



**MOBILNOŚĆ
W LOM**

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOTYCZĄCYCH SUMP DLA LUBELSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO



ETAP I

marzec 2022 r.



**Fundusze
Europejskie**
Program Regionalny



**LUBELSKI
OBSZAR
METROPOLITALNY**

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Działanie współfinansowane ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 oraz ze środków budżetu Państwa

SPIS TREŚCI	2
WSTĘP	3
O KONSULTACJACH	4
Kontekst realizowanych działań	4
Cele konsultacji	5
Promocja	6
Przebieg konsultacji i metodologia	9
WIZJA MOBILNOŚCI DO 2030 r.	9
CELE STRATEGICZNE	10
Bezpieczeństwo	10
Transport zbiorowy	11
Ruch pieszy, rowerowy, hulajnogi itp.	12
Ruch samochodowy	13
Planowanie przestrzenne	14
Ochrona środowiska	14
Promocja i edukacja	15
Parkowanie	15
Zarządzanie mobilnością	16
SCENARIUSZE ROZWOJU – ANALIZA SWOT	17
Informacja o raporcie	31

WSTĘP

Raport stanowi podsumowanie I etapu konsultacji społecznych dotyczących opracowania SUMP Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040). Z angielskiego akronim SUMP to *Sustainable Urban Mobility Plan*, co w języku polskim oznacza Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (w niniejszym raporcie obie nazwy będą stosowane będzie zamiennie).

W ramach konsultacji w dniach 15-17 marca 2022 r. odbyło się sześć spotkań on-line. Spotkania odbyły się w takiej formie ze względu na ograniczenia związane z trwającą pandemią COVID-19. Pierwsze z nich (15.03, godz. 10.00) przeznaczone było dla władarzy wszystkich 22 gmin i 5 powiatów wchodzących w skład LOM; a kolejne (16.03, godz. 10.00) dla urzędników i urzędniczek z gmin i powiatów LOM zajmujących się zagadnieniami związanymi z mobilnością. Dwa były otwarte dla wszystkich osób zainteresowanych tematem mobilności (16 i 17.03, godz. 17.00); a na pozostałe dwa spotkania zaproszeni zostali interesariusze i interesariuszki reprezentujący: rady osiedlowe i placówki oświatowe oraz radni gmin i powiatów (17.03, godz. 10.00) oraz organizacje pozarządowe, środowiska aktywistyczne, przedsiębiorców, uczelnie (15.03, godz. 17.00). W spotkaniach konsultacyjnych wzięło udział 85 osób.

W czasie spotkań przedstawiono prezentację na temat SUMP oraz omówiono proces jego powstawania; zbierano także opinie i uwagi związane z **wizją mobilności do 2030** r. oraz **celami strategicznymi**. Istotną częścią spotkań była dyskusja nad **scenariuszami rozwoju** w oparciu o przygotowaną analizę SWOT (wskazane mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia); uczestnicy i uczestniczki mogli do tej analizy zgłosić swoje opinie. Prezentacja, o której mowa, stanowi załącznik do niniejszego raportu.

O KONSULTACJACH

Kontekst realizowanych działań

SUMP realizowany jest dla całego obszaru metropolitalnego, dlatego też należy traktować lokalne problemy i potrzeby jako punkt wyjścia do dyskusji i wskazania działań o charakterze powszechnym. Ważne jest przy tym zrozumienie różnorodności tych problemów i potrzeb. Inne będą w Lublinie, inne w Lubartowie, a jeszcze inne na terenach niezurbanizowanych LOM. Plan jest kompleksowym dokumentem, który obejmie wszystkie zagadnienia dotyczące komunikacji i mobilności oraz wyznacza kierunki ich rozwoju. W trakcie przygotowań SUMP analizuje się i wskazuje rozwiązania we wszystkich aspektach, takich jak: transport publiczny i samochodowy, ruch pieszy i rowerowy, mobilność a przestrzeń i jej zagospodarowanie, ochrona środowiska, zarządzanie mobilnością, edukacja i promocja zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwo, ochrona środowiska i klimatu.

Na ostateczny kształt Planu składać się będą:

- wytyczne Komisji Europejskiej (do najważniejszych należą: poprawa bezpieczeństwa przemieszczenia się i bezpieczeństwa na drogach; polepszenie dostępności obszarów miejskich i zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej komunikacji w mieście, troska o środowisko naturalne, partycypacja w procesie tworzenia SUMP);
- rozwiązania istniejące i wprowadzone w ramach innych dokumentów obowiązujących w LOM i związanych z mobilnością (są to m.in. dokumenty z zakresu transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, strategii rozwoju gmin, powiatów i całego województwa);
- opinie i uwagi mieszkańców i mieszkanki oraz interesariuszy i interesariuszek zgłoszone na każdym z trzech etapów konsultacji społecznych;
- wnioski z diagnozy opracowanej na potrzeby powstającego Planu wraz z badaniami dotyczącymi preferencji mieszkańców i mieszkanki w zakresie mobilności;

- wyniki *scooping report*, czyli dokumentu stanowiącego podsumowanie warsztatów na temat planów mobilności i sposobów ich konstruowania, w których udział wzięli przedstawiciele i przedstawicielki wszystkich gmin i powiatów LOM w 2021 r.; raport zawiera opis wszystkich jednostek administracyjnych w kontekście mobilności oraz listę obszarów wraz z działaniami do realizacji.

Powstające w całej Unii Europejskiej plany mobilności koncentrują się nie tylko na kwestiach transportowych, ale na też na poprawie jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwie, dostępności do usług, rozwiązaniach z katalogu *smart cities* czy dążeniu do miasta kompaktowego (miasto małych odległości/ miasto 15 min.). Istotną cechą tych planów jest ich partycypacyjny charakter, czyli włączanie wszystkich chętnych we współtworzenie SUMP od początku aż do wejścia dokumentu w życie. Dlatego proces tworzenia planu obejmuje spotkania przybliżające mieszkańcom m.in. ideę zrównoważonej mobilności, a także aktywne metody zbierania opinii.

Cele konsultacji

Konsultacje społeczne odbywają się w trzech etapach. W zależności od etapu, cele są odmienne. Celem pierwszego etapu jest poinformowanie mieszkańców i mieszkanki o ogólnych założeniach SUMP oraz zebranie opinii na temat: wizji, celów strategicznych i scenariuszy dot. mobilności do 2030 r. Celem drugiego etapu konsultacji będzie przedyskutowanie oraz wybór obszarów wraz z konkretnymi działaniami, które będą realizowane po przyjęciu SUMP. Celem trzeciego etapu konsultacji jest prezentacja gotowego dokumentu oraz zebranie uwag do jego ostatecznej wersji.

Na każdym etapie mieszkańcy i mieszkanki są informowani o postępie prac oraz o działaniach wspierających opracowanie i przyjęcie SUMP. W kontekście realizacji celów oraz w związku z partycypacyjnym charakterem procesu przy okazji wszystkich etapów prowadzone są działania promocyjne, których celem jest informowanie o konsultacjach i zachęcenie do udziału w nich jak największej liczby osób.

