



## RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOTYCZĄCYCH SUMP DLA LUBELSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO



**ETAP III**

wrzesień-listopad 2022 r.



Fundusze Europejskie  
Program Regionalny



lubelskie  
Smakuj życie!



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

<b>WSTĘP</b>	<b>3</b>
<b>O KONSULTACJACH</b>	<b>3</b>
Kontekst realizowanych działań	3
Cele konsultacji	4
Wykaz uwag	6
<b>Informacja o raporcie</b>	<b>16</b>

## WSTĘP

Raport jest podsumowaniem III etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (SUMP LOM) wraz z prognozą oceny oddziaływania na środowisko. Konsultacje trwały od 27 września do 28 listopada. W dniu 5 października przeprowadzono jedno, otwarte dla wszystkich zainteresowanych spotkanie w Urzędzie Miasta Lublin. W czasie spotkania prezentowany był gotowy projekt dokumentu oraz prognoza. Można było zgłaszać swoje uwagi i opinie, dodatkowo przez cały czas trwania konsultacji działał również formularz online. Podobnie jak etap pierwszy i drugi konsultacji, również trzeci etap był promowany, tak aby dotrzeć do jak największej liczby osób i zachęcić je do aktywnego udziału w konsultacjach tego bardzo ważnego dokumentu. Szczegóły promocji dla wszystkich etapów znajdują się w *Sprawozdaniu do planu promocji konsultacji społecznych dot. Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla LOM*.

## 2. O KONSULTACJACH

### Kontekst realizowanych działań

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest realizowany dla wszystkich 22 gmin wchodzących w skład Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego. SUMP jest kompleksowym dokumentem, który obejmuje zagadnienia związane z komunikacją i mobilnością oraz wskaże dalsze kierunki ich rozwoju. W SUMP analizuje się i wskazuje rozwiązania we wszystkich aspektach takich jak np.: transport publiczny, samochodowy, ruch pieszy i rowerowy, mobilność, przestrzeń i jej zagospodarowanie (np. usytuowanie nowych osiedli i stref zamieszkania czy przemysłowych, ochrona środowiska, dostępność usług etc.) elektromobilność, edukacja i promocja zrównoważonej mobilności.

Na ostateczny kształt SUMP LOM składać się będą: wytyczne Komisji Europejskiej (do najważniejszych należą: poprawa bezpieczeństwa przemieszczania się po drodze; polepszenie dostępności obszarów miejskich i zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej komunikacji w mieście, troska o środowisko naturalne,

partycypacja w procesie tworzenia SUMP); wyniki Diagnozy sytuacji mobilnościowej w LOM oraz opinie, uwagi i wskazania uzyskane przez uczestników i uczestniczki konsultacji społecznych na trzech kolejnych etapach konsultacji.

Powstające w całej Europie plany mobilności koncentrują się nie tylko na kwestiach transportowych, ale też na poprawie jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwie, dostępności do usług, rozwiązaniach z katalogu *smart cities*, czy dążeniu do miasta kompaktowego (miasta małych odległości). Dodatkowo cechą charakterystyczną 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 i warsztaty przybliżające mieszkańcom m.in. ideę zrównoważonej mobilności.

## 2.1 CEL KONSULTACJI

Na **pierwszym etapie** konsultacji mieszkańcy uzyskali informację, czym jest SUMP i jakie są jego założenia. Uczestnicy spotkań mieli możliwość podzielenia się oczekiwaniami względem dokumentu oraz określenia swoich potrzeb związanych z tym, jak powinna rozwijać się mobilność. Na tym etapie dyskutowaliśmy również wizję do PZMM oraz trzy scenariusze rozwoju (obecne tempo rozwoju mobilności, scenariusz optymistyczny i scenariusz pesymistyczny). Zebrane opinie oraz prowadzona jednocześnie diagnoza stanu istniejącego posłużyły za punkt wyjścia do opracowania celów operacyjnych oraz przypisanych do nich konkretnych działań.

Celem **drugiego etapu** konsultacji było zaprezentowanie diagnozy sytuacji mobilnościowej w LOM oraz przedstawienie wniosków z pierwszego etapu konsultacji, jak również nadanie priorytetów i stopnia wykonalności dla wszystkich zaproponowanych działań. Zbierane były również opinie dotyczące wizji.

Szczegóły tych etapów konsultacji oraz ich wyniki znajdują się w dedykowanych im raportach.

Celem spotkania na **trzecim etapie** było zapoznanie osób uczestniczących w konsultacjach z projektem SUMP, a przede wszystkim zaprezentowanie: wizji; wybranego scenariusza rozwoju; celów strategicznych i działań, które mają je realizować; wskaźników do monitorowania. Osobno przedstawiona została Prognoza Oddziaływania na Środowisko. Podczas spotkania uczestnicy mieli możliwość zadawania pytań, dzielenia się swoimi opiniami oraz zgłaszania uwag do projektu dokumentu.

Drugim, kluczowym dla tego etapu konsultacji elementem był elektroniczny formularz uwag. Uczestnicy i uczestniczki konsultacji zostali poproszeni o zaopiniowanie poprzez formularz rozdziałów SUMP. Formularz był również promowany wśród mieszkańców i mieszkanek, tak aby zebrać jak najwięcej uwag do prezentowanego projektu PZMM, który wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko był dostępny online przez cały czas trwania konsultacji. Poniżej dostępne są wszystkie zgłoszone uwagi wraz z informacją czy dana uwaga została przyjęta czy odrzucona (a jeśli tak, to dlaczego).

	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. tytuł rozdziału, podrozdziału)	Nr strony	Treść uwagi lub propozycja zmiany	Uzasadnienie
<b>I Wstęp</b>				
brak uwag				
<b>II Wnioski z diagnozy stanu mobilności w LOM</b>				
	2.1 Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne  Rys. 2.2 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego	12	Garbów ma funkcję przemysłową, obsługi turystyki i rekreacji oraz obsługi rolnictwa. Myślę, że brakuje funkcji obsługi transportu-logistyki. Biorąc pod uwagę, że niedalekiej przyszłości powstanie droga S12 od Puław do Radomia (w perspektywie dalej do granicy z Niemcami) Garbów znajdzie się w idealnej sytuacji do rozwoju centrów logistycznych – między połączeniem dróg S17 i S12 za zachodzie oraz skrzyżowaniem dróg S12/17 i S19 na wschodzie. Ewentualne dołączenie Ukrainy do UE otworzy nowy rynek, który będzie	Nie uwzględniono.  Źródłem wskazanego rysunku jest obowiązujący zewnętrzny dokument "Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej LOM wraz w ustaleniami i rekomendacjami do Lokalnych Polityk Przestrzennych" Lublin, 2021. Stąd nie ma możliwości

