

Załącznik
do uchwały nr 224/XIV/2011
Rady Miasta Lublin
z dnia 20 października 2011 r.

„POLITYKA ROWEROWA MIASTA LUBLIN”

I. WPROWADZENIE

Polityka rowerowa Lublina jest elementem strategii rozwojowej miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia w mieście. Wpisuje się wprost w zasady Polityki Komunikacyjnej Miasta Lublin, określone w Uchwale Nr. 495/XLIX/97 Rady Miasta Lublin z dnia 22 maja 1997 r., zakładające ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska i mieszkańców oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, obniżenie ekonomicznych i społecznych kosztów transportu.

Jednym z najistotniejszych czynników jakości życia miejskiego jest sprawność komunikacji. Uciążliwości społeczne i ekonomiczne powodowane przez rozrost transportu są jednocześnie najbardziej dotkliwymi czynnikami obniżającymi jakość miejskiego środowiska życiowego.

W związku z powyższym, prowadzone są działania mające na celu zrównoważony rozwój transportu, co w przyszłości skutkować ma ograniczeniem przyrostu zapotrzebowania transportowego i taką jego akomodacją, która zapewni minimalizację negatywnego oddziaływania ekonomicznego, ekologicznego i społecznego.

Wdrażana w tym celu Polityka Rowerowa Miasta Lublin opiera się o zasadę wspierania efektywnej i niekonfliktowej formy transportu, jaką jest rower, który powinien stać się alternatywnym środkiem transportu na terenie miasta. Uznaje się, że rozpowszechnienie transportu rowerowego wiąże się z wieloma korzyściami ekologicznymi, ekonomicznymi i społecznymi, do których należy zaliczyć:

- 100% osiąganie celów podróży w krótkim czasie, szczególnie w centrum miasta;
- zmniejszenie problemów z parkowaniem;
- udrożnienie ulic zatłoczonych ruchem samochodowym;
- poprawa jakości przestrzeni życiowej w mieście – minimalizacja hałasu i ilości zanieczyszczeń, zmniejszenie zagrożenia powodowanego przez ruch samochodowy, zmniejszenie zapotrzebowania na przestrzeń transportową;
- poprawa stanu zdrowia użytkowników rowerów;
- możliwość łączenia roweru z innymi środkami komunikacji publicznej.

II. CELE POLITYKI ROWEROWEJ MIASTA LUBLIN

2.1. CELE STRATEGICZNE

Głównym celem strategicznym Polityki Rowerowej Miasta Lublin w perspektywie długoterminowej jest osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta w 2025 roku.

Realizacja tego celu odbywać się będzie pod hasłem:

„LUBLIN MIASTEM PRZYJAZNYM ROWERZYSTOM”.

W konsekwencji realizowane będą strategiczne cele towarzyszące:

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu;
- Redukcja zagrożeń motoryzacyjnych;
- Zwiększenie szybkości przemieszczania się na terenie miasta;
- Popularyzacja proekologicznych zachowań transportowych mieszkańców Lublina.

Celem strategicznym w perspektywie średnioterminowej jest osiągnięcie w roku 2020 co najmniej 10% udziału ruchu rowerowego w liczbie podróży nie pieszych realizowanych w mieście.

2.2. CELE BIEŻĄCE

Dla osiągnięcia celu strategicznego uznaje się za niezbędne:

- Zapewnienie dostępności terenu całego miasta dla ruchu rowerowego;
- Uczynienie miasta Lublin przyjaznym dla poruszających się rowerami;

- Stworzenie środowiska, w którym rowerzysta będzie czuł się bezpiecznie i będzie miał poczucie wygody porównywalnej do tej jaką osiąga się, korzystając z innych środków transportu,

co winno doprowadzić do, na tyle dużego, udziału ruchu rowerowego we wszystkich podróżach w mieście, aby odgrywał istotną rolę w ograniczaniu problemów transportowych miasta.

