzystywania potencjału infrastruktury transportowej i taboru. Zwykle, umożliwia to ograniczanie zapotrzebowania na nowe inwestycje i obniża koszty eksploatacyjne. Wiąże się to przede wszystkim z podjęciem działań zwłaszcza o charakterze organizacyjnym.

Ważnym zadaniem będzie **zracjonalizowanie układu linii komunikacji miejskiej** (tzw. marszrutyzacja) i jego dostosowanie do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, wynikających z rozmieszczenia źródeł i celów podróży w mieście. Dążyć się będzie m.in. do:

- ✓ uproszczenia układu opartego na systemie głównych, wysokiej jakości tras komunikacyjnych (autobusowych i trolejbusowych) oraz linii uzupełniających (dowozowych) połączonych w węzłach przesiadkowych,
- ✓ skracania przebiegu linii,
- ✓ utrzymywania stałych odstępów (taktu) w rozkładzie jazdy,
- ✓ eliminowania dublowania się linii na tych samych trasach



Pozwoli to zwiększyć wydajność systemu, zmniejszyć zapotrzebowanie na tabor i ograniczyć koszty eksploatacyjne, przy zachowaniu wysokiego standardu obsługi pasażerów. Spodziewane zwiększenie liczby przesiadek rekompensowane będzie lepszą obsługą na głównych trasach (wyższe częstotliwości, przyspieszenie przejazdu) i poprawą jakości węzłów przesiadkowych. Działanie te poza zwiększeniem efektywności systemu i zmniejszeniem kosztów społecznych, sprzyjać będzie pozyskiwaniu pasażerów sporadycznie korzystających z komunikacji miejskiej lub nie korzystających w ogóle oraz turystów, dla których dostęp do systemu stanie się łatwiejszy i wygodniejszy.

Z uwagi na przyzwyczajenie pasażerów do przebiegu linii komunikacji miejskiej, racjonalizacja układu będzie przygotowywana i wprowadzana na podstawie szczegółowej analizy zapotrzebowania oraz analizy efektów i skutków z uwzględnieniem konsultacji społecznych i kampanii reklamowo-edukacyjnej.

Zwiększaniu efektywności funkcjonowania miasta sprzyja ograniczanie transportochłonności. W przypadku komunikacji miejskiej wymaga to przede wszystkim:

- ✓ zapewnienia bezpośrednich połączeń z dzielnic do centrum i pomiędzy dzielnicami,

- ✓ uprzywilejowania w organizacji ruchu, p. stosowanie kontrapasów na ulicach jednokierunkowych, dopuszczanie przejazdu przez strefy zamknięte dla ruchu, dopuszczanie skrętów tylko dla pojazdów transportu zbiorowego,
- ✓ dostosowania częstotliwości i pojemności taboru do rzeczywistego zapotrzebowania.

Efektywne zarządzanie transportem zbiorowym wymusza także racjonalizację wykorzystania taboru, zwłaszcza w obszarach o mniejszym zapotrzebowaniu na przewozy (peryferyjne) oraz pomiędzy szczytami. Będzie się to przejawiać na przykład:

- ✓ wykorzystywaniem taboru o mniejszej pojemności poza godzinami szczytu,
- ✓ rezygnowaniem z tradycyjnej obsługi transportem zbiorowym, na rzecz bardziej zindywidualizowanych rozwiązań (np. zamawianie autobusu/busu na telefon, czy dofinansowanie taksówek).

Niektóre elementy systemu transportowego mogą być wykorzystywane w sposób bardziej elastyczny i pełnić kilka funkcji. W związku z powyższym wspierane i wdrażane będą m.in. takie działania jak:

- ❖ **wielofunkcyjne wykorzystanie parkingów** - wykorzystanie istniejących parkingów, także prywatnych w różne dni przez różne grupy użytkowników: (np. w dni powszednie przez zatrudnionych, w nocy przez mieszkańców, w weekendy do obsługi ruchu turystycznego, handlowo-usługowego), na potrzeby P+R parkingów zlokalizowanych w przy dużych obiektach handlowych obsługiwanych komunikacją miejską;
- ❖ **wielofunkcyjne wykorzystanie pasów autobusowych i trolejbusowych** - w uzasadnionych przypadkach: dopuszczenie ruchu rowerowego, samochodów przewożących większą liczbę osób, samochodów funkcjonujących w ramach carsharingu, postoju samochodów towarowych (np. poza godzinami szczytu, w trakcie rozładunku).

Lublin będzie promował i wspierał inicjatywy pracodawców zachęcających pracowników do korzystania z transportu zbiorowego, rowerów i chodzenia pieszo. Wsparcie będzie przybierać różne formy, także wspólnych programów obejmujących np. dopłaty lub finansowanie biletów na transport zbiorowy, wypłacanie premii (nawet symbolicznej, np. 1 zł) za kilometry pokonywane rowerem, lub pieszo, zakup rowerów, organizację parkingów, organizację zaplecza socjalnego. Działania tego typu będą przynosić korzyści pracodawcom (np. finansowe wynikające z ograniczenia kosztów związanych z budową/wynajmem i utrzymaniem miejsc parkingowych dla samochodów, wizerunkowe – dobry i nowoczesny pracodawca, dbający o ekologię i aktywność pracowników), pracownikom (lepsze zdrowie i kondycja, większa kreatywność, niższe koszty dojazdu) i Miastu (ograniczenie ruchu samochodowego, mniejsze emisje zanieczyszczeń). Rozwiązania tego typu mogą np. zastępować stosowane przez zakłady pracy bony podarunkowe, lub inne świadczenia fundowane pracownikom.



## PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN EFEKTYWNY

Działanie		Opis
<b>Działanie 8.1</b>	<b>RACJONALIZACJA UKŁADU LINII TRANSPORTU ZBIOROWEGO (MARSZRUTYZACJA) I WYKORZYSTANIA TABORU</b>	<p>Program marszrutyzacji obejmować będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przeprowadzenie identyfikacji i analizy istniejących źródeł i celów podróży,</li> <li>• badanie ocen i preferencji pasażerów,</li> <li>• wyznaczenie głównych, uprzywilejowanych korytarzy transportu zbiorowego oraz tras uzupełniających (dowozowych do głównych korytarzy),</li> <li>• opracowanie układu linii, położenia przystanków, częstotliwości kursowania i zapotrzebowania na tabor w dostosowaniu do zmian zagospodarowania przestrzennego miasta i strefy przedmieść, z uwzględnieniem rodzaju i intensywności funkcji i przy założeniu uproszczenia układu, zmniejszenia zapotrzebowania na tabor, wprowadzenia stałego odstępu pomiędzy pojazdami w ruchu na głównych korytarzach, eliminacji dublowania się linii,</li> <li>• przeprowadzenie konsultacji społecznych w celu uwzględnienia oczekiwań pasażerów, a także akcji informacyjnej i promocyjnej.</li> </ul> <p>Wprowadzanie do eksploatacji autobusów o zróżnicowanej pojemności w celu zwiększenia stopnia elastyczności eksploatacyjnej taboru oraz ograniczenia kosztów jego eksploatacji. W obszarach peryferyjnych miasta rozpoznana zostanie możliwość zastępowania regularnej obsługi liniami komunikacyjnymi, indywidualnym transportem zbiorowym, np. w formie mikrobusu na telefon czy taksówek. Punktem wyjścia będzie projekt pilotażowy przygotowany dla wybranego obszaru miasta. W zależności od uzyskanych efektów, w kolejnych latach program będzie rozwijany.</p>
<b>Działanie 8.2</b>	<b>PROGRAM WIELOFUNKCYJNEGO WYKORZYSTYWANIA INFRASTRUKTURY</b>	<p>Rozpoznanie możliwości wykorzystywania istniejących i planowanych parkingów wydzielonych, także prywatnych na różne cele, np. parkingów wykorzystywanych przez pracowników w dni powszednie w dzień, przez mieszkańców w nocy, na cele turystyczne w weekendy, parkingów przy centrach handlowych obsługiwanych przez transport zbiorowy na cele P+R.</p> <p>Przygotowana zostanie inwentaryzacja parkingów, wskazane zostaną potencjalne możliwości wykorzystania i podjęte działania na rzecz ich wykorzystania na cele transportowe Lublina.</p> <p>W uzasadnionych przypadkach dopuszczane będzie wykorzystanie wydzielonych pasów autobusowych i trolejbusowych dla ruchu rowerowego, pojazdów wykorzystywanych przez więcej osób (np. w ramach systemu car-sharing/car-pooling), do postoju pojazdów dostawczych (w wybranych godzinach).</p>
<b>Działanie 8.3</b>	<b>PROGRAM WSPARCIA EFEKTYWNYCH SPOSOBÓW PODRÓŻOWANIA</b>	<p>Program współpracy Miasta i pracodawców skierowany na wspieranie pracowników rezygnujących z podróżowania samochodem na rzecz podróży pieszych, rowerowych i transportem zbiorowym. Na przykład w formie wspólnych programów pomocowych obejmujących: dofinansowanie biletów komunikacji miejskiej, premiowanie i nagradzanie dojazdów rowerem i chodzenia pieszo, doposażanie w rowery, miejsca parkingowe, zaplecze socjalne, organizację tras rowerowych, organizację lokalizacji przystanków.</p>

Lublin będzie stosować i promować ekologiczne formy podróżowania (transport zbiorowy, w tym elektryczne trolejbusy, ruch rowerowy), dążąc do zmniejszenia intensywności ruchu samochodowego i uwolnienia przestrzeni publicznych od parkujących samochodów, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej. Jednym z celów jest zapewnienie wysokiej jakości życia, w mieście wolnym od zanieczyszczeń powietrza i hałasu. W Planie Zrównoważonej Mobilności dostrzega się nie tylko transportowe aspekty zachowań mieszkańców, ale także:

- ✓ zdrowotne, ze szczególnym uwzględnieniem aktywności zapewniających regularne ćwiczenia fizyczne, korzystne m.in. z uwagi na walkę z otyłością i profilaktykę w zakresie chorób układu krążenia czy chorób serca) oraz
- ✓ środowiskowe, związane z możliwością indywidualnego wpływania każdego z użytkowników systemu transportowego na ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych oraz hałasu.

Spełnienie tych celów, oprócz priorytetowego traktowania transportu zbiorowego oraz rozwoju ruchu rowerowego i pieszego, osiągnęte będzie poprzez wykorzystywanie nowych proekologicznych technologii napędzania pojazdów, m.in. wykorzystujących paliwa alternatywne. Zakłada się:

- ❖ **Uruchomienie systemu wypożyczalni miejskich pojazdów elektrycznych**, co umożliwi łączenie korzyści środowiskowych wynikających z rodzaju napędu z ograniczeniem potrzeby posiadania własnego samochodu (ograniczenie zapotrzebowania na parkowanie).
- ❖ **Promowanie taksówek elektrycznych lub z napędem hybrydowym**, np. poprzez organizowanie specjalnych miejsc postojowych, uprzywilejowanie w ruchu, promowanie wykorzystywania przez użytkowników, itd.
- ❖ **Kontynuację wymiany taboru na niskoemisyjny (pojazdy elektryczne i hybrydowe), jako rozwinięcie zrealizowanego projektu „Zintegrowany system transportu publicznego w Lublinie** co umożliwi łączenie korzyści środowiskowych i ochrony zdrowia mieszkańców ze zdecydowaną poprawą wizerunku Lublina jako miasta wykorzystującego w transporcie publicznym nowoczesne technologie, w tym paliwa odnawialne. Projekt może uzyskać wsparcie technologiczne w ramach obecnie realizowanego badania (MPK Lublin Spółka z.o.o. wraz z Politechniką Lubelską) pn. „Opracowanie technologii autobusowych struktur fotowoltaicznych zmniejszających zużycie paliwa i emisję toksycznych składników spalin”, co może przyczynić się do zmniejszenia obciążenia alternatorów w autobusach, zmniejszenia zużycia paliwa i tym samym zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.
- ❖ **Promowanie wykorzystywania niskoemisyjnych samochodów w dostawach towarów** np. poprzez organizowanie specjalnych miejsc postojowych, czy ułatwienia dostępu do określonych stref miasta.

- ❖ **Zachęcanie do wykorzystywania samochodów małych gabarytowo, z małymi silnikami i z ekologicznymi napędami**, zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. W tym przypadku w miarę możliwości stosowane będą rozwiązania wspomagające, takie jak: udzielanie dostępu do wybranych obszarów miasta tylko pojazdom małym gabarytowo, preferencje w opłatach za parkowanie dla takich pojazdów czy wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych.
- ❖ **Promowanie rowerów towarowych (także z napędem elektrycznym)** wykorzystywanych zwłaszcza w ścisłym centrum miasta do realizacji dostaw towarów do odbiorców końcowych.

Kontynuowana będzie polityka ograniczania dostępności poszczególnych obszarów miasta dla większych samochodów ciężarowych poprzez:

- ✓ limitowanie tras przejazdu - ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności w wybrane obszary miasta, w pierwszej kolejności w obszar Strefy I - centralnej i skierowanie tego ruchu na trasy obwodowe,
- ✓ czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego, w określone dni tygodnia (np. soboty, niedziele) oraz w określonych godzinach doby (na obszarach mieszkaniowych),
- ✓ ograniczenie dostępności poszczególnych obszarów dla pojazdów dostawczych (np. w określonych godzinach, dla określonego typu pojazdów).

W dłuższej perspektywie, w przypadku konieczności zastosowania bardziej restrykcyjnych metod redukcji emisji zanieczyszczeń i hałasu rozważane będzie wprowadzenie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej, tj. stref do których możliwy jest wjazd pojazdów spełniających zaostrzone normy emisji spalin. Takie rozwiązanie dotyczyć np. będą obszaru śródmiejskiego lub jego części.

Rozwiązanie to wymagałoby wprowadzenia odpowiednich zmian ustawowych, dopuszczających jego zastosowanie w przypadku gdy inne działania nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Rozwiązanie tego typu wymagałoby uzyskania akceptacji społecznej oraz odpowiednio długiego okresu adaptacji do nowych zasad organizacji ruchu np. w związku z koniecznością wymiany parku samochodowego.

## PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN ZIELONY

Działanie		Opis
<b>Działanie 9.1</b>	<b>URUCHOMIENIE SYSTEMU MIEJSKICH SAMOCHODÓW PUBLICZNYCH O EKOLOGICZNYM NAPĘDZIE</b>	Uruchomienie wypożyczalni ekologicznych samochodów miejskich o napędzie elektrycznym. Zachętą do korzystania z pojazdów tych będą specjalnie wyznaczone miejsca parkingowe, większa dostępność do wyznaczonych obszarów miasta, ew. uprzywilejowanie w ruchu. Przygotowany zostanie program promocji miejskich samochodów. Na tej podstawie wdrożone zostaną rozwiązania pilotażowe.

<b>Działanie</b> <b>9.2</b>	<b>PROMOCJA</b> <b>EKOLOGICZNYCH</b> <b>TAKSÓWEK</b>	Promocja i stwarzanie zachęt do wykorzystywania taksówek elektrycznych np. poprzez organizowanie specjalnych miejsc postojowych, uprzywilejowanie w ruchu. Przygotowany zostanie program promocji miejskich taksówek elektrycznych. Na tej podstawie wdrożone zostaną rozwiązania pilotażowe
<b>Działanie</b> <b>9.3</b>	<b>ROZWÓJ</b> <b>NISKOEMISYJNEGO</b> <b>TABORU</b> <b>AUTOBUSOWEGO</b>	Przy okazji wymiany taboru na nowoczesny pod uwagę będą brane aspekty związane z ekologią. Zakłada się zwiększenie udziału, a docelowo całkowite przejście na nowoczesny tabor autobusowy, w tym w szczególności wykorzystujący paliwa niskoemisyjne i odnawialne. Elementami tego działania będą projekty przewidziane do współfinansowania ze środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, m.in.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa korytarza transportu zbiorowego do obsługi terenów położonych w sąsiedztwie przyszłego Zintegrowanego Intermodalnego Dworca Metropolitalnego w Lublinie - ul. Lub. Lipca 80;</li> <li>• Infrastruktura transportowa w al. Kraśnickiej w Lublinie wraz z zakupem taboru</li> <li>• Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej Lublinie</li> <li>• Rozbudowa sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla LOF;</li> <li>• Usprawnienie systemu transportu zbiorowego dla LOF;</li> <li>• Przebudowa strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części obszaru LOF;</li> <li>• Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej.</li> </ul>
<b>Działanie</b> <b>9.4</b>	<b>PROMOCJA</b> <b>SAMOCODÓW O</b> <b>MAŁYCH</b> <b>GABARYTACH I</b> <b>SILNIKACH</b>	Podjęte zostaną działania edukacyjne i promocyjne na rzecz zmiany rodzajów samochodów wykorzystywanych w podróżach miejskich - z dużych na o małych gabarytach i małych silnikach. Stwarzane będą specjalne zachęty np. poprzez udzielanie dostępu do wybranych obszarów miasta tylko pojazdom o małych gabarytach i silnikach, stosowanie preferencji w opłatach za parkowanie (ew. w dalszej przyszłości za wjazd do obszaru), wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych, dopuszczenie do korzystania ze specjalnych pasów ruchu. Przygotowany zostanie program promocji samochodów o małych gabarytach i silnikach. Na tej podstawie wdrożone zostaną rozwiązania pilotażowe.
<b>Działanie</b> <b>9.5</b>	<b>PROMOCJA</b> <b>ELEKTRYCZNYCH</b> <b>POJAZDÓW</b> <b>DOSTAWCZYCH I</b> <b>ROWERÓW</b> <b>TOWAROWYCH</b>	Podjęte zostaną działania edukacyjne i promocyjne na rzecz stosowania przez firmy transportowe elektrycznych pojazdów dostawczych. Stwarzane będą zachęty np. poprzez udzielanie dostępu do wybranych obszarów miasta tylko pojazdom elektrycznym, organizacja specjalnych miejsc postojowych. Opracowany zostanie program obsługi ścisłego obszaru centrum i realizacji dostaw rowerami towarowymi, w tym elektrycznymi.

<b>Działanie</b> <b>9.6</b>	<b>WPROWADZENIE</b> <b>STREF</b> <b>OGRANICZONEJ</b> <b>EMISJI</b> <b>KOMUNIKACYJNEJ</b>	W dłuższej perspektywie, w przypadku konieczności zastosowania bardziej restrykcyjnych metod redukcji emisji zanieczyszczeń i hałasu rozważane będzie wprowadzenie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej. Rozwiązanie to będzie rozważane dopiero po wprowadzeniu odpowiednich zmian ustawowych, dopuszczających jego zastosowanie oraz w przypadku gdy inne działania nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Rozwiązanie tego typu wymagać będzie uzyskania akceptacji społecznej oraz odpowiednio długiego okresu adaptacji do nowych zasad organizacji ruchu (np. w związku z koniecznością wymiany parku samochodowego).
--------------------------------	--	---

Powodzenie realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności wymaga przekonania mieszkańców Lublina o słuszności rekomendowanych działań. Ważne będzie uzyskanie poparcia poszczególnych osób, grup społecznych i środowisk zwłaszcza, że część propozycji może być odbierana jako rozwiązania restrykcyjne i ograniczające swobodę decydowania o sposobie podróżowania (zwłaszcza te, które dotyczą ograniczania ruchu czy możliwości parkowania samochodów). Działania będą prowadzone dwutorowo w formie programów edukacyjnych oraz akcji promocyjnych i programów zachęcających do korzystania z transportu publicznego (np. tydzień z darmowym biletem) i jeżdżenia rowerem.

Zmiany zachodzące w Lublinie, zarówno te związane z wdrażaniem Planu Zrównoważonej Mobilności, jak i wzrostem gospodarczym, rozwojem przestrzennym, rozwojem otoczenia i innymi czynnikami mają wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego miasta. Aby świadomie planować inwestycje, oceniać wpływ i reagować na zmiany, niezwykle istotne jest kompleksowe, cykliczne zbieranie danych dotyczących co najmniej:

1. Podziału zadań przewozowych w podziale na strefy komunikacyjne miasta i na kordonach, np. na wjeździe do Lublina i na wjeździe do obszaru śródmiejskiego. W tym także udział podróży pieszych.
2. Ruchliwości mieszkańców w podziale na motywacje podróży i środki transportu.
3. Długości podróży w podziale na motywacje i środki transportu.
4. Wskaźnika motoryzacji indywidualnej, tj. liczby samochodów osobowych/ 1000 mieszkańców.

Dane powinny być zbierane w odstępach 5 letnich, począwszy od roku 2016. W tym celu zakłada się wykonanie Kompleksowych Badań Ruchu. Ponadto, w pojazdach transportu zbiorowego będą wyposażane w urządzenia do zliczania pasażerów. Analiza danych ułatwi przygotowywanie oferty przewozowej dostosowanej do potrzeb użytkowników (pasażerów). Priorytetem na najbliższe lata będzie edukacja dzieci i młodzieży dot. zrównoważonej mobilności, a dzięki temu pośrednio uzyskanie wpływu także na zachowania rodziców. W tym celu wykorzystane zostaną doświadczenia realizowanego programu „Lublin rowerem”, zwłaszcza wnioski organizacyjne i programowe. Uruchomiony będzie kompleksowy program edukacyjny, obejmujący wszystkie szkoły na terenie Lublina i wszystkie poziomy edukacji (zwłaszcza szkoły podstawowe i gimnazja) z założeniem prowadzenia cyklicznych zajęć dot. „mobilności”, m.in. w ramach: wychowania komunikacyjnego (przez uzupełnienie programu o treści dotyczące mobilności), wychowania fizycznego (w formie zajęć praktycznych w terenie), w świetlicach szkolnych (dla najmłodszych dzieci) oraz dodatkowych zajęć pozalekcyjnych. W ramach zajęć dostosowanych do wieku odbiorców przekazywane będą treści związane ze zrównoważoną mobilnością, przedstawiane przykłady dobrych zachowań i wzorce do naśladowania. Zajęcia będą organizowane z

wykorzystaniem przygotowanych materiałów edukacyjnych i z dużym udziałem zadań praktycznych (korzystanie z komunikacji miejskiej, poruszanie się pieszo, rowerem).