			wymagał rozwoju logistyki.	jego zmiany.
2.1 Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne	12	<p>Rys. 2.2 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego</p>	<p>Nie uwzględniono drogi wojewódzkiej 747 (Lublin-Bełżyce- Chodel – Opole Lub. – Kamień – Lipsko woj. świętokrzyskie) jako pasma rozwojowego, chociaż Bełżyce są wskazywane jako „miasta satelitarne położone w zasięgu pasm rozwojowych (głównych i uzupełniających) korytarzy transportowych: Bełżyce, ... biorące udział we wspomaganiu funkcji rdzenia w obsłudze LOM, poprzez wzmacnianie procesów równoważenia rozwoju obszaru metropolitalnego” (s. 9)</p>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Źródłem wskazanego rysunku jest obowiązujący zewnętrzny dokument <i>“Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej LOM wraz w ustaleniami i rekomendacjami do Lokalnych Polityk Przestrzennych”</i> Lublin, 2021. Stąd nie ma możliwości jego zmiany.</p>
2.3 Stan mobilności	15		<p>Mając na uwadze, że Świdnik planuje wycofanie się z LRM, a w Lublinie jego statystyki są fatalne stwierdzenie o sprawnie działającym systemie LRM jest conajmniej wyolbrzymione. Z raportu Portalu Samorządowego wynika, że to jeden z najgorszych systemów pod kątem liczby wypożyczeń na rower. Szereg zastrzeżeń co do funkcjonowania systemu był zgłaszany przez naszą organizację przez lata, a aktualny postulat to likwidacja systemu, gdyż pieniądze na jego funkcjonowanie można wykorzystać znacznie lepiej. Wystarczy wskazać, że obecnie jedna podróż rowerem LRM kosztuje znacznie więcej niż przejazd taksówką na tej samej</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>W aspekcie przejęcia LRM przez ZTM Lublin oraz działania 2.3, SUMP LOM wskazuje na analizy zasadności oraz możliwości funkcjonowania i rozszerzania systemów rowerów publicznych w LOM, w żaden sposób ani nie nakazując, ani nie zakazując takich systemów.</p>

			trasie.	
2.3 Stan mobilności	16	Najsłabszą stroną całego LOM, głównie jego rdzenia i miast LOM jest ich samochodocentryczność. Nawet centra miast są aktualnie bardziej przyjazne autom niż użytkownikom mobilności aktywnej. Bez zmiany tego paradygmaty nie jest możliwe zwiększenie liczby użytkowników mobilności aktywnej.	Nie uwzględniono  Słabe strony wyraźnie wskazują na złą kondycję systemu ptz, co wykazuje jednocześnie jego niższy poziom niż system transportu drogowego.	
2.3 Stan mobilności	16	W słabych stronach nie ma informacji o braku dostosowania godzin kursowania autobusów z potrzebami ludności gmin LOM w zakresie realizowania dojazdów obligatoryjnych.  Do uzupełnienia i „pochylenia” się nad tym problemem w przyszłości – może to jest jeden ze sposobów zwiększenia zainteresowania transportem publicznym.	Nie uwzględniono  Wnioskowane problemy poruszane były w <i>Diagnozie SUMP LOM</i> . W <i>SUMP LOM</i> wnioskowane tematy są ujęte w ramach istniejących czynników w słabych stronach (np. tiret: <i>“nadal za niska atrakcyjność transportu publicznego w dojazdach do Lublina oraz brak wykorzystania jego potencjału przewozowego (niska wydajność), czego efektem jest postępująca niewydolność ciągów komunikacyjnych ze wzrastającym ruchem</i>	



				<p>samochodów do i z Lublina)" oraz w zagrożeniach (np. tiret:"brak zarówno atrakcyjnej pod względem cenowym, jak i spójnej siatki połączeń komunikacji zbiorowej stanowiącej konkurencyjną alternatywę dla transportu samochodowego").</p>
2.3 Stan mobilności	17	<p>Szanse "wdrażanie systemu roweru publicznego (np. LRM) w Gminach LOM" biorąc pod uwagę co napisano wcześniej, aktualnie rozwój LRM w gminach LOM jest raczej zagrożeniem niż szansą.</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>W aspekcie przejęcia LRM przez ZTM Lublin oraz działania 2.3, SUMP LOM wskazuje na analizy zasadności oraz możliwości funkcjonowania i rozszerzania systemów rowerów publicznych (nie tylko LRM) w LOM, w żaden sposób ani nie nakazując, ani nie zakazując takich systemów.</p>	
2.3 Stan mobilności	18	<p>Zagrożenia "niski poziom społecznej akceptacji dla bardziej powszechnej restrykcyjnej polityki parkingowej w Lublinie": "brak społecznej akceptacji dla wprowadzenia ograniczeń dla transportu samochodowego i nadal bardzo niska świadomość mieszkańców na temat negatywnego wpływu ruchu</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Przerebadowano zapis w Zagrożeniach dot. społecznej akceptacji w tiret dwunaste.</p>	

		<p>samochodowego na środowisko naturalne i antropogeniczne"</p> <p>Nie ma żadnych obiektywnych danych wskazujących na możliwość wystąpienia takiego zagrożenia. Pokazuje jednak, że realnym zagrożeniem jest podejmowanie decyzji bez oparcia ich o dane. Lublin wstrzymuje wiele działań, w obawie przed opinią publiczną, nie prowadzi jednak badań dot. takich opinii. Informacje na ten temat czerpie z lokalnych mediów. Problem ten szeroko został już opisany w Warszawie, gdzie medialnie istniał ogromny opór przeciw wdrażaniu buspasów, badania opinii publicznej jednak tego nie potwierdziły. Powyższego stanowiska nie potwierdzają też prowadzone badania opinii publicznej - choć nie dotyczą wprost problemu restrykcyjnej polityki parkingowej, to pokazują, że mieszkańcy opowiadają się za bardziej zrównoważonym i zielonym miastem. Wystarczy wskazać, że np. likwidacja miejsca parkingowych na ul. Chopina, Krakowskim Przedmieściu, 1 maja spotkała się z większą krytyką "za mało zieleni" niż "za mało miejsc parkingowych".</p> <p>Wnoszę o dodanie wśród zagrożeń:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podejmowanie decyzji bez oparcia ich o dane, lub w sprzeczności z nimi,</li> <li>- brak badania opinii publicznej, w szczególności dot.</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Na podstawie Wyników badań zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców LOM w ramach oczekiwanych form przeprowadzania konsultacji społecznych aż 76% mieszkańców Lublina i 66% mieszkańców Gmin LOM nie było nimi zainteresowanych (zarówno uczestnictwem, jak i działaniem). Stąd też wynikają stosowne zapisy Stanu mobilności w LOM (Diagnozy) w analizie SWOT (np. tiret dziesiąte w Słabych stronach, tiret jedenaste, dwunaste i trzynaste w Zagrożeniach). Wnioskowane zapisy do Zagrożeń są spełnione przez dedykowane działania w ramach celów operacyjnych.</p>
--	--	---	---

