



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040)



Raport monitoringowy za rok 2024

1. Wprowadzenie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP – Sustainable Urban Plan Mobility) to dokument strategiczny, którego celem jest poprawa jakości przemieszczania się i dostępności transportu publicznego oraz osiągnięcie zmian w zakresie klimatu i energii. Posiadanie uchwalonego dokumentu jest obligatoryjne dla jednostek samorządu terytorialnego w celu pozyskania środków zewnętrznych na inwestycje drogowo-transportowe, w tym budowa i modernizacja dróg, wymiana taboru, czy wspieranie inteligentnej, zielonej mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040) (SUMP LOM) jest planem działań skierowanym do jednostek samorządu terytorialnego z terenu Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (JST LOM), to jest 22 gmin: Lublin, Bełżyce, Bychawa, Garbów, Głusk, Jabłonna, Jastków, Kamionka, Konopnica, gmina Lubartów, Miasto Lubartów, Łęczna, Mełgiew, Nałęczów, Niedrzwica Duża, Niemce, Piaski, Spiczyn, Strzyżewice, Świdnik, Wojciechów i Wólka, oraz 4 powiatów: lubelskiego, lubartowskiego, puławskiego i świdnickiego.

Realizacja SUMP LOM dąży to tego, aby mobilność w LOM opierała się na komfortowym transporcie zbiorowym oraz uporządkowanej sieci dróg dla pieszych i rowerów. Ponadto, przemieszczanie się w obszarze metropolitalnym powinno być bezpieczne, zeroemisyjne i dostępne dla wszystkich. Planowana w oparciu o współpracę samorządów z mieszkańcami mobilność w LOM powinna dążyć do wykorzystywania w możliwie największym stopniu odnawialnych źródeł energii w transporcie.

Od początku 2023 roku JST LOM wdrażają ten plan, kształtując politykę transportową w wymiarze lokalnym i metropolitalnym. Stowarzyszenie LOM, którego członkami są JST LOM, jest odpowiedzialne za nadzór nad prawidłowym rozwojem zrównoważonej mobilności w LOM, poprzez monitorowanie procesu realizacji SUMP LOM przez każdą JST LOM oraz monitorowanie stopnia realizacji poszczególnych wskaźników realizacji celów operacyjnych oraz wskaźników rezultatu.

Poszczególne JST LOM są odpowiedzialne za wdrażanie swojej części działań realizujących postanowienia SUMP LOM i przekazują do Stowarzyszenia LOM raport z tych działań.

Poniżej zaprezentowana została zbiorcza informacja o stopniu realizacji SUMP za rok 2024.

2. Analiza wskaźników oraz interpretacja wyników monitoringu

Analiza wskaźników z uwzględnieniem dotychczasowych trendów i wartości docelowych pokazuje, że większość osiągniętych przyrostów w 2024 roku jest stosunkowo niewielka w stosunku do założonych celów. Zależność od finansowania zewnętrznego wciąż spowalnia realizację inwestycji infrastrukturalnych. Już w raporcie za 2023 rok podkreślano, że brak otwartych naborów unijnych uniemożliwiły JST pozyskanie środków na nowe projekty w 2023/2024. To tłumaczy, dlaczego wiele wskaźników związanych z budową nowej infrastruktury wzrosło niewiele lub pozostało na poziomie zbliżonym do wyjściowego.

Z pozytywnych przykładów, wskaźnik nr 6 (długość dróg rowerowych) osiągnął wartość prawie 489 km wobec celu 595 km (82 % realizacji), przyrost o 78,6 km. Wskazuje to na kontynuację programów rowerowych (m.in. Lublin i gminy otaczające dodały nowe odcinki). Podobnie wskaźniki nr 4 i nr 12 (odpowiednio parkingi B+R i P+R) rosną (odpowiednio do 63 i 42 obiektów), osiągając 70 % i 60 % celów, co świadczy o umiarkowanym postępie w budowie infrastruktury wspierającej multimodalność.

Z kolei największe przyrosty odnotowano tam, gdzie działania nie wymagały dużych nakładów inwestycyjnych lub były efektem decyzji administracyjnych. Przykładowo, Nałęczów przyjął standardy piesze i rowerowe (co wpłynęło na wskaźniki nr 2 i nr 3) oraz Lublin rozszerzył strefę płatnego parkowania o ok. 440 miejsc. Szeroko zakrojone były też działania promocyjno-edukacyjne (wskaźnik nr 17) – ich liczba niemal potroiła się, a w niektórych gminach osiągnęła 100% szkół w gminie. W efekcie wskaźnik już teraz przekroczył założony cel. Wskazuje to na zwiększony wysiłek JST w zakresie komunikacji z mieszkańcami, zwłaszcza edukacji najmłodszych.

Ogólnie rzecz biorąc, przyrosty w roku 2024 potwierdzają diagnozę z poprzednich lat: aby osiągnąć cele na 2030 r., niezbędna jest eskalacja inwestycji i sprawniejszy dostęp do funduszy. Tempo wzrostu wskaźników – zwłaszcza infrastrukturalnych – wynika głównie z zawłości procesu inwestycyjnego (uzyskiwanie finansowania, opracowywanie dokumentacji), co już podkreślono w poprzednim raporcie monitoringowym. Z drugiej strony, działania organizacyjne i niewymagające dużych nakładów (standardy, kampanie, integracja) przyniosły wymierne efekty.