Promocja

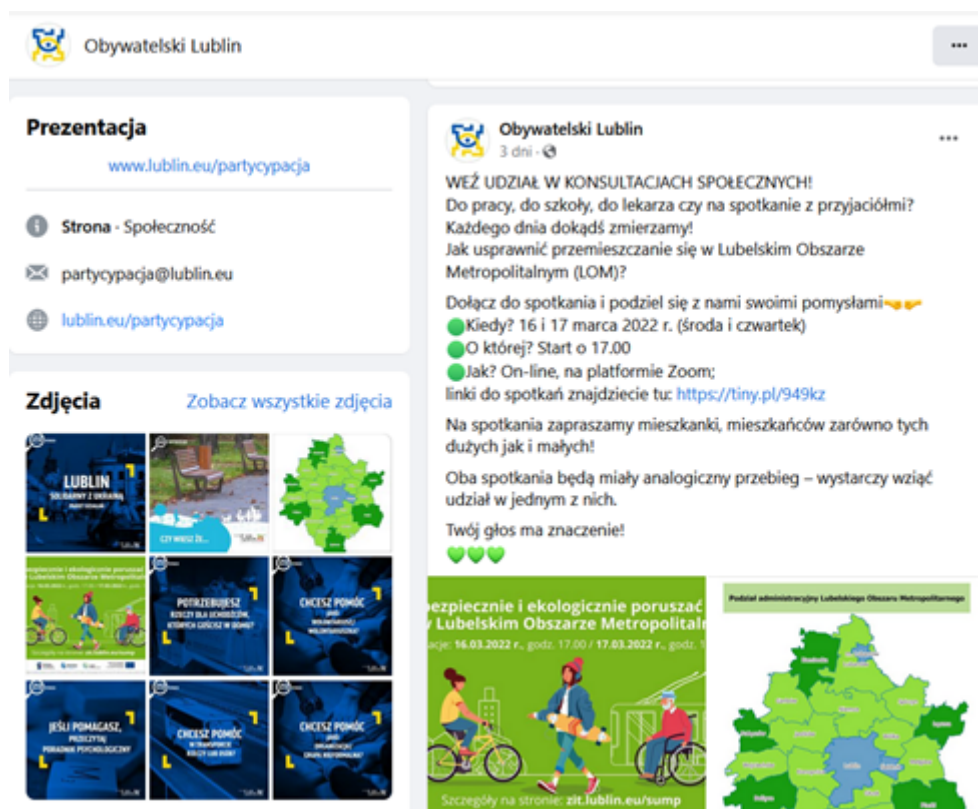
Pierwszy etap konsultacji społecznych dotyczących SUMP w LOM został poprzedzony kampanią informacyjno-promocyjną skierowaną do mieszkańców i mieszkanki oraz interesariuszy i interesariuszek. W jej ramach przygotowano projekty materiałów graficznych: logotypu, plakatu, ulotki oraz banerów internetowych. Dodatkowo zaprojektowano grafikę dostosowaną do telebimów umieszczonych w Biurach Obsługi Mieszkańca Urzędu Miasta Lublin, zachęcającą do udziału w konsultacjach społecznych.



Zdjęcie 1: Projekt ogłoszenia na monitory w Biurach Obsługi Mieszkańca

Ponadto promocja I etapu pracy nad SUMP-em miała miejsce także w Internecie: przygotowano treść informacyjną na stronę internetową Miasta Lublina (www.zit.lublin.eu/sump), kilka postów na portal Facebook (umieszczone na stronie Obywatelski Lublin oraz stronach niektórych gmin LOM); zamieszczono także reklamę (banery) w internetowym wydaniu "Kuriera Lubelskiego" (www.kurierlubelski.pl). Informacje i artykuły zostały opublikowane na stronach internetowych gmin wchodzących w skład LOM (m.in. Jabłonna, Wojciechów,

Głusk, Nałęczów) i ich profilach na Facebooku (m.in. Konopnica, Bychawa, profil Obywatelski Lublin) oraz na portalach branżowych i regionalnych (np. www.portalsamorzadowy.pl, www.dziennikwschodni.pl, www.swidnik.naszemiasto.pl, www.portalkomunalny.pl).



Zdjęcie 2: Przykładowy post na portalu Facebook

Kolejną formą promocji było zamieszczenie artykułu informacyjnego w drukowanym wydaniu dziennika “Kurier Lubelski” (publikacja w dniu 10 marca 2022 r.).

Jak bezpiecznie i ekologicznie poruszać się w Lubelskim Obszarze Metropolitalnym?

Do pracy, szkoły czy do lekarza – kwestia przemieszczania się dotyczy każdego z nas, codziennie. Ruszają prace nad stworzeniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (LOM). Włącz się w nie i Ty!

Codziennie wybory

Autem czy autobusem? Co wybrać? Co jest szybsze, pewniejsze i bardziej komfortowe, ale też – co bardziej ekologiczne? Czy możliwe jest swobodne przemieszczanie się bez zanieczyszczania środowiska? Musimy zadawać sobie te pytania coraz częściej. Niestety transport samochodowy generuje 1/4 emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej i wskaźnik ten zwiększa się wraz z rosnącą temperaturą kuli ziemskiej. Wszystko to powoduje, że stan środowiska u nas pogarsza się. Dlatego powinniśmy dążyć do **zrównoważonej mobilności**.

Czym ona jest?

To takie organizowanie transportu, by były możliwe jak najbardziej ekologiczne wybory komunikacyjne. Głównie to ograniczanie liczby aut na rzecz rowerów i komunikacji zbiorowej. Takie działania wiążą się m.in. z **redukcją zanieczyszczenia powietrza i hałasu, emisji gazów cieplarnianych czy konsumpcji energii**. Zrównoważona mobilność ma pomóc zmniejszyć negatywny wpływ transportu na środowisko, zapewniając bezpieczeństwo i szansę na przemieszczanie się wszystkim użytkownikom dróg (pasażerom komunikacji publicznej, rowerzystom, kierowcom samochodów osobowych, pieszym czy osobom z niepełnosprawnościami). Zatem pod tym hasłem będą się ukrywać zarówno dobre drogi, jak też równe chodniki o niskich krawężnikach czy ścieżki rowerowe. Wszystko to ma także **podnieść jakość życia mieszkańców**.

SUMP, czyli co?

SUMP czyli Sustainable Urban Plan Mobility to Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. To jeden z dokumentów wymaganych przez Unię Europejską m.in. w procesie ubiegania się o dotacje z zakresu transportu i mobilności w okresie 2021-2027. Pod koniec grudnia 2021 r. Miasto Lublin jako lider porozumienia LOM zawarło umowę z firmą TRAKO Projekty Transportowe na opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040). Termin realizacji umowy wynosi 12 miesięcy.

Lubelski Obszar Metropolitalny

LOM to jeden z największych ośrodków miejskich w tej części naszego kraju. Skupia 22 gminy: Bełżyce, Bychawę, Garbów, Głusk, Jabłonną, Jastków, Kamionkę, Konopną, Lubartów (Miasto), Lubartów (Gmina), Lublin, Łęcz-

ną, Mełgiew, Naleczów, Niedzwicze Duża, Niemce, Piaski, Spiczyn, Strzyżewice, Świdnik, Wojciechów i Wólkę. LOM to klimat przyjazny dla biznesu, wykwalifikowane kadry i dobrze rozwinięte zaplecze naukowo-badawcze oraz szeroki rynek zbytu. To także ważny punkt na mapie turystycznej Polski.

Nic o nas bez nas, czyli konsultacje społeczne

SUMP tworzony jest przez mieszkańców, przy udziale przedstawicieli administracji publicznej, podczas konsultacji społecznych. Konsultacje to jedno z ważniejszych narzędzi partycypacji. Dają szansę wpływu na zmiany w środowisku lokalnym i wspólne szukanie najlepszych rozwiązań. Pozwalają spojrzeć na dany problem z kilku punktów widzenia i przedyskutować: jakie są potrzeby mieszkańców oraz co samorząd może zapewnić, a jakie są jego ograniczenia, np. wynikające z przepisów prawa. **Udział w konsultacjach dotyczących SUMP pozwoli wskazać mieszkańcom, z jakimi problemami komunikacyjnymi mierzą się na co dzień oraz wyrazić opinię na temat sposobów usprawnienia codziennych podróży.**

Aktualnie rozpoczynają się 3-etapowe konsultacje społeczne dotyczące SUMP dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego. Prace nad dokumentem potrwać do końca 2022 r. Najbliższy etap zacznie się już w marcu. Drugi będzie miał miejsce w maju, a trzeci – w październiku. Do udziału w spotkaniach konsultacyjnych zaproszeni są wszyscy mieszkańcy gmin LOM.