W program edukacyjny będą zaangażowani specjaliści zajmujący się problematyką zrównoważonej mobilności oraz wytypowani nauczyciele, których zadaniem będzie (przy wsparciu merytorycznym i organizacyjnym Miasta) kontynuowanie przekazywania treści programowych i utrwalanie nawyków związanych ze zrównoważoną mobilnością, np. w postaci organizowania wycieczek, nauki jazdy na rowerze, itd.



Bazą programu będzie uruchomione miasteczko ruchu drogowego. Zainteresowane szkoły zostaną włączone w **akcję „rower w szkole”**, w ramach której Miasto będzie udostępniać rowery krótko i długoterminowo do wykorzystywania podczas prowadzenia zajęć edukacyjnych, organizacji wycieczek rowerowych, itd.

Działania zwiększające świadomość komunikacyjną mieszkańców miasta oraz promujące proekologiczne postawy będą **skierowane do różnych grup wiekowych i zawodowych**. W szczególności obejmą: pracowników urzędu miasta i podległych jednostek, radnych, studentów i pracowników wyższych uczelni, nauczycieli, pracowników dużych firm, zawodowych kierowców, funkcjonariuszy straży miejskiej i policji oraz osoby starsze i osoby z ograniczoną mobilnością. Treści programowe będą przekazywane w formie: wykładów, warsztatów, spotkań dyskusyjnych, kursów szkoleniowych, broszur informacyjnych i poradników oraz wydarzeń organizowanych w przestrzeni publicznej.

Przekonanie do zachowań zgodnych ze zrównoważoną mobilnością będzie wymagać **dobrego przykładu ze strony radnych, władz miasta, urzędników i pracowników jednostek miejskich**. Zostaną oni w pierwszej kolejności objęci planami mobilności oraz poddani restrykcjom dotyczącym wykorzystywania samochodów w codziennych podróżach.

Plan Zrównoważonej Mobilności zostanie uzgodniony ze wszystkimi zainteresowanymi, przyjęte rozwiązania muszą spotkać się z ich akceptacją. Dotyczy to zarówno działań zachęcających (np. dopłata do biletu miesięcznego), jak i zniechęcających (np. opłaty za korzystanie z parkingu)



Pozytywnym przykładem będzie zastępowanie służbowych samochodów rowerami, rezygnacja z części miejsc parkingowych przeznaczonych dla urzędu miasta (z zastąpieniem tej przestrzeni np. terenami zieleni), wykorzystywanie transportu zbiorowego w podróżach służbowych oraz aktywny udział w akcjach i wydarzeniach promujących Plan Zrównoważonej Mobilności Lublina.

### PAKIET DZIAŁAŃ - LUBLIN ŚWIADOMY

Działanie		Opis
<b>Działanie 10.1</b>	<b>PROGRAM EDUKACJI NT. ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI</b>	<p>Kontynuacja i rozwinięcie programu edukacyjnego realizowanego w ramach projektu „Lublin Rowerem”</p> <p>Przygotowanie i uruchomienie programów edukacyjnych dla szkół (min. podstawowych i gimnazjów) oraz skierowanych do różnych grup wiekowych i zawodowych, w tym pracowników urzędu miasta i podległych jednostek, studentów i pracowników wyższych uczelni, nauczycieli, pracowników dużych firm, zawodowych kierowców, funkcjonariuszy straży miejskiej i policji oraz osoby starsze i osoby z ograniczoną mobilnością.</p> <p>Zaangażowanie w program edukacyjny specjalistów zajmujących się problematyką zrównoważonej mobilności oraz wytypowanych nauczycieli, których zadaniem będzie kontynuowanie przekazywania treści programowych i utrwalanie nawyków związanych ze zrównoważoną mobilnością.</p> <p>W ramach programu zakłada się wykorzystanie istniejącej infrastruktury działającego od 8 grudnia 2014 roku Miasteczka Ruchu Drogowego w Lublinie.</p>



<b>Działanie 10.2</b>	<b>AKCJA „ROWER W SZKOLE”</b>	Współpraca z zainteresowanymi szkołami w zakresie promocji ruchu rowerowego, m.in. poprzez udostępnianie przez Miasto (krótko lub długoterminowe) rowerów, z przeznaczeniem do wykorzystania na zajęciach edukacyjnych, wycieczkach rowerowych, itp. Początkowo, akcja prowadzona pilotażowo, obejmująca wybrane szkoły.
<b>Działanie 10.3</b>	<b>PROGRAM „DOBRY PRZYKŁAD W URZĘDZIE MIASTA”</b>	Program obejmie opracowanie i uruchomienie planów mobilności dla radnych, władz miasta, urzędników miejskich (Urząd Miasta i podległe jednostki) oraz działania w kierunku ograniczenia liczby samochodów służbowych na rzecz rowerów i wykorzystywania komunikacji miejskiej, ograniczenia liczby miejsc parkingowych w dyspozycji urzędu miasta, z przeznaczeniem odzyskanej przestrzeni na inne cele, korzystanie z systemu car-pooling, itd.
<b>Działanie 10.4</b>	<b>PROGRAM PROMOCJI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI</b>	Organizacja akcji promujących Plan Zrównoważonej Mobilności np. w lokalnych mediach oraz skierowanych bezpośrednio do wybranych grup (np. tydzień z bezpłatnym biletem na komunikację miejską) zachęcających do zmiany sposobu podróży. Organizacja wydarzeń sportowo-rekreacyjnych oraz kulturalnych połączonych z promocją zrównoważonej mobilności (np. soboty, niedziele w wakacje) w atrakcyjnych punktach miasta (np. na wybranej ruchliwej ulicy, placu).
<b>Działanie 10.5</b>	<b>ZBIERANIE DANYCH DOT. STANU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	Cykliczne, kompleksowe badanie ruchu odbywające się co 5 lat. Zbieranie danych dotyczących: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Podziału zadań przewozowych w podziale na strefy komunikacyjne miasta i na kordonach, np. na wjeździe do Lublina i na wjeździe do obszaru śródmiejskiego. W tym także udział podróży pieszych</li> <li>– Ruchliwości mieszkańców w podziale na motywacje podróży i środki transportu.</li> <li>– Długości podróży w podziale na motywacje i środki transportu.</li> <li>– Wskaźnika motoryzacji indywidualnej, tj. liczby samochodów osobowych/ 1000 mieszkańców</li> </ul>

# PRIORYTETY

plan zrównoważonej mobilności

---

Plan Zrównoważonej Mobilności będzie podstawą jakościowej zmiany dotychczasowego podejścia do organizacji i rozwoju systemu transportowego Lublina. Korzystając z doświadczeń i wzorów europejskich wysiłek będzie skierowany na edukację transportową i budowanie świadomości społeczeństwa dotyczącej zachowań komunikacyjnych. Takie podejście jest bliskie oczekiwaniom mieszkańców chcących aktywnie współuczestniczyć w życiu miasta, rozumiejących konieczność ograniczenia dominującej roli samochodu na rzecz alternatywnych form odbywania podróży (transport zbiorowy, rower, pieszo), przekształcania ulic i placów dotychczas zawłaszczonych przez samochody na inne cele, stworzenia możliwości korzystania z otwartych, publicznych przestrzeni.