Realizacja powyższego wymaga zapewnienia szerokiego poparcia społecznego dla ruchu rowerowego oraz upowszechniania bezpiecznych zachowań w ruchu zarówno kierowców jak i rowerzystów.

Urzeczywistnienie głównego celu Polityki Rowerowej Miasta Lublin wymaga wprowadzenia bieżących działań podporządkowanych celowi strategicznemu, mających bezpośredni i namacalny wpływ na funkcjonowanie transportu rowerowego w mieście.

Do działań tych należą w szczególności:

- Rozwój sieci tras rowerowych tak, by tworzyły spójną sieć oraz były atrakcyjne dla rowerzystów
- Zmiany w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego:
- Wzbogacenie infrastruktury rowerowej o parkingi dla rowerów;
- Modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej
- Działania zmierzające do integracji transportu rowerowego ze środkami transportu publicznego;
- Działania na rzecz budowy poparcia społecznego dla rozwoju ruchu rowerowego i powstawania udogodnień dla rowerzystów;
- Działania popularyzujące bezpieczną koegzystencję kierowców i pieszych;
- Działania promujące rower jako alternatywny środek transportu oraz turystykę i rekreację rowerową
- Działania edukacyjne z zakresu promocji ruchu rowerowego oraz bezpiecznego poruszania się po drogach rowerowych
- Prowadzenie szkoleń z zakresu bezpiecznego ruchu rowerowego

III. TRANSPORT ROWEROWY W MIEŚCIE LUBLIN

3.1. ROWEROWY POTENCJAŁ LUBLINA

Atutem miasta jest bardzo duża liczba studentów, dla których rower jest naturalnym środkiem transportu. Rosnące koszty utrzymania prywatnego samochodu w mieście również będą czynnikiem zwiększającym znaczenie roweru. Naturalne dla dużych miast bariery w zakresie korzystania z samochodów indywidualnych (problemy przeciążenia układu drogowego, wąskie gardła w pewnych relacjach i trudności z parkowaniem), a także stosunkowo dobrze rozwinięta sieć komunikacji zbiorowej – również sprzyjają rozwojowi transportu rowerowego w Lublinie. Nie tylko transportowemu ale również rekreacyjnemu wykorzystaniu rowerów sprzyja zarówno zagospodarowanie terenów miasta – liczne parki, tereny zielone, bulwary nadrzeczne, rejon Zalewu Zembrzyckiego, jak i atrakcyjne tereny rekreacyjne w niedalekim sąsiedztwie miasta.

Lublin może stać się również punktem węzłowym dla regionalnych szlaków rowerowych, biegnących w kierunku Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego czy rejonu Kazimierza Dolnego. Kolejne szlaki, w miarę swojego powstawania, połączone ze wzrastającym w Polsce znaczeniem turystyki rowerowej, będą jedynie zwiększać ten potencjał. Różnice pomiędzy popularnością i znaczeniem ruchu rowerowego w Lublinie oraz w porównywalnych miastach europejskich, wskazują potencjał tkwiący w tym środku transportu.

3.2. INTEGRACJA POLITYKI ROWEROWEJ Z POLITYKĄ FUNKCJONALNĄ I PRZESTRZENNĄ MIASTA

Polityka Rowerowa Miasta Lublin w aspekcie funkcjonalnym, realizowana jest z poszanowaniem zasad zawartych w Polityce Transportowej Lublina oraz obowiązujących dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju miasta.

W odniesieniu do infrastruktury rowerowej Polityka realizowana będzie z poszanowaniem zasad polityki przestrzennej miasta, a w odniesieniu do aspektów technicznych - z uwzględnieniem norm rozwoju miejskiej infrastruktury transportowej.

Techniczne wymagania w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej określa dokument pt. „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin”, przyjęty zarządzeniem Prezydenta Miasta Lublin Nr. 415/2010 z dnia 10 czerwca 2010 roku.

Planistyczne wymagania określać będzie dokument pt. „Koncepcja rozwoju komunikacji rowerowej w Lublinie”, którego opracowanie i przyjęcie powinno nastąpić do roku 2013.