Spotkania konsultacyjne

Odbywać się będą online, na platformie Zoom. Zaplanowano je na 16 i 17 marca 2022 r. (środa i czwartek) o godz. 17.00.

Oba spotkania będą miały analogiczny przebieg, zatem wystarczy wziąć udział w jednym z nich. Spotkania będą się odbywać online, dlatego wcześniej warto: zainstalować aplikację Zoom na komputerze lub telefonie, usiąść w miejscu, gdzie nie będzie hałasu oraz przetestować sprzęt i aplikację. Podczas trwania spotkania będzie można na bieżąco komentować i zadawać pytania w formie tekstowej na czacie. Prowadzący spotkanie po prezentacji wróci do zgłaszanych wątków i udzieli odpowiedzi na zadane pytania.

Szczegółowe informacje, w tym linki do spotkań, znajdują się na stronie zit.lublin.eu/sump. W razie pytań, możliwy jest kontakt pod numerem telefonu (81) 466 16 26.

Miasto Lublin zaprasza wszystkich mieszkańców Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do udziału w konsultacjach. Twoja opinia jest ważna!



Jak bezpiecznie i ekologicznie poruszać się w Lubelskim Obszarze Metropolitalnym?

konsultacje: 16.03.2022 r., godz. 17.00 / 17.03.2022 r., godz. 17.00

Szczegóły na stronie: zit.lublin.eu/sump

MOBILNOŚĆ W LOM

Logo: Fundusze Europejskie Program Regionalny, Lubelskie Jedność i Spójność, Lubelski Obszar Metropolitalny, Unia Europejska Europejski Fundusz Strukturalny i Inwestycyjny

Gratka współfinansowana ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 oraz ze środków budżetu Państwa

Zdjęcie 3. Artykuł w drukowanym wydaniu "Kuriera Lubelskiego"

Przebieg konsultacji i metodologia

Wszystkie spotkania miały taki sam scenariusz, cele i podobny przebieg. W pierwszej części była prezentacja (około 30 min.), natomiast druga część miała charakter warsztatów (około 90 min.). Warsztaty były okazją do dyskusji i zapisania opinii wszystkich uczestników i uczestniczek. Spotkania odbyły się na platformie Zoom, w ich przeprowadzeniu pomocna była interaktywna tablica Jamboard (każdy uczestnik spotkania mógł na niej pisać w czasie spotkania oraz 3 dni po jego zakończeniu). W ten sposób zebrano rekomendacje i uwagi.

Materiał zostanie wykorzystany do opracowania **wizji i celów strategicznych** SUMP oraz refleksji nad możliwymi **scenariuszami** rozwoju mobilności do 2030 r.

WIZJA MOBILNOŚCI DO 2030 r.

Osoby uczestniczące w spotkaniach uważają, że należy rozwijać zrównoważoną mobilność oraz wychodzić naprzeciw potrzebom i problemom mieszkańców i mieszkanek LOM. Mobilność powinna opierać się na komfortowym transporcie zbiorowym oraz uporządkowanej sieci dróg rowerowych i pieszych. Przemieszczanie się w obszarze metropolitalnym musi być bezpieczne i dostępne dla wszystkich, niezależnie od miejsca zamieszkania, zasobności portfela, kondycji fizycznej i poziomu sprawności. Brak możliwości przemieszczania się nie może prowadzić do wykluczenia społecznego, trudności z dotarciem do pracy lub szkoły czy z brakiem dostępu do kultury. Transport publiczny (zbiorowy, współdzielony) powinien być: szybki, komfortowy, efektywny, zintegrowany (bilet, rozkłady jazdy, zarządzanie), dostępny, bez barier dla osób z niepełnosprawnościami czy ograniczeniami, nowoczesny (np. możliwość płatności przez aplikacje). Transport powinien też zapewniać łatwą i szybką komunikację z gmin LOM do Lublina jako centralnego ośrodka metropolii.

Mobilność w LOM musi być bezpieczna dla środowiska. Należy dążyć do mobilności zeroemisyjnej i wykorzystywania w możliwie największym stopniu odnawialnych źródeł energii do transportu. Lubelski Obszar Metropolitalny mógłby stać się pionierem w Polsce we wdrażaniu najnowszych, ekologicznych technologii w transporcie i przemieszczaniu się. Do 2030 r. należy koniecznie

zmniejszyć liczbę podróży samochodami osobowymi oraz stworzyć spójny i efektywny system podróżowania na terenie LOM w oparciu o różne formy przemieszczania się np.: transport publiczny (zbiorowy, współdzielony), rower i podróże piesze, elektromobilność.

Zrównoważoną mobilność należy planować w oparciu o współpracę samorządów z mieszkańcami i mieszkankami (zwłaszcza z osobami i instytucjami już aktywnie działającymi na rzecz zrównoważonej mobilności). Równie ważny jest rozwój kultury współpracy pomiędzy samorządami LOM, która – przy braku odpowiednich rozwiązań prawno-ustrojowych – jest jedynym sposobem na wspólne kreowanie polityki i rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności. Wprowadzenie pożądaných zmian i kreowanie zrównoważonej mobilności nie będzie możliwe bez szerokich działań edukacyjnych i promocyjnych kierowanych do wszystkich osób, niezależnie od wieku. Oczywiście kluczowe w kształtowaniu przyzwyczajęń i zmiany jest edukacja szkolna, która powinna mocno łączyć kwestie zrównoważonej mobilności z wpływem podróżowania na środowisko i koniecznością ochrony klimatu. Lubelski Obszar Metropolitalny powinien być przyjazny mieszkańcom, z dobrym dostępem do nowoczesnego i sprzyjającego środowisku transportu zbiorowego.

CELE STRATEGICZNE

Cele strategiczne były wskazywane przez uczestników i uczestniczki spotkań w oparciu o zaproponowane obszary.

Bezpieczeństwo

- a) Wprowadzenie, na podstawie analizy, większej liczby elementów uspokojenia ruchu w kluczowych miejscach i miejscowościach LOM; korzystanie z szerokiego wachlarza rozwiązań wpływających na uspokojenie ruchu np. tempo 30, priorytet dla ruchu pieszego, fizyczne bariery i ograniczenia dla samochodów, wyniesienie przejść dla pieszych.

- b) Osiągnięcie wizji "0" do 2030 r.; projektowanie infrastruktury drogowej i organizacja ruchu z założeniem dążenia do zmniejszenia ofiar śmiertelnych wypadków do 0.
- c) Poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych; lepsze oznakowanie i oświetlenie tych przejść, w szczególności na terenach wiejskich.
- d) Opracowanie jednolitych standardów dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, realizowanych w jednakowym stopniu we wszystkich gminach LOM, np. budowa systemu ścieżek naprowadzających (w oparciu o analizę) dla osób słabowidzących i niewidomych oraz wypracowanie standardów dla całego LOM w tej kwestii; stosowanie znaczników (nawigacyjnych) typu "beacon" (np. totupoint) w kluczowych miejscach (np. dworce kolejowe, autobusowe, urzędy itd.); uruchomienie zewnętrznego systemu głosowej informacji pasażerskiej w autobusach i trolejbusach, polegającej na wygłoszeniu odpowiedniego komunikatu głosowego z numerem linii, kierunkiem i informacją o nazwie przystanku, zaraz po zatrzymaniu się na tym przystanku.
- e) Wyznaczenie bezpiecznych dla pieszych miejsc do parkowania hulajnóg elektrycznych; monitorowanie parkowania i usuwanie źle zaparkowanych hulajnóg.

