# 1 WSTĘP

## 1.1 Podstawa formalno-prawna

Plan Mobilności Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego jest dokumentem o znaczeniu strategicznym, stanowiącym uzupełnienie dotychczasowych strategii i polityk transportowych w Lubelskim Obszarze Funkcjonalnym. Określa cel główny i cele szczegółowe oraz plan działań, które będą podejmowane w obszarze LOF na rzecz zrównoważonego rozwoju systemu transportowego i zarządzania mobilnością.

Kontekst Europejski

Plan Mobilności LOF nawiązuje do opublikowanej w marcu 2011 r. „Białej Księgi transportu[1]" zakładającej utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu oraz dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Dokument ten w rozdziale „Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy" wskazuje na negatywne zjawiska występujące w miastach, takie jak wysoki poziom emisji $C0_2$ od transportu, niski stopień bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz silne uzależnienie od ropy, uzasadniające konieczność podjęcia środków zaradczych, takich jak:

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

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

- Do roku 2030 zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim; do roku 2050 ich całkowitą eliminację.
- Do roku 2030 w dużych miastach zapewnienie wolnej od $C0_2$ logistyki miejskiej.
- Do roku 2050 osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach.
- Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci" i „zanieczyszczający płaci".

[1] http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_pl.

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

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

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

Opublikowany 17 grudnia 2013 r. dokument Komisji Europejskiej „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju"[2] przedstawia koncepcję dotyczącą opracowywania planów mobilności z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich i obszarów miejskich, uwzględniającej takie podstawowe cele jak: zwiększenie dostępności obszarów i zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu. Dokument ten określa zakres planów zrównoważonej mobilności, które powinny dotyczyć:

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

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

Kontekst krajowy

Kierunki działań w latach 2014-2020 dla trzech polityk unijnych w Polsce (Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej Wspólnej Polityki Rybołówstwa) określa Umowa Partnerstwa - Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020, dokument zatwierdzony przez Komisję

[2] Załącznik do komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach".

Europejską 23 maja 2014r. Puntem wyjścia jest ocena, zgodnie z którą utrata dotychczasowych funkcji społeczno-gospodarczych pełnionych przez miasta prowadzi do pogłębienia występujących problemów m.in. spadku poziomu przedsiębiorczości, wzrostu bezrobocia, pogorszenia jakości infrastruktury, a także intensyfikacji problemów społecznych związanych z depopulacją oraz występującą koncentracją ubóstwa i wykluczenia społecznego. Wyzwaniem jest zapewnienie warunków dla właściwej rewitalizacji miast, tj. zintegrowanego i kompleksowego, przygotowywanego i prowadzonego z uwzględnieniem partycypacji społecznej, przeciwdziałania procesom degradacji związanych m.in. z postępującą degradacją tkanki miejskiej (w tym mieszkaniowej), erozją stosunków społecznych, niekorzystnymi procesami demograficznymi, przestrzennymi (suburbanizacja), infrastrukturalnymi (transport, efektywność energetyczna) oraz środowiskowymi.

Wśród celów tematycznych (cel nr 4) wskazuje się wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach w ramach którego wspierane będą (priorytety 4e i 4v) zrównoważona mobilność miejska i działania adaptacyjne mające oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Działania w zakresie „czystego" transportu miejskiego mają przyczyniać się do ograniczenia emisji $CO_2$, jak i innych zanieczyszczeń oraz zwiększenia efektywności energetycznej, wpisując się jednocześnie w priorytety UE w zakresie transportu w miastach (plany mobilności, zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego, promowanie alternatywnych form przemieszczania się w miastach) określone w Białej Księdze. Oznacza to inwestowanie w infrastrukturę i tabor transportu zbiorowego, ale także odpowiednią politykę parkingową, uprzywilejowanie transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego, rozwój podróży z przesiadkami, poprawę komfortu podróżowania, rozwój systemów informatycznych i rozwiązań ITS.

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

Umowa Partnerstwa odwołuje się do dokumentu pn. „Krajowa Polityka Miejska", która ma wspierać ograniczanie żywiołowej suburbanizacji, poprawiać jakość planowania przestrzennego powiązanego z planowaniem rozwoju z uwzględnieniem niskoemisyjności i efektywności energetycznej.

