



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



# PROGRAM STRATEGICZNEGO ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO



LUBLIN 2019 r.

## SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP</b> .....	<b>4</b>
1.1. WPROWADZENIE .....	5
1.2. CEL OPRACOWANIA DOKUMENTU .....	6
1.3. METODOLOGIA .....	8
<b>2. WARUNKOWOŚĆ EX ANTE</b> .....	<b>10</b>
2.1. GŁÓWNE KRYTERIA WARUNKOWOŚCI EX-ANTE .....	10
2.2. PLAN DZIAŁAŃ .....	11
<b>3. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO</b> .....	<b>13</b>
3.1. CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POTRZEBY TRANSPORTOWE .....	13
3.1.1. DEMOGRAFIA .....	13
3.1.2. GOSPODARKA .....	21
3.1.3. NAUKA .....	25
3.1.4. TURYSTYKA .....	25
3.2. ISTNIEJĄCY SYSTEM TRANSPORTOWY .....	26
3.2.1. DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO .....	26
3.2.2. TRANSPORT DROGOWY .....	29
3.2.3. TRANSPORT KOLEJOWY .....	39
3.2.4. TRANSPORT ZBIOROWY .....	43
3.2.5. TRANSPORT LOTNICZY .....	46
3.2.6. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA .....	47
3.3. INFRASTRUKTURA .....	49
3.3.1. LOGISTYCZNA .....	49
3.3.2. ROWEROWA .....	51
3.3.3. GRANICZNA .....	53
3.4. KORYTARZE TRANSPORTOWE .....	54
3.5. TRANSEUROPEJSKIE KORYTARZE TRANSPORTOWE .....	55
3.6. KLUCZOWE WĘZŁY KOMUNIKACYJNE .....	55
<b>4. KOMPLEMENTARNOŚĆ Z POZOSTAŁYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI PAŃSTWA I WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO</b> .....	<b>58</b>
<b>5. ANALIZA SWOT</b> .....	<b>62</b>
<b>6. WIZJA ROZWOJU TRANSPORTU W ODNIESIENIU DO CELÓW „STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA LATA 2014-2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 ROKU)</b> .....	<b>63</b>
6.1. ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE LUBELSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO .....	64
6.2. PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.).....	66

6.3.	KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY 2014-2023 .....	69
6.4.	REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA LATA 2014-2020 .....	71
<b>7.</b>	<b>KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO W OPARCIU O REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WL NA LATA 2014-2020.....</b>	<b>73</b>
7.1.	ROZWÓJ METROPOLITALNEGO ZNACZENIA LUBLINA (DZIAŁANIE 1.3).....	74
7.1.1.	KIERUNKI INTERWENCJI .....	75
7.2.	WEWNĘTRZNA SPÓJNOŚĆ DROGOWA JAKO GŁÓWNY CZYNNIK ROZWOJU GOSPODARCZEGO (DZIAŁANIE 2.1) .....	76
7.2.1.	KIERUNKI INTERWENCJI .....	77
7.3.	NOWOCZESNA KOLEJ REGIONALNA ORAZ INTELIGENTNE SYSTEMY ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM .....	79
7.3.1.	KIERUNKI INTERWENCJI .....	80
7.4.	INFRASTRUKTURA DROGOWA ŁĄCZĄCA GŁÓWNE MIASTA REGIONU .....	84
7.4.1.	KIERUNKI INTERWENCJI .....	85
7.5.	OBSZARY O ZNACZENIU PONADLOKALNYM .....	88
7.5.1.	KIERUNKI INTERWENCJI .....	90
7.6.	DROGI POWIATOWE JAKO UZUPEŁNIENIE SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH ORAZ DROGOWEJ SIECI TEN-T .....	92
7.6.1.	KIERUNKI INTERWENCJI .....	93
<b>8.</b>	<b>MODEL TRANSPORTOWY .....</b>	<b>94</b>
8.1.	WPROWADZENIE .....	94
8.2.	DANE WEJŚCIOWE .....	95
8.2.1.	ANALIZA BADAŃ ZACHOWAŃ I PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKANCÓW WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO .....	95
8.3.	SIEĆ TRANSPORTOWA OBJĘTA MODELEM I JEGO ZAKRES.....	99
8.4.	METODOLOGIA FUNKCJONOWANIA MODELU I STAN BAZOWY.....	102
8.5.	MODEL PROGNOZOWANY (2025 R.) .....	106
8.6.	PRIORYTYZACJA PRZEDSIĘWZIĘĆ INWESTYCYJNYCH .....	111
8.7.	PODSUMOWANIE .....	115
<b>9.</b>	<b>KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW PRZEWIDZIANYCH DO FINANSOWANIA Z EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROZWOJU REGIONALNEGO.....</b>	<b>116</b>
9.1.	KRYTERIA MERYTORYCZNE WYBORU PROJEKTÓW DROGOWYCH .....	117
9.1.1.	„POPRAWA EFEKTYWNOŚCI UKŁADU POWIĄZAŃ DROGOWYCH” .....	117
9.2.	KRYTERIA MERYTORYCZNE WYBORU PROJEKTÓW KOLEJOWYCH .....	120
9.2.1.	„SIEĆ KOLEJOWA” .....	120
9.2.2.	„TABOR KOLEJOWY” .....	121
9.3.	UZASADNIENIE WYBORU CIĄGÓW DROGOWYCH DO OCENY.....	122
9.3.1.	WYBÓR CIĄGÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH .....	123
9.3.2.	WYBÓR PROJEKTÓW DRÓG POWIATOWYCH .....	124
9.4.	LISTA PROJEKTÓW PRZEWIDZIANYCH DO OCENY MERYTORYCZNEJ .....	144
9.5.	PODSUMOWANIE .....	151

<b>10. ZDOLNOŚĆ SYSTEMOWA.....</b>	<b>152</b>
10.1. KOMPETENCJE JEDNOSTEK ZAANGAŻOWANYCH W REALIZACJĘ PROJEKTÓW .....	152
10.1.1. CENTRUM REALIZACJI INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH (CRIT) I DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY .....	152
10.2. ZDOLNOŚĆ INSTYTUCJONALNA PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH .....	153
10.2.1. ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ HORYZONTALNYCH MAJĄCYCH NA CELU ZAPEWNIENIE ZDOLNOŚCI BENEFICJENTÓW DO REALIZACJI PROJEKTÓW.....	158
10.2.1.1. ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH.....	158
10.2.1.2. UMWL (ZAKUP TABORU KOLEJOWEGO).....	160
10.2.2. ZAGROŻENIA I RYZYKA DLA REALIZACJI PROJEKTÓW.....	163
10.2.2.1. PROJEKTY DROGOWE .....	163
10.2.2.2. PROJEKTY KOLEJOWE (UMWL – ZAKUP TABORU) .....	165
10.2.3. UDZIAŁ PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH .....	167
10.3. SYSTEM MONITOROWANIA I OCENY REALIZACJI.....	168
<b>11. ZAŁĄCZNIK I - LISTA PROJEKTÓW REALISTYCZNYCH I ZAAWANSOWANYCH W RAMACH EFRR– HARMONOGRAM REALIZACJI – MAPY PROJEKTÓW.....</b>	<b>170</b>

## 1.1. WPROWADZENIE

Zgodnie z Załącznikiem XI do Rozporządzenia Nr 1303/2013<sup>1</sup> Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz unijnych wytycznych **opracowanie Regionalnych Planów Transportowych stanowi jeden z głównych kryteriów w zakresie weryfikacji spełnienia warunkowości ex-ante w odniesieniu do transportu dla okresu programowania 2014-2020.**

Ramy czasowe wdrażania przedmiotowego opracowania zostały wyznaczone na okres programowania 2014-2020, z perspektywą do 2030 roku.

Opracowany Plan Transportowy powinien stanowić podstawowe narzędzie obrazujące i weryfikujące podjęte i planowane decyzje. Przejrzysta i prawidłowa metodologia tworzenia Planu Transportowego, składająca się z czterech etapów tj.:

1. Gromadzenia danych i analizy jakości danych,
2. Określenia „płaszczyzn analiz”,
3. Wyznaczenia celów,
4. Zidentyfikowania niezbędnych działań w obszarach organizacji, działalności oraz infrastruktury,

gwarantuje efektywne wykorzystanie środków, tym samym wspierając sam proces decyzyjny, w zakresie planowania i inwestycji związanych z rozwojem regionalnym.

Poniżej zaprezentowane są wymogi dotyczące zakresu Planu Transportowego. Ten powinien:<sup>2</sup>

- Zapewniać podstawy dla trwałego rozwoju sektora w perspektywie średnioterminowej;
- Uwzględniać rozwój całego sektora oraz zawierać wymogi dotyczące utrzymania, niezależnie od źródeł finansowania;
- Uwzględniać rozwój działalności operacyjnej, organizacji i infrastruktury działania;
- Uwzględniać ewentualną reformę systemową, tam gdzie jest to niezbędne (np. w procesie planowania);
- Uwzględniać kwestie związane z trwałością robót budowlanych, działalności operacyjnej i utrzymania
- Zawierać szczegółową analizę potrzeb/funkcjonalności sieci;
- Zawierać jasne uzasadnienie potrzeb/koncepcji zastosowania poszczególnych rozwiązań w oparciu o analizę podstawowych zagadnień;
- Być intermodalny;
- Uwzględniać cele i bieżące zmiany w zakresie gospodarki, społeczeństwa i środowiska;
- Zawierać powiązania odpowiednich polityk UE z projektami, które mają być wdrażane;

---

<sup>1</sup> (Dz. Urz.UE L 347 z 20.12.2013 str. 320 z późn. Zm.)

<sup>2</sup> Wytyczne JASPERS „Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowości ex-ante w okresie programowania 2014-2020”

- Zapewniać podstawy dla dalszego rozwoju projektów;
- Być przejrzysty
- Umożliwiać wprowadzenie do Planu nowych informacji lub zmian w przyszłości;
- Umożliwiać wdrażanie odpowiednich istniejących strategii.

Jednocześnie do przedmiotowego opracowania sporządzana została Prognoza Oddziaływania na Środowisko, a sama dokumentacja wymaga przeprowadzenia Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ).

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko został uprzednio uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie oraz z Lubelskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie. Treść uzgodnień z tymi podmiotami stanowi odpowiednio załącznik nr 1 i 2 do Prognozy Oddziaływania na Środowisko.

## 1.2. CEL OPRACOWANIA DOKUMENTU

Celem poniższego opracowania jest, jak wskazano w pkt.1.1 spełnienie warunku w zakresie weryfikacji spełnienia warunkowości ex-ante w odniesieniu do transportu dla okresu programowania 2014-2020.

Jednocześnie Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego ma na celu spełnienie warunków 7.1 oraz 7.2 dla celu tematycznego „*Promowanie zrównoważonego rozwoju transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*” opisanych w załączniku nr 2 „*stan spełnienia warunkowości ex-ante*” do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 przyjętym decyzją Komisji Europejskiej C(2015)887 z dnia 12 lutego 2015 r.

Poniżej prezentujemy szczegółowe przedstawienie obu warunków wraz z poszczególnymi kryteriami jego wypełnienia:

**WARUNEK 7.1. TRANSPORT: ISTNIENIE KOMPLEKSOWEGO PLANU/PLANÓW LUB KOMPLEKSOWYCH RAM W ZAKRESIE INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH ZGODNIE Z INSTYTUCYJNĄ STRUKTURĄ PAŃSTW CZŁONKOWSKICH (Z UWZGLĘDNIENIEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA SZCZEBLU REGIONALNYM I LOKALNYM), KTÓRE WSPIERAJĄ ROZWÓJ INFRASTRUKTURY I POPRAWIAJĄ ŁĄCZNOŚĆ Z KOMPLEKSOWĄ I BAZOWĄ SIECIĄ TEN-T.**

Kryteria wypełnienia:

1. istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
2. Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, w tym priorytetów w zakresie inwestycji w:
  - a. Bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności oraz,
  - b. Wtórny łączność

3. Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności
4. Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów

**WARUNEK 7.2. KOLEJ: ISTNIENIE W KOMPLEKSOWYM PLANIE/KOMPLEKSOWYCH PLANACH LUB W RAMACH DOTYCZĄCYCH TRANSPORTU WYRAŻNEJ CZĘŚCI DOTYCZĄCEJ ROZWOJU KOLEI ZGODNIE Z INSTYTUCYJNĄ STRUKTURĄ PAŃSTW CZŁONKOWSKICH (Z UWZGLĘDNIENIEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA SZCZEBLU REGIONALNYM I LOKALNYM), KTÓRA WSPIERA ROZWÓJ INFRASTRUKTURY I POPRAWIA ŁĄCZNOŚĆ Z KOMPLEKSOWĄ I BAZOWĄ SIECIĄ TENT-T. INWESTYCJE OBEJMUJĄ TABOR, INTEROPERACYJNOŚĆ ORAZ ROZWIJANIE POTENCJAŁU.**

Kryteria wypełnienia:

1. Istnienie w kompleksowym planie/planach lub w ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
2. Istnienie w kompleksowym planie/planach lub w ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem)
3. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów

Ponadto celem opracowania jest przygotowanie:

- Modelu transportowego obejmującego swoim zasięgiem obszar województwa lubelskiego
- Prognozy oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu, której zakres został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Lubelskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym
- Przeprowadzenie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ)

Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego został przygotowany ze szczególnym uwzględnieniem:

- Wytycznych JASPERS „Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-20”,
- Wytycznych JASPERS pn.: JASPERS Appraisal Guidance (Transport) The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal,
- Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 roku) stanowiącą załącznik do Uchwały Nr XXXIV/559/201 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 czerwca 2013 r.
- Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020
- Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Lubelskiego (zwanym w dalszej części opracowania Planem transportowym)

- Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
- Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020
- Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020
- Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
- Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320 z późn. zm.)
- Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r., poz. 1649 z późn. zm.)
- Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.)
- Innych przepisów prawa powszechnie obowiązującego (krajowego i europejskiego).

### 1.3. METODOLOGIA

Prace nad Programem Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego prowadzone były według schematu metodologicznego przedstawionego na rysunku nr 1.

#### Rysunek 1. Metodologia prac projektowych



## 1. Gromadzenie danych wtórnych i pierwotnych

- Przegląd i inwentaryzacja dokumentów strategicznych Województwa Lubelskiego
- Realizacja badań zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Województwa Lubelskiego

## 2. Analiza i diagnoza danych

- Diagnoza systemu transportowego Województwa Lubelskiego
- Wskazanie na komplementarność PSRTWL w odniesieniu do pozostałych dokumentów strategicznych Województwa Lubelskiego
- Budowa modelu transportowego

## 3. Analiza SWOT

## 4. Określenie kierunków rozwoju transportu Województwa Lubelskiego

## 5. Budowa prognozowanego modelu transportowego

## 6. Wskazanie kryteriów wyboru projektów

## 7. Wybór projektów przewidzianych do oceny

## 8. Ocena zdolności systemowej

- Określenie kompetencji jednostek zaangażowanych
- Określenie procedury udziału podmiotów
- Określenie sposobu monitorowania i oceny realizacji Programu

## 9. Przedłożenie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego

## 10. Przedłożenie projektu Prognozy Oddziaływania na Środowisko

## 11. Przeprowadzenie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko

## 12. Przedłożenie projektu PSRTWL do zatwierdzenia przez Zarząd Województwa Lubelskiego

## 2. WARUNKOWOŚĆ EX ANTE

### 2.1. GŁÓWNE KRYTERIA WARUNKOWOŚCI EX-ANTE

Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego spełnia wymogi warunkowości ex-ante w zakresie transportu.

Główne kryteria warunkowości ex-ante w zakresie transportu wskazane zostały w części 2 „Ocena spełnienia warunkowości ex-ante w zakresie transportu oraz Plan Działań” do Wytycznych JASPERS „Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020” .

Poniżej prezentujemy wykaz głównych kryteriów warunkowości ex-ante.

Tabela 1. Główne kryteria warunkowości ex-ante

L.p.	Kryterium	Opis
1	Istnienie Kompleksowego Planu Transportu (KPT) w zakresie inwestycji transportowych	Elementy, które powinien zawierać KPT określono w <b>Części 1 Załącznika I "lista pozycji do uwzględnienia przy ocenie spełnienia warunkowości ex-ante w zakresie transportu"</b> do Wytycznych JASPERS "Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020"
2	Plan spełnia wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	Kryterium obejmuje odpowiedzi na pięć pytań, które zawarto <b>Części 2 Załącznika I "lista pozycji do uwzględnienia przy ocenie spełnienia warunkowości ex-ante w zakresie transportu"</b> do Wytycznych JASPERS "Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020"
3	Plan określa wkład w jednolity europejski obszar transportu	Kryterium określa trzy wymogi <b>1. zakres geograficzny</b> - wymóg, by inwestycje skupiały się na sieci bazowej i Kompleksowej TEN-T <b>2. zakres funkcjonalny</b> - wymaga, by Plan Transportowy uwzględniał działania ukierunkowane na cele gospodarcze, zwiększenie dostępności, integracji i wydajności komunikacyjnej <b>3. inne wymogi związane ze zrównoważonym rozwojem</b> takie jak stabilność rynku paliw, ochrona obszarów miejskich i zapewnienie niezawodności operacyjnej systemów transportowych
4	Zidentyfikowano odpowiednią ilość realistycznych i dojrzałych projektów, dla których przewiduje się wsparcie w ramach EFRR i Funduszu Spójności	Kryterium zakłada opracowanie listy projektów wraz z realistycznym harmonogramem ich realizacji oraz opisu głównych organów/interesariuszy. W celu spełnienia warunkowości ex-ante należy spełnić każdy z wymogów zawartych w <b>Części 3 Załącznika I "lista pozycji do uwzględnienia przy</b>

		<b>ocenie spełniania warunkowości ex-ante w zakresie transportu" do Wytycznych JASPERS "Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020"</b>
<b>5</b>	Podjęto działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów	Kryterium dotyczy zdolności do realizacji projektów. Wytyczne w zakresie warunkowości ex-ante określają kluczowe wymogi związane ze zdolnością instytucji pośredniczących i beneficjentów. W celu spełnienia warunkowości ex-ante należy spełnić każdy z wymogów zawartych w <b>Części 4 Załącznika I "lista pozycji do uwzględnienia przy ocenie spełniania warunkowości ex-ante w zakresie transportu" do Wytycznych JASPERS "Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020"</b>

## 2.2. PLAN DZIAŁAŃ

Plan Działań prezentujący działania, które należy podjąć w celu spełnienia warunkowości ex-ante został przedstawiony w załączniku nr 2 „*stan spełnienia warunkowości ex-ante*” do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 dla celu tematycznego „*Promowanie zrównoważonego rozwoju transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*”.

Poniżej prezentujemy plan działań wraz z terminem realizacji każdego zadania oraz wskazaniem instytucji odpowiedzialnej za jego wypełnienie.

**Tabela 2. Plan Działań**

L.p.	Planowane działania	Termin realizacji	Instytucje odpowiedzialne
1	Decyzja dotycząca organizacji prac nad regionalnym planem transportowym	I kw. 2015 r.	UMWL
2	Zebranie i analiza materiałów wejściowych oraz określenie zakresu niezbędnych do wykonania prac	I kw. 2015 r.	UMWL
3	Uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu regionalnego planu transportowego	I kw. 2015 r.	UMWL
4	Opracowanie projektu regionalnego planu transportowego	II/III kw. 2015 r.	UMWL
5	Przyjęcie regionalnego planu transportowego przez Zarząd Województwa Lubelskiego	III kw. 2015 r.	UMWL
6	Opracowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	IV kw. 2015 r.	UMWL

7	Podanie do publicznej wiadomości projektu regionalnego planu transportowego wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych oraz opiniowanie i uzgadnianie ww. dokumentów przez właściwe organy	IV kw. 2015 r.	UMWL
8	Analiza wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych	I kw. 2016 r.	UMWL
9	Sporządzenie sprawozdania z przebiegu i wyników konsultacji	I kw. 2016 r.	UMWL
10	Przyjęcie regionalnego planu transportowego po konsultacjach, opiniowaniu i uzgodnieniach przez Zarząd Województwa Lubelskiego	II kw. 2016 r.	UMWL
11	Przekazanie przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego	II kw. 2016 r.	UMWL
12	Podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią wraz z uzasadnieniem i podsumowaniem	Lipiec 2016 r.	UMWL

### 3. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

#### 3.1. CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POTRZEBY TRANSPORTOWE

##### 3.1.1. DEMOGRAFIA

Wśród czynników kształtujących potrzeby transportowe na pierwszym miejscu trzeba wymienić potencjał demograficzny. To liczba ludności, rozmieszczenie miast i wsi wpływa na istniejący i projektowany system komunikacyjny.

Województwo lubelskie należy do największych w kraju pod względem powierzchni – liczy 25 122 km<sup>2</sup><sup>3</sup>, co plasuje je na trzecim miejscu w Polsce. Jednak już pod względem liczby ludności – 2 147 746 mieszkańców<sup>4</sup>. - zajmuje dopiero 8 miejsce.

Województwo lubelskie rozciągnięte jest z południa na północ na dystansie około 226 km, natomiast ze wschodu na zachód największa odległość to 176 km.

Region lubelski graniczy od południa z Podkarpaciem - 321 km. Granica z Mazowszem na północy i zachodzie to 372 km. Zachodnim sąsiadem województwa lubelskiego jest też województwo świętokrzyskie – 33 km. Najkrótsza granica, 4 km, na północy oddziela lubelskie od województwa podlaskiego. Wschodnia granica regionu, która przebiega głównie Bugiem, to również wschodnia granica Polski: z Ukrainą – ponad 296 km i Białorusią – ponad 171 km. Tym samym długość granicy międzypaństwowej w województwie lubelskim to prawie 470 km.

Strukturę administracyjną województwa tworzy 20 powiatów ziemskich i 4 miasta na prawach powiatu (tzw. powiaty grodzkie: Lublin, Biata Podlaska, Chełm, Zamość) oraz 213 gmin (20 gmin miejskich, 22 miejsko-wiejskich oraz 171 wiejskich). W celu dostosowania się do wymogów unijnej statystyki regionalnej województwo zostało podzielone na cztery podregiony: bialskopodlaski, chełmsko-zamojski, lubelski i puławski.

---

<sup>3</sup> Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

<sup>4</sup> Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Mapa 1. Podział administracyjny województwa lubelskiego



źródło: Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020

Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, w końcu grudnia 2014 roku województwo lubelskie zamieszkiwało 2 147 746 osób, z czego 48,47 proc. stanowili mężczyźni, a 51,53 proc. stanowiły kobiety.