			<p>wprowadzanych działań przed/po, lub dla uzasadnienie wprowadzania kontrowersyjnych zmian.</p> <p>Dodatkowo jednym z największych zagrożeń, uwzględniając wskazywane problemy finansowe samorządów są przeskalowane, kosztochłonne inwestycje. Przykładowo w Lublinie przoduje stawianie sygnalizacji świetlnych, zamiast rond, które zazwyczaj są droższe, często już na etapie budowy, a na pewno na etapie utrzymania, które charakteryzują się mniejszym bezpieczeństwem i mniejszą przepustowością. W ostatnich latach w Lublinie powstało pełno estakad za setki milionów złotych, a praktycznie nie powstały ułatwienia dla ruchu w Centrum miasta dla pieszych i rowerzystów, które byłyby o rząd wielkości tańsze i miały wielokrotnie większy efekt zachęcający do rezygnacji z auta. Większość inwestycji transportowych w Lublinie wzbudziła ruch pojazdów indywidualnych!</p> <p>Postuluję dodanie zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizacja inwestycji indukujących ruch samochodów indywidualnych, zamiast inwestowania w zmianę nawyków transportowych, szczególnie w Centrach miast LOM,</li> <li>- dalsze kierowanie się zasadą: byle nie robić krzywdy kierowcom, i nie likwidować liczby miejsc</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Dot. ostatnich postulatów w uwadze. SUMP LOM w żaden sposób nie wskazuje ani nie preferuje działań mających na celu wzrost komfortu tylko wybranej grupy przemieszczających. Dlatego SUMP LOM wskazuje na konieczność równoważenia komfortu przemieszczania się po LOM, w tym ze szczególnym uwzględnieniem niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, ze wskazaniem na ruch pieszy, rowerowy oraz transport zbiorowy i zmniejszaniem obecnie nazbyt dużego ruchu pojazdów w Miastach LOM i w Gminach LOM (np. działanie 4.5, 4.6, 4.7, 4.13).</p> <p>Szereg działań jest wyraźnie</p>
--	--	--	--	--

			parkingowych	dedykowanych uporządkowaniu parkowania w miastach i w miejscowościach, co jest związane zarówno z ich ograniczaniem i likwidowaniem w wybranych miejscach (głównie w centrach), jak i lokalizowaniem nowych (także głównie poza centrami), czego efektem ma być właśnie zrównoważenie transportu i przywracanie właściwej przestrzeni niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu drogowego.
			Za mało priorytetyzacji komunikacji zbiorowej. Za mało ograniczania ruchu wewnątrz małej obwodnicy Lublina	Nie uwzględniono  Obszary te są już wskazane w opisie słabych stron i w zagrożeniach, co wyraźnie wskazuje na to, że w LOM jest obecnie za mało działań (lub nie są one także jeszcze prowadzone) ukierunkowanych na priorytetyzację komunikacji zbiorowej i na większe ograniczanie ruchu wewnątrz małej obwodnicy Lublina.

				Z powyższego wynikają dedykowane pakiety działań oraz wskazane w ich ramach możliwości realizacji projektów.
<b>III Scenariusze rozwoju</b>				
			Wewnątrz małej obwodnicy indywidualny ruch samochodowy powinien być zminimalizowany docelowo do 0	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Zrównoważona mobilność miejska wskazuje na potrzebę równoważenia sposobów przemieszczania się, ze wskazaniem na obniżanie do niezbędnego minimum nazbyt swobodnego dziś ruchu samochodowego, szczególnie prywatnych samochodów osobowych w ramach realizacji podróży niedalekich.</p> <p>SUMP LOM wyraźnie wskazuje w ramach pakietów działań na możliwości ograniczania ruchu samochodowego w postaci np. stref płatnego parkowania, stref czystego transportu, stref uspokojonego ruchu,</p>

				kameralizowania ulic, tworzenia stref dla pieszych itp. SUMP LOM wskazuje na możliwość oraz potrzebę realizację tych działań szczególnie w ramach budowy obwodnic i obwodnic śródmiejskich.
<b>IV Wizja i cele</b>				
	4.2. Cele horyzontalne i operacyjne	24	<p>W treści pojawia się informacja że „dla sformułowania celów operacyjnych wykorzystano metodologię SMART”. Nie ma natomiast żadnej informacji na temat tego, czym kierowano się przy formułowaniu celów horyzontalnych. Niestety mam za mało informacji aby zaproponować zmianę, choć uznaję cele horyzontalne za zdroworozsądkowe i jak najwłaściwiej sformułowane.</p> <p>Poprawka ma charakter techniczny i wynika wyłącznie z logiki wyводу zaprezentowanego w dokumencie.</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Uzupełniono opis.</p>
	Działanie 1.6	27	<p>Działania na rzecz BZI mają niski priorytet powinny mieć wysoki biorąc pod uwagę ich wpływ na łagodzenie skutków zmian klimatu (również w</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Należy mieć na uwadze to, że działania o wysokim priorytecie</p>

			kontekście ruchu samochodowego i śladu węglowego, który on generuje).	realizacyjnym są obligatoryjne, zatem JST LOM mają obowiązek ich realizowania. Natomiast niski priorytet realizacyjny oznacza to, że JST LOM w przypadku potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, mogą realizować dodatkowo takie działania, szczególnie jako uzupełnienia do działań obligatoryjnych.
	Działanie 2.1	29	Usunięcie aktualnych podpunktów 2 i 3, gdyż zakładają one wzrost natężenia ruchu zmotoryzowanego, tj. odwrotnie niż nazwa pakietu działań. W zamian postuluję dodanie punktu:	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Ponieważ Działanie 2.3 wyraźnie mówi o analizie zasadności i możliwości rozszerzenia LRM oraz innych systemów rowerów publicznych i w żaden sposób niczego ani nie nakazuje, ani zakazuje.</p>
	Działanie 2.3	30	Wnoszę o usunięcie pakietu działań 2.3 co uzasadniono wcześniej, alternatywnie zmiana nazwy pakietu działań na "system roweru miejskiego w LOM" oraz dodanie podpunktu: - analiza ekonomiczna sensowności kontynuacji LRM w Lublinie z uwzględnieniem kosztów alternatywnych.	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Ponieważ Działanie 2.3 wyraźnie mówi o analizie zasadności i możliwości rozszerzenia LRM oraz innych systemów rowerów</p>