3. Podsumowanie i rekomendacje

Rok 2024 umocnił przekonanie, że Plan Zrównoważonej Mobilności dla LOM jest kluczowym fundamentem rozwoju transportu w regionie, aczkolwiek myśląc o wypełnieniu założonych w dokumencie celów wymagana jest intensyfikacji wdrażania. Największe sukcesy odnotowano w obszarze kampanii edukacyjnych, rozwoju stref uspokojonego ruchu oraz integracji przewozów miejskich, co dobrze wróży poprawie dostępności transportu publicznego i bezpieczeństwa. Jednakże wiele wskaźników infrastrukturalnych wciąż odbiega od wartości docelowych, a zatem aby osiągnąć zakładany poziom „bardzo dobry” do 2030 r., potrzebne są zdecydowane działania.

Rekomenduje się, aby jednostki samorządowe i Stowarzyszenie LOM skoordynowały wysiłki na następujących obszarach:

- Przyspieszenie inwestycji – aktywne pozyskiwanie funduszy unijnych i krajowych (przede wszystkim Fundusze Europejskie dla Lubelskiego, Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej, Krajowy Plan Odbudowy). Należy dążyć do uruchomienia przetargów na brakujące odcinki dróg rowerowych, parkingi P+R/B+R czy inne kluczowe elementy infrastruktury.
- Kontynuacja działań niskobudżetowych – utrzymanie i rozszerzenie kampanii edukacyjnych oraz programów integracji taryfowej (współpraca międzygminna) przyniosło wymierny efekt i powinno być dalej wspierane.
- Weryfikacja i aktualizacja celów – biorąc pod uwagę powolne tempo realizacji niektórych wskaźników, warto rozważyć korektę wskaźników oraz harmonogramu działań, a co za tym idzie zwiększenie nacisku na najpilniejsze kwestie (np. bezpieczeństwo drogowe, integrację transportu, intermodalność).

Podsumowując, rok 2024 przyniósł wymierne sukcesy w wybranych wskaźnikach, ale ogólny stan realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności LOM wymaga dalszych zdecydowanych działań, zwłaszcza inwestycyjnych.

4. Tabela - Stan realizacji wskaźników SUMP LOM za rok 2024

Cele operacyjne	Nr	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość za rok 2023	Wartość za rok 2024	Przyrost w 2024	Wartość docelowa w 2030 r.	Procent realizacji wskaźnika
Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną	1	liczba JST LOM z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	szt.	2	3	8	167%	22	36,36%
	2	liczba JST LOM z obowiązującymi standardami pieszymi	szt.	1	2	3	50%	22	13,64%
	3	liczba JST LOM z obowiązującymi standardami rowerowymi	szt.	0	2	3	50%	22	13,64%
Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich	4	liczba parkingów B+R na terenie całego LOM	szt.	44	49	63	29%	90	70,00%
	5	liczba zadaszonych parkingów dla rowerów przy szkołach na terenie całego LOM	szt.	6	9	19	111%	192	9,90%
	6	długość dróg dla rowerów w LOM	km	327,1	409,9	488,46	19%	595	82,09%
Rozwój spójnego systemu transportu publicznego	7	udział powierzchni zabudowanej Obszaru rozwojowego LOM, która znajduje się w odległości 2 km (w linii prostej) od czynnych przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych	%	90,50%	96,30%	92,76%	-3,68%	99,00%	93,70%
	8	długość wybudowanych oraz wydzielonych pasów dla autobusów w Obszarze rdzennym LOM	km	12,4	18	18,2	1%	34	53,53%

	9	liczba JST LOM z wdrożoną integracją taryfowobiletową z komunikacją organizowaną przez Lublin	szt.	6	13	11	-15%	21	52,38%
	10	liczba węzłów przesiadkowych w LOM	szt.	25	25	25	0%	45	55,56%
Optymalne wykorzystanie samochodów	11	liczba miejscowości w LOM przy drogach krajowych lub wojewódzkich z obwodnicami uwalniającymi ich centra z ruchu tranzytowego	szt.	28	28	35	25%	51	68,63%
	12	liczba parkingów P+R na terenie LOM	szt.	35	35	42	20%	70	60,00%
	13	liczba stref płatnego parkowania w Miastach LOM	szt.	2	2	2	0%	5	40,00%
	14	liczba miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania w Obszarze rdzennym LOM	szt.	2735	2890	2740	-5%	4000	68,50%
	15	liczba ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych w LOM	szt.	22	36	51	42%	176	28,98%
Wzrost akceptacji dla wdrażania zrównoważonej mobilności	16	udział szkół w LOM zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością	%	12%	18%	32%	80%	100%	31,77%
	17	liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w LOM	szt.	5	11	43	291%	22	195,45%
Rozwój logistyki miejskiej	18	długość dróg w strefach ograniczonego ruchu	km	0	17,9	345,44	1830%	495	69,79%
Rozwój struktur wspierających zrównoważoną mobilność	19	liczba międzygminnych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w LOM	szt.	1	4	14	250%	22	63,64%
	20	liczba międzygminnych działań dot. integracji planowania przestrzennego w LOM	szt.	0	0	4	400%	22	18,18%