Krajowa Polityka Miejska (KPM) jest adresowana do miast i ich obszarów funkcjonalnych. Jest wyrazem zintegrowanego podejścia terytorialnego i jego uzupełnieniem w wymiarze miejskim. Zintegrowane podejście terytorialne jest odpowiedzią na coraz wyraźniej obserwowaną potrzebę postrzegania terytoriów i planowania ich rozwoju przez pryzmat ich obszarów funkcjonalnych, a nie granic administracyjnych. Zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, miejski obszar funkcjonalny jest układem osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek. Obejmuje zwarty obszar miejski oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną. Administracyjnie obszary te mogą obejmować gminy miejskie, wiejskie i miejsko-wiejskie. Należy podkreślić, że fakt adresowania polityki miejskiej nie tylko do samych miast, ale i ich obszarów funkcjonalnych wynika z dostrzeżenia siły powiązań pomiędzy nimi, a nie z dążenia do intensyfikacji

urbanizacji na całych tych obszarach. Wręcz przeciwnie, cele i treść dokumentu traktują o konieczności kształtowania miasta zwartego i przeciwdziałania żywiołowej suburbanizacji.

KPM wskazuje dwa główne cele transportowe:

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

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

## 1.2 Powiązania z innymi dokumentami

Plan Mobilności LOF zachowuje spójność oraz nawiązuje do podstawowych założeń dot. zrównoważonego rozwoju systemu transportowego określonych w dokumentach strategicznych zarówno wyższego szczebla, jak i regionalnego oraz lokalnego.

W odniesieniu do dokumentów wyższego szczebla dokument jest spójny z:

- Białą Księgą Transportu (KOM(2011) 144);
- Zieloną Księgą: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście (KOM (2007) 551);
- Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (załącznik do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, COM(2013) 913”);
- Strategicznym Planem Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 października 2013 r.);
- Długookresową Strategią Rozwoju Kraju. Polska 2030 (załącznik do uchwały Rady Ministrów Nr 16 z dnia 5 lutego 2013 r.);
- Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); (dokument przyjęty przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r);
- Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (dokument przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą w dniu 13 lipca 2010 r);
- Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (załącznik do uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r );
- Krajową Polityką Miejską 2023 (dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 20 października 2015 r.);
- Umową Partnerstwa - Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020 (Dokument zawarty pomiędzy Polska a Komisja Europejską w dniu 23 maja 2014 r).

W odniesieniu do dokumentów regionalnych dokument jest spójny z:

- Strategią rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020 (załącznik do uchwały nr 121 Rady Ministrów z dnia 11 lipca 2013 r.);

- Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (załącznik do uchwały Sejmiku Województwa Lubelskiego XXXIV/559/2013 z dnia 24 CZERWCA 2013 r);
- Wojewódzkim Programem Rozwoju i Rewitalizacji Miast dla Województwa Lubelskiego (załącznik do uchwały Sejmiku Województwa Lubelskiego Nr XLVI/715/06 z dnia 24 kwietnia 2006r);
- Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (Projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego - wersja z marca 2015r.);
- Planem rozwoju sieci dróg Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020 (Uchwała Zarządu Województwa Lubelskiego CXXII/2471/2012);
- Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim (Uchwała Nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r. Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego poz. 2678).

Na poziomie lokalnym Plan Mobilności LOF jest komplementarny w stosunku do dokumentów strategicznych przygotowanych dla analizowanego obszaru, a także dla poszczególnych gmin, w tym:

- *Polityką Transportową miasta Lublina (uchwała Rady Miejskiej nr 495/XLIX/97 z dnia 22 maja 1997 r.),*
  Rada Miasta Lublina uchwalając Politykę Transportową zadecydowała o zrównoważonym rozwoju systemu transportowego miasta. Uznano wówczas, że „najwłaściwszym dla Lublina rozwiązaniem jest (…) strategia łącząca ograniczoną rozbudowę infrastruktury drogowej ze stosowaniem instrumentów tworzących priorytet dla komunikacji zbiorowej oraz rozwiązań ograniczających zapotrzebowanie na przewozy i obciążenie dla środowiska naturalnego.”