Tabela 3. % udział poszczególnych płci w ogóle mieszkańców województwa lubelskiego

Zmienna	Liczba mieszkańców	% udział w ogóle mieszkańców
Ogółem	2 147 746	100,00%
Mężczyźni	1 040 990	48,47%
Kobiety	1 106 756	51,53%

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Średnia gęstość zaludnienia w województwie lubelskim na koniec grudnia 2014 r. wyniosła 85 osób na 1 km<sup>2</sup>, przy średniej krajowej 123 osób na 1 km<sup>2</sup>. Największą gęstość zaludnienia odnotowano w podregionie lubelskim, gdzie 1 km<sup>2</sup> zamieszkiwało 169 osób. W tym ujęciu najgorzej wypadł podregion bialski, gdzie wynik ten był ponad trzykrotnie gorszy – 51 km<sup>2</sup>.

Przy czym w miastach gęstość zaludnienia wyniosła 1015 osób, a na wsi – tylko 48 osób<sup>5</sup>. W poszczególnych powiatach rozmieszczenie ludności było nierównomierne, bo największe zagęszczenie występowało w Lublinie (2317 osób na 1 km<sup>2</sup>) oraz Zamościu (2144 osób na 1 km<sup>2</sup>), a najmniejsze było w powiatach: włodawskim (31 osób na 1 km<sup>2</sup>) i parczewskim (38 osób na 1 km<sup>2</sup>).

**Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych jednostkach terytorialnych województwa lubelskiego**

L.p.	Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia (ludność na 1 km <sup>2</sup> )
1	Polska	123
2	woj. Lubelskie	85
3	<b>Podregion bialski</b>	51
4	Powiat bialski	41
5	Powiat parczewski	38
6	Powiat radzyński	63
7	Powiat włodawski	31
8	Powiat m. Biała Podlaska	1163
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	69
10	Powiat biłgorajski	61
11	Powiat chełmski	42
12	Powiat hrubieszowski	52
13	Powiat krasnostawski	64
14	Powiat tomaszowski	58
15	Powiat zamojski	58
16	Powiat m. Chełm	1838
17	Powiat m. Zamość	2144
18	<b>Podregion lubelski</b>	169
19	Powiat lubartowski	70
20	Powiat lubelski	90
21	Powiat łęczyński	90
22	Powiat Świdnicki	155

<sup>5</sup> Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

23	Powiat m. Lublin	2317
24	<b>Podregion puławski</b>	87
25	Powiat janowski	54
26	Powiat kraśnicki	98
27	Powiat łukowski	78
28	Powiat opolski	76
29	Powiat puławski	124
30	Powiat rycki	94

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Porównując liczbę ludności województwa lubelskiego w latach 2013-2014, odnotowano spadek o 17 057, czyli o 0,04 proc. W zaledwie dwóch powiatach ziemskich odnotowano wzrost liczby mieszkańców – chełmskim oraz lubelskim. Wzrost wyniósł odpowiednio 0,06 proc. i 0,59 proc. Wśród przyczyn zwiększenia się liczby ludności w powiecie lubelskim należy wskazać rozwój ośrodków podmiejskich skupionych wokół miasta Lublina, do których przeprowadzają się mieszkańcy stolicy województwa.

Liczbę ludności w latach 2013-2014 w podziale na poszczególne jednostki terytorialne przedstawia poniższe zestawienie.

**Tabela 5. Zmiany w liczbie ludności w poszczególnych jednostkach terytorialnych województwa lubelskiego**

L.p.	Jednostka terytorialna	Powierzchnia (km <sup>2</sup> )	Liczba ludności - 2013 r. (tys.)	Liczba ludności - 2014 r. (tys.)	Zmiana % r/r
1	<b>Polska</b>	312 679	38 495 659	38 478 602	-0,04%
2	<b>woj. Lubelskie</b>	25 122	2 156 150	2 147 746	-0,39%
3	<b>Podregion bialski</b>	5 977	307 475	306 245	-0,40%
4	Powiat bialski	2 755	113 336	112 901	-0,38%
5	Powiat parczewski	952	36 044	35 810	-0,65%
6	Powiat radzyński	965	60 870	60 606	-0,43%
7	Powiat włodawski	1 256	39 567	39 457	-0,28%
8	Powiat m. Biała Podlaska	49	57 658	57 471	-0,32%
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	9 291	643 525	640 135	-0,53%
10	Powiat biłgorajski	1 681	103 366	102 941	-0,41%
11	Powiat chełmski	1 887	79 573	79 619	0,06%
12	Powiat hrubieszowski	1 268	67 157	66 512	-0,96%
13	Powiat krasnostawski	1 031	66 559	65 991	-0,85%
14	Powiat tomaszowski	1 489	86 936	86 385	-0,63%
15	Powiat zamojski	1 870	109 198	108 777	-0,39%
16	Powiat m. Chełm	35	65 481	64 855	-0,96%
17	Powiat m. Zamość	30	65 255	65 055	-0,31%
18	<b>Podregion lubelski</b>	4 221	713 691	712 124	-0,22%
19	Powiat lubartowski	1 289	90 065	89 749	-0,35%

20	Powiat lubelski	1 680	149 481	150 359	<b>0,59%</b>
21	Powiat łęczyński	637	57 587	57 544	<b>-0,07%</b>
22	Powiat Świdnicki	468	72 960	72 750	<b>-0,29%</b>
23	Powiat m. Lublin	147	343 598	341 722	<b>-0,55%</b>
24	<b>Podregion puławski</b>	5 633	491 459	489 242	<b>-0,45%</b>
25	Powiat janowski	875	47 296	47 106	<b>-0,40%</b>
26	Powiat kraśnicki	1 005	98 749	98 182	<b>-0,57%</b>
27	Powiat łukowski	1 394	109 325	108 911	<b>-0,38%</b>
28	Powiat opolski	810	61 803	61 542	<b>-0,42%</b>
29	Powiat puławski	934	116 206	115 777	<b>-0,37%</b>
30	Powiat rycki	615	58 080	57 724	<b>-0,61%</b>

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Województwo lubelskie należy do najmniej zurbanizowanych regionów w kraju. W 42 miastach mieszkało 46,2% ogółu ludności województwa – ten współczynnik daje mu 14 miejsce w kraju na 16 województw.

Największym miastem jest Lublin, w którym mieszkało 31 grudnia 2014 roku 341 722 osób – to 15,91% całej ludności województwa i 34,4% ludności miast województwa lubelskiego.

Inne duże miasta to:

- Chełm – 64 855 mieszkańców,
- Zamość – 65 055 mieszkańców,
- Biała Podlaska - 57 471 mieszkańców,
- Puławy – 48 864 mieszkańców.

Co do zasady struktura sieci miejskiej w województwie lubelskim charakteryzuje się zdecydowaną przewagą ośrodków małych i średnich, a 33 miasta mają mniej niż 20 tys. mieszkańców. Wśród nich aż połowa to miasta bardzo małe, których liczba mieszkańców nie przekracza 5 tys.

Na ponad 4 tys. wsi na obszarze województwa lubelskiego większość to nieduże wsi, liczące od 100 do 500 mieszkańców. Wsie duże, gdzie mieszka więcej niż 1000 osób stanowią w regionie tylko 3% jednostek wiejskich. Najwięcej jest ich w powiatach: lubelskim, radzyńskim, ryckim, puławskim, biłgorajskim i zamojskim.

Duża powierzchnia województwa w połączeniu z niewielkim zagęszczeniem ludności przekłada się na problemy z zagwarantowaniem efektywnej komunikacji kolejowej, drogowej, a także wodnej. Przez efektywną i spójną sieć komunikacyjną województwa lubelskiego należy rozumieć zagwarantowanie optymalnych czasów dojazdu z siedzib powiatów do stolicy województwa oraz z siedzib poszczególnych gmin do siedzib odpowiednich powiatów.

Dobra sieć komunikacyjna pozwala też na podniesienie jakości życia, bo ułatwia dojazd do pracy, szkoły, lekarza, a mieszkańcom wsi i małych miasteczek daje możliwość uczestniczenia w życiu kulturalnym i społecznym województwa i kraju.

Jeśli przyjrzymy się strukturze wiekowej ludności województwa, to okaże się, że osób w wieku przedprodukcyjnym na koniec 2014 r. odnotowano 317 932, osób w wieku produkcyjnym 1 411 292, a osób w wieku poprodukcyjnym 418 522.

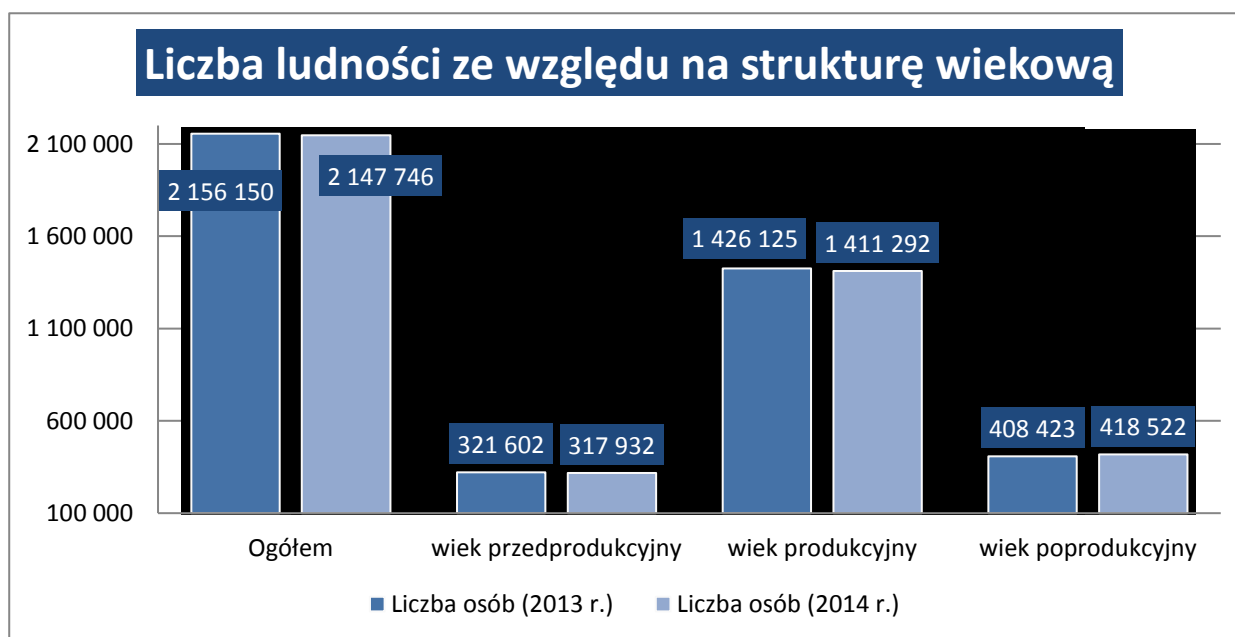
W porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego udział osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszył się o 1,14 proc., osób w wieku produkcyjnym zmniejszył się o 1,04 proc. Niekorzystnie prezentuje się także zmiana w odniesieniu do osób w wieku poprodukcyjnym, która zwiększyła się o ponad 10 tys. osób (2,47 proc.).

Tabela 6. Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową

L.p.	Zmienna	Liczba osób (2013 r.)	Liczba osób (2014 r.)	Udział % w ogóle mieszkańców (2013 r.)	Udział % w ogóle mieszkańców (2014 r.)	Zmiana % r/r
1	Ogółem	2 156 150	2 147 746	100%	100%	-0,39%
2	wiek przedprodukcyjny	321 602	317 932	14,92%	14,80%	-1,14%
3	wiek produkcyjny	1 426 125	1 411 292	66,14%	65,71%	-1,04%
4	wiek poprodukcyjny	408 423	418 522	18,94%	19,49%	2,47%

źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Wykres 1. Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową



źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Prognozy demograficzne dla województwa lubelskiego, podobnie jak dla całej Polski, nie są najlepsze. Według aktualnych symulacji, jeśli utrzymają się obecne tendencje, w 2030 roku liczba ludności w regionie spadnie do 1 995 751 osób. Jak obrazuje tabela nr 7, spadek liczby ludności w porównaniu do 2014 roku wyniósłby 7,08 proc. Warto przy tej okazji zwrócić uwagę, że w projekcji na 2030 rok zakłada się spadek liczby ludności w miastach aż o 9,72 proc., przy jednoczesnym spadku tego wskaźnika dla wsi o 4,81 proc. Prognoza dla województwa objętego niniejszym opracowaniem wpisuje się w prognozę demograficzną dla całego kraju. Prognozy

Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że w 2030 roku liczba mieszkańców naszego kraju skurczy się o 3,36 proc. Liczba ludności w miastach zmniejszy się o 6,88 proc. Prognozowany jest z kolei wzrost liczby osób zamieszkujących tereny wiejskie – prognozowany wzrost ma wynieść 2,00 proc.

Przedstawiona prognoza demograficzna jest skutkiem spadku dzietności, co przekłada się na intensywne zmniejszanie się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Już przedstawiono w tabeli nr 6 wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym w 2014 roku wyniósł 2,47 proc. w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Opisana diagnoza sytuacji demograficznej oznacza więc dalszy spadek gęstości zaludnienia. Wiele wsi będzie stało przed perspektywą wyludnienia albo znacznego zmniejszenia ludności. To samo będzie też dotyczyło jednostek miejskich.

Jednocześnie należy wskazać, że symulacje demograficzne zakładają, że jednocześnie będzie rosta bądź wolniej spadać (w zależności od konkretnego przypadku) liczba ludności w miejscowościach leżących w sąsiedztwie większych ośrodków miejskich. Jak zakładają prognozy przedstawione w tabeli nr 7, w 2030 roku zakłada się, że na terenie województwa lubelskiego funkcjonować będą trzy powiaty, które w porównaniu do 2014 r. odnotują wzrost liczby ludności na terenach wiejskich (lubelski, łęczyński, świdnicki). Ponadto w ujęciu ogólnym wzrost liczby ludności zanotowany zostanie na terenie powiatu lubelskiego, gdzie wyniesie aż 10,01 proc.

Brak interwencji w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej na terenach, na których zidentyfikowano taką potrzebę, skutkować będzie szybszym ich wyludnieniem, aniżeli miałyby miejsce na obszarach, gdzie zapewniona byłaby odpowiednia sieć komunikacyjna wraz z infrastrukturą techniczną. W tym zakresie istotnym wydaje się niwelowanie powstałych różnic na szczeblu wojewódzkim, przy jednoczesnym prowadzeniu polityki państwa, mającej na celu niwelowanie różnic między Polską Wschodnią, a pozostałymi regionami kraju.

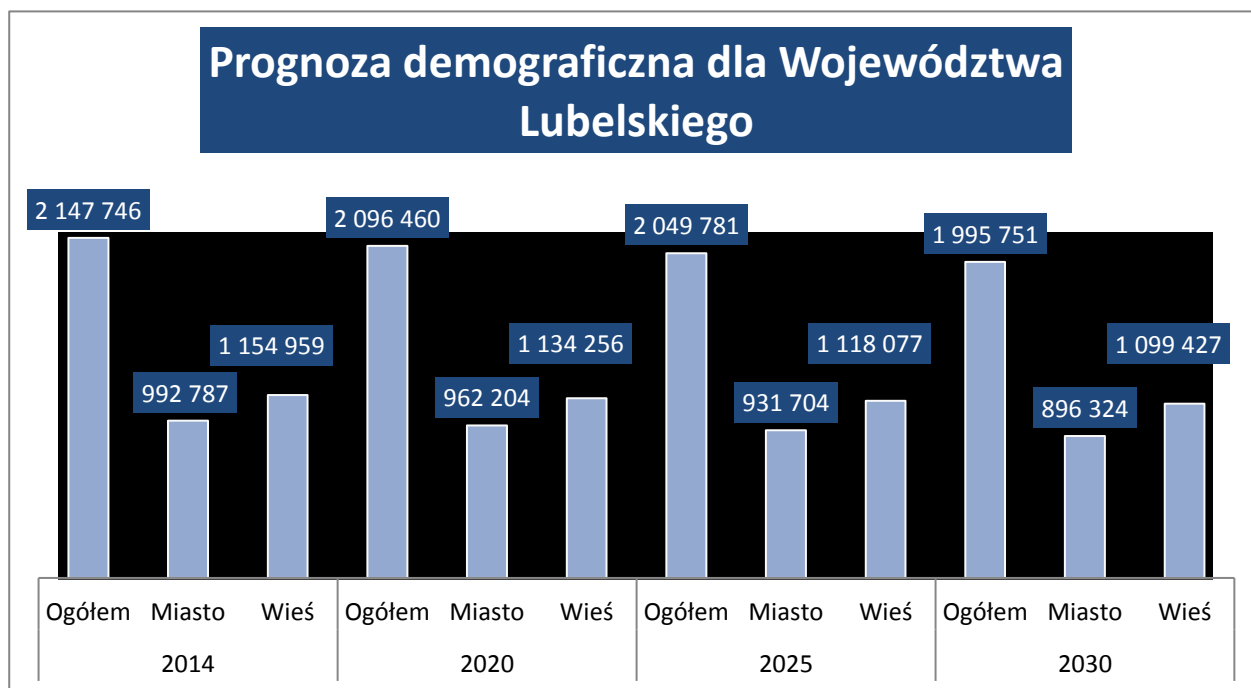
**Tabela 7. Prognoza demograficzna do 2030 roku**

L.p.	Jednostka terytorialna	Zmiana 2014/2020			Zmiana 2014/2025			Zmiana 2014/2030		
		Ogółem	Miasto	Wieś	Ogółem	Miasto	Wieś	Ogółem	Miasto	Wieś
1	<b>Polska</b>	-0,89%	-2,15%	1,04%	-1,92%	-4,31%	1,72%	-3,36%	-6,88%	2,00%
2	<b>woj. Lubelskie</b>	-2,39%	-3,08%	-1,79%	-4,56%	-6,15%	-3,19%	-7,08%	-9,72%	-4,81%
3	<b>Podregion bialski</b>	-2,53%	-2,21%	-2,75%	-4,76%	-4,50%	-4,93%	-7,30%	-7,32%	-7,28%
4	Powiat bialski	-1,78%	-2,11%	-1,70%	-3,26%	-4,09%	-3,04%	-4,95%	-6,48%	-4,57%
5	Powiat parczewski	-3,84%	-2,38%	-4,48%	-7,11%	-4,76%	-8,15%	-	-7,53%	-11,96%
								10,61%		
6	Powiat radzyński	-3,23%	-3,86%	-3,01%	-5,90%	-7,61%	-5,28%	-8,76%	-	-7,66%
								11,79%		
7	Powiat włodawski	-4,07%	-3,63%	-4,30%	-7,55%	-7,09%	-7,79%	-	-	-11,58%
								11,41%	11,09%	
8	Powiat m. Biała Podlaska	-1,41%	-1,41%	nie dotyczy	-3,13%	-3,13%	nie dotyczy	-5,47%	-5,47%	nie dotyczy
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	-3,55%	-3,25%	-3,74%	-6,55%	-6,50%	-6,58%	-9,79%	-	-9,55%
								10,19%		

10	Powiat biłgorajski	-2,80%	-2,04%	-3,18%	-5,21%	-4,68%	-5,48%	-7,85%	-7,78%	-7,88%
11	Powiat chełmski	-2,16%	2,07%	-2,41%	-3,77%	2,63%	-4,15%	-5,67%	3,08%	-6,19%
12	Powiat hrubieszowski	-5,80%	-2,98%	-6,89%	-	10,58%	-5,87%	-12,39%	-	15,46%
13	Powiat krasnostawski	-3,99%	-1,79%	-4,90%	-7,39%	-4,33%	-8,66%	-	10,93%	-7,40%
14	Powiat tomaszowski	-4,65%	-4,52%	-4,70%	-8,43%	-8,43%	-8,43%	-	12,37%	12,65%
15	Powiat zamojski	-2,12%	0,48%	-2,43%	-3,77%	-0,33%	-4,18%	-5,58%	-1,62%	-6,06%
16	Powiat m. Chełm	-3,93%	-3,93%	nie dotyczy	-7,91%	-7,91%	nie dotyczy	-	12,38%	12,38%
17	Powiat m. Zamość	-4,27%	-4,27%	nie dotyczy	-7,89%	-7,89%	nie dotyczy	-	11,98%	11,98%
18	<b>Podregion lubelski</b>	-0,64%	-2,59%	2,61%	-1,60%	-5,31%	4,54%	-3,07%	-8,60%	6,08%
19	Powiat lubartowski	-1,22%	-2,51%	-0,64%	-2,55%	-5,21%	-1,34%	-4,22%	-8,50%	-2,28%
20	Powiat lubelski	4,26%	1,06%	4,53%	7,39%	0,06%	8,02%	10,01%	-1,86%	11,03%
21	Powiat łęczyński	-0,77%	-7,25%	2,60%	-1,81%	-	14,20%	4,63%	-3,39%	-
22	Powiat Świdnicki	-1,77%	-3,32%	0,42%	-3,69%	-6,60%	0,46%	-6,04%	-	22,01%
23	Powiat m. Lublin	-2,37%	-2,37%	nie dotyczy	-4,83%	-4,83%	nie dotyczy	-7,84%	-7,84%	nie dotyczy
24	<b>Podregion puławski</b>	-3,32%	-4,60%	-2,54%	-6,14%	-8,79%	-4,52%	-9,22%	-	13,34%
25	Powiat janowski	-3,99%	-3,95%	-4,00%	-7,08%	-6,83%	-7,18%	-	10,27%	10,01%
26	Powiat kraśnicki	-3,75%	-4,89%	-3,03%	-6,93%	-9,32%	-5,42%	-	10,26%	13,91%
27	Powiat łukowski	-2,22%	-2,97%	-1,89%	-4,18%	-6,03%	-3,37%	-6,45%	-9,56%	-5,08%
28	Powiat opolski	-4,04%	-5,57%	-3,40%	-7,39%	-	10,64%	-6,01%	-	10,97%
29	Powiat puławski	-2,84%	-4,56%	-1,27%	-5,38%	-8,83%	-2,21%	-8,25%	-	13,49%
30	Powiat rycki	-4,31%	-5,94%	-2,89%	-7,93%	-	11,13%	-5,16%	-	11,89%
										16,67%

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Województwa Lubelskiego



źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

### 3.1.2. GOSPODARKA

Drugim istotnym czynnikiem kształtującym potrzeby transportowe jest gospodarka. Pod tym względem województwo lubelskie jest oceniane jako region relatywnie słabo rozwinięty. **W 2013 produkt brutto na 1 mieszkańca wynosił około 29,5 tys. zł i stanowił 70,3 proc. średniej krajowej i ponad 40 proc. średniej unijnej.** Jest to m.in. skutek tego, że ekonomia województwa w większym stopniu niż w innych regionach opiera się na rolnictwie. Powodów takiego stanu rzeczy należy upatrywać w korzystnych warunkach glebowo-klimatycznych do prowadzenia produkcji rolniczej. Powierzchnia użytków rolnych w województwie lubelskim wynosi 1,4 mln ha, co stanowi 9,5 proc. areału krajowego.