Dokumenty powyższe zapewnią wysoką jakość infrastruktury rowerowej. Korzystać z nich będą instytucje, które biorą bezpośredni udział w planowaniu, projektowaniu i realizacji wszystkich elementów składających się na system tras rowerowych w mieście.

Integracja polityki rowerowej z przyjętymi przez miasto kierunkami rozwoju, opiera się na następujących zasadach:

- Konstruowanie dokumentów strategicznych z uwzględnieniem potrzeb transportu rowerowego;
- Nadanie transportowi rowerowemu tego samego priorytetu co środkom transportu zbiorowego;
- Planowanie i realizacja infrastruktury rowerowej równoległe z realizacjami infrastruktury miasta;
- Propagowanie roweru jako alternatywnego środka transportu;
- Propagowanie turystyki i rekreacji rowerowej;
- Czynne współdziałanie i współpraca środowiska rowerzystów w działaniach miasta w sferze polityki rowerowej.

IV. INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ MIASTA LUBLIN

4.1. INSTRUMENTY FORMALNO-PRAWNE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Miasta Lublin używane będą następujące instrumenty formalno-prawne:

- Uwzględnianie w sporządzanych lub aktualizowanych dokumentach polityki przestrzennej miasta (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Lublin oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) obowiązującej wersji „Koncepcji rozwoju komunikacji rowerowej w Lublinie”
- Aktualizacja, adekwatnie do zmieniających się uwarunkowań i stanu wiedzy technicznej w zakresie transportu rowerowego, dokumentów „Standardy

techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin” oraz „Koncepcja rozwoju komunikacji rowerowej w Lublinie”

- Sporządzanie dokumentów ustalających priorytety i bieżące harmonogramy realizacji inwestycji rowerowych
- Bieżące analizy opracowywanych i wdrażanych dokumentów rozwojowych oraz prowadzonych inwestycji pod kątem zgodności z zapisami Polityki.

4.2. INSTRUMENTY PLANISTYCZNE I FINANSOWE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Miasta Lublin używane będą następujące instrumenty planistyczne i finansowe:

- Wieloletni Plan Inwestycyjny wraz z wydzieloną pozycją budżetową dot. Finansowania działań służących rozwojowi ruchu rowerowego
- Budżet miasta i wieloletnie programy finansowe w odniesieniu do inwestycji, oraz innych wydatków dla wdrażania polityki rowerowej
- 4-letnie Programy Rowerowe obejmujące pełne spektrum działań na rzecz wdrażania polityki rowerowej w tym okresie
- Roczne plany rowerowe opracowywane na podstawie aktualnego Programu Rowerowego uszczegóławiające zadania do wykonania w danym roku.

4.3 INSTRUMENTY ORGANIZACYJNE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Miasta Lublin używane będą następujące instrumenty organizacyjne:

Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego, która powinna składać się z przedstawicieli wydziałów Urzędu Miasta Lublin, Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie, Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie oraz organizacji pozarządowych.

Rada stanowić będzie interdyscyplinarne forum dyskusji oraz płaszczyznę współpracy Miasta i organizacji społecznych. Do podstawowych zadań Rady należeć będzie:

- przygotowywanie wytycznych dot. infrastruktury rowerowej do zlecanych koncepcji i projektów drogowych i innych związanych z transportem rowerowym

- opiniowanie koncepcji i projektów drogowych w zakresie udogodnień dla rowerzystów
- opiniowanie dokumentów mających na celu rozwój ruchu rowerowego
- zgłaszanie propozycji działań mających na celu rozwój transportu rowerowego oraz ich finansowania
- wypracowywanie zasad realizacji audytu rowerowego – oceny zgodności opracowanych dokumentacji z polityką rowerową
- współudział w aktualizowaniu Polityki Rowerowej Miasta Lublin
- poszukiwanie pozabudżetowych źródeł finansowania inwestycji rowerowych
- konsultowanie tematów związanych z transportem rowerowym z mieszkańcami Lublina
- opracowywanie działań promocyjnych w zakresie popularyzacji roweru jako środka komunikacji, budowy akceptacji społecznej dla ruchu rowerowego oraz popularyzacji bezpiecznych zachowań komunikacyjnych
- inicjowanie i prowadzenie działań zmierzających do poprawy warunków uprawiania turystyki i rekreacji rowerowej w Lublinie
- monitoring wdrażania Polityki Rowerowej Miasta Lublin.