- *Strategią Lublin 2020 (uchwała Rady Miejskiej nr 693/XXVII/2013 z dna 28 lutego 2013 r.)*
  Strategia opisuje pożądane dla rozwoju Lublina zasadnicze działania jakie powinny być zrealizowane przez samorząd. Jest także ofertą współpracy samorządu skierowaną do wszystkich instytucji i podmiotów uznających jej cele za wspólne. Strategia wskazuje Lublin jako miasto mające aspiracje metropolitarne oraz na konieczność zacieśnienia współpracy z sąsiednimi gminami i powiatami, już dziś korzystającymi z infrastruktury dużego miasta. Między innymi dotyczą one uspójnienia obsługi obszaru metropolitalnego, w tym stworzenia wspólnego systemu transportowego.

- *Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020 (Wersja z dnia 3 marca 2016 roku. Zaopiniowana pozytywnie przez Radę ZIT LOF Uchwałą nr 1/2016 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie zaopiniowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zatwierdzona przez Lidera ZIT LOF w dniu 9 marca 2016 r. na podstawie § 2 ust. 3 Porozumienia Gmin Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego o współpracy w zakresie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w perspektywie finansowej UE 2014-2020)*
  Celem nadrzędnym strategii ZIT LOF jest: poprawa spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w ramach LOF. Strategia ZIT LOF określa również cele rozwojowe, wśród których jest "Poprawa mobilności transportowej, niskoemisyjności oraz zachowanie i promowanie dziedzictwa naturalnego w LOF".

- *Polityką Rowerową Miasta Lublin (Uchwała Rady Miejskiej nr 224/XIV/2011 z dnia 20 października 2011 r).*

  Głównym celem tego dokumentu jest zwiększenie udziału ruchu rowerowego na terenie Lublina (doprowadzenie co najmniej do 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta w 2025 roku). Z celem głównym bezpośrednio powiązane są cele „towarzyszące", w tym: poprawa bezpieczeństwa ruchu, redukcja zagrożeń motoryzacyjnych, zwiększenie szybkości przemieszczania się po mieście, popularyzacja proekologicznych zachowań transportowych mieszkańców Lublina. W dokumencie wymienionych jest szereg działań, które mają służyć osiągnieciu celów. Polityka Rowerowa Miasta Lublin ma być realizowana z poszanowaniem zasad polityki przestrzennej miasta, a w odniesieniu do aspektów technicznych, z uwzględnieniem najwyższych norm i standardów miejskiej infrastruktury rowerowej. Dokument zawiera również szereg instrumentów wdrażania polityki rowerowej, w tym instrumenty formalno-prawne, planistyczne, finansowe i organizacyjne oraz zasady monitoringu celów określonych w dokumencie - poprzez konsekwentne egzekwowanie na wszystkich etapach planowania strategicznego, przestrzennego oraz inwestycyjnego w mieście, a także monitorowanie skutków tych działań, także jeśli chodzi o tempo zbliżania się do osiągnięcia zakładanych celów.

- Lubelskie Standardy Piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie (przyjęte Zarządzeniem nr 20/2/2017 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania oraz sposobu wdrażania dokumentu)

  Dokument ten zawiera: politykę rozwoju ruchu pieszego w Lublinie (w tym cel generalny i cele szczegółowe), kierunki rozwoju systemu transportu pieszego, zasady kształtowania przestrzeni pieszych, podstawowe zamierzenia dotyczące rozwoju systemu transportu pieszego, które powinny być podjęte w krótkim horyzoncie czasu (do 5 lat), standardy projektowania infrastruktury pieszej opracowane w formie kart rekomendowanych rozwiązań.

- *Strategią Rozwoju Gminy Głusk na lata 2016-2025*
  *Załącznik do uchwały Rady Gminy Głusk Nr XXIV/220/16 z dnia 26 lipca 2016 r.)*

  Celem Strategii rozwoju jest stworzenie Gminy jako centrum aktywności gospodarczej racjonalnie wykorzystującej swoje atuty związane z położeniem i dziedzictwem o warunkach do trwałego, zrównoważonego rozwoju. Analiza Gminy wskazuje, że powinna się ona rozwijać m.in. w oparciu o korzystne położenie, tj. graniczenie z miastami o dużej aktywności gospodarczej (Lublin, Świdnik), poprawę sieci komunikacyjnej dróg gminnych i infrastruktury towarzyszącej, wsparcie rozwoju przedsiębiorczości i rolnictwa oraz zaspokajania potrzeb lokalnej społeczności (rekreacyjnych, wypoczynkowych, kulturowych).