Transport zbiorowy

- a) Utworzenie kolei metropolitalnej; włączenie kolei w system transportowy LOM i wykorzystanie jej potencjału w codziennych podróżach.
- b) Zapewnienie transportu zbiorowego (współdzielonego) w miejscach, w których obecnie go nie ma.
- c) Zapewnienie efektywności transportu zbiorowego na terenie całego LOM.
- d) Zwiększenie liczby kursów i, tam gdzie to konieczne, pojemności autobusów.
- e) Krótsze trasy autobusów, w perspektywie skutkujące większą punktualnością, zachęcającą do korzystania z komunikacji miejskiej.
- f) Sprawny transport publiczny na granicach gmin.
- g) Jednolita i przejrzysta taryfa biletowa w obrębie LOM.

- h) Efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz pojazdów.
- i) Objęcie komunikacją zbiorową obszarów wykluczonych np. małym taborem i liniami dowozowymi.
- j) Optymalne rozmieszczenie (tworzenie) zespołów przystankowych, np. w obrębie skrzyżowań.
- k) Wprowadzenie w Lublinie autobusowych linii pośpiesznych (ekspresowych), wzorem innych polskich miast.
- l) Radykalne zwiększenie częstotliwości obsługi liniowej gmin ościennych z Lublinem.
- m) Wprowadzenie w Lublinie nocnej komunikacji publicznej.
- n) Uruchomienie nowej aplikacji lub udoskonalenie aktualnej aplikacji Lubika: uzupełnienie o zmodernizowany system dynamicznej informacji pasażerskiej (na przykładzie aplikacji MyBus, MPKMobile itp.), aby potencjalny pasażer mógł w jednym miejscu zakupić bilet, sprawdzić najbliższe odjazdy z wybranego przystanku oraz obecną pozycję pojazdu na wirtualnej mapie miasta.

Ruch pieszy, rowerowy, hulajnogi itp.

- a) Wprowadzenie standardów budowy i oznakowania ścieżek rowerowych dla całego LOM (ujednoczenie wprowadzanych właśnie standardów dla Lublina do całego LOM).
- b) Priorytet dla pieszych w centrach miejscowości i optymalne planowanie położenia przejść dla pieszych i/lub kładek.
- c) Rozwój i odpowiednia infrastruktura (np. odpowiednie nawierzchnie) zachęcające do podróży pieszych i rowerowych.
- d) Znaczne zwiększenie udziału podróży rowerowych w LOM.
- e) Analiza i rozwój wypożyczalni rowerów (w tym specjalnych np. typu cargo, elektrycznych, dla osób z niepełnosprawnościami) na terenie LOM.
- f) System dróg rowerowych i ciągów pieszych niezależny od dróg samochodowych, który będzie przebiegał przez np. tereny rolne, zielone, atrakcyjne turystycznie i krajobrazowo; system taki powinien umożliwiać szybkie, komfortowe i bezpieczne powiązania komunikacyjne np. do

węzłów przesiadkowych czy centrów gminnych, poszczególnych miejscowości i dzielnic równie pomiędzy JST.

- g) Budowa spójnej sieci ścieżek rowerowych w LOM.
- h) Atrakcyjny system dróg rowerowych i ciągów pieszych, oferujący szybkie i komfortowe połączenia pomiędzy punktami węzłowymi.
- i) Uzupełnienie istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej o elementy łączące.
- j) Tworzenie parkingów/ stojaków na rowery przy końcowych przystankach komunikacji publicznej (zwłaszcza w Lublinie i gminach ościennych).
- k) Planowanie wypoczynku na ciągach pieszych czy prowadzących do najważniejszych usług i przystanków (dla osób starszych i z ograniczeniami ruchowymi).
- l) Unikanie budowy wzbudzonej sygnalizacji świetlnej (zielone światło dla pieszych) poprzez naciśnięcie przycisku znajdującego się na sygnalizatorze; ujednoczenie sygnałów dźwiękowych na przejściach dla pieszych w LOM; wydłużenie cykli zielonego światła dla pieszych (zwłaszcza na większych skrzyżowaniach z szerokimi wyspami na środku).
- m) Przeprowadzenie analizy i wprowadzenie tam, gdzie to zasadne, śluz rowerowych w celu usprawnienia poruszania się na rowerach.
- n) Rozbudowa przystankowego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na terenie miasta Lublin i gmin LOM (w ścisłym porozumieniu).

Ruch samochodowy

- a) Zmniejszenie udziału podróży samochodami osobowymi w podróżach ogółem; ograniczanie indywidualnego transportu samochodowego.
- b) Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasta (obecnie zbyt mała liczba obwodnic, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach).
- c) Budowa i sprawne działanie systemu ITS w całym LOM.

Planowanie przestrzenne

- a) Dbłość o przestrzeń i rozsądne planowanie inwestycji w zakresie mobilności i transportu; niezabudowywanie otwartych, zielonych przestrzeni bez konkretnego uzasadnienia i konieczności.
- b) Tworzenie "miejscowości krótkich odległości", zgodnie z ideą miast 15-minutowych; uwzględnianie w MPZP idei "miasta 15", ograniczanie rozpraszania zabudowy, piesza dostępność usług podstawowych.
- c) Wprowadzenie wysokich standardów projektowania ulic z dbałością o przestrzeń publiczną, zieleni i krajobraz.
- d) Planowanie przestrzeni bez barier dla osób z niepełnosprawnościami.
- e) Wykorzystanie dokumentów z obszaru transportu i mobilności na etapie planowania przestrzennego.
- f) Uzgadnianie planów przestrzennych przez sąsiadujące ze sobą gminy LOM w celu np. lepszej lokalizacji usług publicznych (szkoły, DPS itd).
- g) Wdrożenie zasad "projektowania uniwersalnego" przy planowanych obiektach/miejscach użyteczności publicznej.

Opinia odrębna i rozbieżna dot. celów strategicznych: próba rozwoju miejsc pracy w mieście, lokalizacja miejsc do zamieszkania poza miastem - system "atomu": pracujemy w centrum, a dookoła powstają drogi i miejsca do zamieszkania.

Ochrona środowiska

- a) Tworzenie stref czystego powietrza; poprawa jakości powietrza poprzez redukcję spalin z transportu zbiorowego i indywidualnego.
- b) Dążenie do tego, by transport publiczny był zeroemisyjny.
- c) Do 2030 r. znaczne ograniczenie emisji CO₂ pochodzącego z transportu.
- d) Tworzenie stacji ładowania pojazdów elektrycznych np. samochody, rowery, hulajnogi.

Logistyka

- a) Lotnisko w Świdniku - rozbudowa o strefę cargo.
- b) Uwzględnienie logistyki w rozwiązaniach dotyczących mobilności.

- c) Spójny system *sharingu* (samochody, rowery, hulajnogi) obejmujący całą LOM.
- d) Wdrożenie systemu przyzywowego (np. na telefon, za pomocą aplikacji) w miejscach, w których jest to zasadne. System ten pozwala na zastąpienie dostępu do regularnej komunikacji zbiorowej mieszkańcom, którzy są jej pozbawieni.
- e) Wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych dla dostawców (w celu rozładunku/załadunku) do sklepów/ punktów usługowych.