				publicznych i w żaden sposób niczego ani nie nakazuje, ani zakazuje.
		35	Wnoszę o dodanie pakietu działań "wdrożenie systemu dotacyjnego na zakup roweru elektrycznego" wraz z podpunktami: - analiza założeń dla systemu dotacyjnego na zakup roweru elektrycznego, - przeprowadzenie pilotażu, wraz z ewaluacją, - przeprowadzenie pełnoskalowego systemu dotacyjnego.	Nie uwzględniono  Prywatne rowery ze wspomaganie elektrycznym mogą być jak najbardziej dotowane w różnej formie i wysokości indywidualnie przez każde JST LOM. jest to działanie niezależne od SUMP LOM.
	Działanie 2. 18	35	"wdrażanie systemu hulajnóg elektrycznych na terenie Miast LOM poprzez - priorytet niski" - proponuję zmienić na priorytet wysoki	Nie uwzględniono.  Działanie nr 18 ( <i>Wdrażanie systemu hulajnóg elektrycznych na terenie Miast LOM</i> ) nie zostało wskazane przez uczestników konsultacji za kluczowe, głównie z powodu tego, że są to komercyjne systemy pojazdów współdzielonych, wobec których Miasta LOM nie są podmiotami decydującymi o ich wdrażaniu (wprowadzaniu do oferty



				<p>przemieszczeń się w LOM), ani nie są ich operatorami.</p> <p>Niski priorytet dla tego działania nie oznacza braku możliwości jego realizacji. Wskazuje on tylko to, że dane działanie nie stanowi najistotniejszego, obligatoryjnego do zrealizowania działania mającego na celu poprawę jakości stanu mobilności w LOM. Działanie to może zostać zrealizowane dodatkowo (jako np, działania uzupełniające), w formie adekwatnej do zapotrzebowania, możliwości oraz kompetencji Miast LOM w tym zakresie. Wiele innych działań, będących w kompetencjach JST LOM i związanych pośrednio lub bezpośrednio z hulajnogami elektrycznymi na obszarze LOM zostało ocenionych jako ważniejsze do realizacji (z wyższym priorytetem, np.: 2.2, 3.4, 3.6, 6.1).</p>
--	--	--	--	---

	Cel operacyjny 3: Rozwój spójnego systemu transportu publicznego	36	W pakietach działań brakuje mi monitoringu działania transportu poprzez np. ankiety kierowane do użytkowników. Zakładając, że istniałaby aplikacja byłoby to łatwe do przeprowadzenia i pozwalało na szybkie reagowanie. Co prawda cel 4.2.7 ma pakiet działań obejmujący regularne badania opinii, ale wydaje mi się, że takie działania powinny być też zapisane w celu nr 3, aby mieszkańcy mieli realny wpływ na system transportu, a sama sieć była dostosowana do potrzeb. Zapis o 'regularnym badaniu opinii' może sprowadzić to badanie do niewiele wnoszących ankiet wypełnianych przez wąską grupę osób.	Nie uwzględniono.  Wnioskowane działania wchodzi w skład działania 7.3.1, które dotyczy regularnego badania opinii oraz zachowań komunikacyjnych mieszkańców LOM, w tym użytkowników transportu.
	Działanie 3.4	37	... adaptację do zmian klimatu poprzez ograniczenie efektu miejskich wysp ciepła - budowa zielonych przystanków i przystanków proekologicznych, wykorzystujących odnawialne źródła energii (wyposażone w panele fotowoltaiczne i turbinę wiatrową, które zasilają zainstalowane na nim urządzenia)	Uwzględniono.  Uzupełniono zapis o proponowany fragment w dedykowanym tiret w pakiecie działań nr 3.4.

	Działanie 3.2	36-37	<p>Z czego wynika niski priorytet dla działania „utworzenie Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej, stanowiącej podstawowy środek dojazdu transportem publicznym z obszaru LOM do Lublina.”? Przecież utworzenie LKA jest wskazywane jako jeden z ważnych elementów SUMP.</p>	<p>Pakiet działań nr 3.2 <i>“Włączenie transportu szynowego w system transportu publicznego na terenie LOM”</i>, w tym utworzenie Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej, zostało uznane podczas konsultacji SUMP LOM przez mieszkańców LOM oraz interesariuszy jako działanie o niskim priorytecie realizacyjnym. Wynika to także z powodów kompetencyjnych JST LOM.</p> <p>Niski priorytet realizacyjny oznacza to, że JST LOM w przypadku potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, mogą realizować w ramach swoich kompetencji dodatkowo takie działania, szczególnie jako uzupełnienia do działań obligatoryjnych.</p>
	Działanie 3.8	38	<p>„koordynacja poszczególnych podsystemów publicznego transportu zbiorowego – przewoźnicy funkcjonujący na zlecenie Organizatorów publicznego transportu zbiorowego (np. ZTM w Lublinie i JST LOM) oraz przewoźnicy prywatni.” ma niski priorytet, a</p>	<p>Pakiet nr 3.8 traktuje o koordynacji ptz o charakterze użyteczności publicznej (linii samorządowych) z liniami komercyjnymi, natomiast pakiet</p>