- *Strategią Rozwoju Gminy Jabłonna na lata 2016 – 2023*

  *(Uchwała XIV/96/2015 Rady Gminy Jabłonna z dnia 29 grudnia 2015 r.*

  Strategia rozwoju skupia się na 4 sferach: społecznej, gospodarczej, środowiska naturalnego oraz partycypacji mieszkańców. Analiza Gminy wskazuje, że do jej głównych obszarów problemowych zalicza się niewystarczającą integrację społeczną, brak wyraźnie wyodrębnionego obszaru centrum oraz słabo rozwiniętą przedsiębiorczość. Zaś głównym atutem jest jej atrakcyjność mieszkaniowa, wynikająca z położenia w pobliżu miasta Lublin i potencjału wypoczynkowo-rekreacyjnego. Uznaje się, że celem głównym Strategii ma być wzrost jakości życia i spójności społecznej poprawiając największe słabości i maksymalnie wykorzystując główne atuty Gminy.

- *Strategia Rozwoju Gminy Jastków na lata 2015-2020*

  *(Załącznik do chwały Rady Gminy Jastków Nr XVI/101/2015 z dnia 28 grudnia 2015 r.)*

  Strategia rozwoju gminy opiera się o zasadę zrównoważonego rozwoju. Przyjęte cele strategiczne wynikają z wizji rozwoju i są związane z koniecznością dalszego podnoszenia atrakcyjności gospodarczej jej obszaru m.in. poprzez większe wykorzystanie lokalnych zasobów i potencjałów, co w dłuższej perspektywie powinno doprowadzić do napływu nowych inwestycji oraz wzrostu ilości miejsc pracy a także lepszego uzupełniania wzajemnych kompetencji i zasobów w ramach Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego LOF. Jednym z kluczowych elementów infrastruktury mający wpływ na rozwój gminy jest zintegrowany układ komunikacyjny wewnątrz LOF oraz rozwój sieci kanalizacyjnych. Działania dotyczące rozwoju infrastruktury technicznej będą wpływać na podniesienie jakości życia mieszkańców gminy. Ważnym elementem jest kształtowanie przestrzeni publicznej, rewitalizacja obszarów zdegradowanych co także przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców i podniesienie standardu obiektów użyteczności publicznej.

- *Strategia Rozwoju Miasta Lubartów do roku 2015*
  *(Załącznik do uchwały Nr XVIII/128/08 Rady Miasta Lubartów z dnia 28 marca 2008 r.)*
  Określona w Strategii misja gminy miejskiej Lubartów to założenie, że to miasto wygodne dla swoich mieszkańców, umożliwiające podnoszenie poziomu ich życia oraz przyjazne dla gości i zapewniające zrównoważony rozwój oparty o solidną bazę gospodarczą. Jednymi z głównych zadań w sferze gospodarczej są rewitalizowanie centrum miasta i zdegradowanych terenów miejskich oraz rozwijanie infrastruktury technicznej, w tym komunikacyjnej.

- *Program Rozwoju Gminy Lubartów na lata 2015-2020*
  *(Załącznik do Uchwały nr XII/84/15 Rady Gminy Lubartów z dnia 25 listopada 2015 r.)*
  Zgodnie z Programem, misją gminy Lubartów jest tworzenie warunków do wielofunkcyjnego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego oraz dbanie o wysoką jakość warunków życia i wszechstronne możliwości mieszkańców. Wyróżnia się 4 zasadnicze obszary rozwojowe: kapitał ludzki i społeczny, przestrzeń publiczna, lokalna gospodarka, rekreacja i turystyka. Jednym z celów operacyjnych obszaru przestrzeni publicznej jest poprawa stanu infrastruktury technicznej, w tym drogowej oraz komunikacji zbiorowej. Dzięki współpracy w ramach Związku ZIT zbudowany zostanie wspólny system komunikacji publicznej, co zapewni społeczności gminy większe możliwości poruszania się między miejscem zamieszkania a miastem Lublin.