Województwo lubelskie ma najwyższy w Polsce udział pracujących w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybołówstwie (36,6%, przy średniej krajowej 15,8%), oraz najniższy udział pracujących w przemyśle (13,7% wobec 21,6%). Niski jest także udział pracujących w usługach (44,9%, przy średniej krajowej 56%) oraz w budownictwie (4,7% wobec 6,5%).

Przeciętnie sektor przedsiębiorstw dostarcza w Polsce 48% wartości dodanej, w województwie lubelskim jest to 38%. Jednocześnie notowany jest bardzo wysoki udział sektora instytucji rządowych i samorządowych, który wynosi aż 21% przy średniej krajowej 15%. To najwyższy wskaźnik w kraju, co dowodzi, że z powodu braku miejsc pracy w przemyśle i usługach w wielu gminach, zwłaszcza wiejskich, najważniejszym pracodawcą jest samorząd.

Niezależnie od niekorzystnych wskaźników, to właśnie sektor wytwórczy ma duże znaczenie w gospodarce regionu. Najbardziej liczną grupę zakładów przemysłowych stanowią przetwórcze rolno-spożywcze (zakłady mleczarskie, przetwórstwa owocowo-warzywnego, chłodnie, młyny, masarnie, zakłady produkujące produkty zbożowe), a także zakłady zielarskie, browarnicze, spirytusowe.

Największym przedsiębiorstwem produkcyjnym są Zakłady Azotowe Puławy S.A., znaczący w kraju dostawca na rynek wewnętrzny i na eksport nawozów sztucznych i półproduktów chemicznych.

Województwo lubelskie to również znaczący producent materiałów budowlanych. Najbardziej znane i kluczowe przedsiębiorstwa tej branży to cementownie w Chełmie i Rejowcu, oraz zakłady prefabrykatów, pustaków, cegieł itp. wyrobów zlokalizowane m.in. w okolicach Lublina, Biłgoraja i Lubartowa.

W obszarze gospodarki zyskującym na znaczeniu staje się górnictwo. Kopalnia Węgla Kamiennego Bogdanka, eksploatująca złoża w Bogdancie i Stefanowie, odpowiada łącznie za wydobycie 8 mln ton węgla. Szacuje się, że w perspektywie następnej dekady wydobycie ulegnie podwojeniu, za sprawą inwestycji związanych m.in. z budową nowej kopalni (koszt powstania to ok. 2,5 mld zł). Efektem tych działań będzie zwiększenie znaczenia województwa lubelskiego dla polskiej energetyki i gospodarki narodowej. Ponadto skutkiem wskazanych inwestycji będzie istotny wzrost kolejowych przewozów towarowych.

W województwie lubelskim funkcjonuje także przemysł maszynowy. W Świdniku zlokalizowane są zakłady śmigłowcowe. Duże fabryki maszyn i urządzeń zlokalizowane są także w Lublinie, Beżycach, Janowie Lubelskim, Dęblinie, Annopolu i Międzyrzecu Podlaskim. Kooperują z nimi setki niewielkich zakładów.

Ocenia się, że województwo lubelskie do tej pory nie stanowiło atrakcyjnego obszaru dla zagranicznych inwestorów. Wśród barier, które są podnoszone w tym kontekście wskazać należy wspomnianą już słabą dostępność transportową całego regionu, która dodatkowo rzutuje na bieżącą działalność już istniejących zakładów.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego przeciętne wynagrodzenie brutto mieszkańca województwa lubelskiego w latach 2013-2014 zwiększyło się o 3,34 proc. z 3 488,61 zł w 2013 roku do 3 605,03 zł w 2014 roku. Dodatkowo, co ważne w odniesieniu do każdej jednostki terytorialnej odnotowano wzrost wynagrodzenia – największy w przypadku powiatu janowskiego (7,12 proc.), najmniejszy w przypadku powiatu radzyńskiego (1,17 proc.).

Należy zwrócić uwagę na przeciętne miesięczne wydatki 1 mieszkańca województwa lubelskiego na transport. W 2013 roku wydatki te w przeliczeniu na pojedynczego mieszkańca wyniosły 94,47 zł, co stanowiło 2,71 proc. przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto odnotowanego w województwie lubelskim.

**Tabela 8. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia mieszkańców województwa lubelskiego w latach 2013-2014**

L.p.	Jednostka terytorialna	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w 2013 r. (PLN)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w 2014 r. (PLN)	Zmiana % r/r
1	<b>Polska</b>	3 877,43 zł	4 003,99 zł	3,26%
2	<b>woj. Lubelskie</b>	3 488,61 zł	3 605,03 zł	3,34%
3	<b>Podregion bialski</b>	3 198,96 zł	3 282,31 zł	2,61%
4	Powiat bialski	2 949,52 zł	3 045,06 zł	3,24%
5	Powiat parczewski	3 037,61 zł	3 169,06 zł	4,33%
6	Powiat radzyński	3 169,19 zł	3 206,39 zł	1,17%
7	Powiat włodawski	3 073,43 zł	3 174,79 zł	3,30%
8	Powiat m. Biała Podlaska	3 461,96 zł	3 539,80 zł	2,25%

9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	3 130,90 zł	3 233,74 zł	3,28%
10	Powiat biłgorajski	3 088,20 zł	3 200,89 zł	3,65%
11	Powiat chełmski	3 021,08 zł	3 150,13 zł	4,27%
12	Powiat hrubieszowski	3 116,46 zł	3 194,54 zł	2,51%
13	Powiat krasnostawski	3 128,85 zł	3 236,28 zł	3,43%
14	Powiat tomaszowski	2 931,59 zł	3 034,51 zł	3,51%
15	Powiat zamojski	2 870,16 zł	3 005,11 zł	4,70%
16	Powiat m. Chełm	3 184,22 zł	3 259,18 zł	2,35%
17	Powiat m. Zamość	3 410,42 zł	3 511,40 zł	2,96%
18	<b>Podregion lubelski</b>	3 799,31 zł	3 945,88 zł	3,86%
19	Powiat lubartowski	2 993,79 zł	3 089,12 zł	3,18%
20	Powiat lubelski	3 029,43 zł	3 141,58 zł	3,70%
21	Powiat łęczyński	5 138,84 zł	5 375,67 zł	4,61%
22	Powiat Świdnicki	3 620,47 zł	3 847,83 zł	6,28%
23	Powiat m. Lublin	3 820,91 zł	3 955,65 zł	3,53%
24	<b>Podregion puławski</b>	3 236,43 zł	3 332,48 zł	2,97%
25	Powiat janowski	3 100,51 zł	3 321,20 zł	7,12%
26	Powiat kraśnicki	2 953,64 zł	3 125,11 zł	5,81%
27	Powiat łukowski	2 883,30 zł	2 955,72 zł	2,51%
28	Powiat opolski	3 020,99 zł	3 129,37 zł	3,59%
29	Powiat puławski	3 785,23 zł	3 855,51 zł	1,86%
30	Powiat rycki	3 050,99 zł	3 101,76 zł	1,66%

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec grudnia 2014 r. wyniosła 11,50%. Województwo Lubelskie ma średni wskaźnik bezrobocia w kraju, wynoszący 12,7%, co stawia je na 9 miejscu w skali kraju. W porównaniu ze stopą bezrobocia z końca 2013 roku, to zmniejszyło się o 1,7 pkt. proc.

Zgodnie z zestawieniem przedstawionym w tabeli nr 9, najwyższa stopa bezrobocia w 2014 r. występowała w powiatach:

- Włodawskim (23,2 proc.)
- Hrubieszowskim (18,2 proc.)
- Chełmskim (18,0 proc.)
- Lubartowskim (16,2 proc.)

Analogiczne zestawienie dla powiatów z najmniejszą stopą bezrobocia w 2014 r. prezentuje się następująco:

- Biłgorajski (8,4 proc.)
- Powiat m. Lublin (8,6 proc.)
- Powiat Łęczyński (8,7 proc.)
- Powiat Puławski (10,1 proc.)

**Tabela 9. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie lubelskim na tle kraju**

L.p.	Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2013 roku (%)	Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2014 roku (%)	Zmiana r/r (pkt. proc.)
1	<b>Polska</b>	13,4	11,5	1,9
2	<b>woj. Lubelskie</b>	14,4	12,7	1,7
3	<b>Podregion bialski</b>	16,9	15,4	1,5
4	Powiat bialski	15,8	14,5	1,3
5	Powiat parczewski	15,3	13,1	2,2
6	Powiat radzyński	15,3	13,9	1,4
7	Powiat włodawski	25,0	23,2	1,8
8	Powiat m. Biała Podlaska	16,4	15,1	1,3
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	16,2	14,4	1,8
10	Powiat biłgorajski	9,4	8,4	1,0
11	Powiat chełmski	20,3	18,0	2,3
12	Powiat hrubieszowski	20,3	18,2	2,1
13	Powiat krasnostawski	17,0	15,5	1,5
14	Powiat tomaszowski	15,8	13,2	2,6
15	Powiat zamojski	16,2	14,7	1,5
16	Powiat m. Chełm	18,3	15,9	2,4
17	Powiat m. Zamość	16,5	15,0	1,5
18	<b>Podregion lubelski</b>	11,9	10,4	1,5
19	Powiat lubartowski	17,5	16,2	1,3
20	Powiat lubelski	12,9	11,2	1,7
21	Powiat łęczyński	10,3	8,7	1,6
22	Powiat Świdnicki	16,1	14,7	1,4
23	Powiat m. Lublin	10,0	8,6	1,4
24	<b>Podregion puławski</b>	14,2	12,4	1,8
25	Powiat janowski	15,3	13,3	2,0
26	Powiat kraśnicki	16,0	14,0	2,0
27	Powiat łukowski	12,9	10,8	2,1
28	Powiat opolski	16,0	14,3	1,7
29	Powiat puławski	11,7	10,1	1,6
30	Powiat rycki	15,5	14,2	1,3

**źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego**

### 3.1.3. NAUKA

Lublin to znaczący ośrodek akademicki w Polsce. Posiada cztery uniwersytety, politechnikę, oraz kilka prywatnych uczelni. W efekcie co czwarty mieszkaniec miasta to student. Do tego dochodzą szkoły wyższe w innych miastach regionu, co przekłada się na 22 placówki kształcenia, gdzie naukę pobiera około 100 tys. osób.

Stosunkowo łatwa dostępność uczelni wyższych nie chroni jednak regionu przed „drenażem mózgów”, bo wielu licealistów wybiera studia w Warszawie, Krakowie, czy Wrocławiu. Ale z drugiej strony do Lublina przyjeżdżają po naukę osoby z innych regionów kraju, a województwo przyciąga też dużą grupę zagranicznych studentów, głównie z Ukrainy i Białorusi, ale także innych państw byłego ZSRR.

Obok placówek uniwersyteckich, w woj. lubelskim działa wiele innych instytutów naukowych. W samym Lublinie funkcjonuje np. Instytut Agrofizyki Polskiej Akademii Nauk. Region stanowi jednak przede wszystkim jedno z centrów badań na rzecz rolnictwa i sektora rolno-spożywczego. W Puławach zlokalizowano m.in. Instytut Nawożenia Uprawy i Gleboznawstwa, Państwowy Instytut Weterynaryjny, Instytut Nawozów Sztucznych, czy Oddział Pszczelnictwa Instytutu Sadownictwa i Kwiaciarstwa. Są to instytucje o znaczeniu krajowym, a nawet międzynarodowym. Ocenia się, że dzięki dobremu zapleczu naukowo-technicznemu, region ten stanie się beneficjentem rozwoju sektora nowych technologii.

### 3.1.4. TURYSTYKA

Województwo Lubelskie ma bardzo duży potencjał turystyczny. Decyduje o tym kilka czynników. Przede wszystkim walory przyrodnicze. Prawie 23 proc. powierzchni województwa stanowią obszary chronione. Składają się na to m.in. dwa parki narodowe (Poleski i Roztoczański) o łącznej powierzchni ponad 18 tys. ha, 17 parków krajobrazowych (241 tys. ha), 87 rezerwatów przyrody (11, 5 tys. ha). Z kolei łączna powierzchnia obszarów Natura 2000 wynosi prawie 385 tys. ha (15,3% powierzchni województwa).

Do najcenniejszych ze względów przyrodniczych obszarów województwa zaliczane są: Roztocze, Doliny Wisły i Bugu, Puszcza Solska, Lasy Janowskie. Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie otrzymało zaś status rezerwatu biosfery UNESCO „Polesie Zachodnie” i wchodzi w skład Transgranicznego Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”, który obejmuje też Ukrainę i Białoruś.

Województwo Lubelskie to także region o dużych walorach bioklimatycznych, a zasobność źródeł wód mineralnych pozwala na rozwijanie lecznictwa uzdrowiskowego (Nałęczów).

Ta atrakcyjność przyrodnicza Lubelszczyzny powoduje rozwój branży turystycznej, zwłaszcza agroturystyki. W regionie funkcjonuje ponad 500 zarejestrowanych gospodarstw agroturystycznych, ale wiele działa bez dopełnienia wymogów formalnych. Ich liczba będzie na pewno w kolejnych latach rosła.

„Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020” wskazuje, że jednym z procesów rozwojowych<sup>6</sup> w regionie będzie:

---

<sup>6</sup>Rozdział „Wizja rozwoju regionu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.”, str. 17 pkt.5

„Poprawa jakości bazy turystycznej, lepsza ogólnokrajowa i międzynarodowa promocja produktów, nie zaś tylko „walorów” turystycznych regionu, czemu będzie towarzyszyć poprawa skomunikowania regionu z otoczeniem, będzie jednym z czynników rozwoju turystyki, w tym wysoko dochodowej turystyki biznesowej, uzdrowskiej, leczniczej i turystyki wyspecjalizowanej – stając się ważnym czynnikiem wzrostu gospodarczego i źródłem dochodów dla mieszkańców.”

Mocną stroną oferty turystycznej Lubelszczyzny jest kultura. W regionie, głównie w Lublinie, działa kilkanaście teatrów. Funkcjonuje tu również blisko 40 muzeów. Kulturowane są także tradycje kultury ludowej. Region jest również bogaty w obiekty zabytkowe. Przetrwano tu choćby wiele dawnych magnackich pałaców i zamków, dworców szlacheckich (np. w Lublinie, Kozłowie, Puławach, Janowcu, Radzyniu Podlaskim). Region też ma całe bogactwo architektury sakralnej różnych wyznań.

Wyjątkowym miastem jest Zamość, zwany Padwą Północy, którego unikatowa staromiejska zabudowa została wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO i uznana za Pomnik Historii o szczególnym znaczeniu dla kultury narodowej. Pomnikami historii są też historyczny zespół architektoniczno-urbanistyczny w Lublinie, układ urbanistyczny Kazimierza Dolnego oraz zespół pałacowo-parkowy w Kozłowie.

## **3.2. ISTNIEJĄCY SYSTEM TRANSPORTOWY**

Województwo lubelskie położone jest przy wschodniej granicy Polski i Unii Europejskiej, co powoduje, że przez obszar ten przebiegają ważne międzynarodowe szlaki kolejowe i drogowe z zachodniej części Unii Europejskiej w kierunku Mińska, Kijowa i Moskwy. Otwiera to perspektywę do rozwijania połączeń drogowych i kolejowych z krajami Azji Środkowej i Dalekiego Wschodu.

Z danych służb granicznych wynika również, że rośnie z roku na rok znaczenie przejść granicznych w województwie lubelskim, które przejmują blisko połowę ruchu towarowego i osobowego na całej polskiej granicy wschodniej.

### **3.2.1. DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO**

Dostępność komunikacyjna, jak już zostało wcześniej wspomniane stanowi jeden z głównych czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej regionu, jest także ważnym wyznacznikiem jakości życia jego mieszkańców.

Zgodnie ze „Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020” dostępność komunikacyjna na terenie województwa lubelskiego jest niska, co powodowane jest następującymi czynnikami<sup>7</sup>:

- Sąsiedztwo słabo przenikalnej zewnętrznej granicy Unii Europejskiej
- Duże obciążenie ruchem tranzytowym niedającym dla regionu wartości dodanej
- Słabe (jak na warunki polskie) wyposażenie w nowoczesną infrastrukturę transportową (brak autostrad oraz bardzo niewielki udział dróg ekspresowych, przy jednoczesnym braku szybkich linii kolejowych)
- Uwarunkowania historyczne niedorozwoju sieci osadniczej i jej rozproszenie
- Niska gęstość zaludnienia

---

<sup>7</sup> Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020, str.43 (3.7 Zagospodarowanie Przestrzenne)

Jak wskazuje Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-20, województwo lubelskie cechuje się nie tylko słabą dostępnością do regionu z zewnątrz, ale również niską dostępnością i wewnątrzregionalną spójnością komunikacyjną, która miejscami stanowi barierę dla pełnego wykorzystania endogennych potencjałów całego regionu oraz jego układu lokalnych<sup>8</sup>. Ogólna dostępność potencjałowa województwa jest niska i charakteryzuje się wskaźnikiem międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT)<sup>9</sup> na poziomie wyraźnie niższym od średniej krajowej (87,1 proc. wartości krajowej).

Dodatkowo czynnikiem ograniczającym jest położenie województwa pomiędzy dwiema dużymi rzekami – Wisłą i Bugiem. Rzeki te są w praktyce niezeglowne, więc komunikacje zapewnić mogą tylko mosty kolejowe i drogowe. Jednak na obszarze województwa lubelskiego takich przepraw jest niewiele. Brak mostów powoduje nadmierną koncentrację ruchu na trasach, których częścią są istniejące przeprawy, a to z kolei oznacza wydłużenie czasu podróży.

Tę sytuację widać zwłaszcza bardzo dobrze nad Wisłą, która stanowi barierę komunikacyjną między woj. lubelskim, woj. mazowieckim i woj. świętokrzyskim. Na ponad 100 km odcinka rzeki, który jest granicą między województwami lubelskim, mazowieckim i świętokrzyskim, czynnych jest tylko pięć mostów drogowych: w Anopolu, w Kamieniu, dwa w Puławach i w Dęblinie oraz jeden most kolejowy w Dęblinie. To stanowczo za mało, aby komunikacja była sprawna pomiędzy obydwoma regionami. Tym bardziej, że przepustowość dwóch z nich (mostu kolejowego w Dęblinie oraz historycznie starszego mostu drogowego w Puławach) jest niewielka.

Na Bugu z kolei przeprawy mostowe są jednocześnie przejściami granicznymi. Tych zaś, jak pisaliśmy wyżej, jest niewiele na odcinku około 360 km granicy. Budowa nowych przepraw musiałaby się wiązać z wytyczaniem nowych przejść granicznych, a te są nieplanowane w najbliższych latach. Mała liczba przejść i mostów na Bugu stanowi barierę dla rozwijania handlu zagranicznego i przepływu ludzi.

Drugim istotnym mankamentem systemu komunikacyjnego województwa lubelskiego jest słabość sieci drogowej. Gęstość dróg publicznych kategorii krajowej i wojewódzkiej jest niższa niż średnia ogólnopolska, zwłaszcza w przypadku dróg krajowych. W regionie lubelskim jest to nieco ponad 4 km/ 100 km<sup>2</sup>, a w kraju prawie 6 km. W przypadku dróg wojewódzkich różnice są mniejsze: w województwie lubelskim na każde 100 km<sup>2</sup> powierzchni przypada prawie 9 km takich tras, a w kraju ta średnia niewiele przekracza 9 km. To pokazuje na słabe skomunikowanie drogowe woj. lubelskiego z sąsiednimi województwami i dalej z innymi regionami kraju, co właśnie zapewniają drogi krajowe, które często są częścią tras międzynarodowych.. W dodatku tylko niewielka część dróg krajowych – ponad 90 km – to trasy dwujezdniowe zapewniający duży komfort podróżowania.

Kolejnym zidentyfikowanym problemem jest deficyt obwodnic, co utrudnia przejazd przez miejscowości, które takiego odcinka nie posiadają. Niemniej należy odnotować, że w perspektywie unijnej 2007-2013 na terenie woj. lubelskiego obwodnice powstały w takich miejscowościach jak:

---

<sup>8</sup> Strategia Rozwoju Polski Wschodniej, (część diagnostyczno-kierunkowa), 14 września 2012, s. 31.

<sup>9</sup> Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej(WMDT)-wypracowany w IGiPZ PAN syntetyczny wskaźnik, który uwzględnia 12 zmiennych społeczno-gospodarczych, m.in. liczba ludności, liczba pracujących, liczba gospodarstw rolnych, liczba studentów, liczba noclegów lub produkcja sprzedana przemysłu.

- Puławy Kraśnik, Międzyrzec, Hrubieszów
- Bełżyce Opole Lubelskie, Chodel
- Frampol
- Kock
- Lubartów

W bieżącym roku ukończona ma zostać obwodnica Hrubieszowa. Czynna jest też południowa obwodnica Kraśnika (w ciągu DK nr 74). Konieczne jest jednak jeszcze wybudowanie obwodnic m.in. Nałęczowa, Tomaszowa Lubelskiego, Chełma i Radzynia Podlaskiego Międzyrzeca Wsch., Białej Podlaskiej Wsch., Dębina, Stężycy, Biłgoraja Janowa Lubelskiego, Łukowa. Stolica regionu – Lublin, wciąż nie ma gotowej pełnej obwodnicy.

Dostępność komunikacyjną woj. lubelskiego ogranicza również brak infrastruktury kolejowej oraz taboru przystosowanego do poruszania się z prędkością  $V_{max}=120$  km/h. Tylko na części odcinków istniejących szlaków (np. trasy kolejowe nr 2, 7, 26) pociągi mogą rozwijać prędkość powyżej 100 km/h.

Istotnym mankamentem jest również niedostateczne zintegrowanie sieci kolejowej z układem drogowym. W połączeniu z brakiem odpowiedniej ilości dróg i linii kolejowych przystosowanych do  $V_{max}=120$  km/h, przekłada się to na ograniczenie mobilności mieszkańców województwa lubelskiego, a w szerszym ujęciu na obniżenie konkurencyjności i atrakcyjności całego regionu.

### 3.2.2. TRANSPORT DROGOWY

#### DROGI KRAJOWE

Długość dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego wynosi ogółem 1094,706 km.

Poniżej prezentujemy zestawienie ilości dróg krajowych ze względu na podmiot zarządzający<sup>10</sup>:

- GDDKiA Oddział w Lublinie – 1036,113 km
- Miasta na prawach powiatu – 49,447 km
- Lubelski Zarząd Przejęć Granicznych – 8,817 km
- Inne – 0,329 km

Sieć dróg krajowych w regionie tworzą :

#### 1) Drogi międzynarodowe „E”

- a) Droga krajowa nr 2 (E30) Siedlce-Biała Podlaska-Terespol-wschodnia granica państwa, położona w paneuropejskim korytarzu transportowym nr II Berlin-Warszawa-Moskwa-Nizni Nowogród, należąca do Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T,
- b) Droga krajowa nr 12 (E373) Radom-Lublin-Piaski-Chełm-Dorohusk-wschodnia granica państwa, położona w korytarzu uzupełniającym paneuropejskiej sieci TEN-T, należąca w części do Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T,
- c) Droga krajowa nr 17 (E372) Warszawa/Zakręt-Kurów-Lublin-Piaski-Krasnystaw-Zamość-Tomaszów Lubelski-Hrebenne-wschodnia granica państwa, położona w korytarzu uzupełniającym paneuropejskiej sieci TEN-T, należąca do Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T,
- d) Droga krajowa nr 19 projektowana część sieci TEN-T. DK19 na odcinku Lublin-Rzeszów projektowana jest w rewizji TEN-T, jako część sieci bazowej. Na pozostałych odcinkach, jako część sieci kompleksowej.