Promocja i edukacja

- a) Edukacja, w szczególności młodego pokolenia, w zakresie korzyści płynących z podróży rowerowych; pokazywanie korzyści z tego środka transportu.
- b) Promowanie działań związanych z mobilnością mających na celu ochronę środowiska.
- c) Działania edukacyjne w szkołach ukierunkowane na zmianę przyzwyczajeń i wskazujące pozytywne aspekty korzystania z transportu publicznego.
- d) Kampanie promujące transport zbiorowy i indywidualną mobilność.
- e) Promocja alternatywnych środków komunikacji oraz *car sharingu*.
- f) Promocja zdrowych nawyków łącząca mobilność ze zdrowiem i dbaniem o środowisko.

Parkowanie

- a) Przeprowadzenie analizy na temat konieczności i zasadności wprowadzenia płatnego parkowania w LOM w celu ograniczenia liczby samochodów na danym terenie.
- b) Skuteczna walka z nielegalnym parkowaniem.
- c) Zintegrowanie systemu płatniczego za parkowanie z biletem komunikacji publicznej na terenie LOM.
- d) Zmiana polityki parkingowej w kierunku budowy systemu parkingów przesiadkowych typu *park&ride* oraz połączenie z systemem komunikacji zbiorowej; promocja P&R.

- e) Tworzenie i rozbudowa stref płatnego parkowania oraz parkingów buforowych.
- f) Ograniczenie nielegalnego parkowania poprzez bariery fizyczne oraz nieuchronność od kary.

Zarządzanie mobilnością

- a) Budowa struktur zarządzania transportem zbiorowym w LOM.
- b) Integracja różnych środków transportowych w celu optymalnego zaplanowania przemieszczania się.
- c) Wprowadzenie różnych języków obcych (np. angielski, ukraiński, niemiecki, francuski) do informacji publicznych związanych z transportem zbiorowym.
- d) Wspólne działania gmin LOM i unifikacja usług (np. system bibliotek aglomeracyjnych, aglomeracyjne odśnieżanie itp.).
- e) Wypracowanie wizji teoretyczno-praktycznej; stworzenie ścieżki rozwoju, rozwiązań dot. mobilności; ścieżka postępowania; standardy.
- f) Wprowadzenie wspólnych usług społecznych na terenie LOM, które ułatwiają życie i ograniczają zbędne podróże.
- g) Zgoda i zachęta ze strony samorządów do wprowadzania innowacyjnych rozwiązań i eksperymentowania (stworzenie ramy i ułatwienia dla testowania nowych rozwiązań komunikacyjnych).
- h) Tworzenie priorytetowych korytarzy rowerowych, autobusowych, kolejowych, przy których ludzie chcą mieszkać, a samorzady planują rozwój zabudowy, np. mieszkaniowej.
- i) Planowanie transportu na terenie poszczególnych gmin z uwzględnieniem kierunków przemieszczania się mieszkańców.
- j) Wykorzystanie istniejącej infrastruktury powstałej w ramach różnych projektów oraz uzupełnienie jej o brakujące elementy.
- k) Gromadzenia danych dotyczących wszystkich aspektów mobilności oraz zapewnienie dostępu do nich i wykorzystanie ich w planowaniu, współpracy i konsultowaniu z mieszkańcami kwestii związanych z przemieszczaniem się.

- l) Wprowadzenie wygodnego systemu przesiadek między różnymi środkami transportu (np. z roweru w autobus czy pociąg) opartego na odpowiedniej i dostosowanej dla wszystkich użytkowników infrastrukturze.

SCENARIUSZE ROZWOJU – ANALIZA SWOT

Scenariusze rozwoju mobilności dyskutowane były w oparciu o analizę SWOT przygotowaną na etapie opracowywania diagnozy i badań, które zostały przeprowadzone na terenie LOM w styczniu i lutym 2022 r. Należy podkreślić, że, poza kilkoma wyjątkami, mieszkańcy i mieszkanki, interesariusze i interesariuszki zgodzili się z przedstawioną analizą. Uczestnicy i uczestniczki spotkań konsultacyjnych komentowali i zgłaszali uwagi do zaprezentowanych w Jamboard mocnych i słabych stron mobilności w LOM oraz związanych z tym szans i zagrożeń w perspektywie do 2030 r.

Kolorem zielonym zaznaczono zgłoszone przez uczestników i uczestniczki konsultacji opinie do poszczególnych części SWOT oraz ich uzupełnienia.

Mocne strony
<ul style="list-style-type: none"> ● Funkcjonowanie elektronicznych systemów biletowych. ● Funkcjonowanie systemów pojazdów współdzielonych w Lublinie. ● Zarządzanie ruchem w Lublinie za pomocą systemu ITS (inteligentny system transportowy). <i>Opinia: Tylko w teorii, w praktyce ten system nie działa lub nie działa poprawnie (Należy zweryfikować tę opinię).</i> ● Wysoki udział autobusów (w tym trolejbusów) zeroemisyjnych w Lublinie w liczbie wszystkich autobusów (i trolejbusów) zeroemisyjnych w Polsce. <i>Opinia: Jest to efekt zakupu nowego taboru z funduszy unijnych, warto o tym pamiętać na etapie prac nad SUMP, którego przyjęcie będzie konieczne w pozyskiwaniu środków unijnych w nowej perspektywie budżetowej.</i>

- Dobrze rozwinięty i funkcjonalny podstawowy układ drogowy LOM (drogi krajowe i drogi wojewódzkie) z trasami biegnącymi w sieci TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa).
- Postępujący rozwój sieci ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych w LOM.

Opinia 1: To jest mocna strona, ale tylko w odniesieniu do Lublina, nie całego LOM.

Opinia 2: Wskazywanie w SUMP jako rozwiązania nie tylko stacji ładowania samochodów elektrycznych, ale również innych zeroemisyjnych/ niskoemisyjnych.

- Funkcjonowanie oraz postępujący rozwój połączeń międzygminnych w oparciu o komunikację miejską Lublina oraz przewozy powiatowe i gminne.
- Funkcjonowanie komunikacji prywatnej w Gminach LOM – linie przewoźników komercyjnych.
- Infrastruktura sprzyjająca w integracji różnych środków transportu (powstające pierwsze węzły przesiadkowe, parkingi B&R przy stacjach kolejowych).
- Infrastruktura sprzyjająca osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Opinia 1: Nie jest to prawda lub jest to prawda tylko w odniesieniu do wybranych środków transportu, chodników itp. W odniesieniu do całego LOM i mobilności trudno przyjąć, że obecna infrastruktura jest przyjazna dla osób z niepełnosprawnościami ruchowymi.

Opinia 2: Brak sprzyjającej infrastruktury i rozwiązań dla osób niedowidzących lub niewidzących.

- Dobrze oznaczona infrastruktura punktowa i pozioma (oznaczenia ciągów pieszo-rowerowych, parkingów dla hulajnóg itp.).
- Sprawnie działający system LRM (Lubelski Rower Miejski).

Opinia 1: Aktualnie nie jest to zgodne z prawdą. Wprowadzenie opłat spowodowało spadek zainteresowania LRM i regres w rozwoju tego systemu.

Opinia 2: Konieczne jest pozyskanie danych z rowerów miejskich (GPS) w celu rozwoju i optymalizacji LRM.

- Realizacja założeń dotyczących rozwoju transportu (w tym transportu publicznego oraz zrównoważonego rozwoju) opisanych w dokumentach strategicznych (strategie i polityki) oraz planistycznych (SUiKZP i MPZP) uchwalanych po 2015 r. (ponad połowa),.