- *Strategia Rozwoju Gminy Konopnica na lata 2016-2022*
  *(Załącznik do uchwały Rady Gminy Konopnica Nr XXV/159/2016 z dnia 30 sierpnia 2016 r.)*
  Misją gminy Konopnica jest tworzenie przyjaznej sfery życia dla mieszkańców i przyjezdnych poprzez wykorzystywanie potencjału atrakcyjnego regionu podmiejskiego, łączącego w sobie środowiskowe zalety gminy wiejskiej z dynamicznym rozwojem sfery społecznej, kulturalnej i ekonomicznej. Zostanie to osiągnięte poprzez szereg działań zmierzających do realizacji celów strategicznych. Wyodrębniono trzy obszary priorytetowe: rozwój społeczno-ekonomiczny, kulturowo-przyrodniczy i infrastrukturalny. Wśród celów infrastrukturalnych wyróżnia się: rozbudowę dróg gminnych i powiatowych, włączenie gminy w zintegrowany system transportu podmiejskiego oraz stworzenie dworca przesiadkowego stacja PKP Motycz z niezbędną infrastrukturą w Kozubszczyźnie.

- *Strategia Rozwoju Gminy Mełgiew na lata 2016-2022*
  *(Załącznik do uchwały Rady Gminy Mełgiew NR XXVIII/187/17 z dnia 25 maja 2017 r.)*
  Misją gminy Mełgiew jest stymulowanie rozwoju przedsiębiorczości, gospodarki i rolnictwa prowadzącego do wzrostu zamożności jej mieszkańców, rozwój infrastruktury, efektywne

wykorzystywanie położenia w sąsiedztwie dużych miast takich (Lublin, Świdnik), kreatywne wykorzystanie bliskiego położenia Portu Lotniczego Lublin, współpracę z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako cele strategiczne poprawiające komfort życia mieszkańców wymienia się: poprawę dostępności komunikacyjnej i mobilności społeczności lokalnej poprzez modernizację, budowę nowych i poprawę stanu dróg, uzupełnienie infrastruktury drogowej na terenach wiejskich, rozwój lub modernizację infrastruktury parkingowej.

- *Strategia Rozwoju Gminy Nałęczów na lata 2008-2015*
  *(Załącznik do uchwały Rady Miasta Nałęczów Nr XXIII/152/2008 z dnia 30 grudnia 2008 r.)*
  W Strategii została wskazana wizja gminy Nałęczów jako atrakcyjnej turystycznie, o charakterze uzdrowiskowym, której społeczność cechują otwartość na turystów, zintegrowane dążenie do zaspokajania potrzeb mieszkańców, dbałość o środowisko naturalne oraz szacunek dla tradycji i dziedzictwa kultury. Specyfika gminy wyodrębnia trzy cele strategiczne, którymi są: rozwój turystyki z zachowaniem uzdrowiskowego charakteru gminy, tworzenie warunków do wszechstronnego zaspokajania potrzeb mieszkańców i rozwoju zasobów ludzkich, tworzenie warunków do rozwoju gospodarczego oraz wzrostu poziomu inwestycji. Jako działania dla rozwoju transportu i infrastruktury drogowej wymienia się budowę i remonty dróg gminnych, współpracę przy budowie i remontach dróg powiatowych i wojewódzkich, w tym przy budowie obwodnicy Nałęczowa, budowę parkingów.

- *Strategia Rozwoju Gminy Niedrzwica Duża na lata 2008-2020*
  *(Załącznik do uchwały Rady Gminy Niedrzwica Duża Nr XVII/102/08 z dnia 28 lutego 2008 r.)*
  *Dodatkowo w 2015 r. w gminie opracowano dokument pod nazwą "Program rozwoju gminy Niedrzwica Duża na lata 2015 - 2020", który jest uszczegółowieniem i aktualizacją dla obowiązującej Strategii Rozwoju Gminy (Uchwała Nr X/52/15 Rady Gminy Niedrzwica Duża z dnia 20 października 2015 r.)*
  Struktura Programu jest spójna ze Strategią Rozwoju i została zbudowana w oparciu o elementy składowe wzajemnie sobie podległe w hierarchii ważności, jednak w toku prac nad Programem określone zostały nowe cele operacyjne. Sformułowana w Strategii wizja jest nadal aktualna i zakłada, że gmina Niedrzwica Duża będzie gminą, w której ludzie chętnie mieszkają i osiedlają się, posiadającą znaczny odsetek ludzi młodych, dobrze wykształconych i aktywnych. Działania skoncentrowane na rozwoju przedsiębiorczości wskazują na uczestnictwo władz gminy i jej mieszkańców w procesie przygotowywania inwestycji, m.in. lokalizacja węzłów drogowych, miejsc obsługi podróżnych. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego gmina Niedrzwica Duża została wyznaczona do realizacji funkcji obsługi rekreacji, w związku z czym wsparcie powinno być kierowane na wykorzystanie wewnętrznego potencjału obszaru poprzez działania ułatwiające dostęp do miejsc i obszarów atrakcyjnych turystycznie m.in. poprzez tworzenie infrastruktury (ścieżek dydaktycznych, ścieżek rowerowych, szlaków, parkingów, punktów widokowych, wież widokowych itp.) służącej rozwojowi aktywnych form turystyki.