#### 2) Drogi krajowe o znaczeniu międzyregionalnym i regionalnym:

- a) Nr 19 Białystok-Międzyrzecz Podlaski-Kock-Lubartów-Lublin-Kraśnik-Janów Lubelski-Rzeszów,
- b) Nr 48 Tomaszów Mazowiecki-Dęblin-Moszczanka-Kock,
- c) Nr 63 Siedlce-Luków-Radzyń Podlaski-Wisznice-Sławatycze-granica państwa,
- d) Nr 68 wschodnia granica państwa-Kukuryki-Wólka Dobryńska (droga nr 2),
- e) Nr 74 Ożarów-Annopol-Kraśnik-Janów Lubelski-Frampol-Gorajec-Szczebrzeszyn-Zamość-Hrubieszów-Zosin-granica państwa

---

<sup>10</sup> Sieć Dróg Krajowych GDDKiA Oddział w Lublinie - <http://www.gddkia.gov.pl/pl/333/siec-drog-krajowych>

f) Nr 76 Garwolin-Stoczek Łukowski-Łuków-nr 82 Lublin-Cyców-Włodawa-granica państwa

Poniżej prezentujemy wykaz dróg krajowych w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie

**Tabela 10. Wykaz dróg krajowych w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie**

Numer drogi	Przebieg drogi	Długość dróg ogółem (km)	długość odcinków dwujezdniowych (km)
2	granica państwa-Świecko-Pniewy-Poznań-Konin-Warszawa-Siedlce-Terespol-granica państwa	62,338	2,195
12	granica państwa-Białski-Sieradz-Łask-Piotrków Trybunalski-Sulejów-Opoczno-Radom-Zwoleń-Puławy-Kurów-Lublin-Piaski-Chełm-Dorohusk-granica państwa	155,642	51,768
17	Warszawa /Zakręt/-Garwolin-Ryki-Kurów-Lublin-Piaski-Krasnystaw-Zamość-Tomaszów Lubelski-Hrebenne-granica państwa	171,009	24,036
19	granica państwa-Kuźnica -Białystok-Siemiątko-Międzyrzec Podlaski-Kock-Lubartów-Lublin-Kraśnik-Janów Lubelski-Nisko-Rzeszów	190,794	10,697
48	Tomaszów Mazowiecki-Białobrzegi-Głowaczów-Kozienice-Nowe Słowiki-Sieciechów-Opactwo-Dęblin-Moszcanka-Kock	47,69	
63	granica państwa-Węgorzewo-Giżycko-Pisz- Łomża-Zambrów-Sokołów Podlaski-Siedlce-Łuków-Radzyń Podlaski-Wisznice-Sławatycze-granica państwa	108,101	
68	granica państwa-Kukuryki-Wólka Dobryńska	5,197	
74	Sulejów-Żarnów—Kielce-Opatów-Ożarów-Annopol-Kraśnik-Janów Lubelski-Frampol-Gorajec-Szczebrzeszyn-Zamość-Hrubieszów-Zosin-granica państwa	163,801	0,105
76	Wilga-Garwolin-Stoczek Łukowski-Łuków	37,578	
82	Lublin-Cyców-Włodawa-granica państwa	81,85	1,444
824	Żyrzyn-Puławy-Opole Lubelskie-Annopol	12,113	
<b>Razem</b>		<b>1036,113</b>	<b>90,245</b>

**Źródło: GDDKiA Oddział w Lublinie**

Korzystając z informacji GDDKiA Oddział w Lublinie można dokonać kategoryzacji dróg pozostających w administracji regionalnego oddziału ze względu na klasyfikację techniczną dróg.

Zdecydowanie najwięcej na drogach krajowych, bo 72,34 proc. stanowią odcinki zaliczane do dróg głównych ruchu przyspieszonego (GP – blisko 750 km. Według stanu na 31 marca br. na obszarze województwa lubelskiego znajdowało się 79 km dróg ekspresowych (71 km stanowią drogi dwujezdniowe). Pozostałe 207 km dróg krajowych w regionie to drogi główne (G).

Mapa 2. Drogi międzynarodowe i krajowe będące w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie



źródło: GDDKiA

Według raportu przygotowanego przez Departament Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pt. Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2011 roku w Polsce za drogi o dobrym stanie technicznym uznano 58,8 proc. ogółu, o stanie niezadawalającym 23,6 proc., natomiast złym 17,6 proc. Stan nawierzchni dróg krajowych był zróżnicowany w poszczególnych regionach kraju. Województwo lubelskie według klasyfikacji złego stanu nawierzchni zajmowało 6 miejsce, przekraczając średnią krajową.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 – str. 93 (6.1 Infrastruktura Drogowa)

## DROGI WOJEWÓDZKIE

Zgodnie z wykazem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie długość dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego wynosi ogółem 2172,803 km i obejmuje swoim zasięgiem 69 odcinków, którym przypisano poszczególne kategorie według poniższego wykazu:

- Drogi główne (G) – 1120 km
- Drogi zbiorcze (Z) – 620 km
- Drogi główne ruchu przyspieszonego (GP) – 435 km

Sieć dróg wojewódzkich w regionie tworzą :

1) Drogi o znaczeniu dla regionalnego ruchu drogowego:

- a) Droga wojewódzka nr 747 Iłża – Lipsko – Solec nad Wisłą – Opole Lubelskie – Bełżyce – Konopnica,
- b) Droga wojewódzka nr 812 Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm – Rejowiec – Krasnystaw,
- c) Droga wojewódzka nr 815 Wisznice – Parczew – Siemień – Lubartów.
- d) Droga wojewódzka nr 833 Chodel - Kraśnik
- e) Droga wojewódzka nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów, Grabownica Starzeńska,
- f) Droga wojewódzka nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa
- g) Droga wojewódzka nr 846 Małochwiej Duży - Wojślawice - Teratyn
- h) Droga wojewódzka nr 850 Tomaszów Lubelski -Józefówka – Alojzów
- i) Droga wojewódzka nr 808
- j) Droga wojewódzka nr 843
- k) Droga wojewódzka nr 852
- l) Droga wojewódzka nr 842
- m) Droga wojewódzka nr 814

2) Drogi o znaczeniu dla ruchu turystycznego:

- a) Droga wojewódzka nr 812 Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm – Rejowiec – Krasnystaw,
- b) Droga wojewódzka nr 816 Terespol – Kodeń – Sławatycze – Włodawa – Dorohusk – Horodło – Zosin,
- c) Droga wojewódzka nr 819 Parczew - Kołacze - Wola Uhruska
- d) Droga wojewódzka nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna,
- e) Droga wojewódzka nr 824 Żyrzyn – Puławy – Opole Lubelskie – Józefów – Annopol,
- f) Droga wojewódzka nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochothnica,

- g) Droga wojewódzka nr 849 Zamość - Jacnia - Józefów
- h) Droga wojewódzka nr 853 Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski
- i) Droga wojewódzka nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec – Szczepreszyn
- j) Droga wojewódzka nr 801
- k) Droga wojewódzka nr 811

Głównym zadaniem dróg wojewódzkich jest zapewnienie połączenia Lublina z miastami powiatowymi, jak również połączeń między powiatami. W wielu miejscach jest to również alternatywa wobec dróg krajowych. Ponadto drogi wojewódzkie stanowią istotną część tras wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym jako element dróg dojazdowych do przejść granicznych. Jak wskazano powyżej, część dróg ma też duże znaczenie dla ruchu zidentyfikowanego, jako turystyczny.

**Tabela 11. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego**

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Kilometr		Długość odcinka [km]	Klasa drogi
			od km	do km		
1	698	Siedlce - Łosice - Konstantynów - Terespol	53+880	102+385	48,505	G
2	738	Nowe Słowiki - Góra Puławska	17+000	25+064	8,064	G
3	741	droga 738 - Bronowice Łęka - rz. Wisła - Wólka Gołębska - droga 801	0+000	6+460	6,46	Z
4	743	Góra Puławska - Karczunki - Sadłowice - Nasilków - rz. Wisła - Bochothnica	0+000	9+115	9,115	Z
5	747	Iłża - Lipsko - Solec nad Wisłą - Opole Lubelskie - Bełżyce - Konopnica	40+772	96+587	55,815	GP
6	755	Zawichost - Kosin (droga 854)	0+000	4+475	4,475	Z
7	759	(droga 777) - Piotrowice - rz. Wisła - Zabełcze - Opoka Duża (droga 854)	0+000	5+139	5,139	Z
8	801	Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy	84+085	122+770	38,685	G
9	803	Siedlce - Stoczek Łukowski	36+988	41+034	4,046	G
10	806	Łuków - Międzyrzec Podlaski	0+000	27+690	27,69	G
11	807	Maciejowice - Sobolew - Żelechów - Łuków	34+408	69+067	34,659	G
12	808	Łuków - Serokola - Kock	0+000	36+551	36,551	G
13	809	Lublin - Krasienin - Kierzkówka - Przytoczno	2+450	50+566	48,116	Z
14	811	Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska	16+218	38+169	21,951	GP
15	812	Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm	6+150	120+517	114,367	GP
	812	Chełm - Rejowiec - Krasnystaw	122+146	150+981	28,835	GP

16	813	Międzyrzec Podlaski - Parczew - Ostrów Lubelski - łączna	0+000	94+467	94,467	G
17	814	Radzyń Podlaski - Suchowola - Żminne	0+000	20+928	20,928	G
18	815	Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów	0+000	61+620	61,62	G
19	816	Terespol - Kodeń - Sławatycze - Włodawa - Dorohusk - Horodło - Zosin	0+000	164+203	164,203	G
20	817	Kłudzie - rz. Wisła - Kamień - droga 747	4+600	10+200	5,6	Z
21	818	Przewłoka - Wiryki - Adampol	0+000	40+598	40,598	G
22	819	Parczew - Kołaczce - Wola Uhruska	0+000	70+505	70,505	Z
23	820	Sosnowica Dwór - łączna	0+000	29+688	29,688	G
24	821	Klementynów - Ostrów Lubelski	0+000	13+680	13,68	Z
25	822	Lublin - Port Lotniczy Świdnik	4+685	9+204	4,519	G
26	823	droga 48 - Wola Wojcieszowska - rz. Wisła - Borowa (droga 801)	4+000	4+397	0,397	Z
27	824	Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annopol	12+018	79+042	67,024	G
28	825	Kamień - Józefów	0+000	9+116	9,116	Z
29	826	Markuszów - Nałęczów	0+000	10+934	10,934	Z
30	827	Sadurki - Bełżyce	0+000	11+834	11,834	Z
31	828	Garbów - Krasienin - Niemce - Jawidz	0+000	27+853	27,853	Z
32	829	Łucka - łączna - Biskupice	0+000	40+245	40,245	G
33	830	Lublin - Nałęczów - Bochothnica	3+956	41+927	37,971	G
34	831	Stacja kolejowa Dęblin Rycice - droga 801	0+000	1+165	1,165	Z
35	832	Wola Rudzka - Poniatowa - Krężnica Okrągła	0+000	17+349	17,349	Z
36	833	Chodel - Kraśnik	0+000	26+679	26,679	G
37	834	Bełżyce - Niedrzwica Duża - Bychawa - Stara Wieś III	0+000	34+461	34,461	Z
38	835	Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk	10+014	115+875	105,861	GP
39	836	Bychawa - Kębtów	0+000	25+978	25,978	Z
40	837	Piaski - Żółkiewka - Nielisz - Sitaniec	0+000	64+389	64,389	Z
41	838	Głębokie - Dorohuczka - Trawniki - Fajstawice	0+000	24+797	24,797	Z
42	839	Cyców - Siedliszcze - Marynin - Pawłów - Rejowiec	0+000	27+895	27,895	Z
43	840	Stacja kolejowa Zarzeka - droga 801	0+000	1+581	1,581	Z
44	841	Cyców - Wierzbica - Staw	0+000	29+117	29,117	Z
45	842	Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	0+000	67+002	67,002	GP
46	843	Chełm - Kraśniczyn - Zamość	1+552	50+694	49,142	Z
47	844	Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa	6+714	89+239	82,525	G
48	845	droga 801 - Gołąb Piaski - stacja kolejowa Gołąb	0+000	3+708	3,708	Z

49	846	Małochwiej Duży - Wojślawice - Teratyn	0+000	42+549	42,549	GP
50	847	droga 801 -Stacja kolejowa Puławy Azoty	0+000	2+100	2,1	Z
51	848	Tarnawa Mała - Turbin - Sułów - Szczepieszyn	0+000	29+838	29,839	Z
52	849	Zamość - Jacnia - Józefów	2+937	37+476	34,539	G
	849	Józefów - Wola Obszańska	37+476	58+570	21,094	Z
53	850	Tomaszów Lubelski -Józefówka - Alojzów	0+000	48+544	48,544	G
54	851	Stacja kplejowa Puławy Ruda - droga 12	0+000	0+493	0,493	Z
55	852	Józefówka - Nowosiółki - Witków	0+000	35+549	35,549	G
56	853	Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski	0+000	51+533	51,533	G
57	854	Annopol - Kosin - Antoniów - Gorzyce	0+000	14+273	14,273	G
58	855	Olbięcín - Zaklików - Stalowa Wola	0+000	10+964	10,964	G
59	857	Zaklików - Modliborzyce	7+082	16+977	9,895	Z
60	858	Zarzeczé - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn	32+464	33+168	0,704	G
			33+979	76+873	42,594	G
61	860	droga 830 - stacja kolejowa Małe Sadurki	0+000	2+600	2,6	Z
62	863	Kopki - Krzeszów - Tarnogród - Cieszanów	12+350	58+637	46,287	Z
63	865	Jarosław - Oleszyce - Cieszanów - Bełżec	68+296	73+007	4,711	G
64	867	Oleszyce - Lubaczów - Podemsczyzna - Werchrata - Hrebenne	76+518	82+728	6,21	G
65	877	Naklik - Leżajsk	0+000	1+510	1,51	Z
66	900	Raj (droga 754) - rz. Wisła - Piotrawin - droga 825	2+740	3+470	0,73	Z
67	747 L	lewa jezdnia	0+000	0+132	0,132	GP
68	801 L	lewa jezdnia	0+000	0+424	0,424	G
69	824 L	lewa jezdnia	0+000	0+225	0,225	G
<b>RAZEM</b>					<b>2172,803 (km)</b>	

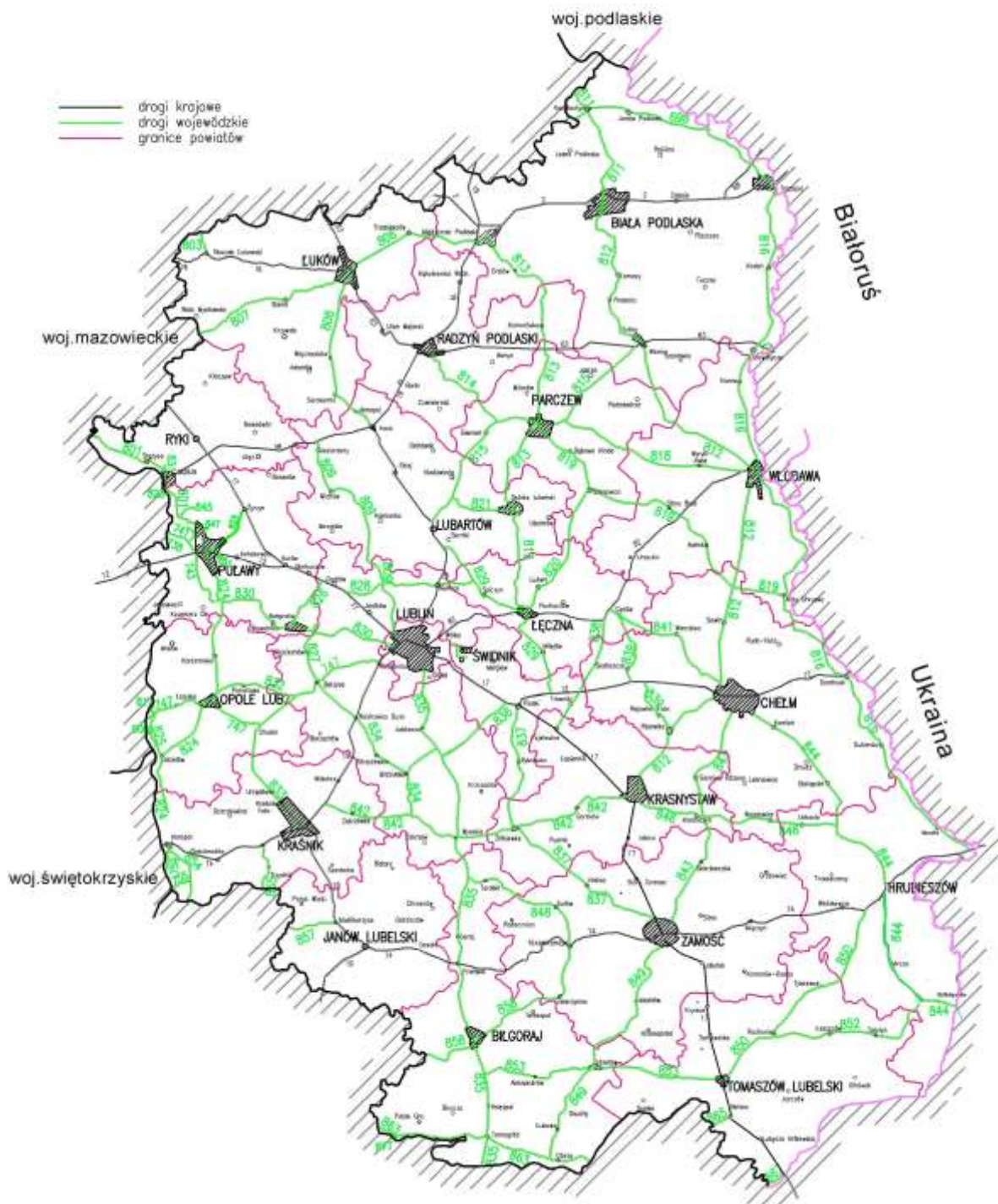
Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie

Mapa 3. Sieć dróg wojewódzkich województwa lubelskiego

### SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

#### Legenda

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- granice powiatów



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego

## DROGI POWIATOWE

Tabela 12. Wykaz dróg powiatowych

L.p.	Powiat	Długość dróg ogółem (km)
1	bialski	1 093,61
2	lubelski	784,824
3	zamojski	766,335
4	chełmski	733,8
5	tomaszowski	702,852
6	lubartowski	566,311
7	biłgorajski	598,839
8	łukowski	547,6
9	hrubieszowski	568,884
10	krasnostawski	462,69
11	radzyński	437,37
12	puławski	389,966
13	opolski	420,894
14	włodawski	375,837
15	kraśnicki	407,86
16	parczewski	340,574
17	rycki	342,761
18	janowski	323,049
19	łęczyński	264,331
20	świdnicki	210,4
<b>Razem:</b>		<b>10 338,784</b>

źródło: ankieta Powiat Lubelski (2015 r.)

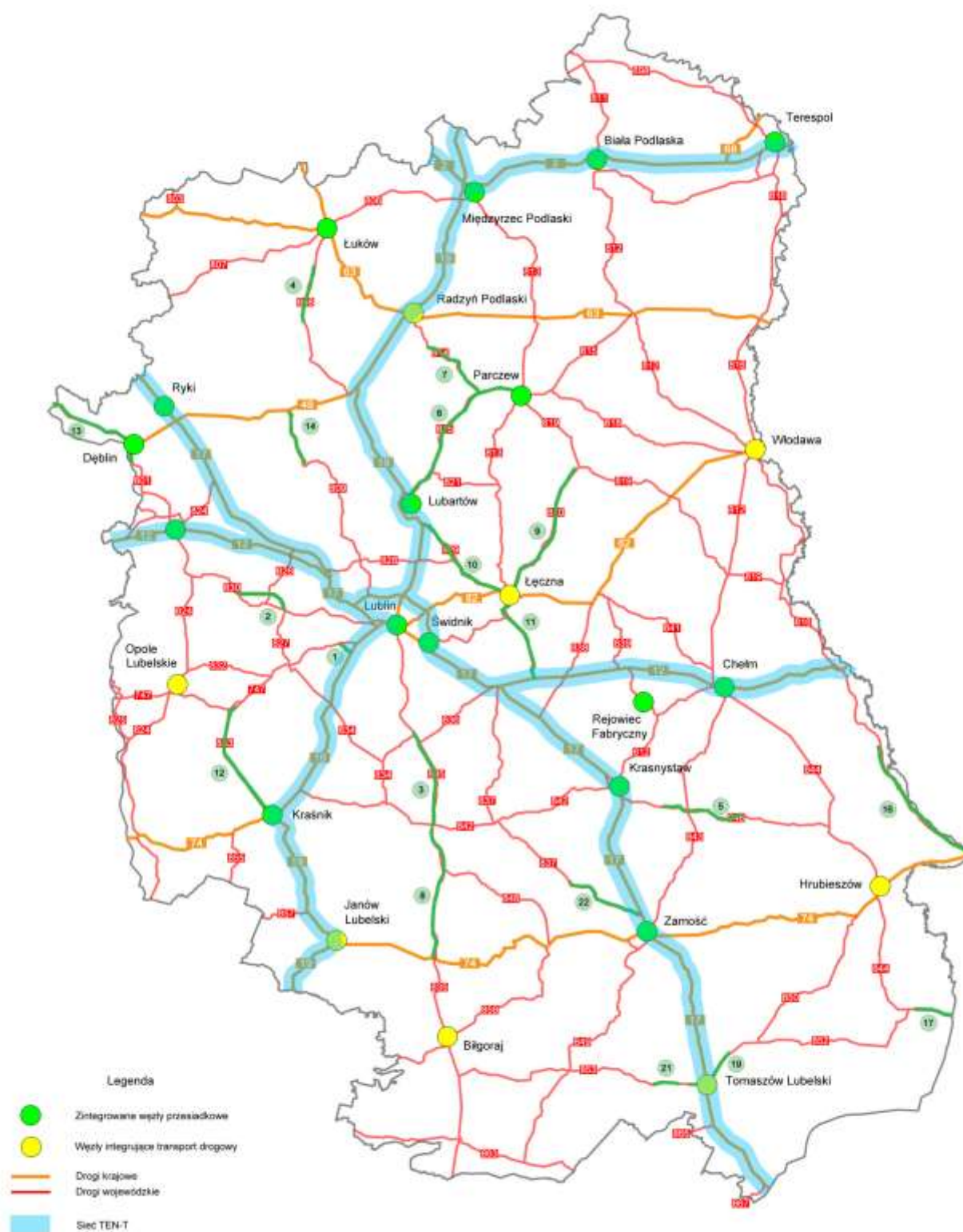
### PODSUMOWANIE

Na bazie danych dotyczących gęstości zaludnienia, która jest istotnym miernikiem w planowaniu przebiegu sieci mierzenia natężenia, obecny układ dróg charakteryzuje się przeciętną gęstością.