Powodzenie realizacji Planu w kolejnych latach będzie wymagać:

- ✓ zmiany podejścia wszystkich uczestników procesu planowania, projektowania i zarządzania systemem transportowym (planistów, projektantów, władz samorządowych) oraz mieszkańców – użytkowników systemu transportowego,
- ✓ stosowania i egzekwowania przejrzystych zasad organizacji ruchu (limitowanie parkowania, przestrzeganie zasad ruchu drogowego, priorytety w ruchu, ograniczenia w dostępie do wybranych obszarów itp.),
- ✓ szeroko zakrojonej akcji edukacyjno-informacyjnej przedstawiającej i wyjaśniającej problemy komunikacyjne miasta i możliwości ich skutecznego rozwiązywania, w celu uzyskania jak najszerszego poparcia dla planowanych zamierzeń,
- ✓ konsekwentnej realizacji, niekiedy niepopularnych, lecz ważnych dla funkcjonowania miasta decyzji.

**Kluczowe znaczenie będą mieć działania na rzecz zmian w mobilności, a w szczególności programy edukacji skierowane na prospołeczne zachowania transportowe.**

W najbliższych latach akcent będzie położony na edukację komunikacyjną dzieci i młodzieży (na wszystkich poziomach nauczania i we wszystkich szkołach). Na zajęciach (lekcje, zajęcia praktyczne w terenie, wycieczki) przekazywane będą treści związane ze zrównoważoną mobilnością, przedstawiane przykłady dobrych zachowań i wzorce do naśladowania. **Działania te będą traktowane jako inwestycja w przyszłość Lublina.**

Programy edukacyjne będą skierowane także do pozostałych grup wiekowych i zawodowych, organizowane w formie wykładów, warsztatów, spotkań dyskusyjnych, kursów szkoleniowych, broszur informacyjnych i poradników oraz wydarzeń organizowanych w przestrzeni publicznej. Ich celem będzie zwiększanie świadomości komunikacyjnej mieszkańców miasta i promocja postaw proekologicznych.

# PRIORYTETY

plan zrównoważonej mobilności

Wśród pozostałych priorytetów wymienić należy:

- 1 **Utrzymanie dominującej roli transportu zbiorowego** - uprzywilejowanie w ruchu, dostosowanie układu linii, częstotliwości i taboru do potrzeb wynikających z rozmieszczenia źródeł i celów podróży, integracja, wybrane inwestycje.
- 2 **Poprawę jakości przestrzeni publicznych** - przekształcenia ulic i placów zwłaszcza w obszarze śródmiejskim z nowym podziałem przestrzeni uwzględniającym priorytet dla pieszych, transportu zbiorowego i ruchu rowerowego, ograniczanie dostępności wybranych obszarów dla samochodów, porządkowanie parkowania, likwidacja barier, wprowadzenie procedur audytu dostępności, wprowadzenie standardów projektowania i realizacji.
- 3 **Poprawę bezpieczeństwa w transporcie** - system monitorowania bezpieczeństwa, program poprawy bezpieczeństwa, wydzielenie funduszu celowego, wprowadzenie procedur audytu brd.
- 4 **Rozwój ruchu rowerowego** z rolą uzupełniającą dla transportu zbiorowego - system tras rowerowych w centrum/trasy międzydzielnicowe/dojazdy do węzłów przesiadkowych, rozwój systemu rowerów publicznych, parkingi rowerowe.



# PRIORYTETY

plan zrównoważonej mobilności

DZIAŁANIE 2.3 PROGRAM UŁATWIEŃ DLA RUCHU ROWEROWEGO

DZIAŁANIE 3.5 PROGRAM ROZWOJU SIECI TRAS ROWEROWYCH

DZIAŁANIE 3.6 DZIELNICOWE STRATEGIE ROWEROWE

DZIAŁANIE 5.3 WZMOCNIENIE STANDARDÓW PROJEKTOWANIA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

DZIAŁANIE 5.5 OPRACOWANIE ROWEROWEJ MAPY I LIRI INA

DZIAŁANIE 4.1 STWORZENIE SYSTEMU MONITOROWANIA BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE WRAZ Z BAZĄ DANYCH O BEZPIECZEŃSTWIE I NARZĘDZIAMI OCENY

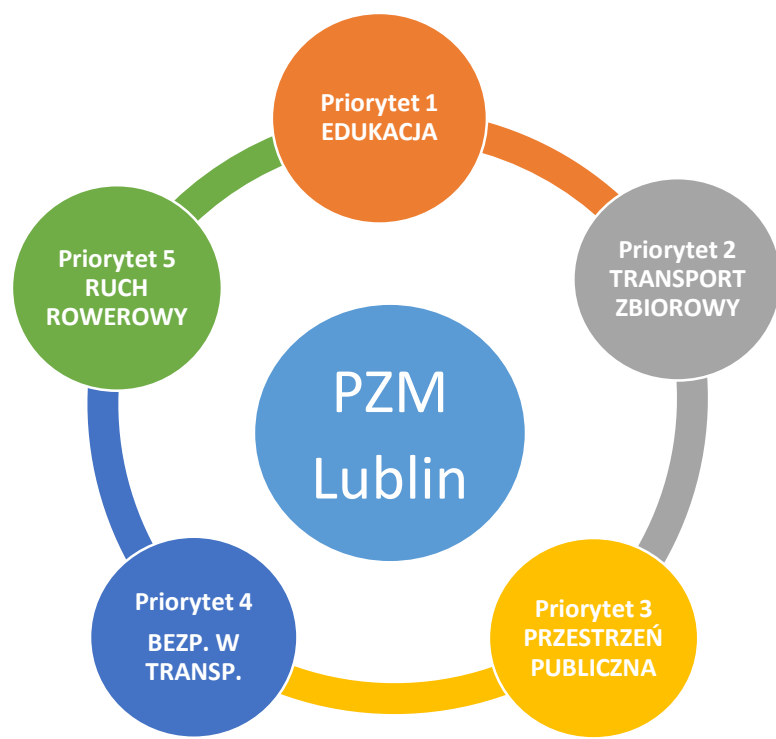
DZIAŁANIE 4.2 OPRACOWANIE SZCZEGÓLWEJ DIAGNOZY STANU BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE I WDROŻENIE PROGRAMU DZIAŁAŃ NAPRAWCZYCH

DZIAŁANIE 4.3 WYDZIELENIE MIEJSKIEGO FUNDUSZU NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE

DZIAŁANIE 4.4 WPROWADZENIE PROCEDURY AUDYTU BRD

DZIAŁANIE 10.1 PROGRAM EDUKACJI NT. ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

DZIAŁANIE 10.2 AKCJA „ROWER W SZKOLE”