- *Strategia Rozwoju Gminy Niemce na lata 2015-2020*
  *(Załącznik do Uchwały nr XV/142/2015 Rady Gminy Niemce z dnia 17 grudnia 2015 r. )*
  Podejmowane działania strategiczne mają sprawić, że w perspektywie najbliższych lat gmina Niemce ma szansę stać się gminą miejsko-wiejską. Misją jest jak najlepsze zaspokajanie i rozwijanie potrzeb mieszkańców oraz innych jej interesariuszy w zgodzie z ideą zrównoważonego i wielofunkcyjnego rozwoju społeczno-gospodarczego. Obszary rozwojowe podzielono na: społeczeństwo, infrastrukturę i środowisko, gospodarkę oraz współpracę. Rozwój infrastruktury technicznej zakłada m.in. rozwój i modernizację sieci drogowej (połączenia miedzy miejscowościami, drogi wewnętrzne w miejscowościach i osiedlach mieszkaniowych), budowę chodników oraz wytyczenie dróg rowerowych.

- *Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Spiczyn na lata 2007-2015, aktualizacja do 2020 r.*
  *(Załącznik do uchwały Rady Gminy Spiczyn Nr VII/93/2016 z dnia 22 marca 2016 r.)*
  Zgodnie z przeprowadzoną analizą, obecna sytuacja społeczno-gospodarcza gminy Spiczyn nie jest zadowalająca, na co ma wpływ m.in. rolniczy charakter gminy, niskie dochody własne gminy, niski poziom wydatków inwestycyjnych. Misją Strategii jest stworzenie wspólnoty samorządowej tworzącej warunki do harmonijnego rozwoju gospodarczego poprzez maksymalne wykorzystanie posiadanych zasobów, uwzględnienie korzystnego położenia oraz eksponowanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego. Wyodrębniono 6 obszarów priorytetowych, w tym zwiększenie dostępności komunikacyjnej gminy, na którą składa się: budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, budowa ciągów pieszych.

- *Strategia Rozwoju Gminy Strzyżewice na lata 2016-2025*
  *(Załącznik do uchwały Rady Gminy Strzyżewice Nr XXXII/180/17 z dnia 10 maja 2017 r.)*

  Jako celem strategii gminy Strzyżewice określa się wzrost jakości życia i zamożności mieszkańców dzięki zapewnieniu spójności terytorialnej poprzez rozwój infrastruktury technicznej, lokalnej gospodarki i kapitału społecznego oraz zwiększeniu znaczenia gminy jako obszaru atrakcyjnego dla inwestycji w sferze mieszkalnictwa i przedsiębiorczości w obszarze funkcjonalnym Lublina, przy poszanowaniu rolniczego charakteru obszaru. Przeprowadzona w ramach Strategii analiza wskazała, że o atrakcyjności gminy świadczy dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna, potencjał wypoczynkowo-rekreacyjny oraz dobrze rozwinięte szkolnictwo. Jako główne problemy wymienia się wysokie wydatki na pomoc społeczną, niewystarczającą konkurencyjność lokalnej przedsiębiorczości oraz niewystarczająco rozbudowaną sieć kanalizacyjną.

- *Strategia rozwoju Gminy Miejskiej Świdnik na lata 2015-2025*
  *(Załącznik do uchwały Rady Miasta Świdnik Nr XIII/95/2015 z dnia 24 września 2015 r.)*
  U podstaw misji Strategii Gminy Miejskiej Świdnik leży przekonanie, że gmina ma potencjalne szanse by stać się atrakcyjnym miejscem do zamieszkania, życia, prowadzenia działalności gospodarczej, lokowania kapitału a także wypoczynku i spędzania wolego czasu. Wymienia się trzy obszary strategiczne: społeczeństwo, gospodarkę oraz infrastrukturę i środowisko. Jednym z celów działań infrastrukturalnych uznaje się modernizację i rozwój gminnego i ponadlokalnego systemu komunikacji transportowej w celu poprawy dostępności Świdnika do zewnętrznego układu komunikacyjnego poprzez poprawę stanu istniejącego/budowę nowej infrastruktury drogowej i towarzyszącej, rozwój komunikacji miejskiej, budowę dworca przesiadkowego, wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej, promocję ekologicznej komunikacji miejskiej.