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 wśród głównych ograniczeń sieci wskazuje na:

- 1) Brak infrastruktury transportowej o odpowiednich parametrach łączącej północ z południem
- 2) Połączenie ze wschodnią granicą
- 3) Brak odpowiednich urządzeń bezpieczeństwa ruchu
- 4) Niewystarczająca ilość przepraw mostowych
- 5) Brak obwodnic terenów zurbanizowanych

Mapa 4. Drogi krajowe i wojewódzkie oraz sieć TEN-T w województwie lubelskim



źródło: opracowanie własne

### 3.2.3. TRANSPORT KOLEJOWY

Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego wynosi 1025 km, w tym około 130 km to linie szerokotorowe o rozstawie szyn 1520 mm. Daje to stosunkowo niedużą gęstość sieci kolejowej - 4,1 km na 100 km kw.

Tym samym województwo lubelskie ma jeden z najniższych w kraju wskaźników gęstości sieci kolejowej – średnia krajowa to około 7 km na 100 km<sup>2</sup>. Co więcej, w ciągu ostatnich lat część tras kolejowych została zlikwidowana, bo jeszcze na początku XXI wieku na 100 km kw. Przypadało prawie 4,5 km torów.

Niski jest też stopień elektryfikacji linii kolejowych, bo wynosi około 40%, podczas gdy w kraju jest o połowę wyższy. Pod względem elektryfikacji kolei woj. lubelskie zajmuje 12 miejsce w kraju na 16 województw.

Największe znaczenie posiadają linie kolejowe międzynarodowe, czyli **E20** Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżnyj Nowogród; **nr 7** Warszawa–Lublin–Dorohusk–gr. państwa oraz **nr 65** (Linia Hutnicza Szerokotorowa) z Włodzimierz Wołyńskiego do Hrubieszowa, Zamościa, Sędziszowa i Sławkowa na Śląsku.

Trasa E20 przebiega przez region lubelski na odcinku Łuków-Biała Podlaska-Terespol (prawie 100 km) i ma główne znaczenie w transporcie towarów i osób na Białoruś i do Rosji. Jest dwutorowa i w całości zelektryfikowana. Równoległe do niej, na odcinku Terespol-Kobylany poprowadzona jest linia szerokotorowa (nr 60) do obsługi terminali przeładunkowych w Małaszewiczach.

Z kolei linia **nr 7**, która w województwie lubelskim zajmuje odcinek Dęblin-Lublin-Chełm-Dorohusk (prawie 215 km) jest główną drogą dla ruchu na Ukrainę i dalej w rejon Morza Czarnego. To część trasy międzynarodowej Gdańsk-Odessa. Linia jest niemal w całości zelektryfikowana, za wyjątkiem dwukilometrowego odcinka od Dorohuska do granicy państwa, i dwutorowa, poza odcinkami Otwock – Pilawa i Wólka Okopska – granica z Ukrainą, gdzie pociągi kursują po jednym torze. Równoległe do niej, na odcinku Zawadówka – Dorohusk (ponad 31 km) biegnie linia nr 63, która wykorzystywana jest w ruchu towarowym.

Linia **nr 65** (LHS) na odcinku przebiegającym przez województwo lubelskie liczy 123 km. Znaczenie tej drogi polega na tym, że jest to najdalej na zachód Europy wysunięta linia szerokotorowa o rozstawie szyn 1520 mm, co ułatwia transport kolejowy do państw byłego Związku Sowieckiego, ze względu na brak konieczności przeładunku towarów.

Inne drogi kolejowe mają już mniejsze znaczenie i odbywa się na nich przede wszystkim ruch międzywojewódzki, regionalny i lokalny:

- Linia nr 12 Skierniewice – Pilawa – Łuków: jest dwutorowa i zelektryfikowana, na terenie województwa lubelskiego używana jest tylko w ruchu towarowym. Pociągi pasażerskie jeżdżą tylko w wyjątkowych sytuacjach awaryjnych. W Łukowie posiada łącznicę z magistralą kolejową E20 w postaci linii nr 523 Trzaskoniec–Poważe.
- Linia nr 26 Łuków – Dęblin i dalej do Radomia na Mazowszu. Jest w całości dwutorowa i zelektryfikowana używana w ruchu pasażerskim i towarowym. W Dęblinie posiada łącznicę z linią nr 7 (linia nr 850 Wieprz-Wiśła).
- Linia nr 30 Łuków – Lublin Północny, jest niezelektryfikowana, wykorzystywana w niewielkim stopniu w ruchu towarowym, a sezonowo także w ruchu pasażerskim
- Linia nr 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola Południe. Trasa biegnie tylko po jednym torze, jest niezelektryfikowana i o małym natężeniu ruchu..

- Linia nr 67 Lublin – Lublin Tatary – Świdnik. Jest to linia towarowa, zelektryfikowana. Na odcinku Lublin Tatary – Świdnik dwutorowa.
- Linia nr 68 Lublin – Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk. Trasa jest zelektryfikowana na odcinkach Lublin – Lublin Zemborzyce i Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk. Od Lublina do Lublina Zemborzyce i między Stalową Wolą Rozwadów a Grodziskiem Dolnym pociągi poruszają się po linii dwutorowej, na pozostałych odcinkach kolejarze mają do dyspozycji jeden tor. „68” jest używana głównie w ruchu pasażerskim, rzadziej jeżdżą po niej składy towarowe.
- Linia nr 69 Rejowiec – Zawada – Zwierzyniec – Bełżec – Hrebenne - granica z Ukrainą i dalej do Rawy Ruskiej – jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną i już w niedużym stopniu używaną do transportu ludzi i towarów.
- Linia nr 72 Zawada – Zamość – Hrubieszów Miasto – linia jednotorowa, niezelektryfikowana. Ruch pociągów jest na niej mocno ograniczony. Ma ona w Hrubieszowie łącznicę z LHS (linia 931 Hrubieszów Miasto-Hrubieszów Towarowy).
- Linia 81 Chełm-Włodawa. Linia jednotorowa, niezelektryfikowana, wykorzystywana w niewielkim stopniu w ruchu towarowym, a sezonowo także w ruchu pasażerskim.
- Linia Nr 101 Munina koło Jarosławia – Hrebenne, ale tylko jej niewielki odcinek przebiega przez Lubelszczyznę. Linia jest jednotorowa, niezelektryfikowana, a jej znaczenie polega na tym, że łączy linie kolejowe nr 69 (Rejowiec – Rawa Ruska) i 91 (Kraków – Medyka). Jest używana w ruchu towarowym i pasażerskim.
- Linia Nr 581 Świdnik Miasto-Świdnik Port Lotniczy. To krótka, licząca tylko 2,2 km zelektryfikowana trasa kolejowa, ale bardzo ważna, bo zapewniająca transport do Portu Lotniczego Lublin.

Trzeba też wspomnieć o łącznicach, które uzupełniają sieć kolejową na terenie samego Lublina. To linie:

- nr 562 Adampol – Lublin Tatary: jednotorowa i zelektryfikowana linia dla ruchu towarowego.
- nr 561 Zadębie – Adampol – nieczynna łącznica, dzięki której można wjechać z linii nr 30 z kierunku Łukowa na linię nr 7 w kierunku Chełma i jej odnogą (nr 562) w kierunku Lublina Tatary.

Szczegółowy wykaz linii kolejowych przedstawia tabela nr 11.

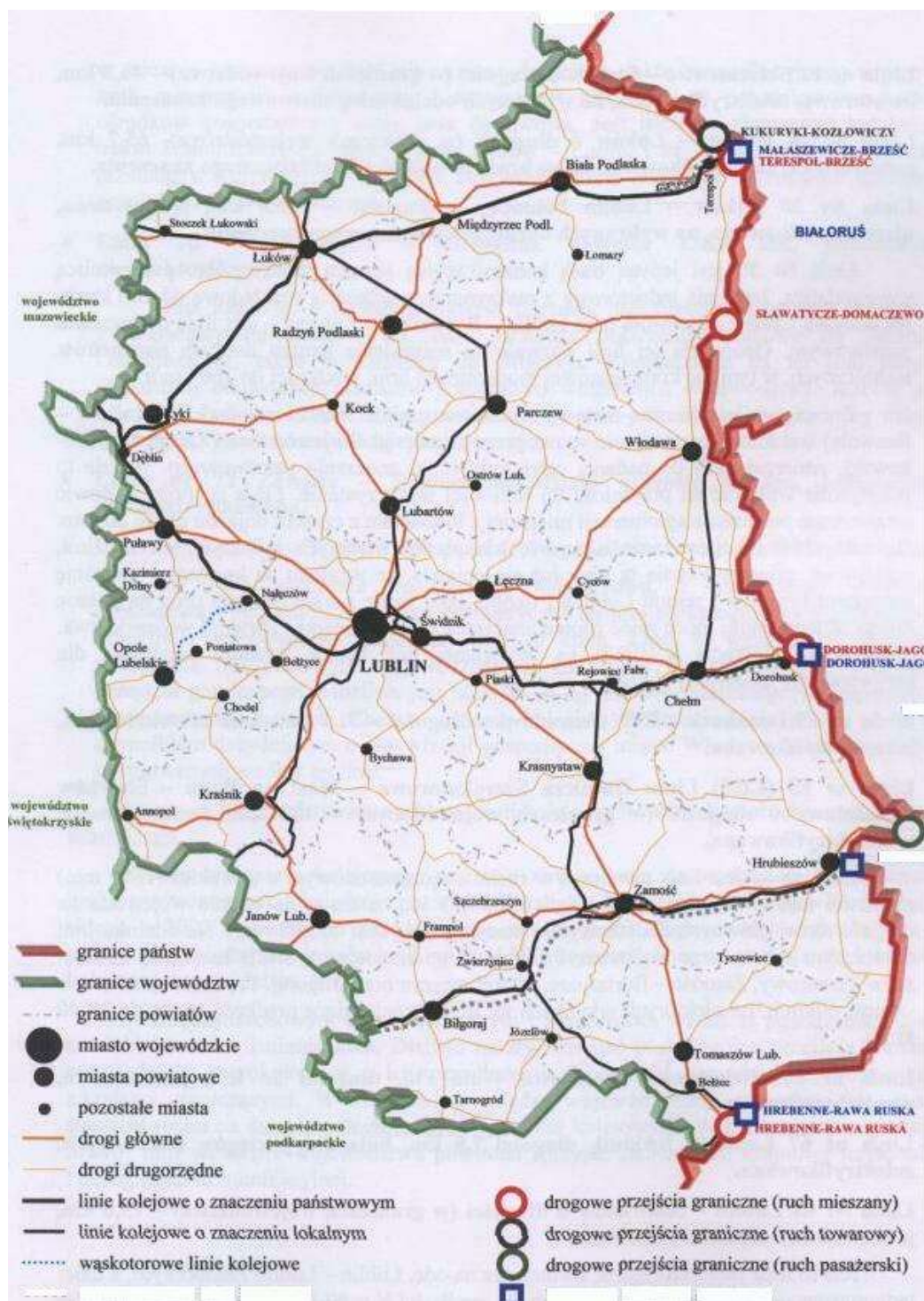
**Tabela 13. Wykaz linii kolejowych na obszarze województwa lubelskiego**

Nr linii kolejowej	Nazwa linii	Długość linii w woj. lubelskim (km)	Wybrane sąsiednie miasta na linii	Czas przejazdu pociągów w minutach		Stopień wykorzystania przepustowości linii kolejowej
				p. regionalny	p. międzywojewódzki	
2	Warszawa-Terespol	96,602	(Siedlce)-Łuków	30-33	20-29	11%-21%
			Łuków-Międzyrzec Podlaski	29	20-24	41%-57%
			Międzyrzec Podlaski-Biała Podlaska	24-25	17-19	46%-47%
			Biała Podlaska-Terespol	42-44	35-40	9%-46%
7	Warszawa Wschodnia-Dorohusk	171,262	(Garwolin)-Dęblin	41-59	-	21%-47%
			Dęblin-Puławy	19-22	13-19	13%-44%

			Puławy-Lublin	47-60	34-48	30%-49%
			Lublin-Świdnik	9-12	12	17%-29%
			Świdnik-Rejowiec Fabryczny	40-45	-	19%-38%
			Rejowiec Fabryczny-Chełm	16-18	-	8%-21%
12	Pilawa-Łuków	29,972				5%-40%
26	Łuków-Radom	61,172	Łuków-Ryki	46-47	-	7%-37%
			Ryki-Dęblin	10-11	-	7%-31%
			Dęblin-(Pionki)	32-36	24-34	13%-31%
30	Łuków-Lublin Płn.	107,586	Lubartów-Lublin	33-37	-	b.d.
66	Zwierzyniec-Stalowa Wola Południe	33,697	Zwierzyniec-Biłgoraj	-	26	b.d.
			Biłgoraj-(Stalowa Wola)	-	51	b.d.
67	Lublin-Świdnik	8,1		-	-	14%
68	Lublin-Przeworsk	72,477	Lublin-Kraśnik	43-56	44-45	7%-53%
			Kraśnik-(Stalowa Wola)	57-59	-	14%-20%
69	Rejowiec-Hrebenne	135,801	Rejowiec Fabryczny- Krasnystaw	17-19	-	13%-15%
			Krasnystaw-Szczebrzeszyn	104-114	-	12%-30%
			Szczebrzeszyn-Zwierzyniec	7-8	9	12%-19%
72	Zawada-Hrubieszów Miasto	61,639		-	-	b.d.
81	Chełm-Włodawa	44,855		-	-	b.d.
523	Trzaskoniec-Poważe	2,276		-	-	b.d.
561	Zadębie-Adampol	3,256		-	-	b.d.
562	Adampol-Lublin Tatary LTB	0,934		-	-	b.d.
580	Wieprz-Wisła	0,392		-	-	b.d.
581	Świdnik-Świdnik Port Lotniczy	2,2		-	-	b.d.
931	Hrubieszów Miasto- Hrubieszów Towarowy	3,109		-	-	b.d.
101	Munina-Hrebenne	5,117		-	-	15%-33%
63		31,258		-	-	b.d.
65	Linia Hutnicza Szerokotorowa	123,2		-	-	b.d.

źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego

Mapa 5. Przebieg linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego



źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego

### 3.2.4. TRANSPORT ZBIOROWY

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym<sup>12</sup> nałożyła obowiązek opracowania „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*” na wskazane jednostki samorządu terytorialnego w tym m.in. województwo lubelskie. 14 lipca 2014 r. Uchwałą nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego w sprawie uchwalenia „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*” obowiązek ten został wypełniony.

Najważniejszym celem opracowania tego dokumentu było przygotowanie województwa lubelskiego, jako organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich do rozpoczęcia organizacji publicznego transportu zbiorowego według nowych uregulowań prawnych, wynikających ze wspomnianej Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Ich wejście w życie zaplanowane jest na 1 stycznia 2017 r.

Od 1 stycznia 2017 roku wdrożone zostaną zmiany w zakresie przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, które wykluczają ich przekazywanie przewoźnikom, a wyłącznie operatorom publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy województwa lubelskiego zapewni dostęp mieszkańcom województwa do publicznego transportu zbiorowego, w którym nadal będą stosowane ulgi przejazdowe, gwarantowane ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity: Dz. U. Z 2012 r. poz. 1138).

W tym celu w Planie transportowym dla województwa lubelskiego wyznaczono planowane linie o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym oraz w transporcie drogowym. Nadrzędnym celem ich wytyczania dążenie do zapewnienia dostępu do linii o charakterze regionalnym, które pozwolą mieszkańcom regionu swobodnie podróżować pomiędzy największymi miastami, będącymi siedzibami powiatów. Planowane Linie komunikacyjne organizowane przez Marszałka Województwa Lubelskiego składają się z dwóch kategorii połączeń:

- trasy łączące stolicę województwa (Lublin) z siedzibami poszczególnych powiatów na terenie województwa lubelskiego
- trasy gwarantujące połączenia bezpośrednie pomiędzy sąsiadującymi miastami będącymi siedzibami powiatów

Wykaz linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej oddzielnie dla transportu kolejowego i drogowego przedstawiono w poniższych tabelach:

---

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 r. Nr 5 poz. 13 z późn. zm.), art. 9 ust. 1 pkt 5.

**Tabela 14. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym w województwie lubelskim**

Linia komunikacyjna	Odcinek trasy komunikacyjnej (wybrane miejscowości)
R1	Lublin-Niemce-Lubartów-Parczew
	Parczew-Milanów-Radzyń Podlaski-Łuków
R3	Lublin-Świdnik-Trawniki-Rejowiec Fabryczny-Chełm
	Chełm-Dorohusk
R33	Chełm-Wola Uhruska-Włodawa
R34	Lublin-Świdnik Port Lotniczy
R4	Lublin-Świdnik-Trawniki-Rejowiec Fabryczny-Krasnystaw-Izbica-Zawada-Zamość
R44	Zawada-Szczebrzeszyn-Zwierzyniec-Józefów-Susiec-Belzec-Lubycza Królewska-granica województwa (kierunek Jarosław)
R54	Zamość-Szczebrzeszyn-Terespol -Zaorenda-Zwierzyniec-Biłgoraj
R64	Zamość-Miączyn-Werbkowice-Hrubieszów
R6	Lublin-Niedzwica Duża-Wilkołaz-Kraśnik
	Kraśnik-Szastarka
	Kraśnik-Szastarka-granica województwa (kierunek Stalowa Wola, Rzeszów)
R8	Lublin-Puławy-Dęblin
R81	Terespol-Biała Podlaska-Międzyrzec Podlaski-Łuków-Krzywdka-Ryki-Dęblin-Puławy-Lublin
	Dęblin-granica województwa (kierunek Piława, Warszawa)
	Łuków-granica województwa (kierunek Siedlce, Warszawa)

**Tabela 15. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w województwie lubelskim**

Linia komunikacyjna	Odcinek trasy komunikacyjnej (wybrane miejscowości)
501	Lublin-Niemce-Lubartów-Firlej-Kock-Borki-Radzyń Podlaski-Kąkolewnica-Międzyrzec Podlaski-Biała Podlaska
511	Lublin-Niemce-Lubartów-Firlej-Kock-Borki-Radzyń Podlaski
521	Lublin-Niemce-Lubartów-Firlej-Kock-Serokomla-Wojcieszków-Łuków
541	Lublin-Niemce-Lubartów
502	Lublin-Łęczna-Cyców-Urszulin-Włodawa
512	Lublin-Łęczna
503	Lublin-Chełm-Kamień-Białopole-Hrubieszów
504	Lublin-Piaski-Fajstławice-Łopiennik Górny-Krasnystaw-Izbica-Zamość-Łabunie-Krynice-Tarnawatka-Tomaszów Lubelski
	Tomaszów Lubelski-Belzec-granica województwa (kierunek Lubaczów)
514	Lublin-Piaski-Fajstławice-Łopiennik Górny-Krasnystaw-Izbica-Zamość

524	Lublin-Piaski-Fajstówce-Łopiennik Górny-Krasnystaw
505	Lublin-Jabłonna Pierwsza-Wysokie-Goraj-Frampol-Biłograj
	Biłgoraj-Tarnogród-granica województwa (kierunek Przeworsk)
506	Lublin-Niedzwica Duża-Wilkołaz Pierwszy-Kraśnik-Modliborzyce-Janów Lubelski
	Janów Lubelski-granica województwa (kierunek Nisko)
516	Lublin-Niedzwica Duża-Wilkołaz Pierwszy-Kraśnik
	Kraśnik-Gościeradów Ukazowy-Annopol-granica województwa (kierunek Opatów,Sandomierz)
507	Lublin-Beżyce-Poniatowa-Opole Lubelskie
	Opole Lubelskie-Łaziska-granica województwa (kierunek Lipsko)
508	Lublin-Nałęczów-Wąwolnica-Kazimierz Dolny-Puławy
	Puławy-granica województwa (kierunek Zwolen)
518	Lublin-Garbów-Markuszów-Kurów-Końskowola-Puławy
551	Lublin-Niemce-Lubartów-Niedźwiada-Siemień-Parczew
	Parczew-Jabłoń-Wisznice-Rossosz-Łomazy-Biała Podlaska
	Biała Podlaska-Konstantynów-granica województwa (kierunek Łosice)
561	Parczew-Wyryki-Włodawa
571	Radzyń Podlaski-Parczew
581	Radzyń Podlaski-Ulan Majorat-Łuków
	Łuków-Stoczek Łukowski-granica województwa (kierunek Garwolin)
552	Włodawa-Wisznice-Rossosz-Łomazy-Biała Podlaska
562	Łęczna-Ludwin-Sosnowica-Dębowa Kłoda-Parczew
553	Włodawa-Sawin-Chełm
563	Chełm-Wierzbica-Cyców-Łęczna
573	Chełm-Rejowiec-Krasnystaw
554	Zamość-Szczebrzeszyn-Zwierzyniec-Biłgoraj
	Biłgoraj-Tarnogród-granica województwa (kierunek Nisko)
564	Zamość-Miączyn-Werbkowice-Hrubieszów
574	Tomaszów Lubelski-Rachanie-Tyszowice-Hrubieszów
555	Biłgoraj-Aleksandrów-Józefów-Tomaszów Lubelski
	Biłgoraj-granica województwa (kierunek Nisko)
566	Biłgoraj-Frampol-Dzwola-Janów Lubelski
	Biłgoraj-Tarnogród-Obsza-granica województwa (kierunek Lubaczów)
556	Opole Lubelskie-Kraśnik
557	Opole Lubelskie-Puławy
558	Lubartów-Kamionka-Michów-Baranów-Żyrzyn-Puławy

### 3.2.5. TRANSPORT LOTNICZY

Zgodnie z celem operacyjnym 1.3 „Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy” do celu strategicznego nr 1 „Wzmacnianie urbanizacji regionu” Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020, **jednym z głównych kierunków działań/interwencji w horyzontach do 2020 i 2030 roku będzie wspieranie przedsięwzięć w zakresie transportu lotniczego w fazie dochodzenia przez niego do pełnej efektywności ekonomicznej<sup>13</sup>.**

Od grudnia 2012 roku na terenie województwa lubelskiego funkcjonuje Port Lotniczy Lublin, zlokalizowany w podlubelskim Świdniku. Lotnisko oferuje regularne połączenia z kilkunastoma lotniskami na świecie.