			<p>włączenie PTZ w siatkę połączeń operatorów prywatnych i odwrotnie jest kluczowe dla usprawnienia przewozów pasażerskich w LOM.</p> <p>Jak to się ma do działania 7.5?</p>	<p>nr 7.5 koordynacji wyłącznie pomiędzy liniami publicznego transportu zbiorowego Organizatorów ptz w LOM oraz pomiędzy liniami autobusowymi i pociągami na stacjach i przystankach kolejowych. Pakiet nr 7.5 nie uwzględnia komercyjnych linii operatorów prywatnych, których uwzględnia natomiast pakiet nr 3.8.</p> <p>Pakiet nr 3.8 został uznany podczas konsultacji SUMP LOM przez mieszkańców LOM oraz interesariuszy jako działanie mniej ważne do realizacji, niż pakiet nr 7.5, na który wysoki wpływ kompetencyjny mają JST LOM.</p>
	Działanie 3.13	39-40	<p>„zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w gminie obsługi publicznym transportem zbiorowym pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz węzłów przesiadkowych” ma niski priorytet a w dużej części odpowiada za to, że mieszkańcy korzystają z samochodów prywatnych.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Mając na uwadze: wzrost podróży ptz, likwidowanie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców Gmin LOM oraz dążenie do zmniejszania liczby podróży obligatoryjnych samochodem</p>

				osobowym do niezbędnego minimum, pomimo wskazania przez mieszkańców i interesariuszy w ramach procesu konsultacji SUMP LOM niskiego priorytetu realizacji, działanie to zostało przeniesione do kategorii działań o wysokim priorytecie realizacyjnym.
	Działanie 3.16	40	Wnoszę o uzupełnienie, iż komunikacja publiczna powinna funkcjonować cały tydzień	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Część działań (np. 3.1, 3.3, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.13, 3.15, 3.16) traktuje o tworzeniu systemu ptz w LOM, uwzględniającego m.in. zakres funkcjonowania w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LOM oraz w Gminach LOM. Ponadto SUMP LOM zakłada w ramach działań etapowość wdrażania rozwoju ptz w LOM, wskazując na konieczność zapewnienia na początku co najmniej podstawowych połączeń i minimalnego podstawowego poziomu obsługi ptz.</p>

	Działanie 3.17	40	<p>Niski priorytet dla rozwijania narzędzi IT które ułatwiają dostęp do komunikacji zbiorowej, chociaż powinno to być priorytetem. Większą uwagę poświęca się przystankom niż dostępowi do informacji i wdrażaniu smart rozwiązań – czy to krok w dobrym kierunku?</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Działanie to nie zostało uznane przez uczestników konsultacji za kluczowe. Wiele innych działań zostało ocenionych jako ważniejsze do realizacji (z wyższym priorytetem realizacji), do kategorii działań o wysokim priorytecie realizacyjnym.</p> <p>Niski priorytet realizacyjny oznacza to, że JST LOM w przypadku potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, mogą realizować dodatkowo takie działania, szczególnie jako uzupełnienia do działań obligatoryjnych.</p>
	Działanie 4.11	44	<p>Zmiana priorytetu na wysoki, gdyż takie działania zachęca do zrównoważonych zachowań transportowych, pozwala uniknąć kosztów naprawy uszkodzonych nielegalnych parkingów oraz uszczelnia system pobierania opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Działanie to nie zostało uznane przez uczestników konsultacji za kluczowe. Wiele innych działań zostało ocenionych jako ważniejsze do realizacji (z wyższym priorytetem realizacji).</p>

				Niski priorytet realizacyjny oznacza to, że JST LOM w przypadku potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, mogą realizować dodatkowo takie działania, szczególnie jako uzupełnienia do działań obligatoryjnych.
Działanie 4.8	44	„analiza możliwości podróżowania komunikacją miejską w Miastach LOM na podstawie biletu parkingowego za postój samochodu na parkingach buforowych oraz P+R zlokalizowanych przy stacjach i przystankach kolejowych” – nie powinno się skończyć na analizie tylko na wprowadzeniu tego rozwiązania w praktyce (bardzo dobrze sprawdza się w wielu miastach). To pozwoli w zapełnieniu pustych parkingów P&R.		Uwzględniono  Uzupełniono jako nowe tiret o zasadność wdrożenia oraz wdrożenie, w przypadku pozytywnych decyzji, obydwu rozwiązań w ramach pakietu działań nr 4.8.
Działanie 4.11	44	„likwidowanie nielegalnego parkowania na chodnikach, terenach zielonych oraz obszarach nieprzekształconych poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne (np.) słupki itp.” ma niski priorytet, a przecież jest to najprostsza metoda do wyeliminowania zjawiska		Nie uwzględniono  Działanie nie zostało wskazane przez uczestników konsultacji jako kluczowe, wiele innych

			nielegalnego parkowania. Do słupków można jeszcze dopisać „meble miejskie”.	działań zostało ocenionych jako ważniejsze do realizacji (z wyższym priorytetem realizacji).  Niski priorytet realizacyjny oznacza to, że JST LOM w przypadku potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, mogą realizować w ramach swoich kompetencji dodatkowo takie działania, szczególnie jako uzupełnienia do działań obligatoryjnych.
	Działanie 4.14	45	Wnoszę o uzupełnienie pakietu działań o "oraz ich likwidacja" oraz dodanie podpunktu: - wdrażanie skutecznych działań poprawiających bezpieczeństwo zdiagnozowanych miejsc, oraz monitoring skuteczności wprowadzonych działań.	Nie uwzględniono  Działanie 4.14 zawiera już w opisie wnoszony zakres uwagi.
		45	Wnoszę o dodanie pakietu działań "wdrożenie śródmiejskiej strefy parkowania" wraz z podpunktami: - przeprowadzenie analizy na jakim obszarze zasadne jest wprowadzenie śródmiejskiej strefy parkowania, - wdrożenie śródmiejskiej strefy parkowania, - komunikacja sposobu wydatkowania środków ze strefy.	Nie uwzględniono  Zakres Działań 4.1, 4.3, 4.7, 4.10, 4.13, obejmuje wnoszony zakres uwagi.



		45	<p>Wnoszę o dodanie pakietu działań "elastyczne formy opłacania usług transportowych" wraz z podpunktami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zapewnienie możliwości opłacania usług transportowych za komunikację miejską czy parkowanie w formie elektronicznej z wykorzystaniem jak najszerszego kręgu operatorów płatności.</li> </ul> <p>Aktualnie w Lublinie strefy płatnego parkowania obsługiwane są przez dwóch operatorów, z czego jeden umożliwia płatności wyłącznie z wykorzystaniem własnej aplikacji.</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Wszelkie analizy dot. parkingów płatnych (SPP, SCT itd.) są powiązane nie tylko z infrastrukturą, ale i też z płatnościami za postój, w tym rodzajem i możliwościami ich dokonywania.</p>
		49	<p>Wnoszę o dodanie pakietu działań "barometr transportowy" wraz z podpunktami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- coroczna ankieta badająca opinie mieszkańców LOM w zakresie mobilności,</li> <li>- badania opinii publicznej dot. planowanych działań, szczególnie tych pozornie kontrowersyjnych działań.</li> </ul>	<p>Nieuwzględniono</p> <p>Zakres wniosku realizowany jest przez Działanie 7.3; 7.8; 7.10.</p>
Działanie 7.2		50	<p>„kreowanie wizerunku LOM w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej„ - niski priorytet a działania edukacyjne, które mają wysoki priorytet właśnie będą temu służyć.</p> <p>To powinno być celem działań edukacyjnych. Po raz kolejny zbytne rozproszenie działań i zbyt dużo celów operacyjnych!</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Działanie zostało bardzo nisko ocenione przez mieszkańców i interesariuszy SUMP LOM. Wiele innych działań zostało ocenionych jako ważniejsze do realizacji.</p>