- *Strategia rozwoju Gminy Wólka na lata 2007-2020*
  *(Załącznik do Uchwały Nr XX/122/12 Rady Gminy Wólka z dnia 22 czerwca 2012 r. )*
  Jako generalny cel strategiczny rozwoju Strategia wskazuje efektywne wykorzystanie potencjału ludzkiego, gospodarczego, kulturowego i przyrodniczego gminy Wólka w celu radykalnej poprawy jej atrakcyjności inwestycyjnej oraz warunków zamieszkania, zachowania walorów naturalnych oraz dalszego wzmocnienia jej pozycji w regionie, wynikającej z rdzeniowego położenia w ramach kształtującego się Lubelskiego Obszaru Metropolitarnego (LOM). Wpływ na to może mieć bliskie sąsiedztwo z dwoma miastami (Lublin, Świdnik), określanymi mianem Lubelskiego Zespołu Miejskiego, tworzącymi rdzeń LOM. Kierunkami działań dotyczącymi wzmocnienia spójności gminy jest m.in. poprawa powiązań drogowych z centrum gminy oraz pomiędzy obszarami peryferyjnymi wewnątrz jej obszaru, ukształtowanie sieci dróg lokalnych, stworzenie odpowiedniego systemu lokalnego transportu zbiorowego (powiązanego z transportem miasta Lublina lub samodzielnego).

- *Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Piaski na lata 2008-2015*
  *(Załącznik do uchwały Rady Miejskiej w Piaskach Nr XXXVII/255/2009 z dnia 30 grudnia 2009 r. )*
  Zgodnie ze Strategią, Gmina Piaski to nowoczesna, rolniczo-turystyczna gmina wyróżniająca się wysokim standardem życia mieszkańców, opierająca swój rozwój na rolnictwie, dogodnym położeniu komunikacyjnym, atrakcyjności kulturalnej i przyrodniczej. Wymienia się trzy cele strategiczne: podniesienie jakości infrastruktury technicznej i społecznej do poziomu stwarzającego warunki dla zrównoważonego rozwoju gminy oraz zapewniającego podniesienie standardu usług dla mieszkańców i turystów, wzrost konkurencyjności lokalnej gospodarki oraz rozwój kapitału ludzkiego i przeciwdziałaniu wykluczeniu społecznemu. Główne kierunki działań projektów to m.in.: budowa i przebudowa dróg gminnych z uwzględnieniem dróg łączących się z drogą krajową, wojewódzką i powiatową, umożliwiających dojazd do terenów atrakcyjnych turystycznie czy gospodarczo, budowa chodników, ścieżek rowerowych, budowa dróg utwardzonych do miejscowości gminnych o utwardzonych warunkach dla usług komunikacji zbiorowej, poprawa bezpieczeństwa na drogach gminnych i powiatowych.

Dokument spójny jest także z realizowanymi planami rozwojowymi, takimi jak:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego" (Uchwała Rady Miejskiej Nr 674/XXVII/2013 z dnia 17 stycznia 2013 r).
- Koncepcja rozwoju komunikacji rowerowej w mieście Lublin (Uchwała Rady Miejskiej nr 260/XV/2011 z dnia 24 listopada 2011 r).
- Planem Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Lublin (Uchwała Rady Miejskiej nr 360/XIII/2015 z dnia 23 grudnia 2015 roku).
- Plan zrównoważonej mobilności Lublina (2015 r)

Plan Mobilności LOF nie zastępuje obowiązującej Strategii Transportowej Lublina czy strategii rozwojowych poszczególnych gmin. Stanowi ich uzupełnienie i rozwinięcie w części dotyczącej działań związanych z zarządzaniem popytem na transport. Celem WPM jest wzmocnienie skuteczności działań na rzecz zrównoważonego rozwoju LOF.