Port lotniczy dysponuje drogą startową o długości 2520 m i szerokości 45 m, co pozwala na przyjmowanie samolotów średniej wielkości, typu Boeing 737, Airbus A 3219 i 320.

Jest wyposażone w podstawowe urządzenia nawigacyjne i do obsługi samolotów. Infrastruktura lotniskowa, wraz pasem startowym, drogami kołowania, płytami postojowymi i terminalem pasażerskim była budowana od podstaw. Przebudowano też układ drogowy w okolicach lotniska i wybudowano nową linię kolejową do portu.

Pierwsze loty odbyły się w grudniu 2012 roku.

Operacje na lotniku w Świdniku wykonują samoloty Lufthansy, Wizzaira, Ryanaira i linii Carpatair. Oferują one regularne połączenia do portów lotniczych w Europie:

- Wielka Brytania: Londyn (Luton i Stansted), Sheffield, Glasgow;
- Irlandia: Dublin;
- Niemcy: Frankfurt n/Menam;
- Belgia: Charleroi;
- Szwecja: Sztokholm Skavsta;
- Norwegia: Oslo Torp Sandefjord;

Czynnikiem, który istotnie wpływa na atrakcyjność i konkurencyjność omawianego portu lotniczego jest jego bezpośrednie skomunikowanie z portem lotniczym we Frankfurcie, co zapewnia możliwość kontynuowania podróży do miast praktycznie na całym świecie.

W sezonie urlopowym są też uruchamiane połączenia czarterowe. W 2014 roku loty te wykonywano do Turcji, Bułgarii i Grecji (Kreta), a z czarterów skorzystało ponad 11,5 tys. pasażerów, co oznaczało wzrost o prawie 50 proc. w stosunku do 2013 roku.

Port Lotniczy Lublin rozwija także sektor General Aviation: w 2014 roku lotnisko obsłużyło ponad 1300 lotów, a to oznacza, że port ma już istotne znaczenie w rozwijaniu biznesu w regionie.

---

<sup>13</sup> Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (str. 63, Kierunki działań/kierunki interwencji)

W 2014 roku z usług lubelskiego lotniska skorzystało 185 tysięcy pasażerów i wykonano ponad 3,5 tys. operacji lotniczych, co oznacza, że należy ono do mniejszych portów w Polsce. Trzeba jednak zwrócić uwagę na fakt, że jednocześnie dla Portu Lotniczego Lublin 2014 rok był dopiero drugim pełnym rokiem działalności. Łącznie, do końca lipca 2015 roku, z portu skorzystało ponad pół miliona pasażerów. W okresie styczeń-sierpień 2015 r. lotnisko obsłużyło 152 tys. pasażerów (prognoza na 2015 r. wynosi 230 tys. pasażerów), podczas gdy w całym 2014 oraz 2013 roku liczba ta wyniosła odpowiednio 187,5 tys. pasażerów i 189,7 tys. pasażerów.

14

Prognoza na 2016 r. zakłada blisko dwukrotny wzrost potoków podróży odprawianych przez lotnisko w Świdniku – ich liczba wzrośnie do 430 tys. podróży. Obecnie Port Lotniczy Lublin przystosowany jest do obsługi pół miliona pasażerów rocznie.

W 2014 roku otwarto też stałe przejście graniczne, dzięki czemu w Lublinie można odprawiać samoloty przez całą dobę, co również usprawnia ruch lotniczy, głównie czarterowy i General Aviation.

W planach jest również budowa terminala cargo – lotnisko szuka prywatnego inwestora do tego przedsięwzięcia. Obok rozszerzania siatki połączeń pasażerskich, byłby to drugi element rozwoju lotniska.

Na terenie województwa lubelskiego działa też lotnisko w Dęblinie, ale jest ono wykorzystywane przez wojsko. Zarzucone zostały za to plany uruchomienia portu lotniczego w Białej Podlaskiej na bazie nieczynnego lotniska wojskowego. Miejsce to ma być jednak wykorzystane jako lądowisko samolotowe i baza dla szybowców i maszyn sportowych. Jako miejsca lądowisk wskazane są też Dębowa Kłoda i Majdan Nowy koło Biłgoraja.

Infrastrukturę lotniczą regionu uzupełnia lotnisko przykładowe w Świdniku, lotnisko Deputyczne Królewskiej Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie i lotniska aeroklubowe: Radawiec koło Lublina, Mokre koło Zamościa i Świdnik.

### 3.2.6. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Przez obszar województwa lubelskiego przepływają dwie duże rzeki – Wisła i Bug, które posiadają potencjał w zakresie wykorzystania ich, jako drogi wodne. Obecnie jednak żegluga śródlądowa ma marginalne znaczenie, co wynika w głównej mierze z bardzo ograniczonych możliwości wykorzystania obu cieków wodnych do transportu.

Jak już wskazano w rozdziale 3.2.1 niniejszego pracowania, wśród głównych ograniczeń sieci wyróżnić można m.in. niewystarczającą ilość przepraw mostowych i niezadowalający stan techniczny strategicznych przepraw mostowych.

W tej chwili obie drogi wodne służą głównie turystom. Bug jest wykorzystywany do spływów kajakowych, żeglugi małymi jachtami i łodziami, przewozu promami. W jego sąsiedztwie działa też wiele gospodarstw agroturystycznych.

Potencjał Bugu byłby lepiej wykorzystany, gdyby udało się uruchomić międzynarodowe przewozy turystyczne w porozumieniu z władzami Białorusi i Ukrainy. Pierwszym krokiem ku temu ma być otwarcie przejść granicznych nad Bugiem w Zbereżu i Dubience.

---

<sup>14</sup> Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych - <http://cati.org.pl/tik/wizz-air-uruchomil-baze-w-porcie-lotniczym-lublin/>

Wisła stanowi istotną barierę w relacjach regionu lubelskiego z województwem świętokrzyskim i mazowieckim. W granicach województwa lubelskiego znajduje się tylko 5 mostów drogowych (w tym 2 w Puławach) i jeden kolejowy (w Dęblinie).

Wisła posiada duże możliwości turystyczne, ale też nie są one w pełni wykorzystywane z powodu braku infrastruktury. W rejonie Puław i Kazimierza organizowane są w sezonie rejsy spacerowe, a między Kazimierzem Dolnym i Janowcem kursuje prom. Po rzece w sezonie pływają też nieduże prywatne łodzie, organizowane są spływy kajakowe. Możliwości rozwoju turystyki, jakie daje Wisła są potencjalnie bardzo duże i dlatego w planach władz wojewódzkich i powiatowych jest budowa lub rozbudowa przystani i portów jachtowych w Puławach, Janowcu, Dęblinie, Kazimierzu Dolnym, Piotrowinie i Józefowie.

Bug i Wisła są częścią międzynarodowego szlaku wodnego **E40**, który łączy Morze Bałtyckie z Czarnym: z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej przez Narew i Bug do Brześcia, skąd prowadzi droga wodna do Dniepru. Na obszarze województwa lubelskiego ta droga wodna kończy się przy ujściu rzeki Muchawiec. Teoretycznie po Bugu mogą się poruszać jednostki wodne, bo rzeka jest zaliczona do klasy Ia dróg wodnych. Jednak odcinek przebiegający przez województwo lubelskie nie nadaje się do eksploatacji przez barki czy nawet najmniejsze statki pasażerskie lub towarowe ze względu na niewielką głębokość oraz brak budowli hydrotechnicznych. W tej chwili na Bugu działają co najwyżej przeprawy promowe do przewozu ludzi, zwierząt i towarów lub przewóz małymi łodziami.

Przystosowanie obu cieków wodnych do transportu ładunków wymaga szeroko zakrojonych inwestycji, które pozwoliłyby na uregulowanie ich koryt na długich odcinkach, pogłębieniu rzek, aby poziom wody nie spadał poniżej minimum wymaganych przy żegludze i budowie jazów, śluz, infrastruktury przeładunkowej i portowej. Dodatkowe utrudnienie z tym związane należy odnotować w przypadku rzeki Bug, która z racji walorów przyrodniczych i krajobrazowych ma pozostać miejscem o ograniczonej ingerencji człowieka w ramach obszaru chronionego **Natura 2000**.

Niezależnie od powyższego możliwe jest przywrócenie do pełnego użytku gospodarczego polskiego odcinka drogi wodnej E40. W tym celu zidentyfikowano potrzebę budowy tzw. Kanału Wschodniego łączącego Bug w okolicach Terespoła z Wisłą. Kanał ten swój koniec miałby mieć w okolicach Dęblina. Po jego wybudowaniu barki i statki omijałyby Bug, kierując się kanałem na Białoruś, a potem Rosję i Ukrainę.

Finalizacja tej inwestycji pozwoliłaby na odciążenie sieci drogowej oraz kolejowej – rocznie barki i statki miałyby przewozić minimum 4 mln ton towarów - ale przyczyniałyby się również do rozwoju terenów przygranicznych Polski, Białorusi i Ukrainy. Na razie jednak plany budowy kanału, tak jak i przywrócenia żeglugi na Wiśle, pozostają w sferze projektów.

W programowaniu unijnym na lata 2014-2020 przewidziano prawie 4 mld zł na żeglugę śródlądową. Zdecydowana większość środków ma być jednak przeznaczona na udrożnienie szlaków wodnych na Odrze.

### 3.3. INFRASTRUKTURA

#### 3.3.1. LOGISTYCZNA

Istniejąca infrastruktura logistyczna zlokalizowana na obszarze województwa lubelskiego w odniesieniu do regionów centralnej i zachodniej części Polski jest niewielka. W głównej mierze opiera się na funkcjonowaniu centrów przeładunkowych (w zdecydowanej większości kolejowych). Mniejszą rolę spełniają miejsca składowania i magazynowania towarów. W ostatnich latach obserwuje się wzrost liczby firm zainteresowanych świadczeniem kompleksowych usług logistycznych na obszarze województwa lubelskiego.

Z punktu widzenia kolejowych przewozów towarowych najistotniejszym punktem na mapie województwa lubelskiego są Małaszewicze k. Terespoła (gr. Państwa z Białorusią). Odnotowuje się wyraźnie mniejszą ilość ładunków, które przechodzą przez terminale kolejowe na granicy z Ukrainą.

Małaszewicze to największy w UE tzw. „suchy port” przeładunkowy w relacji Wschód – Zachód. Dzielne zdolności przeładunkowe to 24 tys. ton. Port Leży na linii **E20**, będącej częścią II europejskiego korytarza transportowego z zachodniej Europy do Rosji. Jego znaczenie polega też na tym, że następuje tu styk torów o szerokości „europejskiej” - 1435mm i „rosyjskiej” – 1520 mm.

Małaszewicze to siedem terminali, w tym:

- Małaszewicze I - przeładunek towarów niezjednostkowanych z taboru krytego do taboru krytego;
- Małaszewicze II - przeładunek ładunków zjednostkowanych z taboru otwartego do otwartego oraz przeładunku towarów masowych (bp. rudy metali, nawozy);
- Małaszewicze III - przeładunek kontenerów.

Pozostałe cztery to tzw. leśne terminale przeładunkowe w pobliżu Małaszewicz:

- Raniewo - dokonuje się tu przeładunku towarów zjednostkowanych do taboru krytego. Przed wprowadzeniem rosyjskiego embarga na polską i unijną żywność w tym miejscu następował przeładunek produktów spożywczych do rosyjskich wagonów – chłodni;
- Kowalewo - przeładunek zboża i innych towarów wrażliwe na opady atmosferyczne;
- Wólka – przeładunek towarów sypkich i samochodów;
- Podsędków 2 - przeładunek towarów zjednostkowanych.

Największym operatorem w Małaszewiczach jest PKP Cargo, ale działa tu również wiele innych przedsiębiorstw zajmujących się logistyką. Przykładem jednej z ostatnich inwestycji w tym miejscu jest budowa Centrum Logistycznego EUROPORT do przeładunków kontenerów.

Małaszewicze mają szansę stać się znaczącym punktem na kolejowej trasie transportowej z Chin do Unii Europejskiej. Umowę o współpracy z chińskimi kolejami podpisało PKP Cargo. Na razie z Chin do zachodniej Europy przez Małaszewicze wysyłany jest jeden pociąg tygodniowo, ale ta liczba ma systematycznie rosnąć. Powodem takiego stanu rzecz jest odnotowywany wysoki wskaźnik cena/czas/iłość przewiezionych towarów.

Drugim ważnym kolejowym przejściem granicznym dla transportu towarów jest Dorohusk – Jagodzin na linii kolejowej nr 7. To właśnie tędy biegnie najkrótsza droga łącząca Pomorze Gdańskie i Mazowsze z Ukrainą. Krótki odcinek tej drogi kolejowej, tuż przed granicą, ma szerokie tory. To przejście jest obsługiwane przez bazę przeładunkową Chełm Wschodni, zarządzany przez spółkę "Terminal Przeładunkowy" w Szczepieszynie. Ten sam podmiot zarządza terminalem w samym Szczepieszynie, wybudowanym na potrzeby Linii Hutniczej Szerokotorowej, która w rejonie przejścia Hrubieszów - Izow łączy się z ukraińską siecią kolejową.

Zarówno w Małaszewiczach i w terminalach na granicy z Ukrainą odbywa się nie tylko przeładunek towarów z pociągu na pociąg, albo z samochodu na pociąg i odwrotnie, ale możliwe jest też ich sortowanie, pakowanie i dalsza dystrybucja. Terminale oferują też organizację odpraw celnych i inne usługi związane z międzynarodowym transportem.

Wskutek kryzysu gospodarczego i politycznego na Ukrainie, znaczenie terminali „ukraińskich” uległo wydatnemu zmniejszeniu. Przekłada się to na pogorszenie koniunktury w handlu międzynarodowym. Ruch dotychczas generowany na terminalach „ukraińskich” przekierowany został w ten sposób na Małaszewicze. Wszystkie kolejowe terminale obsługują służby celne, fitosanitarne, weterynaryjne.

Z kolei najważniejszy w województwie lubelskim terminal samochodowy znajduje się w Koroszczynie, przy granicy z Białorusią w Kukurykach.

Terminal Samochodowy Koroszczyn leży między autostradą A2 a drogą wojewódzką 812. Zajmuje prawie 50 ha powierzchni i obsługuje drogowe przejście graniczne Kukuryki/Kozłowicze. Jednorazowo na płytach odpraw celnych (wschodnia – dla samochodów wjeżdżających do Polski, zachodnia – dla wyjeżdżających) może pomieścić się 400 samochodów ciężarowych.

Koroszczyn odpowiada za największą część samochodowego transportu na linii Wschód-Zachód przez polską granicę. Wśród czynników, od których zależeć będzie dalszy jego rozwój wskazuje się wielkość prowadzonego handlu Polski i UE z Białorusią, a w głównej mierze z Rosją.

W Drzewcach pod Nałęczowem zlokalizowany jest Lubelski Terminal Kontenerowy, leżący na trasie kolejowej nr 7 Warszawa-Lublin-Dorohusk. To pierwszy zlokalizowany na obszarze województwa lubelskiego terminal intermodalny, gdzie kontenery z pociągów są przeładowywane na pojazdy sieci drogowej. W najbliższych latach dzięki bezpośredniemu połączeniu z drogą ekspresową S17 i bliską odległością granicy zakłada się systematyczny wzrost LTK. Potwierdzenie znajduje to również w danych Urzędu Transportu Kolejowego<sup>15</sup>, z danych którego wynika, że w latach 2010-2014 wzrost przewozów intermodalnych wg masy towarów wyniósł 118,20 proc. Tabela nr 16 pokazuje dane UTK dla poszczególnych kwartałów w omawianym okresie.

---

<sup>15</sup> „Przewozy intermodalne w 2010 i 2014 roku” – Urząd Transportu Kolejowego (Analizy i monitoring rynku)

**Tabela 16. Masa towarów w przewozach intermodalnych (tys. ton)**

Rok/kwartał	I kwartał (tys. ton)	I kwartał (tys. ton)2	I kwartał (tys. ton)3	I kwartał (tys. ton)4	Ogółem (tys. ton)
2010	980,40	1 087,80	1 159,30	1 176,80	4 404,30
2014	2 252,50	2 429,60	2 457,20	2 471,00	9 610,30

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Wielkość terminala dostosowana jest do jego aktualnych zdolności przeładunkowych (1 pociąg dziennie mający w składzie do 60 kontenerów). Ograniczeniem dla jego rozwoju i jednocześnie kierunkiem jego interwencji jest posiadanie tylko jednej bocznicy.

W okresie programowania 2007-2013 zaobserwowano wzrost znaczenia stolicy województwa – Lublina, jako centrum logistycznego. Na obszarze Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego powierzchnia magazynowa wynosi obecnie ok. 100 tys. m<sup>2</sup>.

Największe skupiska powierzchni magazynowej w samym Lublinie to dzielnice: Tatary, Hajdów–Zadębie, Kośminek i Wrotków. Standard obiektów logistycznych jest w Lublinie bardzo zróżnicowany. Jedno z najbardziej nowoczesnych to Centrum Logistyczne Mełgiewska o powierzchni magazynowej przekraczającej 13 tys. m<sup>2</sup>. Wysoki standard ma też Centrum Logistyczne Vetterów, czy Go East – Lubelskie Centrum Logistyczne.

Region lubelski posiada również szereg bocznic kolejowych, które są wykorzystywane w celach logistycznych lub można je do tego przystosować. Część z nich jest w dyspozycji wojska, przy czym zdecydowana większość to obiekty cywilne. Za zadowalający ocenia się stan bocznic należących do przedsiębiorstw kolejowych oraz przemysłowych. Wyraźnie gorszy stan zidentyfikowano na bocznicach używanych sporadycznie, bądź całkowicie wyłączonych z eksploatacji na przestrzeni ostatnich kilku lat.

Pod tym względem największy potencjał odnotowuje się w dużych węzłach transportowych (Lublin, Dęblin, Łuków, Dorohusk, Hrubieszów, Zamość, Szczepieszyn). Część bocznic jest zresztą już od dawna używana przez terminale spedycyjne, inne mają ogromne znaczenie dla konkretnych dużych przedsiębiorstw, jak np. bocznicę w Jaszczowie obsługującą pociągi wożące węgiel z kopalni „Bogdanka”. Inne bocznicę mają z kolei tylko lokalny charakter lub są wykorzystywane w bardzo minimalnym zakresie.

Wykaz bocznic zlokalizowanych w województwie lubelskim:

Bełżec, Biała Podlaska, Biłgoraj, Brzeźno, Chełm, Dęblin, Dęblin Towarowy, Dorohusk, Emilianów, Hrubieszów, Krasnystaw, Krasnystaw Fabryczny, Kraśnik, Lubartów, Lublin, Lublin Tatary, Łuków, Łuków Łapigrusz, Międzyrzec Podlaski, Motycz, Nowa Dęba, Parczew, Puławy Azoty, Radzyń Podlaski, Rejowiec, Ryki, Samurki, Susiec, Szczepieszyn, Wólka Okopska, Zamość, Życzyn.

### 3.3.2. ROWEROWA

Województwo lubelskie może się pochwalić rozbudowaną siecią szlaków rowerowych – łącznie jest to ponad 2000 km oznaczonych tras.

Szlaki o znaczeniu regionalnym, których jest pięć, liczą ponad 750 km.

**Tabela 17. Wykaz szlaków rowerowych na terenie województwa lubelskiego**

L.p.	Szlak	Długość (km)
1	Lublin-Nałęczów-Wąwolnica-Kazimierz Dolny	62
2	Kazimierz Dolny-Józefów n. Wisłą-Dzierzkowice-Kraśnik PKP	106
3	Lublin-Zawiepryce-Jezioro Rogóżno-Jezioro Piaseczno-Załucze Stare-Urszulin-Wereszczyn-Wojciechów-Hańsk-Wola Uhruska	110
4	Nadbużański Szlak rowerowy: Janów Podlaski-Pratulín-Lebiedziew-Kostomłoty-Kodeń-Jabłeczna-Sławatycze-Włodawa-Dorohusk-Dubienka-Gródek-Hrubieszów	288
5	Centralny Szlak Rowerowy Roztocza: Kraśnik-Szczebrzeszyn-Zwierzyniec-Górecko Kościelne-Józefów-Susiec-Narol-Hrebenne	190
<b>Ogółem</b>		<b>756</b>

źródło: **Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie/lubelskie.pl**

Można też korzystać z 57 lokalnych szlaków, których łączna długość to około 1300 km. Z reguły takie trasy liczą około 20-50 km, choć są i szlaki bardzo krótkie, 5-10 km. Najdłuższym szlakiem rowerowym w kategorii lokalnych jest „Czarna Perła” (prawie 125 km): Janów Lubelski - Gościniec Janowski - Zofianka Górna - Krzemień II - Dzwola - Zdzisławice - Cacanin - Frampol - Radzięcín - Kolonia Teodorówka - Komodzianka - Wygon - Chłópków - Latyczyn - Radecznicza - Gaj Gruszczkański - Zakłodzie Dół - Mokrelipie - Sąsiadka - Rozłopy Mułki - Szczebrzeszyn - Żurawnica - Topólcza - Kawęczynek - Leńniczówka Cetnar - Wólka Czarnostocka - Trzęsiny - Wola Kątecka - Stara Wieś - Frampol:

Województwo Lubelskie jest też częścią tworzonego Wschodniego Szlaku Rowerowego „Green Velo<sup>16</sup>”, który połączy to województwo z czterema innymi: podlaskim, podkarpackim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. W lipcu 2015 roku otwarty został pierwszy odcinek szlaku „Green Velo” na terenie woj. lubelskiego ze Zwierzyńca do Szczebrzeszyna. Prace budowlane polegały na przystosowaniu pobocza drogi wojewódzkiej nr 858 na pas dla rowerów na terenie gminy Szczebrzeszyn oraz budowie ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż tej drogi na terenie gminy Zwierzyniec. Do końca 2015 roku ma zostać oddany do użytku cały odcinek szlaku przebiegający przez region lubelski - to 415 km. Cały Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo ma liczyć 2 tys. km. Szlak ten ma przyciągnąć do Polski wschodniej nowych turystów krajowych i zagranicznych, także dzięki nowoczesnej infrastrukturze w postaci np. Miejsc Obsługi Rowerzystów.

<sup>16</sup> <http://greenvelo.pl/portal/pl/o-szlaku/wschodni-szlak-rowerowy-w-liczbach>

### 3.3.3. GRANICZNA

Region lubelski graniczy z Ukrainą - na odcinku 296,3 km oraz Białorusią - na odcinku 171,3 km. Znaczenie tej granicy znacznie wzrosło od 2004 roku, gdy stała się jednocześnie zewnętrzną granicą Unii Europejskiej.