Koordinator (oficer rowerowy) oraz Sekcja ds. rozwoju ruchu rowerowego w strukturach Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie. Ich zadaniem będzie przygotowanie i koordynowanie wszelkich działań realizowanych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i wdrażania polityki rowerowej, w tym m.in.:

- opracowywanie i przedkładanie Prezydentowi Miasta Lublin projektów 4-letnich Programów Rowerowych zawierających m.in. Priorytety i harmonogramy wdrażania udogodnień dla ruchu rowerowego
- opracowywanie corocznych planów rowerowych
- przygotowywanie projektów elementów składowych dokumentów planistycznych i finansowych Miasta odnoszących się do działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego
- opiniowanie koncepcji i planów budowy infrastruktury drogowej w zakresie udogodnień dla rowerzystów
- monitorowanie oznakowania i stanu technicznego tras rowerowych, przygotowanie planów działań modernizacyjnych i remontowych
- przygotowywanie materiałów i informacji o przebiegu inwestycji dot. infrastruktury rowerowej

- opracowywanie porozumień z przewoźnikami dot. przewozu rowerów środkami komunikacji publicznej
- współpraca z organizacjami pozarządowymi i zrzeszającymi rowerzystów
- współpraca z jednostkami prowadzącymi inwestycje drogowe w Mieście Lublin w zakresie tras rowerowych
- prowadzenie kampanii promujących jazdę rowerem

V. MONITORING

Warunkiem osiągnięcia celów zamierzonych w Polityce Rowerowej Miasta Lublin jest konsekwentne egzekwowanie jej zapisów na wszystkich etapach planowania strategicznego, inwestycyjnego oraz przestrzennego w Mieście, a także monitorowanie skutków tych działań, a w szczególności w zakresie tempa zbliżania się do osiągnięcia zakładanych celów.

Monitorowanie polegać będzie na okresowych analizach działań służących osiągnięciu celów.

Czynniki będące przedmiotem analiz:

- Udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży na terenie miasta Lublin
- Liczba rowerzystów przejeżdżająca przez wybrane punkty tras rowerowych i ich zmiana w stosunku do poprzedniego okresu
- Stopień zadowolenia rowerzystów (badania ankietowe)

oraz sprawdzane na koniec każdego roku kalendarzowego parametry:

- Długość wybudowanych lub wyznaczonych nowych tras rowerowych
- Liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów
- Liczba rowerów dostępnych w wypożyczalni rowerów miejskich
- Roczne nakłady na infrastrukturę rowerową
- Liczba wypadków rowerowych.

Proces oceny wdrażania Polityki wg. Powyższych wskaźników może skutkować wnioskowaniem o dokonanie korekt jej wdrażania.

Spis treści

I. WPROWADZENIE

II. CELE POLITYKI ROWEROWEJ MIASTA LUBLIN

2.1. CELE STRATEGICZNE

2.2. CELE BIEŻĄCE

III. TRANSPORT ROWEROWY W MIEŚCIE LUBLIN

3.1. ROWEROWY POTENCJAŁ LUBLINA

3.2. INTEGRACJA POLITYKI ROWEROWEJ Z POLITYKĄ FUNKCJONALNĄ I PRZESTRZENNĄ MIASTA

IV. INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ MIASTA LUBLIN

4.1. INSTRUMENTY FORMALNO-PRAWNE

4.2. INSTRUMENTY PLANISTYCZNE I FINANSOWE

4.3 INSTRUMENTY ORGANIZACYJNE

V. MONITORING