Opinia 1: Wykorzystanie kapitału społecznego - NGO-sy i aktywiści, którzy działają na rzecz zmian w obszarze mobilności.

Opinia 2: Buspasy w Lublinie - należy rozwijać tą ideę w celu zwiększenia liczby podróży komunikacją zbiorową i ograniczenia podróży samochodami osobowymi; udostępnienie buspasów taksówkom i motocyklom.

Opinia 3: Inwestycje w transport kolejowy w ostatnich latach; elektryfikacja, nowe tory na kierunku północ-południe, wschód-zachód.

Opinia 4: Intensyfikowanie działań ZIT LOM w celu zmniejszenia kosztów transportu, zarówno dla mieszkańców jak i dla gmin.

Opinia 5: Już realizowane projekty ZIT w zakresie mobilności: Mobilny LOF, węzły przesiadkowe, Dworzec Metropolitalny,.

Opinia 6: System biletowy w Lublinie (biletomaty przy przystankach i w pojazdach), postuluje się jednak zwiększenie liczby biletomatów z możliwością płacenia kartą.

Opinia 7: Inwestycje w rozwój infrastruktury trolejbusowej ze środków UE w Lublinie.

Słabe strony

- “Rozlewanie się” zabudowy bez zapewnienia dostępności transportowej.
- Zbyt mała liczba węzłów przesiadkowych w Gminach LOM integrujących różne formy transportu publicznego,.
- Brak planowania transportu i mobilności w LOM.

- Niski poziom integracji podsystemów publicznego transportu zbiorowego w LOM.
- Nienajlepszy stan techniczny i wysoki poziom zanieczyszczeń taboru przewoźników prywatnych - element nie zachęcający do korzystania z transportu zbiorowego.

Opinia 1: Obsługa linii pozamiejskich przez busy wiąże się często z brakiem rozkładów jazdy i przepełnionym taborem. Brak nowych inwestycji w poprawę jakości taboru na terenach wiejskich związany z brakiem opłacalności takich inwestycji.

Opinia 2: Brak nadzoru nad przewoźnikami prywatnymi – często nie jeżdżą wg ustalonego rozkładu i wybierają jedynie kursy opłacalne, a nie takie, aby pokryć siatką połączeń dany obszar.

Opinia 3: Brak uzasadnienia ekonomicznego dla włączania niektórych obszarów do transportu zbiorowego, związane ze zbyt małą liczbą mieszkańców – w jaki sposób, pomimo braku takiego uzasadnienia, rozwijać transport zbiorowy na obszar z mało i bardzo małą liczbą mieszkańców?

- Niewykorzystanie potencjału transportu kolejowego w obsłudze LOM transportem publicznym.
- Brak spójności w systemach ścieżek rowerowych w LOM, szczególnie w aspekcie połączeń międzygminnych.
- Niski poziom BRD (bezpieczeństwo ruchu drogowego) na drogach LOM, w tym nadal utrzymująca się wysoka liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych.

Opinia: Zły stan techniczny dróg lokalnych, mający wpływ na bezpieczeństwo ruchu, w tym w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego (np. brak chodników, oświetlenia na terenach pozamiejskich).

- Brak polityki w zakresie logistyki miejskiej i dostaw w LOM.
- Nadal za mała liczba ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych w LOM.

Opinia: Brak stacji ładowania wodoru.

- Zróżnicowany poziom rozwoju infrastruktury rowerowej w LOM.
- Negatywny wpływ przebiegu głównych tras drogowych oraz wysokiego natężenia ruchu poprzez emisję liniową i hałas komunikacyjny na środowisko naturalne i antropogeniczne.
- Nieaktualne informacje na tablicach przystankowych.
- Brak spójności w ciągach pieszo-rowerowych/w drogach rowerowych w LOM.
- Niska adekwatność obowiązujących SUIKZP uchwalonych przed 2016 rokiem w 8 gminach LOM, nieuwzględniająca istotnych zmian w strukturze przestrzennej oraz potrzeb transportowych.
- Brak współpracy w zakresie jednolitych założeń w ramach planowania przestrzennego w całym LOM.
- Brak koordynacji na poziomie opracowywania i uchwalania dokumentów planistycznych pomiędzy gminami, szczególnie na obszarach stykowych.
- Niewystarczające powiązania wewnętrzne w LOM, skutkujące nierównomierną dostępnością transportową.
- Niewystarczająca partycypacja społeczna w procesie rozwoju transportu publicznego w LOM.
- Śladowa ilość działań edukacyjno-promocyjnych na temat alternatywnych form przemieszczania się, promujących zrównoważoną mobilność.

Opinia: Problemy z koordynacją inwestycji na terenach należących do kolei. Trudności z budowaniem węzłów przesiadkowych przez samorządy przy dworcach PKP (długie konsultacje procesu inwestycyjnego ze względu na wiele spółek w grupie PKP).

Opinia: Niski poziom połączeń pomiędzy gminami i Lublinem (połączenia komunikacyjne - autobusowe lub busy).

Opinia: Niski udział połączeń PKP w mobilności na omawianym obszarze.

Opinia: Brak połączeń transportu publicznego i ścieżek rowerowych pomiędzy gminami LOM.

Opinia: Brak analizy na terenie LOM, które ulice są zakorkowane i gdzie tworzą się wąskie gardła; wdrożenie odpowiednich działań na podstawie takiej analizy.

Opinia: Brak analizy przejść pieszych w LOM pod kątem efektywności transportowej i bezpieczeństwa.

Opinia: Brak korelacji w rozkładach jazdy pomiędzy porą dnia i zapotrzebowaniem na transport publiczny; brak elastycznego dopasowania podaży transportu zbiorowego.

Opinia: Wysokie koszty utrzymania linii miejskich w gminach
(Komentarz do opinii: związane jest to z sytuacją i regulacjami ogólnokrajowymi – gminy i powiaty LOM nie mają wpływu na obniżenie kosztów utrzymania linii miejskich poza lobbingiem odpowiednich rozwiązań u prawodawcy).

Opinia: Brak jednolitego zarządzania komunikacją zbiorową na terenie LOM np. nie ma wspólnej strony internetowej, biletu, synchronizacji rozkładów jazdy.

Opinia: Brak jednolitych wytycznych dotyczących budowy nowych ścieżek rowerowych na obszarze LOM (standard, oznakowanie itp.).

Opinia: Transport publiczny nie jest atrakcyjny (czas, koszty, komfort, walory taboru, itd.).

Opinia: Likwidacja programu (poprzez zaprzestanie finansowania) Praktycznej Edukacji Rowerowej w Lublinie oraz akcji Rowerowa Wiosna
(Komentarz do opinii: Są to jedynie przykłady, natomiast należy podkreślić bardzo niską i niewystarczającą ilość działań edukacyjnych i promocyjnych odnośnie zrównoważonej mobilności).

Opinia: Niewystarczające inwestycje w infrastrukturę w Lublinie.

Opinia: Brak komunikacji zbiorowej i węzłów przesiadkowych na pierścieniu obwodnicowym w Lublinie.

Opinia: Bardzo niska częstotliwość na liniach kolejowych w LOM np. Lublin - Lubartów.

Opinia: Białe plamy na granicach JST w połączeniach rowerowych i pieszych.

Opinia: Transport poza obszarem Lublina realizowany jest dużymi pojazdami, skutkuje to niskim stopniem napełnienia i małą efektywnością takiego transportu.

Opinia: Nieprzemyślane (nie poprzedzone analizą i konsultacjami) inwestycje w infrastrukturę rowerową.