Województwo lubelskie posiada dziewięć przejść granicznych. Jedyne przejście lotnicze jest usytuowane w Porcie Lotniczym Lublin. W tej chwili jest to w praktyce tylko miejsce odprawy osobowej, bo na lotnisku dopiero ma być budowany terminal cargo, który umożliwi także transport towarów.

W regionie funkcjonują trzy przejścia z Białorusią i pięć z Ukrainą. To niewiele, bo jedno przejście przypada średnio na prawie 60 km granicy. Tymczasem wedle unijnych standardów, aby zapewnić płynność ruchu, jedno przejście powinno przypadać na nie więcej niż 15-20 km granicy. I taki wskaźnik udało się osiągnąć na granicy zachodniej (tamtejsze przejścia graniczne uległy likwidacji z chwilą wejścia Polski do UE). Granica wschodnia była przez lata zaniedbywana i widać tego efekty w niewystarczającej infrastrukturze granicznej.

**Tabela 18. Długość granicy z Ukrainą i Białorusią w odniesieniu do liczby zlokalizowanych przejść granicznych**

L.p.	Zmienna	Z Ukrainą	Z Białorusią	Ogółem
1	Długość granicy (km)	296,3	171,3	467,6
2	Liczba przejść granicznych (j.)	5	3	8
3	Liczby km granicy przypadająca 1 przejście graniczne (km)	59,26	57,1	58,45
4	<b>Stopień spełnienia unijnych wymogów</b>	25,31%	26,27%	nie dotyczy

źródło: Opracowanie własne

Największe znaczenie gospodarcze mają przejścia z Białorusią. Chodzi przede wszystkim o połączenie Terespol-Brześć, gdzie kierowana jest większość towarowych transportów kolejowych. Jest to również ważna arteria dla ruchu pasażerskiego. Przejście kolejowe Terespol – Brześć leży w paneuropejskim korytarzu transportowym Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżnij Nowogród.

Drogowe przejście w Terespolu ma mniejsze znaczenie, bo obsługuje w praktyce tylko ruch osobowy i w niewielkim stopniu ruch towarowy. Powodem takiego stanu rzeczy jest przekierowywanie tego rodzaju ruchu na przejście graniczne Kukuryki – Kozłowiczy. Trzecie miejsce, gdzie można przekraczać granicę z Białorusią to Sławatycze – Domaczewo, gdzie kierowane są głównie samochody osobowe.

Województwo lubelskie posiada pięć przejść granicznych z Ukrainą. Najważniejsze z nich to Dorohusk-Jagodzin, obsługujący ruch drogowy i kolejowy, zarówno towarowy jak i osobowy. To koniec polskiego odcinka drogi kolejowej nr 7, najważniejszej w województwie dla połączeń z Ukrainą, oraz drogi krajowej nr 12. W pobliżu przejścia działa terminal przeładunkowy.

Duże znaczenie w wymianie międzynarodowej mają też przejścia graniczne Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński. A to z tej racji, że tędy przebiega szerokotorowa linia kolejowa LHS. Część ruchu kolejowego i drogowego jest też kierowana przez przejście Hrebennie – Rawa Ruska. Z kolei przez Zosin – Ustiług odprawiane są samochody i autokary.

Najmłodsze polsko-ukraińskie przejście graniczne to Dołhobyczów-Uhrynów, które odciążą punkty graniczne w Hrebennem i Zosinie. To najnowocześniejsze przejście graniczne między Polską a Ukrainą na odcinku województwa lubelskiego, gdzie jest także czynne piesze przejście graniczne.

Według oficjalnych danych Straży Granicznej<sup>17</sup>, w 2014 roku przejścia z Ukrainą i Białorusią w województwie lubelskim przekroczyło ponad 12,3 mln podróżnych, co oznacza wzrost o ok. 7% w porównaniu z analogicznym okresem 2013 roku. Większy o 8% był także ruch samochodowy – odprawiono 4,1 mln samochodów osobowych, oraz autokarowy – przez przejścia przejechało 82 tys. autobusów, czyli o 9 9% więcej niż w 2013 roku. Spadła za to o 7,4 proc. liczba odprawionych ciężarówek – było ich prawie 972 tys., podczas gdy w 2013 r. ponad 1 mln. Ponadto odprawiono też o kilka procent mniej pociągów.

### 3.4. KORYTARZE TRANSPORTOWE

Polska jest ważnym krajem tranzytowym dla europejskiego ruchu drogowego i kolejowego jako największe państwo na styku Wschodu i Zachodu. Ponieważ województwo lubelskie bezpośrednio sąsiaduje z dwoma państwami: Białorusią i Ukrainą, także jego znaczenie na tym polu jest istotne, choć nie w pełni wykorzystywany jest potencjał regionu w tym względzie.

Przez Polskę przebiegają 4 europejskie korytarze transportowe, które współtworzą część sieci TEN-T. Są to:

- Korytarz I - Helsinki-Tallin-Ryga-(Kaliningrad-Gdańsk)-Kowno-Warszawa;
- Korytarz II - Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa-Niżnij Nowogród;
- Korytarz III - Berlin/Drezno-Wrocław-Katowice-Kraków-Lwów-Kijów;
- Korytarz IV - Gdynia/Gdańsk-Warszawa-Katowice-Żylna (Ostrawa-Brno-Brzeclaw).

Jeden z tych korytarzy – II – przebiega przez obszar województwa lubelskiego. Jego drogową część stanowi droga krajowa nr 2 /E30, która jest stopniowo przebudowywana (miejscami po nowym śladzie) do parametrów autostrady A2 – odcinek lubelski jest dopiero w planach.

Część kolejową korytarza stanowi magistralna linia kolejowa nr 2/E20, biegnąca od granicy zachodniej w Kunowicach przez Poznań, Kutno, Warszawę, Siedlce, Łuków i Białą Podlaską do Terespoła i dalej do Mińska i Moskwy. Ta linia jest uważana za najważniejszą w układzie komunikacyjnym Europa Zachodnia–Rosja, także z tej uwagi, że ma szeroki tor od terminala w Małaszewiczach. Ważną częścią tego korytarza jest linia kolejowa nr 12 ze Skierniewic do Łukowa, która stanowi towarową obwodnicę Warszawy.

Ze względu na specyfikę szerokiego toru jako odrębny transportowy korytarz kolejowy można traktować szlak Sławków–Hrubieszów–granica państwa - Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) łączy Górny Śląsk z Ukrainą. Pełne powiązanie tej linii z układem drogowym, pozwoli stworzyć warunki do rozwoju baz logistycznych i tym samym rozwijania transportu towarów (w mniejszym stopniu ludzi) między Polską a krajami wschodnimi.

---

<sup>17</sup> Statystyka SG – strazgraniczna.pl

### 3.5. TRANSEUROPEJSKIE KORYTARZE TRANSPORTOWE

Kluczowe znaczenie dla województwa będą miały inwestycje infrastrukturalne w korytarzach transportowych sieci TEN-T.

Na północy województwa przebiega paneuropejski korytarz nr II, w którego skład wchodzi: droga krajowa nr 2/E30 (wraz z planowaną autostradą A2), magistrala kolejowa nr 2/E20, oraz linia kolejowa nr 12/C-E20. Warto jednak zauważyć, że w tym korytarzu transportowym większą rolę zaczyna odgrywać część kolejowa, bo budowa autostrady A2 od granicy z województwem mazowieckim do granicy z Białorusią została odłożona. Tak więc przepustowość tej trasy nie ulegnie zwiększeniu.

W tej sytuacji powinno rosnąć w ruchu krajowym i międzynarodowym, tranzytowym, znaczenie uzupełniających korytarzy transportowych w kierunku wschodnim: Warszawa-Lublin-Dorohusk-Ukraina oraz Lublin-Zamość-Hrebenne-Ukraina. W skład tych korytarzy wchodzi: linie kolejowe nr 7/E28, nr 68 i nr 69 oraz drogi krajowe nr 17/E372, nr 12/E373 i nr 19.

W kontekście uzupełniających korytarzy transportowych ciekawie wygląda perspektywa przywrócenia znaczenia historycznemu szlakowi kolejowemu Warszawa-Lublin-Lwów. Przez województwo lubelskie szlak na Lwów można poprowadzić zarówno przez Chełm, jak dzięki linii nr 69 przez Zamość i Hrebenne. Ta druga droga jest krótsza, ale jest w gorszym stanie technicznym niż linia nr 7 i przez to podróż jest dłuższa.

Alternatywą dla pociągów jadących do Lwowa może być połączenie linią nr 68 z Lublina przez Stalową Wolą do Przeworska, a dalej do Medyki i na Ukrainę. Ten węzeł jest jednak póki co głównie obciążany przez ruch kolejowy z południowej i południowo-zachodniej Polski na Ukrainę.

Przez Hrebenne biegnie za to najkrótsza droga samochodowa do Lwowa (DK 17). Po stronie ukraińskiej łączy się ona z drogą krajową M09, która przez Żółkiew zapewnia dojazd do Lwowa.

Przebieg poszczególnych korytarzy transportowych sieci TEN-T na tle sieci drogowej i kolejowej województwa lubelskiego przedstawiono uprzednio w rozdziale 3.2.1 niniejszego opracowania (mapa nr 4).

### 3.6. KLUCZOWE WĘZŁY KOMUNIKACYJNE

Za kluczowe węzły komunikacyjne dla transportu publicznego funkcjonujące na terenie województwa lubelskiego należy uznać węzły przesiadkowe wyznaczone w „*Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego*” (zwanego dalej Planem transportowym województwa lubelskiego).

Plan transportowy województwa lubelskiego wyróżnia dwa rodzaje węzłów przesiadkowych:

- Zintegrowane węzły przesiadkowe – integrujące transport kolejowy z drogowym
- Węzły integrujące transport drogowy – integracja wewnątrzgałęziowa

Ponadto także „*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym*” (zwany dalej Krajowym Planem Transportowym –KPT) wyznaczył uprzednio zintegrowane węzły przesiadkowe na terenie województwa lubelskiego. Plan transportowy województwa lubelskiego uzupełnił tą kategorię o dodatkowe węzły o znaczeniu wojewódzkim oraz o węzły integrujące transport drogowy.

Poniżej prezentujemy zestawienie węzłów przesiadkowych ze względu na kategorię oraz dokument strategiczny je wyznaczający:

**Tabela 19. Wykaz węzłów przesiadkowych na terenie województwa lubelskiego**

L.p.	Miasto	kategoria węzła przesiadkowego	Dokument strategiczny, który go wyznacza
1	Lublin	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
2	Dęblin	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
3	Łuków	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
4	Biała Podlaska	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
5	Terespol	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
6	Puławy	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
7	Zamość	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
8	Rejowiec Fabryczny	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
9	Kraśnik	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
10	Chełm	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Krajowy Plan Transportowy
11	Krasnystaw	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
12	Międzyrzec Podlaski	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
13	Parczew	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
14	Lubartów	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
15	Ryki	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
16	Świdnik	zintegrowany węzeł przesiadkowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
17	Biłgoraj	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
18	Janów Lubelski	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
19	Tomaszów Lubelski	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
20	Hrubieszów	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
21	Opole Lubelskie	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
22	Włodawa	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
23	Łęczna	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego
24	Radzyń Podlaski	węzeł integrujący transport drogowy	Plan transportowy województwa lubelskiego

**źródło: Opracowanie własne na podstawie Planu transportowego województwa lubelskiego oraz Krajowego Planu Transportowego**

Poniżej prezentujemy węzły komunikacyjne kluczowe dla transportu prywatnego.

Najważniejszym węzłem w województwie jest:

#### LUBLIN

gdzie krzyżują się prawie wszystkie najistotniejsze drogi i linie kolejowe i który posiada jedyny w regionie cywilny port lotniczy.

Lublin przecinają drogi krajowe o znaczeniu międzynarodowym: nr 12, 17, 19 – wkrótce będą to w całości odcinki ekspresowe i trasa nr 82 Lublin – Włodawa – granica państwa. Istotne dla układu komunikacyjnego są też drogi wojewódzkie: nr 747 (od Opoli Lubelskiego przez – Bełżyce do Konopnicy), nr 809 (Lublin – Przytoczno), nr 830 (Lublin – Nałęczów – Ochotnica), nr 835 (Lublin – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk).

Przez miasto przebiegają również ważne szlaki kolejowe: międzynarodowa linia nr 7 - Warszawa – Lublin – Dorohusk, oraz regionalne: - nr 30 Łuków – Lublin; nr 67 Lublin – Świdnik; nr 68 Lublin – Stalowa Wola – Przeworsk.

Inne ważne miejsca dla układu komunikacyjnego województwa lubelskiego to:

#### **BIAŁA PODLASKA**

Przez miasto przebiega DK2 i linia kolejowa E20 – obie trasy to część międzynarodowego korytarza transportowego na Białoruś i do Rosji. W mieście przecinają się też dwie drogi wojewódzkie: nr 811 (Biała Podlaska-Sarnaki) i nr 812 (Biała Podlaska – Chełm – Krasnystaw). Miasto posiada również nieczynne lotnisko wojskowe.

#### **CHEŁM**

Znaczenie miasta wynika z bardzo bliskiego sąsiedztwa z Ukrainą i położenia na ważnych trasach kolejowych i drogowych. Przez Chełm przebiega linie kolejowa nr 7, która w pobliżu Rejowcu ma odgałęzienie w postaci linii nr 69 do Hrebennego. W Chełmie początek ma również linia kolejowa nr 81 do Włodawy. Miasto ma też połączenie szerokotorowe (linia nr 63) z Dorohuskim, gdzie znajduje się przejście graniczne.

Chełm leży też na styku ważnych dróg dla ruchu międzynarodowego, krajowego i lokalnego. Chodzi o trasę nr 12 (E373 od Lublin do granicy państwa), oraz drogi wojewódzkie: nr 812 (Biała Podlaska – Włodawa – Chełm – Krasnystaw), nr 844 (Chełm – Hrubieszów – Dołhobyczów – granica państwa).

#### **DĘBLIN**

w mieście przecinają się linie kolejowe nr 7 (do Lublina i Dorohuska), 26 (Radom – Łuków). Ruch kolejowy usprawnia tu ponad 4 kilometrowa łącznica oznaczona jako droga kolejowa nr 579 (Stawy – Dęblin), ważna zwłaszcza dla ruchu towarowego.

#### **HRUBIESZÓW**

Znaczenie tego ośrodka jest związane głównie z linią kolejową nr 65 – LHS. Ponadto przebiega tu linia nr 72 Zawada – Hrubieszów oraz ważne drogi krajowe: nr 74 Kielce – Kraśnik – Janów Lubelski – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów - Zosin – granica państwa oraz wojewódzkie: nr 844 (Chełm – Hrubieszów – Dołhobyczów – granica państwa), nr 850 (Tomaszów Lubelski – Aloszów);

#### **KRAŚNIK**

Przez Kraśnik przebiega linia kolejowa nr 68 z Lublina do Stalowej Woli i Przeworska. Krzyżują się w tym mieście także ważne drogi krajowe: nr 19 Kuźnica-Białystok-Lublin-Rzeszów, nr 74 Łódź-Kielce –Kraśnik-Zamość-Zosin-granica państwa z drogą wojewódzką nr 833 (Krasnik-Opole Lubelskie)

#### **ŁUKÓW**

Przez miasto przebiega międzynarodowa linia kolejowa nr 2 (E20), która biegnie do granicy w Terespolu. Ponadto Łuków posiada połączenia kolejowe ze Skierniewicami (linia nr 12), Dęblinem i Radomiem (nr 26) i Lublinem (nr 30). Miasto położone jest na styku dróg krajowych nr 63 Węgorzów (granica państwa z Rosją) – Sławatycze (granica z Białorusią) oraz nr 76 Garwolin – Łuków. Przez Łuków przechodzą też drogi wojewódzkie: nr 806 (Łuków – Międzyrzec Podlaski) nr 807 (Maciejowice – Łuków) i nr 808 (Łuków – Kock).

## **MIĘDZYRZEC PODLASKI**

Położony przy linii kolejowej nr 2/E20, u styku dróg krajowych: nr 2 od granicy państwa w Świecku do granicy państwa w Terespolu i nr 19 od granicy państwa w Kuźnicy Białostockiej do Rzeszowa. Krzyżują się tu również drogi wojewódzkie: nr 806 (Łuków – Międzyrzec Podlaski) i nr 813 (Międzyrzec Podlaski – Łęczna).

## **PUŁAWY**

Znaczenie tego miasta na mapie komunikacyjnej kraju i regionu wynika z obecności linii kolejowej nr 7 Warszawa – Dorohusk, a ponadto przez Puławy przebiega droga krajowa nr 12, która zapewnia też połączenie z drogą numer 17. Przez miasto przebiegają też ważne trakty wojewódzkie: nr 738 (Nowe Słowiki – Góra Puławska), nr 801 (Warszawa – Dęblin – Puławy), i nr 824 (Żyrzyn – Puławy – Opole Lubelskie – Józefów n/Wisłą – Annopol)

## **TOMASZÓW LUBELSKI**

Miasto leży przy drodze krajowej nr 17, a w pobliżu funkcjonuje przejście graniczne w Hrebennem. Przez Tomaszów przebiegają też ważne drogi wojewódzkie: nr 850 (do Hrubieszowa) i nr 853 (do Biłgoraja). W pobliżu miasta przebiega również linia kolejowa nr 69 Rejowiec – Zawada – Zwierzyniec – Bełżec – Hrebennie - granica z Ukrainą.

## **ZAMOŚĆ**

Ten węzeł komunikacyjny jest położony na skrzyżowaniu ważnych linii kolejowych: nr 65 (LHS), nr 72 Zawada – Hrubieszów, a w pobliżu miasta biegnie też linii nr 69 Rejowiec – Zawada – Hrebennie.

Komunikację drogową zapewniają trasy nr 17 (E372) z Warszawy do Lwowa, droga krajowa nr 74 Kielce – Zamość – Zosin – granica państwa i drogi wojewódzkie: nr 837 (Piaski – Sitaniec), nr 843 (Chełm – Kraśniczyn – Zamość), nr 849 (Zamość – Józefów - Wola Obszańska)

## **4. KOMPLEMENTARNOŚĆ Z POZOSTAŁYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI PAŃSTWA I WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO**

### **KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030 (KPZK 2030)<sup>18</sup>**

Dokument ten wśród głównych rozwiązań infrastrukturalnych wskazuje na:

- podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- promowanie integracji funkcjonalnej będące jednocześnie głównym elementem decydującym o poprawie spójności wewnętrznej i terytorialnym zrównoważonym rozwoju kraju,

---

<sup>18</sup> Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r. , poz. 252)

- rozwijanie infrastruktury transportowej stymulującej poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych.

Jak wskazuje KPZK 2030, Lublin stanowi jedno z głównych miast tworzących podstawowe węzły sieci współpracy miast w roku 2030 i to na m.in. na jego bazie kształtowany będzie rdzeń systemu gospodarczego kraju.

Sieć współpracy miast stanowić będzie współzależny, otwarty układ sieciowy obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast. Podlegać one mają integracji przestrzennej w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Narzędziem, które to zapewni będzie wielokierunkowe powiązania funkcjonalne, odnoszące się do kwestii gospodarczych, społecznych, edukacyjnych, kulturalnych oraz prac badawczo-rozwojowych.

Komplementarnym elementem w odniesieniu do sieci współpracy miast będą dowiązane ośrodki subregionalne i lokalne. Takie działanie ma na celu stymulowanie rozwoju obszarów o mniejszym potencjale ekonomicznym i społecznym. Dotychczasowe peryferyjne położenie tych ośrodków w stosunku do głównych ośrodków społeczno-gospodarczych kraju ma zostać zniwelowane wspomnianym działaniem, wzmacniającym funkcjonalne połączenie ośrodków subregionalnych i lokalnych z największymi miastami.

Należy podkreślić, że koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 podnosi również konieczność wzrostu mobilności przestrzennej, która podlegać będzie przeobrażeniom w wyniku zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Dokument wskazuje na potrzebę upowszechniania dostępu do usług transportowych, poprzez dokonanie zmian w strukturze systemu transportowego tj. priorytetowe (w dalszym ciągu) traktowanie kolejowych przewozów pasażerskich w odniesieniu do przewozów dalekobieżnych, regionalnych, aglomeracyjnych oraz miejskich.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 za kluczowy aspekt dotyczący integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich wskazuje szereg działań, który służyć mają poprawie dostępności transportowej. W efekcie tych działań, rozszerzeniu uleg ma zasięg potencjalnego rynku pracy.

Istotnym celem KPZK 2030 jest redukcja kosztów zewnętrznych funkcjonowania transportu. Realizacja tego celu ma być dokonywana przy użyciu działań organizacyjnych i inwestycyjnych. W odniesieniu do tej drugiej kategorii omawiany dokument podkreślone jest kluczowe w tym aspekcie znaczenie modernizacji sieci kolejowej, które doprowadzić ma do zapewnienia wysokiego standardu i realnego skrócenia czasu przejazdu.

#### **PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO**

Za główny cel Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL)<sup>19</sup> w kontekście infrastruktury transportowej wskazuje się „Poprawę dostępności komunikacyjnej regionu”.

Ponadto dokument ten podkreśla równorzędne traktowanie procesów budowy optymalnego modelu sieci transportowej wewnątrz regionu i procesu integracji systemu regionalnego z innymi regionami kraju, Unią Europejską oraz krajami Europy Wschodniej.

---

<sup>19</sup> Uchwała nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego

Realizacja tego zadania wymagać będzie modernizacji i rozbudowy sieci transportowych tj. sieci drogowej, kolejowej i lotniczej oraz infrastruktury przejść granicznych.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego wskazuje następujące działania priorytetowe odnoszące się do infrastruktury transportowej:

- integracja przewozów i infrastruktury komunikacyjnej,
- budowa multimodalnych korytarzy komunikacyjnych o parametrach stojących w zgodzie ze standardami Unii Europejskiej,
- dążenie do realizacji standardów europejskich w procesie kompleksowej obsługi przejść granicznych (osobowych i towarowych),
- poprawa sieci połączeń transportowych województwa z sieciami państw i województw sąsiednich,
- stworzenie warunków do szybkiego rozwoju połączeń lotniczych (połączenia krajowe i międzynarodowe),
- dążenie do zachowania zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska.

Powyższe priorytety mają być realizowane dzięki zadaniom, takim jak budowy autostrady A2, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowanie najważniejszych dróg dojazdowych do drogowych przejść granicznych do potrzeb wzrastającego transgranicznego ruchu drogowego, dostosowanie do standardów europejskich najważniejszych dla województwa dróg w paneuropejskich korytarzach transportowych, czy też poprawa dostępności stopnia otwartości regionu poprzez zwiększenie ilości przepraw mostowych przez Wisłę i Bug oraz polepszenie połączeń sieci transportowej o znaczeniu regionalnym.

