

12 PAŹ. 2011

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY MIASTA LUBLIN**  
**z dnia.....**

**w sprawie przyjęcia "Polityki Rowerowej Miasta Lublin".**

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z późn. zmianami) uchwała się, co następuje:

- § 1. Przyjmuje się "Politykę Rowerową Miasta Lublin", stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Lublin.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący  
Rady Miasta Lublin

**Piotr Kowalczyk**

Helena Mulyk  
radca prawny

Zastępca Prezydenta Miasta Lublin

*Stanisław Kulinowski*

DYREKTOR  
Zarządu Dróg i Mostów

*inż. Eugeniusz Janicki*

## Uzasadnienie

Na terenie miasta Lublin układ dróg rowerowych liczy ok. 50 km długości. Planuje się dalsze rozwijanie tej sieci. Umożliwi to zwiększenie wskaźnika gęstości sieci dróg rowerowych.

Rozwój systemu dróg rowerowych będzie następować poprzez:

- tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego,
- przystosowanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych,
- budowę samodzielnych dróg rowerowych
- tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h
- dopuszczanie ruchu rowerowego na ulicach zamkniętych dla ruchu samochodowego.

„Polityka Rowerowa Miasta Lublin” uwzględnia wszystkie podstawowe elementy infrastruktury rowerowej niezbędne do realizacji na terenie miasta Lublin. Przyjęcie „Polityki Rowerowej Miasta Lublin” jest kontynuacją wcześniejszych działań miasta na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie miasta. Dnia 10 czerwca 2010 roku Zarządzeniem Prezydenta Miasta Lublin nr 415/2010 w sprawie przyjęcia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin”

„Polityka Rowerowa Miasta Lublin” ustala strategiczny cel, którym jest zwiększenie udziału ruchu rowerowego na terenie Miasta Lublin oraz wskazuje w jaki sposób można ten cel osiągnąć.

Uzupełnieniem do niniejszego programu, gwarantującym powodzenie przedsięwzięcia będzie odpowiednia, strategiczna koncepcja rozwoju komunikacji rowerowej w Mieście Lublin.

Biorąc powyższe pod uwagę, zasadnym jest podjęcie uchwały i uregulowanie zagadnień transportu rowerowego w Lublinie.

DYREKTOR  
Zarządu Dróg i Mostów

inż. *Eugeniusz Janicki*

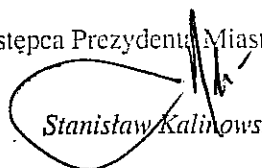
Zastępca Prezydenta Miasta Lublin

*Stanisław Kalinowski*

Załącznik do uchwały nr .....  
Rady Miasta Lublin, z dnia .....

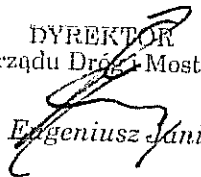
## **„POLITYKA ROWEROWA MIASTA LUBLIN”**

Zastępca Prezydenta Miasta Lublin



*Stanisław Kalinowski*

DYREKTOR  
Zarządu Dróg i Mostów



*inż. Eugeniusz Janicki*

# **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**

## 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 wzrost 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.

Koordynator (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.

DYREKTOR  
Zarządu Dróg i Mostów  
*inż. Eugeniusz Jaficki*

Zastępca Prezydenta Miasta Lublin  
*Stanisław Kalinowski*