DZIAŁANIE 3.1 PROGRAM UPZYWILEJOWANIA TZ

DZIAŁANIE 3.3 PROGRAM POPRAWY TRANSPORTU AGLOMERACYJNEGO

DZIAŁANIE 3.4 PROGRAM ROZWOJU PODRÓŻY Z PRZESIADKAMI

DZIAŁANIE 5.4 WPROWADZENIE KARTY PRAW PASAŻERA

DZIAŁANIE 7.2 URUCHOMIENIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA UPZYWILEJOWANIEM TZ

DZIAŁANIE 7.3 ROZWÓJ SYSTEMU ZARZĄDZANIA TZ

DZIAŁANIE 8.1 RACJONALIZACJA UKŁADU LINII

DZIAŁANIE 9.3 ROZWÓJ NISKOEMISYJNEGO TABORU AUTOMOBILOWEGO

DZIAŁANIE 1.4 OPRACOWANIE I WZDROŻENIE PROGRAMÓW ROZWOJOWYCH DLA WYBRANYCH OBSZARÓW MIASTA

DZIAŁANIE 2.1 PROGRAM PRZEKSZTAŁCENŃ ULIC I PLACÓW

DZIAŁANIE 3.7 PROGRAM POPRAWY WARUNKÓW RUCHU PIESZEGO

DZIAŁANIE 3.8 PRZECIWDZIAŁANIE GRODZENIU DUŻYCH ZESPÓŁÓW ZARUDOWY

DZIAŁANIE 5.1 PROGRAM LIKWIDACJI BARIER ARCHITEKTONICZNYCH

DZIAŁANIE 5.3 OPRACOWANIE ZESTAWU STANDARDÓW

# PLAN

plan zrównoważonej mobilności

Plan Zrównoważonej Mobilności będzie realizowany etapowo. Część działań zostanie zrealizowanych do roku 2020. Pozostałe zostaną zainicjowane, a następnie będą kontynuowane po roku 2020.

**Odpowiedzialnym za wdrożenie Planu będzie Prezydent Lublina, w którego imieniu będzie działać Pełnomocnik ds. Zrównoważonej Mobilności w Lublinie. Pełnomocnik będzie współpracować ze wszystkimi komórkami organizacyjnymi urzędu miasta i jednostkami miejskimi inicjując wspólne przedsięwzięcia na rzecz wdrożenia Planu.**

Pełnomocnikowi będzie podlegać Zespół ds. mobilności aktywnej, odpowiednio powiększony w dostosowaniu do zadań związanych z wdrożeniem Planu.

Do zadań zespołu będzie należało przygotowanie i wdrożenie zamierzeń związanych z wdrożeniem Planu, jego promocją, w tym także przygotowanie i wdrożenie programów edukacji szkolnej oraz przygotowanie i uruchomienie programu edukacji dorosłych.



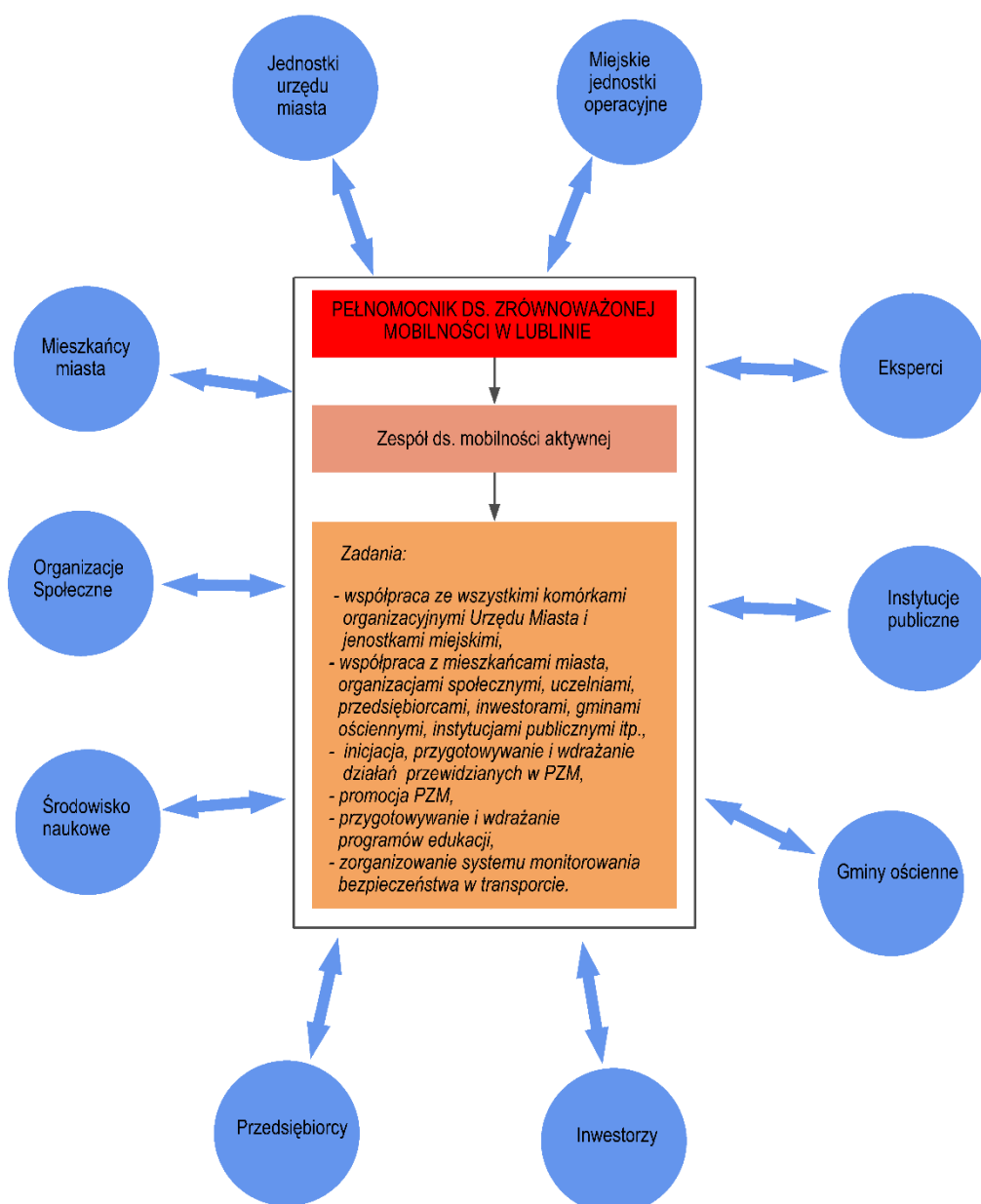
**Wdrażanie PZM będzie odbywać się przy ścisłej współpracy Pełnomocnika i jego zespołu z pozostałymi interesariuszami, tj. mieszkańcami miasta, organizacjami pozarządowymi, uczelniami, przedsiębiorcami, inwestorami, gminami sąsiadującymi oraz różnymi instytucjami publicznymi zlokalizowanymi w Lublinie.**

Do zadań Pełnomocnika będzie należało także zorganizowanie systemu monitorowania bezpieczeństwa w transporcie, przygotowanie diagnozy stanu bezpieczeństwa oraz programu działań naprawczych, a następnie jego wdrożenie, inicjowanie i nadzorowanie współpracy pomiędzy administracją rządową, administracją samorządową, organizacjami pozarządowymi,

# PLAN

## plan zrównoważonej mobilności

szkolenie kadry, zarządzanie środkami miejskimi przeznaczonymi na działania prewencyjne w zakresie bezpieczeństwa w transporcie, informowanie społeczeństwa o stanie bezpieczeństwa w transporcie, podejmowanych działaniach i ich efektach, realizacja kampanii edukacyjnych. Zadaniem będzie także dbanie o to aby problemy bezpieczeństwa w transporcie miały swoje odzwierciedlenie w innych działaniach i programach miejskich m.in. dot. planowania systemu transportowego, rozwoju infrastruktury transportowej, działań straży miejskiej, programów poprawy zdrowia, czy edukacji.