				<p>Niski priorytet realizacyjny oznacza to, że JST LOM w przypadku potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, mogą realizować w ramach swoich kompetencji dodatkowo takie działania, szczególnie jako uzupełnienia do działań obligatoryjnych.</p>
	<p>Pakiety działań Celu operacyjnego 7</p>	<p>50-52</p>	<p>Mam wrażenie że te działania już były opisywane przy poprzednich priorytetach.</p>	<p>W celu operacyjnym 7 jest mowa o sposobach właściwej realizacji działań międzygminnych, które wymagają współpracy w ramach procesów planowania i uzgadniania oraz projektowania i realizacji wszystkich zaangażowanych JST LOM oraz także z podmiotami zewnętrznymi. natomiast w pozostałych celach operacyjnych opisane zostały dedykowane ich obszarom analizy, badania i działania wpływające istotnie na wysoki poziom zrównoważonej mobilności w LOM.</p>

	<p>Tab. 5.2 Działania do realizacji w poszczególnych obszarach interwencji SUMP LOM</p> <p>Pakiet działań nr 2.1</p>	56	<p>Pakiet działań nr 2.1 powinien zostać rozszerzony o inne miasta LOM.</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Dane działanie wskazane dla danego obszaru interwencji SUMP LOM oznacza obligatoryjność jego realizacji przez JST LOM położone w tym obszarze interwencji.</p> <p>Natomiast każda JST LOM na obszarze interwencji nie objętym danym działaniem, w przypadku chęci, możliwości, zasadności oraz zapewnienia środków i sił na jego realizację, może je także (fakultatywnie) zrealizować, szczególnie jako uzupełnienie działań obligatoryjnych na swoim obszarze interwencji.</p>
	<p>Tab. 5.2 Działania do realizacji w poszczególnych obszarach interwencji SUMP LOM</p>	59	<p>To działanie powinno dotyczyć też pozostałego obszaru LOM, ponieważ to właśnie na wsiach ludzie chodzą na dłuższe odległości i możliwość odpoczynku byłaby pewną zachętą.</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Działanie wskazane dla danego obszaru interwencji SUMP LOM oznacza obligatoryjność jego realizacji przez JST LOM położone w tym obszarze.</p>

				<p>Natomiast każda JST LOM na obszarze interwencji - Pozostały obszar LOM, który nie jest objęty działaniem nr 2.11, w przypadku chęci, możliwości, zasadności oraz zapewnienia środków i sił na jego realizację, może je także zrealizować, szczególnie jako uzupełnienie działań obligatoryjnych dla Pozostałego obszaru LOM.</p>
<h3>V Zasady realizacji Planu</h3>				
	Pakiet działań nr 6.1	69	<p>W pakiecie zapisano dużo o promocji bardziej ekologicznych środków transportu, ale brakuje informacji o działaniach tłumaczących ludziom dlaczego mają zrezygnować z samochodu, dlaczego mają nie parkować w centrum – trzeba mówić wprost, że podnosimy ceny za parkowanie, bo nie chcemy samochodów i jednocześnie dawać alternatywę. Jest mowa o edukacji najmłodszych i promocji innych środków transportu niż samochód. Nie można opierać zmian wyłącznie na najmłodszych, wykład o ekologii w szkole na nic się zda, jeśli rodzice będą ciągle wozić dzieci samochodami przy każdej okazji. Trzeba postawić też na działania kierowane do dorosłych. W</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Promocja, edukacja oraz informowanie dorosłych mieszkańców LOM o konieczności, potrzebach, efektach oraz o możliwościach wynikających z wdrażania działań zrównoważonej mobilności w LOM są już ujęte w działaniach: 6.1, 6.2, 6.3.</p> <p>Zatem wniosek jest już w całości</p>

			SUMP wielokrotnie wspomina się o oporze społecznym jako zagrożeniu dla realizacji projektu, ale moim zdaniem brak jest wyraźnego nacisku na uczciwe mówienie o zmianach.	uwzględniony w ujętych w SUMP LOM działaniach celu operacyjnego 6. Wzrost akceptacji dla wdrażania zrównoważonej mobilności.
Działanie 5.1	74	Na terenie Gminy Piaski:	<ul style="list-style-type: none"> <li>· brak naniesionych „istniejących dróg dla rowerów” (np. przy DW 836 – Kębłów Piaski oraz przy DK 12 Piaski – Brzezice)</li> <li>· brak zaznaczonej „sieci komunikacji autobusowej” – Gmina Piaski organizuje komunikację publiczną na swoim terenie oraz poza nim w uzgodnieniu z gminami ościennymi</li> <li>· ubocznie wskazujemy, iż liczba naniesionych na rysunek sołectw jest niezgodna ze stanem faktycznym (na terenie Gminy Piaski utworzonych jest 40 sołectw)</li> </ul>	<p>Uwzględniono</p> <p>ad. tiret pierwsze - dodano do mapy istniejący fragment trasy rowerowej na DK12 na odcinku od skrzyżowania do m. Brzeziczki do granicy gminy Piaski (granicy LOM).</p> <p>Nie uwzględniono</p> <p>ad. tiret pierwsze - według dostępnych informacji na sierpień i wrzesień 2022 r., trasa rowerowa w ciągu DW836 Kębłów - Piaski, została zrealizowana/jest w trakcie realizacji w tym roku. Ponieważ <i>Diagnoza SUMP LOM</i> zakończona była według stanu na czerwiec 2022 r., każda kolejna</p>