Opinia: Wiele osób w LOM pozbawiona jest transportu zbiorowego lub skazana na bardzo niski poziom obsługi w tym aspekcie.

Opinia: Brak przystanków węzłowych na krzyżujących się liniach transportu zbiorowego.

Opinia: Złe wykorzystanie i brak infrastruktury na niektórych dworcach kolejowych np. Lublin Zachodni.

Opinia: Brak priorytetu dla pieszych w centrach miejscowości (w tym: w Lublinie) i w okolicach dworców, przystanków, miejsc kluczowych dla transportu zbiorowego.

Opinia: Anachroniczny układ linii autobusowych ze skomplikowanymi i długimi trasami oraz bez możliwości przesiadek.

Opinia: Lubelski dworzec to "monofunkcja"; brak usług, miejsce o niskiej atrakcyjności.

Opinia: Brak danych i/lub ich nieupublicznianie, co uniemożliwia otwartą, merytoryczną dyskusję na temat mobilności.

Opinia: Brak ograniczeń wjazdu do centrum Lublina dla samochodów.

Opinia: "łączenie" pieszych i rowerzystów na tych samych, nieodseparowanych ciągach.

Opinia: Przeskalowany układ drogowy - ulice dla ruchu samochodowego; brak np. węzłów przystankowych; ulice nie obsługują terenów otaczających, pełnią funkcje tranzytowe.

Opinia: Brak realizacji przez samorzady uchwalonych przez nie dokumentów odnoszących się do mobilności.

Opinia: Niewystarczająca komunikacja wdrażania nowych rozwiązań zmian ze strony samorządów.

Opinia: Brak południowej obwodnicy Lublina.

Opinia: Brak akceptacji społecznej dla ograniczenia transportu samochodowego i niska świadomość dot. ochrony środowiska.

Opinia: Drogi rowerowe i ciągi piesze wzdłuż głównych dróg (uciążliwe dla pieszych i rowerzystów), brak alternatywnych, często krótszych tras, niezależnych od dróg samochodowych.

Opinia: Brak planowania systemu "przyzywowego" - transport nocny i w dni wolne od pracy.

Opinia: Niekorzystny przebieg tras kolejowych – linie przebiegają obrzeżami Lublina; nie ma możliwości wykorzystania w pełni potencjału transportu szynowego do codziennego przemieszczania się.

Opinia: Brak badań ruchu dla całego LOM, co umożliwiłoby bardziej efektywne rozplanowanie nowych węzłów przesiadkowych.

Opinia: Słabo postępujący rozwój komunikacji zbiorowej, brak zintensyfikowanych działań w celu skomunikowania miejscowości marginalnych, słabe skomunikowanie gmin z powiatami.

Opinia: Brak środków finansowych na budowę nowych tras ścieżek rowerowych.

Opinia: Zły stan dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Opinia: Duża część ścieżek rowerowych ma nawierzchnię z kostki, co utrudnia jazdę i zniechęca do korzystania z rowerów.

Opinia: Brak oświetlenia wielu ciągów pieszych i rowerowych, co znacznie obniża bezpieczeństwo.

Opinia: Mało bezpieczne ciągi piesze i rowerowe; brak poczucia bezpieczeństwa wpływa na nadmierne wykorzystanie samochodów oraz ograniczone korzystanie z rowerów i małą liczbę podróży pieszych.

Opinia: Wybrakowana sieć trolejbusowa w Lublinie; nadmiar taboru trolejbusowego, który nie jest wykorzystywany ze względu na brak dostatecznej liczby trakcji; należałoby rozwijać sieć trolejbusową.

Opinia: Brak biletów dla pasażerów "sezonowych", turystów oraz brak biletów czasowych np. 6h, 72h.

Opinia: Bilety czasowe - niepotrzebnie podział na dwie strefy, zaburzenie czytelności oferty przewozowej w Lublinie.

Opinia: brak atrakcyjnej taryfy komunikacji zbiorowej.

Opinia (cytat ze względu na kompleksowość uwagi): “Jestem mieszkańcem gminy Wólka, z tej strony Lublina pojęcie ‘węzeł komunikacyjny’, szczególnie wzdłuż linii kolejowej Lublin – Parczew sprowadza się do przystanków kolejowych “w krzakach”, do których prowadzą jedynie ścieżki wydeptane przez pieszych. Brak jakichkolwiek parkingów. Przetestowałem kilka sposobów przedostania się do centrum miasta i zdecydowanie najszybciej i najtaniej wychodzi własny samochód. Brakuje skorelowanych połączeń pociągu z kursującymi autobusami np. nr linii 22. Przejazd własnym rowerem jest zbyt długi, natomiast ceny biletów za przewóz roweru w szynobusach są zbyt wysokie, żeby dojazd rowerem do przystanku kolejowego się opłacał. Oczywiście swoje uwagi opisuję na przykładzie jednego kierunku komunikacji, natomiast wydaje mi się że większość mniej strategicznych linii kolejowych ma te same problemy.”

Opinia: Sposób oznaczania – brak oznaczenia miejsc niebezpiecznych dla pieszych, zwłaszcza tych mających trudności w poruszaniu się lub z innymi ograniczeniami (np. słuchu czy wzroku).

Opinia: Brak kładek dla pieszych, prowadzących bezpiecznie i komfortowo przez wąwozy.

Opinia: Przy budowach i remontach dróg ma miejsce tworzenie miejsc parkingowych na chodnikach zamiast wydzielanie osobnych zatok parkingowych.

Opinia: Niska jakość mniej znaczących dróg wjazdowych do Lublina.

Opinia: Niska kultura parkowania i brak konsekwencji w odniesieniu do źle zaparkowanych samochodów, które bardzo często stanowią przeszkodę dla pieszych.

Opinia: Niedostosowanie do transportu osób na wózkach/ o ograniczonej mobilności w transporcie przewoźników prywatnych; prowadzi to do wykluczenia mobilnościowego zwłaszcza mieszkańców małych miejscowości i wsi, gdzie nie ma innego, poza prywatnym transportu zbiorowego.

Szanse

- Ścisła współpraca w zakresie planowania przestrzennego pomiędzy gminami LOM.
- Tworzenie osiedli kompaktowych, pozwalających na minimalizację zbędnych podróży.
- Zachowanie rezerw terenowych w MPZP pod rozwój infrastruktury transportowej.
- Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego w LOM – zintegrowany transport publiczny miejski i gminny.
- Utworzenie Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej będącej także elementem zintegrowanego transportu publicznego w LOM.

Opinia: Kolei Metropolitalnej/Agglomeracyjnej byłaby w stanie przejąć część ruchu drogowego i udrożnić ruch na ulicach.

- Tworzenie nowych linii w komunikacji powiatowej oraz gminnej w oparciu o rządowy program dopłat do przewozów autobusowych na terenach wiejskich LOM (Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych).
- Rozwój elektromobilności w transporcie zbiorowym oraz indywidualnym.
- Uporządkowanie, optymalizacja i rozwój parkowania i infrastruktury parkingowej w LOM.
- Wykorzystanie potencjału centrów logistycznych w aspekcie transportu towarów, szczególnie w dostawach w granicach LOM.
- Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania transportem zbiorowym w LOM.
- Przebudowa lokalnych układów drogowych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich uczestników ruchu, w tym niezmotoryzowanych.

Opinia: wraz ze ścieżkami rowerowymi.

- Rozbudowa LRM na terenie gmin LOM.
- Wdrażanie systemu elektrycznych hulajnóg na terenie miast LOM.