# PLAN

plan zrównoważonej mobilności

Finansowanie zadań przewidzianych w Planie nie będzie wiązać się z koniecznością przeznaczania w budżecie miasta dodatkowych środków finansowych na transport. Będzie jednak wymagać zmian w strukturze wydatków i wydzielenia ze środków dotychczas przeznaczonych na transport, budżetu służącego realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności. Wysokość tego budżetu, powinna zapewniać możliwość realizacji zadań Planu w kolejnych latach. W ramach budżetu Pełnomocnika ds. Zrównoważonej Mobilności w Lublinie wydzielone zostaną środki na poprawę bezpieczeństwa w transporcie.

Zakłada się także, że znaczna część działań będzie finansowana ze środków pomocowych (zwłaszcza z dofinansowaniem z programów Unii Europejskiej). Poza tym część przedsięwzięć wynikających z realizacji Planu, np. związanych z przebudową ulic i placów (rewitalizacje, zmiany w organizacji ruchu, budowa tras rowerowych itd.) będzie finansowana jako zadania modernizacyjno-inwestycyjne ZDM, a związanych z transportem zbiorowym będzie finansowana w ramach zadań ZTM.

## ZAKŁADANY PLAN WDROŻENIA PZM – 53 DZIAŁANIA

Lublin	Działanie	Tytuł	Do roku 2020	Po roku 2020
<b>Zaplanowany</b>	1.1	Wyznaczenie stref obsługi komunikacyjnej	Realizacja	Monitorowanie
	1.2	Wprowadzenie Planu transportowego do procedury tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego	Realizacja	Monitorowanie
	1.4	Opracowanie i wdrożenie programów rozwojowych dla wybranych obszarów miasta	Inicjalizacja	Kontynuowanie
	1.5	Wprowadzenie zasady wykonania planu transportowego inwestycji mogącej silnie oddziaływać na system transportowy miasta	Realizacja	Monitorowanie
<b>Przyjazny</b>	2.1	Program przekształceń ulic i placów	Inicjalizacja	Kontynuowanie
	2.2.	Rozwój strefy płatnego parkowania	Realizacja	Kontynuowanie
	2.3	Program ułatwień dla ruchu rowerowego	Realizacja	Kontynuowanie
<b>Zintegrowany</b>	3.1	Program uprzywilejowania transportu zbiorowego	Realizacja	Kontynuowanie
	3.2	Program aktywizacji kolei na rzecz zrównoważonej mobilności	Inicjalizacja	Kontynuowanie
	3.3	Program poprawy transportu metropolitarne	Realizacja	Kontynuowanie
	3.4	Program rozwoju systemu podróży z przesiadkami	Realizacja	Kontynuowanie
	3.5	Program rozwoju sieci tras rowerowych	Realizacja	Kontynuowanie

# PLAN

## plan zrównoważonej mobilności

	3.6	Dzielnicowe strategie rowerowe	Realizacja	Kontynuowanie
	3.7	Program poprawy warunków ruchu pieszego	Realizacja	Kontynuowanie
	3.8	Przeciwdziałanie grodzeniu dużych zespołów zabudowy	Realizacja	Monitorowanie
<b>Bezpieczny</b>	4.1	Stworzenie systemu monitorowania bezpieczeństwa w transporcie wraz z bazą danych o bezpieczeństwie i narzędziami oceny.	Realizacja	Monitorowanie
	4.2	Opracowanie szczegółowej diagnozy stanu bezpieczeństwa w transporcie i wdrożenie programu działań naprawczych	Realizacja	Monitorowanie
	4.3	Wydzielenie miejskiego funduszu na rzecz bezpieczeństwa w transporcie	Realizacja	Monitorowanie
	4.4	Wprowadzenie procedury audytu brd.	Realizacja	Monitorowanie
<b>Dostępny</b>	5.1	Program likwidacji barier architektonicznych	Realizacja	Kontynuowanie
	5.2	Opracowanie zestawu standardów	Realizacja	Monitorowanie
	5.3	Wzmocnienie standardów projektowania infrastruktury rowerowej	Realizacja	Monitorowanie
	5.4	Wprowadzenie karty praw pasażera komunikacji miejskiej	Realizacja	Monitorowanie
	5.5	Opracowanie rowerowej mapy Lublina	Realizacja	Kontynuowanie
	5.6	Wprowadzenie procedury audytu dostępności	Realizacja	Monitorowanie
	5.7	Program obsługi ruchu towarowego	Inicjalizacja – rozwiązania pilotażowe	Kontynuowanie
	5.8	Program zarządzania ruchem autokarów	Realizacja	Monitorowanie
<b>Mobilny</b>	6.1	Wprowadzanie i promocja elastycznych godzin pracy	Realizacja	Monitorowanie
	6.2	Rozwój e-usług	Realizacja	Monitorowanie
	6.3	Tworzenie planów mobilności	Realizacja	Kontynuowanie
	6.4	Rozwój systemów Car-polling i Car-sharingu	Realizacja	Kontynuowanie
<b>Inteligentny</b>	7.1	Rozwój systemu zarządzania ruchem	Realizacja	Kontynuowanie
	7.2	Uruchomienie systemu zarządzania uprzywilejowaniem transportu zbiorowego	Realizacja	Kontynuowanie
	7.3	Rozwój systemu zarządzania komunikacją miejską	Realizacja	Kontynuowanie



# PLAN

## plan zrównoważonej mobilności

	7.4	Uruchomienie systemu zarządzania parkowaniem	Realizacja	Kontynuowanie
	7.5	Uruchomienie systemu zarządzania ruchem pojazdów dostawczych i ciężarowych	Inicjalizacja – programy pilotażowe	Kontynuowanie
	7.6	Uruchomienie systemu zarządzania infrastrukturą	Realizacja	Kontynuowanie
	7.7	Uruchomienie platformy informacji dot. systemu transportowego	Realizacja	Monitorowanie
<b>Efektywny</b>	8.1	Racjonalizacja układu linii komunikacji miejskiej i wykorzystania taboru	Realizacja	Monitorowanie
	8.2	Program wielofunkcyjnego wykorzystania infrastruktury	Inicjalizacja	Kontynuowanie
	8.3	Program wsparcia efektywnych sposobów podróżowania	Realizacja	Kontynuowanie
<b>Zielony</b>	9.1	Uruchomienie systemu miejskich samochodów publicznych o ekologicznym napędzie	Realizacja	Kontynuowanie
	9.2	Promocja ekologicznych taksówek	Realizacja	Kontynuowanie
	9.3	Rozwój niskoemisyjnego taboru autobusowego	Realizacja	Kontynuowanie
	9.4	Promocja samochodów o małych gabarytach i silnikach	Realizacja	Kontynuowanie
	9.5	Promocja elektrycznych pojazdów dostawczych i rowerów towarowych	Inicjalizacja	Kontynuowanie
	9.6	Wprowadzenie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej	-	Ewentualna inicjalizacja
<b>Świadomy</b>	10.1	Program edukacji nt. zrównoważonej mobilności	Realizacja	Kontynuowanie
	10.2	Akcja „rower w szkole”	Realizacja	Monitorowanie
	10.3	Program „Dobry przykład w Urzędzie Miasta”	Realizacja	Monitorowanie
	10.4	Program promocji zrównoważonej mobilności	Realizacja	Kontynuowanie
	10.5	Zbieranie danych dot. stanu systemu transportowego	Realizacja	Kontynuowanie

### Uwaga:

- Realizacja do roku 2020 oznacza zakończenie działania do roku 2020, ew. znaczne jego zaawansowanie.
- Inicjalizacja do roku 2020 oznacza rozpoczęcie wdrażania działania do roku 2020, z wykonaniem większości zadań po roku 2020.