				<p>nowa inwestycja zaliczana jest do nowych, planowanych elementów SUMP LOM oraz do wskaźników, jeżeli dotyczy. Nie można uwzględniać w ramach stanu realizacji kolejnych inwestycji.</p> <p>Nie uwzględniono</p> <p>ad. tiret drugie - na mapie zaznaczono połączenia międzygminne ptz.</p> <p>ad. tiret trzecie - Sołectwa na mapie pochodzą z <i>Diagnozy przestrzennej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego</i>. Nazwane są tam jako <i>sołectwa - ośrodki wiejskie</i>. Uwzględniono je dla każdej z Gmin LOM.</p>
Działanie 5.1	74	<p>1. Istniejące na terenie gminy parkingi B&amp;R zostały zlokalizowane niezgodnie ze stanem faktycznym. W załączeniu przesłana w lutym br. mapa z zaznaczoną lokalizacją parkingów B&amp;R.</p> <p>2. W sieci komunikacji autobusowej nie została uwzględniona linia nr 17, która kursuje z Lublina przez</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>ad. 1 - w skali mapy LOM w opracowaniu SUMP LOM nie ma możliwości bardzo dokładnej lokalizacji elementów punktowych, szczególnie w</p>	

			<p>gminę Głusk aż do gminy Jabłonna.</p> <p>Zaprezentowane dane powinny być zgodne ze zgłoszonym stanem faktycznym.</p>	<p>przypadku ich gęstej lokalizacji na danym obszarze (np. Lublin, Lubartów), tak żeby idealnie pasowały do rzeczywistej ich lokalizacji.</p> <p>Wskazane na mapach lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości (szczególnie w ramach realizowania dokumentacji projektowej) ulec zmianie.</p> <p>Niemniej lokalizacje parkingów P+R i B+R zostaną wpisane jak najdokładniej w załączniku do SUMP LOM na mapie w mniejszej skali.</p> <p>Nieuwzględniono</p> <p>ad. 2 - na mapie jest uwzględniona w całości trasa w ciągu DW835 (Lublin - Głusk - Jabłonna), na której przebiega także linia nr 17.</p>
Działanie 5.1	74	Na mapie nie zaznaczono parkingów B&R w	Nieuwzględniono	

	Rys. 5 . 1 Planowane działania z zakresu rozwoju mobilności aktywnej		Lubartowie.	<p>Na mapie 5.1 są zaznaczone wszystkie parkingi B+R, a na mapie 5.2 wszystkie parkingi P+R. Ze względu na liczbę istniejących oraz planowanych parkingów P+R oraz B+R w Lubartowie, w skali mapy nie jest możliwe zobrazowanie dokładnie każdej z lokalizacji.</p> <p>Wskazane na mapach lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości (szczególnie w ramach realizowania dokumentacji projektowej) ulec zmianie. Niemniej lokalizacje parkingów P+R i B+R zostaną wpisane jak najdokładniej w załączniku do SUMP LOM na mapie w mniejszej skali.</p>
	Rys. 5 . 1 Planowane działania z zakresu rozwoju mobilności aktywnej	74	Nie ma zaznaczonych żadnych linii autobusowych na terenie gminy Garbów. Powinna też powstać ścieżka rowerowa łącząca Nałęczów, Garbów i Kozłówkę.	<p>Nieuwzględniono.</p> <p>W Gminie Garbów funkcjonują dwie linie komercyjne. Na mapie 5.2 zaznaczona jest planowana minimalna częstotliwość kursowania linii autobusowych w</p>



				<p>ramach ptz o charakterze użyteczności publicznej. Oznacza to obligatoryjność funkcjonowania takich linii oraz utrzymywanie ich finansowania.</p> <p>Według dostępnych danych nie jest to ścieżka rowerowa, lecz turystyczny szlak rowerowy, który nie zalicza się do dróg rowerowych. W ramach ruchu rowerowego SUMP LOM nie traktuje o turystycznych trasach rowerowych.</p>
	Pakiet działań nr 6.1	69	<p>W pakiecie zapisano dużo o promocji bardziej ekologicznych środków transportu, ale brakuje informacji o działaniach tłumaczących ludziom dlaczego mają zrezygnować z samochodu, dlaczego mają nie parkować w centrum – trzeba mówić wprost, że podnosimy ceny za parkowanie, bo nie chcemy samochodów i jednocześnie dawać alternatywę. Jest mowa o edukacji najmłodszych i promocji innych środków transportu niż samochód. Nie można opierać zmian wyłącznie na najmłodszych, wykład o ekologii w szkole na nic się zda, jeśli rodzice będą ciągle wozić dzieci samochodami przy każdej okazji. Trzeba postawić też na działania kierowane do dorosłych. W SUMP wielokrotnie wspomina się o oporze społecznym</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Promocja, edukacja oraz informowanie dorosłych mieszkańców LOM o konieczności, potrzebach, efektach oraz o możliwościach wynikających z wdrażania działań zrównoważonej mobilności w LOM są już ujęte w działaniach: 6.1, 6.2, 6.3.</p> <p>Zatem wniosek jest już w całości uwzględniony w ujętych w SUMP</p>

			jako zagrożeniu dla realizacji projektu, ale moim zdaniem brak jest wyraźnego nacisku na uczciwe mówienie o zmianach.	LOM działaniach celu operacyjnego 6. Wzrost akceptacji dla wdrażania zrównoważonej mobilności.
	Działanie 5.1  Rys. 5 . 2 Planowane działania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego	75	<p>Na terenie Gminy Piaski:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· brak naniesionych tras i „częstotliwości istniejących linii komunikacyjnych” – Gmina Piaski jest od 2020 roku Organizatorem publicznego transportu zbiorowego i obsługuje łącznie 7 linii komunikacyjnych na terenie gminy Piaski i gmin ościennych na mocy odrębnych porozumień</li> <li>· ubocznie wskazujemy, iż liczba naniesionych na rysunek sołectw jest niezgodna ze stanem faktycznym (na terenie Gminy Piaski utworzonych jest 40 sołectw)</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>ad. tiret pierwsze - na mapie zaznaczono minimalne wymagane częstotliwości kursowania tylko linii aglomeracyjnych. Dana częstotliwość na danym odcinku w żaden sposób nie ogranicza możliwości zwiększenia częstotliwości. Zakładana minimalna częstotliwość obejmuje główne podstawowe trasy ptz aglomeracyjnego w LOM, przez co wymagane jest wdrożenia na nich przewozów ptz o charakterze użyteczności publicznej oraz ich utrzymanie (SUMP LOM nie pozwala na zawieszenie jakiegokolwiek relacji oraz na obniżenie jej zakładanej częstotliwości minimalnej).</p>