- Polityka UE promująca zrównoważoną mobilność i działania związane z adaptacją do zmian klimatu, a także idące za tym środki finansowe.
- Współpraca Lublina oraz gmin LOM w zakresie planowania przestrzennego i określania priorytetów w zagospodarowaniu przestrzennym oraz obsługi transportowej terenów przeznaczonych do zagospodarowania.

Opinia: Wysoki poziom elektromobilności w transporcie zbiorowym w mieście rdzeniu LOM (autobusy elektryczne i trolejbusy).

Opinia: Podróże łączące różne źródła transportu, np. transport zbiorowy i rowerowy.

Opinia: Wykorzystanie dworca metropolitalnego do rozwoju przewozów kolejowych w LOM.

Opinia: Korzystna struktura przestrzenna większości miejscowości, w tym Lublina, umożliwia tworzenia miast kompaktowych/ miejsc zamieszkania krótkich odległości.

Opinia: Wykorzystanie dużego potencjału związanego z możliwością dojeżdżania do stacji kolejowych na rowerze (dobry przykład: Dęblin) - konieczny jest jednoczesny rozwój ścieżek rowerowych, węzłów przesiadkowych/ przystanków kolejowych i linii kolejowych (zwiększenie częstotliwości na istniejących liniach/tworzenie nowych).

Opinia: Utworzenie linii kolejowej do Świdnika i odciążenie linii autobusowych na tym kierunku; utworzenie synchronizowanego połączenia kolejowego z lotniskiem w Świdniku (np. szynobus - synchronizacja z pociągami z kierunków: Puławy, Dęblin, Chełm, Zamość); połączenie lotniska z koleją – najlepszy sposób dojazdu do lotniska.

Opinia: Wprowadzenie zachęt sprzyjających porzuceniu samochodu na rzecz roweru; np. analogiczny do samochodowego program wspierający korzystanie z samochodów elektrycznych.

Opinia: Wykorzystanie istniejącego układu zieleni w Lublinie – sieć dolin i wąwozów – sprzyja tworzeniu sieci pieszo-rowerowej; możliwość rozwoju takiej przyjaznej zielonej wstęgi poza Lublinem w gminach ościennych i

dalszych gminach LOM; wykorzystanie potencjału dla turystyki pieszej i rowerowej. Naturalne uwarunkowania fizjograficzne np. przebieg dolin, sprzyjające realizacji dróg rowerowych i ciągów pieszych niezależnie od układu drogowego.

Opinia: Należy wprowadzić jednolity system rozliczeń w ramach całego LOM i różnych metod transportu.

Opinia: Lepsze skomunikowanie strefy ekonomicznej z transportem miejskim, kampania zachęcająca do korzystania z tego.

Opinia: W Lublinie będzie autobus wodorowy – to szansa na zwiększenie liczebności takiego taboru w niedalekiej przyszłości.

Opinia: Możliwość rozliczania kosztów połączeń komunikacyjnych w projektach unijnych.

Opinia: Usprawnienia w realizacji transportu zbiorowego poprzez skrócenie tras autobusowych (zoptymalizowanie współczynnika wykorzystania (napełnienia) transportu) oraz zniwelowanie opóźnień.

Opinia: Wprowadzenie nowej siatki połączeń przy okazji budowy dworca metropolitalnego; stworzenie (w oparciu o wykorzystanie terenu starego dworca PKS i pl. Zamkowego) modelu hybrydowego z centrum przesiadkowym i atrakcyjnymi usługami.

Opinia (cytat): “Odnosi się do idei 15-minutowego miasta: w taryfie ZTM w Lublinie jest dostępny bilet 15-minutowy za 2,80 zł. A gdyby tak wprowadzić akcję promocyjną: ‘Kwadrans jazdy za 2 złote’? Byłaby to promocja na co najmniej pół roku, żeby na nowo zachęcić ludzi do komunikacji, nawet tej hybrydowej (samochód + autobus).”

Zagrożenia

- Brak działań w zakresie zapobiegania suburbanizacji i wykluczenia transportowego części obszaru LOM, skutkujący spadkiem dostępności do transportu publicznego.

- Brak działań rozwojowych w zakresie transportu publicznego, dający w efekcie dalszy wzrost liczby samochodów osobowych oraz wzrost kongestii i spadek poziomu BRD oraz wzrost negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne i antropogeniczne.

- Wzrost liczby ludności wynikający z konfliktów międzynarodowych.

Opinia: Zagrożenia militarne - czy można je ograniczać, planując mobilność?

- Niski poziom akceptacji społecznej dla powiększania stref płatnego parkowania w Lublinie.

Opinia: poziom akceptacji społecznej dla stref płatnego parkowania rośnie - koniecznie trzeba sprawdzić wyników badań z danymi Urzędu.

- Pogarszająca się kondycja finansów jednostek samorządu terytorialnego, utrudniająca realizację zaplanowanych działań.

Opinia: To może być również szansa, brak środków oznacza poszukiwania innowacyjnych rozwiązań w duchu *smart city*.

Opinia: Wzrost kosztów działania tradycyjnej komunikacji związanych ze wzrostem cen paliw kopalnych.

Opinia: Epidemia COVID-19 i jej wpływ na codzienne podróże (unikanie transportu zbiorowego w obawie o zakażenie). Wybieranie auta jako środka podróży.

Opinia: Wyprowadzanie się mieszkańców poza Lublina do gmin ościennych – spadek atrakcyjności głównego miasta metropolii.

Opinia: Brak działań mających na celu przeciwdziałanie zmianom klimatu w działaniach związanych z mobilnością - "betonoza", wyspy ciepła, brak małej retencji.

Opinia: Wzrost kosztów utrzymania infrastruktury.

Opinia: Kształtowanie mobilności na podstawie subiektywnych poglądów, a nie danych, np. poszerzanie dróg, aby zwiększyć przepustowość.

Opinia: Wysokie koszty organizacji transportu zbiorowego.

Opinia: Traktowanie SUMP wyłącznie jako dokumentu pozwalającego na uzyskanie finansowania projektów.

Opinia: Brak przewidywalności cen w przetargach, co jest wynikiem obecnej sytuacji m.in.: inflacja, pandemia, wojna w Ukrainie. Czynniki te wpływają również niekorzystnie na sytuację ekonomiczną gospodarstw domowych, co może spowodować odłożenie w czasie planów zakupu np. indywidualnych pojazdów elektrycznych.

Opinia: Realizacja nowej infrastruktury rowerowej i pieszej w sposób utrudniający korzystanie z niej, np. brak rozdzielnia ciągów pieszych i rowerowych, słabe nawierzchnie, częste przycinanie się ciągów pieszych i rowerowych.

Opinia: Częste zmiany prawa; nakładanie na samorzady nowych obowiązków przy braku nakładów finansowych; samorzady mają coraz mniejsze możliwości finansowe do realizacji nowych inwestycji, w tym z zakresu transportu i komunikacji.

Opinia: Niechęć samorządów do słupków/ ograniczeń - brak ograniczania parkowania, w wyniku czego przez auta zajmowane są chodniki i zastawiane skrzyżowania. Należałoby przeprowadzić analizę i wprowadzić fizyczne ograniczniki parkowania w miejscach, w których jest to konieczne.

Opinia: Brak adekwatnych rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami narządu wzroku, np. niekompletne i prowadzące donikąd ścieżki naprowadzające.

Informacja o raporcie

Autorzy raportu: Krzysztof Nowak, Judyta Marciniak-Kućko

Korekta i redakcja: Maria Rudnicka-Myślicka

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego przygotowywany jest przez firmę Trako Projekty Transportowe z Wrocławia.