- *Monitorowanie po roku 2020 oznacza, że działanie powinno być wdrożone do roku 2020 i jego efekty obserwowane po roku 2020 z ew. wprowadzaniem korekt.*
- *Kontynuowanie po roku 2020 oznacza że wdrażanie działania zostało rozpoczęto do roku 2020 i jest realizowane dalej, po roku 2020.*

Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że jedną z przyczyn powolnego wdrażania dokumentów strategicznych dot. transportu są protesty wynikające albo z niedostatku informacji, albo - nawet gdy ona jest dobra - z braku umiejętności osiągnięcia porozumienia w sprawach budzących wątpliwości specjalistów czy społeczeństwa. Źródeł tego szukać należy w braku komunikacji pomiędzy władzami, służbami miejskimi, specjalistami, podmiotami gospodarczymi, stowarzyszeniami i organizacjami pozarządowymi oraz społecznościami lokalnymi. Zapewnienie tej komunikacji będzie jednym z warunków sukcesu przy wdrażaniu Planu.

Niezbędne będzie zatem włączenie społeczeństwa w realizację Planu Zrównoważonej Mobilności oraz informowanie opinii publicznej o celach, planowanych działaniach i sposobach ich realizacji. Zadaniem będzie zwiększenie świadomości społecznej i przejrzystość działań Miasta, w związku z wdrażaniem Planu. Wymagać to będzie na etapie wdrożenia szczegółowego określenia:

- ✓ celu działań informacyjnych i promocyjnych,
- ✓ potencjalnych grup współpracujących podczas wdrożenia,
- ✓ potencjalnych grup działań informacyjnych i promocyjnych,
- ✓ strategii informowania i promocji Planu.

Wszelkie działania informacyjne i promocyjne realizowane w ramach planu promocji Planu Zrównoważonej mobilności będą miały na celu:

- ✓ skuteczne poinformowanie wszystkich zainteresowanych o podejmowanych działaniach,
- ✓ wyjaśnienie przyczyn podejmowanych działań,
- ✓ podniesienie świadomości opinii publicznej o uzyskanych rezultatach.

# MONITORING

plan zrównoważonej mobilności

---

Wdrażanie Planu Zrównoważonej mobilności będzie monitorowane wraz z oceną realizacji poszczególnych celów oraz zaplanowanych działań. Ocena będzie wykonywana:

- ✓ w sposób ilościowy, na podstawie założonych wskaźników oceny, takich jak np. liczba wykonywanych podróży, podział zadań przewozowych, wskaźniki ruchliwości oraz
- ✓ w sposób jakościowy ze wskazaniem stopnia realizacji podjętych działań, zidentyfikowanych problemów związanych z realizacją, zaleceń dotyczących dalszej realizacji.

Podstawą monitorowania i oceny realizacji Planu będą roczne i okresowe (np. raz na 5 lat) raporty, obejmujące:

- ✓ ogólną ocenę stopnia realizacji Planu,
- ✓ ogólną ocenę stopnia realizacji celów za pomocą założonych mierników,
- ✓ ocenę stopnia realizacji zadań wymienionych w Planie,
- ✓ identyfikację problemów związanych z realizacją Planu,

W raportach będzie przedstawiana ilościowa i jakościowa ocena stopnia zawansowania realizacji zadań określonych w Planie wraz z identyfikacją i przedstawieniem problemów związanych z realizacją, przyczyn problemów i propozycjami ich rozwiązania. W raportach okresowych należy zakładać wykorzystane pełnego zestawu mierników, w raportach rocznych – wybranych wskaźników.

Wskaźniki realizacji Planu podzielono na :

- ✓ wskaźniki oceny zachowań użytkowników systemu transportowego na podstawie badań przeprowadzanych cyklicznie co 5 lat, począwszy od roku 2016. wskaźniki uzyskanych efektów (na podstawie inwentaryzacji).

## **Wskaźniki oceny zachowań użytkowników systemu transportowego:**

1. Udział podróży ogółem odbywanych transportem zbiorowym w Lublinie (%).
2. Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym na kordonie Lublina (%).
3. Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym na kordonie obszaru śródmiejskiego (%).
4. Udział podróży ogółem odbywanych w Lublinie rowerami (%).
5. Udział podróży ogółem odbywanych w Lublinie pieszo (%).
6. Wskaźnik ruchliwości ogółem (liczba wszystkich podróży/mieszkańca/dobę).
7. Wskaźnik ruchliwości pieszej (liczba wszystkich podróży odbywanych pieszo/mieszkańca/dobę).
8. Wskaźnik ruchliwości w transporcie zbiorowym (liczba wszystkich podróży odbywanych transportem zbiorowym/mieszkańca/dobę).

# MONITORING

plan zrównoważonej mobilności

---

9. Wskaźnik ruchliwości rowerowej (liczba wszystkich podróży odbywanych rowerem/mieszkańca/dobę).
10. Wskaźnik motoryzacji indywidualnej (liczba samochodów osobowych/1000 mieszkańców).

## **Wskaźniki uzyskanych efektów:**

1. Liczba miejsc parkingowych P+R (sztuk).
2. Liczba miejsc parkingowych B+R (sztuk).
3. Długość pasów autobusowych i trolejbusowych (km).
4. Długość uporządkowanych ciągów pieszych (km)
5. Liczba przejść dla pieszych dostosowanych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (sztuk).
6. Długość tras rowerowych (drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, pasy ruchu dla rowerów) (km).
7. Długość odcinków ulic o ruchu uspokojonym,  $V < 30$  km/h (km).
8. Liczba ogólnodostępnych miejsc do parkowania rowerów w pasach drogowych ulic (sztuk).
9. Liczba dzieci i młodzieży objętych programami edukacyjnymi dot. zrównoważonej mobilności (osób).
10. Liczba dorosłych objętych programami edukacyjnymi dot. zrównoważonej mobilności (osób).

Zakłada się także stosowanie tzw. „miękkich elementów oceny”, tj. badań z udziałem interesariuszy oraz ocen podejmowanych w ramach **Zespołu Monitorującego Plan Zrównoważonej Mobilności**, złożonego z przedstawicieli jednostek urzędu miasta, organizacji społecznych, mieszkańców i ekspertów. Takie podejście pozwoli połączyć uzyskane dane statystyczne z wiedzą i doświadczeniem ekspertów i specjalistów oraz osób zainteresowanych wdrożeniem planu zrównoważonej mobilności.