				<p>Podstawowa sieć połączeń aglomeracyjnych w żaden sposób nie wyklucza możliwości uruchamiania kolejnych uzupełniających połączeń aglomeracyjnych, jeżeli JST LOM uznają takie za konieczne i będą miały możliwość ich utrzymywania.</p> <p>ad. tiret drugie - odpowiedź jak dla tiret trzecie z uwagi nr 1 jw.</p>
	<p>Działanie 5.1</p> <p>Rys. 5 . 2 Planowane działania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego</p>	75	<p>1. Na terenie gminy Głusk została wskazana linia autobusowa kursująca na wskazanym odcinku częściej niż co 15 minut. Wg naszych danych na tym odcinku nie kursuje autobus z taką częstotliwością.</p> <p>2. Lokalizacja istniejącego na terenie Gminy Głusk parkingu P&amp;R jest niezgodna ze stanem faktycznym.</p> <p>Zaprezentowane dane powinny być zgodne ze zgłoszonym stanem faktycznym.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>ad. 1 - zmniejszoną częstotliwość na odcinku Lublin - Dominów na 15-30 minut.</p> <p>ad. 2 - wskazane na mapach lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości (szczególnie w ramach realizowania dokumentacji projektowej) ulec zmianie.</p> <p>Niemniej lokalizacje parkingów P+R i B+R zostaną wpisane jak</p>

				najdokładniej w załączniku do SUMP LOM na mapie w mniejszej skali.
Działanie 5.1	75	Mało czytelna mapa.		Uwzględniono  Wskazane na mapach lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości (szczególnie w ramach realizowania dokumentacji projektowej) ulec zmianie. Niemniej wybrane lokalizacje, np. parkingów P+R i B+R zostaną wpisane jak najdokładniej w załączniku do SUMP LOM na mapie w mniejszej skali.
Rys. 5 . 2 Planowane działania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego	75	Duża część miejscowości w LOM jest odciętych od dostępu do PTZ (nawet tych położonych najbliżej Lublina). Czy mają one połączenie z ośrodkiem gminy/najbliższym miastem/rdzeniem transportem prywatnym? Bo jeśli nie to transport w LOM nadal będzie się opierał na samochodzie osobowym.		Nie uwzględniono.  W ramach realizacji SUMP LOM uzgodniono, że w pierwszej kolejności należy stworzyć w LOM szkielet linii komunikacyjnych o charakterze aglomeracyjnym i atrakcyjnej minimalnej częstotliwości kursowania oraz zagęścić sieć

				parkingów P+R oraz B+R (szczególnie przy stacjach i przy wybranych głównych przystankach autobusowych). Pozostałe miejscowości w LOM będą obejmowane ptz w kolejnym etapie, głównie w formie linii dowożących do stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych oraz do linii aglomeracyjnych.
		76	Brak w podmiotach zaangażowanych organizacji pozarządowych	Uwzględniono  Jest już kategoria podmioty prywatne, która obejmuje wszelkie prywatne podmioty, w tym organizacje pozarządowe, niemniej uzupełniono opis w rozdz. 5.2 (ostatnie tiret) o organizacje pozarządowe
<b>VI Monitorowanie</b>				
		82	Wskaźniki dla celów operacyjnych  wnosząc dodatkowo wskaźniki dla CO "Mobilność"	Nie uwzględniono.  Obszarowe uspokojenie ruchu

			<p>aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- powierzchnia rdzenia LOM objęta obszarowym uspokojeniem ruchu,</li> <li>- liczba wdrożonych projektów organizacji ruchu mających na celu uspokojenie ruchu drogowego,</li> <li>- liczba nowych stref tylko dla pieszych i rowerów powstałych poprzez zamykanie ulic.</li> </ul>	<p>podaje się w długościach dróg, ponieważ dotyczy ono ulic, a nie obszarów poza pasem drogowym. Ponieważ dąży się do obejmowania jak największej długości ulic strefami uspokojonego ruchu (i wdraża się je), istotniejszy w LOM jest wskaźnik nr 18 "długość dróg w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych (...)".</p> <p>Liczba wdrożonych projektów docelowej organizacji ruchu mających na celu uspokojenie ruchu obejmuje całe obszary, ulice, ich fragmenty oraz miejsca punktowe. Dlatego nie jest zasadne wprowadzanie takiego wskaźnika, ponieważ liczby DOR nie odzwierciedlałyby skali obszaru danego JST LOM.</p> <p>Obszarowe strefy dla pieszych i rowerzystów podaje się w długościach ulic, ponieważ dotyczy ono ulic, a nie obszarów poza pasem drogowym.</p>
--	--	--	--	--

### Uwagi ogólne do całego projektu

	Cały dokument	1-93	<p>Z uwagi na powyższy stan faktyczny związany z istniejącą komunikacją publiczną na terenie Gminy Piaski – proszę autora opracowania o rozważenie ponownego przeanalizowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· wniosków z diagnozy stanu mobilności LOM</li> <li>· realizacji poszczególnych celów operacyjnych i podejmowanych w przyszłości działań</li> </ul>	<p>Działanie wskazane dla danego obszaru interwencji SUMP LOM oznacza obligatoryjność jego realizacji przez JST LOM położone w tym obszarze interwencji.</p> <p>W gminie Piaski wskazane zostały następujące obszary interwencji SUMP LOM: <i>“Ośrodki ponadlokalne LOM”</i>, <i>“Obszar rozwojowy LOM”</i> i <i>“Pozostały obszar LOM”</i>, obejmujące określone części gminy.</p> <p>W ramach tych obszarów interwencji SUMP LOM gmina Piaski jest zobligowana do realizacji wszystkich działań o wysokim priorytecie realizacyjnym obowiązującym w danym obszarze interwencji SUMP LOM.</p> <p>Natomiast w przypadku chęci, możliwości, zasadności oraz zapewnienia środków i sił na</p>
--	---------------	------	---	---

				<p>realizację działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o niskim priorytecie realizacyjnym przynależnych do danego obszaru interwencji SUMP LOM w gminie Piaski,</li> <li>o wysokim oraz niskim priorytecie realizacyjnym z danego obszaru interwencji SUMP LOM w innym obszarze interwencji w gminie Piaski, na których nie są one wskazane,</li> </ul> <p>Gmina Piaski może je także realizować, szczególnie jako uzupełnienie działań obligatoryjnych na obszarze interwencji gminy).</p>
--	--	--	--	--

## PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO SUMP LOM



	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. tytuł rozdziału, podrozdziału)	Nr strony	Treść uwagi lub propozycja zmiany	Uzasadnienie
brak uwag				

## 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.