#### **STUDIUM PROGRAMOWO-PRZESTRZENNE INTEGRACJI SYSTEMÓW KOMUNIKACJI W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM<sup>20</sup>**

Powyższy dokument ma na celu inwentaryzację obszarów problemowych w kontekście transportu drogowego, kolejowego, a także komunikacji miejskiej.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Lubelskiego w rozdziale nr 2.4. wskazuje te obszary:

- niska dostępność komunikacyjna obszaru województwa do korytarzy transportowych (paneuropejskie korytarze transportowe oraz sieć TEN-T),
- niespójna i niedokończona sieć dróg szybkiego ruchu (autostrada A2 i drogi ekspresowe S12, S17, S19),
- nieodpowiadające zagospodarowaniu przestrzennemu województwa rozłożenie przestrzenne dróg krajowych oraz wojewódzkich,

---

<sup>20</sup> Uchwała nr CCXXXVI/2936/09 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 9 czerwca 2009 roku w sprawie przyjęcia opracowania Studium Programowo-Przestrzennym Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim. Źródło: [www.bpp.lublin.pl](http://www.bpp.lublin.pl)

Załącznik do uchwały Nr LXXXVI/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

- brak segregacji ruchu tranzytowego od lokalnego, pieszego i rowerowego od drogowego – brak obwodnic i tras alternatywnych,
- niski stan techniczny układu drogowego, szczególnie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a przez to obniżający się poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie niski na drogach lokalnych,
- niska dostępność transportowa północno-wschodnich oraz południowych obszarów województwa,
- niedostateczna liczba i zbyt rzadka lokalizacja mostów na Wiśle, Bugu oraz ich zły stan techniczny – wydłużanie tras przejazdu, wzrost kosztów transportu,
- spadek znaczenia transportu kolejowego w systemie transportowym województwa (zmniejszanie połączeń i ich liczby, nieatrakcyjny rozkład jazdy, likwidacje linii kolejowych),
- niewykorzystanie potencjału transportu lotniczego dla przewozów krajowych,
- wydłużający się czas przejazdu z różnych punktów regionu do stolicy województwa oraz stolic subregionów – ograniczona dostępność mieszkańców regionu do instytucji publicznych w Lublinie oraz w innych większych ośrodkach społeczno-gospodarczych regionu.

Jednocześnie studium wskazuje szereg działań, które mają na celu zapobiegnięcie pogłębianiu się zidentyfikowanych problemów:

- budowa lub modernizacja infrastruktury transportu drogowego – drogi szybkiego ruchu, obwodnice miast i miejscowości, mosty istniejące i planowane,
- modernizacja lub przebudowa z dostosowaniem do wyższych prędkości linii kolejowych wraz z poprawą ich dostępności oraz przepustowości,
- integracja przewozów i infrastruktury komunikacyjnej,
- poprawa jakości dróg dojazdowych do przejść granicznych, rozbudowa i budowa nowych przejść granicznych.

## 5. ANALIZA SWOT

Tabela 20. Analiza SWOT

Silne strony	Słabe strony
Potencjał turystyczny	Peryferyjne położenie w przestrzeni kraju i Unii Europejskiej
Wystarczająca sieć drogową	Niezadawalający stan techniczny dróg
Potencjał gospodarczy i naukowy	Niska jakość połączeń głównych ośrodków subregionalnych województwa z Lublinem
Dynamiczny wzrost pasażerów w transporcie lotniczym	Brak nowoczesnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych Lublina z innymi ważnymi dla niego miastami (Warszawa, Rzeszów, Kielce, Lwów)
	Niska dostępność komunikacyjna
	Niedostateczne zintegrowanie sieci kolejowej z układem drogowym
	niewystarczająca ilość przepraw mostowych
	brak odpowiednich urządzeń bezpieczeństwa ruchu
Szanse	Zagrożenia
Zmniejszenie peryferyjności transportowej poprzez budowę dróg ekspresowych S17 Warszawa-Lublin oraz S19 Lublin-Rzeszów	Brak pełnego finansowania
Budowa obwodnic miast np. Nałęczowa	Nieprzewycięzanie niekorzystnych tendencji demograficznych
inwestycje w zakup taboru kolejowego dedykowanego do przewozu osób na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Województwo Lubelskie	ograniczona mobilność mieszkańców województwa
Rozwój kolejowych przewozów towarowych (zwłaszcza intermodalnych)	Niekorzystne lokalizacje stacji kolejowych, znacznie oddalonych od centrów miast
Zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego, obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury	Brak poprawy w zakresie infrastruktury granicznej (obecna realizacja wskaźnika na poziomie 58,45 proc. wymogów unijnych)
Inwestycje infrastrukturalne w korytarzach transportowych sieci TEN-T	
Budowa inteligentnych systemów transportowych do zarządzania transportem zbiorowym - dynamiczny system informacji pasażerskiej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych	

## 6. WIZJA ROZWOJU TRANSPORTU W ODNIESIENIU DO CELÓW „STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA LATA 2014-2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 ROKU)

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego jako nadrzędny dokument w hierarchii regionalnych dokumentów strategicznych określa ramy i wskazuje konieczność podejmowania konkretnych działań w celu realizacji określonych celów, w tym również celów związanych z rozwojem transportu. Analizując jej zapisy można wskazać, iż w odniesieniu do szeroko rozumianego transportu, zarówno w płaszczyźnie infrastrukturalnej jak również promowaniu „niskoemisyjności” taborowej, można wskazać dwa cele strategiczne i przyporządkowane do nich konkretne działania, co obrazuje tabela poniżej.

Tabela 21. Cele wskazane w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020

L.p.	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działania
1	wzmacnianie urbanizacji regionu	Rozwijanie funkcji metropolitalnych Lublina	<b>Działanie 1.1</b> Inspirowanie i wspieranie działań na rzecz funkcjonalnej integracji obszaru metropolitalnego, m.in. przez rozwijanie systemu niskoemisyjnego transportu miejskiego (w tym kolei aglomeracyjnej), kompleksowe działania rewitalizacyjne oraz na rzecz usprawnienia zarządzania Lubelskim Obszarem Metropolitalnym
		Wspieranie ponadlokalnych funkcji miast	<b>Działanie 1.2</b> Wspieranie działań na rzecz rozwoju systemu niskoemisyjnego transportu miejskiego w ośrodkach subregionalnych
		poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi polski i zagranicy	<b>Działanie 1.3</b> Współpraca z właściwymi podmiotami i agendami (w tym międzynarodowymi) odpowiedzialnymi za rozwijanie infrastruktury transportowej: - drogowej na kierunkach łączących Lublin z Warszawą, Radomiem, Krakowem, Rzeszowem, i Białymstokiem - kolejowej, łączącej Lublin ze stolicami województw ościennych (Warszawa, Rzeszów) oraz przejściami granicznymi z Ukrainą w Dorohusku i Hrebennem
2	funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu	poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu	<b>Działanie 2.1</b> Rozwijanie infrastruktury drogowej i modernizacja kluczowych dróg wojewódzkich mających na celu wzmacnianie powiązań wewnętrznych i rozwijanie funkcji gospodarczych, zwłaszcza związanych z wykorzystaniem endogenicznych potencjałów rozwojowych województwa

funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu	poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu	<b>Działanie 2.2</b> Unowocześnianie i poprawa funkcjonowania regionalnych połączeń kolejowych (np.. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich) oraz ewentualne uzupełnianie ich poprzez tworzenie drogowych linii komunikacyjnych użyteczności publicznej
funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu	poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu	<b>Działanie 2.3</b> Wspieranie działań mających na celu poprawę powiązań komunikacyjnych między ośrodkami subregionalnymi oraz ich powiązań z Lublinem
funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu	poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu	<b>Działanie 2.4</b> Wspieranie działań na rzecz poprawy wybranych powiązań komunikacyjnych ośrodków mających funkcje ponadlokalne z ośrodkami subregionalnymi
funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu	poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu	<b>Działanie 2.5</b> Wspieranie działań na rzecz wzmocnienia powiązań komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych ośrodków subregionalnych i miast pełniących funkcje ponadlokalne (tam gdzie niedoskonałość powiązań wewnętrznych stanowi barierę rozwoju)

źródło: Opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020

## 6.1. ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE LUBELSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej: ZIT LOF) to nowe narzędzie służące realizacji strategii terytorialnych, przy pomocy którego realizowane będą w szczególności zintegrowane działania służące zrównoważonemu rozwojowi obszarów miejskich jak również obszarów wiejskich funkcjonalnie z nimi powiązanych. Jego finansowanie zapewnione jest z alokacji przewidzianej dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020. Dodatkowo źródłem wsparcia Strategii ZIT LOF mają być środki POIiŚ oraz PO PW na lata 2014-2020, które będą wspierały projekty komplementarne wskazane w Strategii.

Miasta wojewódzkie i ośrodki subregionalne są nośnikami postępu technologicznego, koncentrują usługi wyższego rzędu, stanowią węzły komunikacyjne, stanowią rynki pracy oraz ośrodki obsługi dla otaczających je terenów. Szczególne znaczenie mają miasta, w których istnieją funkcje metropolitalne, są one bowiem ośrodkami usług najwyższego rzędu oraz łącznikami związanych z nimi regionów z gospodarką globalną. Urbanizację należy rozumieć w wymiarze ilościowym i jakościowym.

### CEL STRATEGICZNY 1 – WZMACNIANIE URBANIZACJI REGIONU

Załącznik do uchwały Nr LXXXVI/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

## **CEL OPERACYJNY 1 – ROZWIJANIE FUNKCJI METROPOLITALNYCH LUBLINA**

Lublin jest głównym ośrodkiem Polski Wschodniej, koncentrującym gospodarcze, naukowe i kulturalne kontakty ze światem i wschodnimi sąsiadami. W mieście są już rozwinięte pewne funkcje metropolitalne (naukowe, kulturalne, turystyczne). Rozwijanie funkcji metropolitalnych będzie korzystne nie tylko dla samego miasta, ale także dla całego regionu.

### **DZIAŁANIE 1.1**

- **INSPIROWANIE I WSPIERANIE DZIAŁAŃ NA RZECZ FUNKCJONALNEJ INTEGRACJI OBSZARU METROPOLITALNEGO, M.IN. PRZEZ ROZWIJANIE SYSTEMU NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO (W TYM KOLEI AGLOMERACYJNEJ), KOMPLEKSOWE DZIAŁANIA REWITALIZACYJNE ORAZ NA RZECZ USPRAWNIEŃ ZARZĄDZANIA LUBELSKIM OBSZAREM METROPOLITALNYM**

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) to nowy sposób współpracy samorządów. Miasta i otaczające je gminy oraz władze województwa wspólnie ustalają cele do osiągnięcia i wskazują inwestycje do zrealizowania. Współpracę podjęli przedstawiciele władz 16 gmin należących do Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego: Lublin, Świdnik, Lubartów, Piaski, Głusk, Jabłonna, Jastków, Konopnica, Lubartów, Mełgiew, Nałęczów, Niedzwica Duża, Niemce, Spiczyn, Strzyżewice, Wólka.

#### **1. POPRAWA MOBILNOŚCI TRANSPORTOWEJ, NISKOEMISYJNOŚCI ORAZ ZACHOWANIE I PROMOWANIE DZIEDZICTWA NATURALNEGO W LUBELSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM**

Zapewnienie warunków dla stabilnego, długofalowego i zrównoważonego rozwoju wymaga podejmowania szeregu działań związanych z tworzeniem warunków do wysokiej mobilności mieszkańców, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów. Podejmowana interwencja ma przyczynić się do podniesienia sprawności i efektywności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz poprawy warunków dostępności zewnętrznej i spójności województwa.

#### **ZAKŁADANE EFEKTY:**

- podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej LOF
- poprawa stanu środowiska naturalnego
- poprawa infrastruktury obsługi pasażerów
- usprawnienie powiązań komunikacyjnych
- poprawa dostępności komunikacyjnej
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- poprawa płynności ruchu

Narzędziem służącym realizacji powyższych celów i zakładanych efektów jest Strategia ZIT, która wskazuje konkretną listę projektów strategicznych ZIT LOF, która w trybie pozakonkursowym będzie finansowana w ramach RPO WL 2014-2020. Ich realizacja będzie następowała głównie w oparciu o Priorytet Inwestycyjny 4e „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów

terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”<sup>21</sup>.

Nie mniej jednak z uwagi na odrębność instrumentu ZIT LOF wskazaną zarówno w Umowie Partnerstwa, jak również w RPO WL 2014-2020 szersza rozprawa na temat szczegółowych jego zapisów (w odniesieniu do PI 4e) w niniejszym opracowaniu jest zbędna.

## 6.2. PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.)

Przyjęty przez Radę Ministrów w sierpniu 2015 roku „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014- 2023 (z perspektywą do 2025 r.)” swoim zasięgiem objął województwo lubelskie, które swoją obecną siecią infrastruktury drogowej, znacznie odbiega od najlepiej rozwiniętych rejonów w Polsce. W porównaniu do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 zmianie uległ sposób wskazywania inwestycji do realizacji. W PBDK na lata 2014-2023 zniknęło rozróżnienie inwestycji na listy podstawową oraz rezerwową. W obecnym programowaniu kolejność inwestycji na liście nie przesądzi o kolejności ich realizacji. Projekty będą realizowane w zależności od stopnia ich przygotowania.

Poniższa tabela przedstawia zadania inwestycyjne, które znalazły się w przedmiotowym dokumencie.

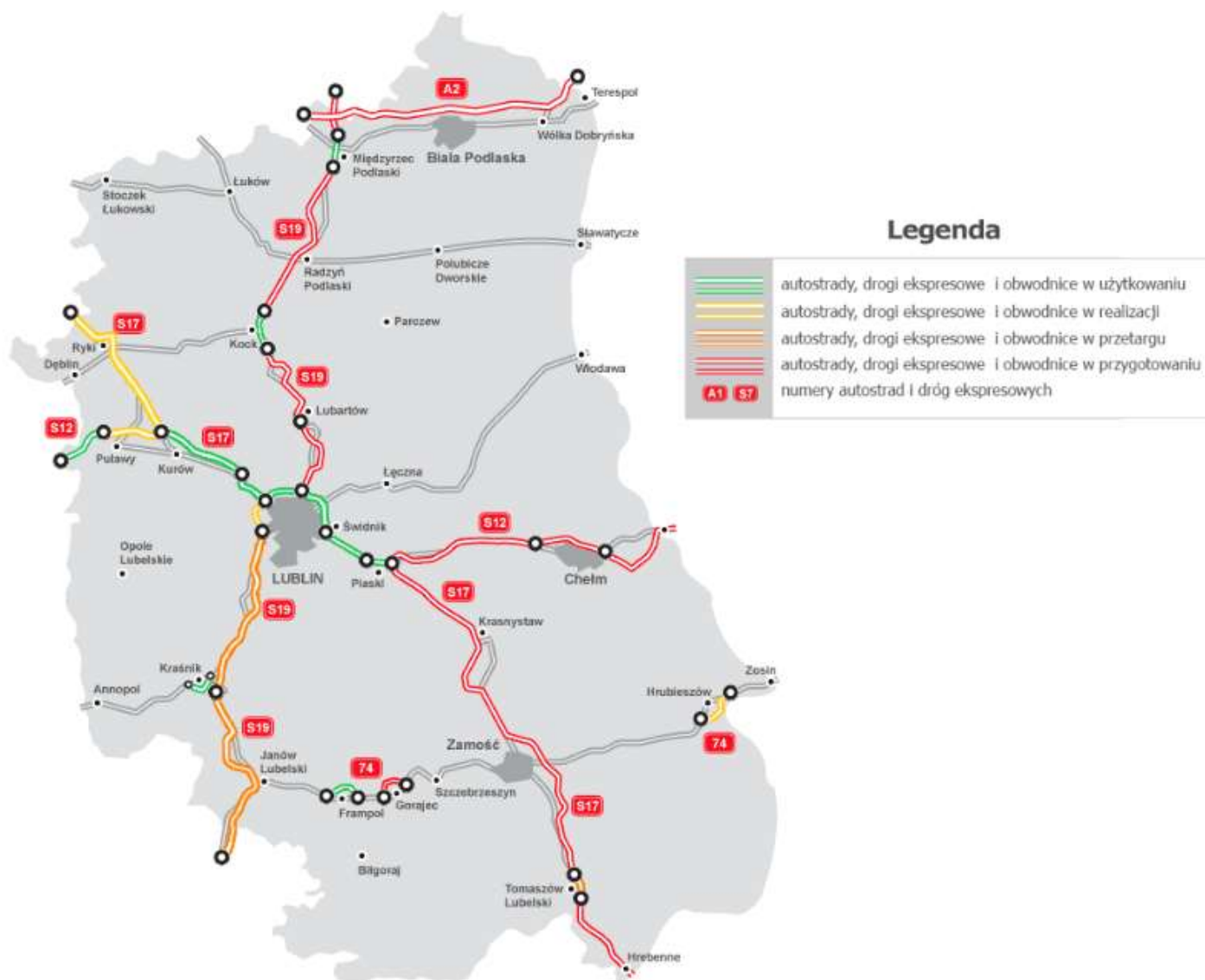
**Tabela 22. Lista zadań inwestycyjnych na terenie województwa lubelskiego**

L.p.	Nazwa zadania	Długość (km)	Lata realizacji
1	S17 Warszawa-Lublin	70,4	2014-2022
1.1.	Budowa drogi S17 Garwolin-Kurów	70,4	
2	S19 Lublin-Rzeszów	138,7	2014-2020
2.1.	Budowa drogi S19 Lublin-Rzeszów, odc. obwodnica Lublina (w. Dąbrowica-w. Konopnica)	9,8	
2.2.	Budowa drogi S19 Lublin-Rzeszów odc. Lublin-koniec obw. Kraśnika	42,0	
2.3.	Budowa drogi S19 Lublin-Rzeszów odc. koniec obw. Kraśnika-w. Sokołów Młp. Północ	86,9	
3	S12 Lublin-Dorohusk odc. Piaski-Dorohusk	62,4	2018-2022
4	S19 Lubartów-Białystok	73,4	2018-2024
5	S19 Lublin-Lubartów	23,8	2018-2021
6	A2 Siedlce-granica państwa (Kukuryki)	97,1	2019-2022
7	S17 Piaski-Hrebenne	113,4	2018-2022
8	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego	9,6	2016-2020

Źródło: Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

<sup>21</sup> vide „RPO WL 2014-2020”, str. 77 i nast.

Mapa 6. Mapa planowanych i realizowanych zadań inwestycyjnych zapisanych w PBDK na lata 2014-2023



źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

### CEL OPERACYJNY 3 – POPRAWA SKOMUNIKOWANIA LUBLINA Z OBSZARAMI METROPOLITALNYMI POLSKI I ZAGRANICY

Rozwój funkcji metropolitalnych największego miasta Polski Wschodniej jakim jest Lublin w znacznym stopniu będzie zależeć od możliwości włączenia podmiotów w nim się znajdujących (biznesowych, naukowych, kulturalnych, politycznych, administracyjnych itd.) do krajowych i międzynarodowych sieci współpracy. Sprawne skomunikowanie regionu i Lublina z jego odpowiednikami w kraju i zagranicą jest warunkiem efektywnego funkcjonowania tych sieci, co jest jednym z założeń Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

### DZIAŁANIE 1.3

- **WSPÓŁPRACA Z WŁAŚCIWYMI PODMIOTAMI I AGENDAMI (W TYM MIĘDZYNARODOWYMI) ODPOWIEDZIALNYMI ZA ROZWIJANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ DROGOWEJ NA KIERUNKACH ŁĄCZĄCYCH LUBLIN Z WARSZAWĄ, RADOMIEM, KRAKOWEM, RZESZOWE I BIAŁYMSTOKIEM**

Obecnie największą słabością kształtującego się LOM jest: niedostosowany do jego potrzeb układ komunikacyjny (zarówno w aspekcie dostępności zewnętrznej; jak i wewnętrznej), niski stopień funkcjonalnej integracji obszaru oraz wysoka koncentracja zagrożeń wynikających z suburbanizacji. Przewyciężenie tych trudności jest kluczem do integracji funkcjonalnej i wzmocnienia funkcji metropolitalnych LOM.

Proponowane kierunki interwencji przypisane do Działania 1.3:

- **BUDOWA I PRZEBUDOWA POŁĄCZEŃ DROGOWYCH POPRAWIAJĄCYCH ŁĄCZNOŚĆ Z KOMPLEKSOWĄ BAZOWĄ SIECIĄ TEN-T (ŁĄCZĄCYCH LUBLIN Z WARSZAWĄ, RADOMIEM, KRAKOWEM, RZESZOWEM I BIAŁYMSTOKIEM)**

#### ZAKŁADANE EFEKTY:

- Nowoczesna i dobrze rozwinięta sieć drogowa
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Poprawa płynności ruchu
- Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa
- Poprawa stanu środowiska naturalnego

### 6.3. KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY 2014-2023

Uchwała Nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. ustanawia program wieloletni pod nazwą „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (dalej „KPK”). Głównym celem KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel wynika bezpośrednio z zapisów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (SRT)*, przyjętej przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r.

Komplementarne wobec celu głównego KPK priorytety inwestycyjne pogrupowano w trzech celach szczegółowych tj.:

- cel 1 - Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego
- cel 2 - Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego
- cel 3 - Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Zgodnie z założoną polityką Rządu, priorytety określono z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb poszczególnych regionach kraju. W ujęciu terytorialnym, priorytety przyczyniają się do poprawy stanu infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach pasażerskich pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, a także pomiędzy stolicami województw.

Inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”: Rzeszów / Kielce - Lublin - Białystok - Olsztyn oraz pozostałe projekty w tych województwach, łącznie z województwem mazowieckim, ukierunkowane są na poprawę spójności i dostępności obszarów zaliczonych do najniższej dostępności transportem kolejowym w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*, przyjętej uchwałą nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r. poz. 252).

W Krajowym Programie Kolejowym znalazły się inwestycje zlokalizowane w całości lub części na obszarze województwa lubelskiego takie jak:

**Tabela 23. Lista projektów RPO objętych KPK**

Lp.	Nazwa	Lista
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 30 na odcinku Lubartów – Parczew	podstawowa
2	Odbudowa łącznicy w Rejowcu między liniami 7 i 69	rezerwowa
3	Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec - Hrebenne	rezerwowa
4	Odbudowa łącznicy w Zawadzie między liniami 69 i 72	rezerwowa
5	Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość - Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada - Zamość)	rezerwowa

źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

**Tabela 24. Lista projektów podstawowych I rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK**

Lp.	Nazwa	Lista	Uwagi
1	Modernizacja linii kolejowej E 20/C–E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II	podstawowa	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
2	Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice - Terespol	podstawowa	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
3	Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin, Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)	podstawowa	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
4	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap III - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
5	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin	podstawowa	
6	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III - LCS Terespol	rezerwowa	
7	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków	rezerwowa	

źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

**Tabela 25. Lista projektów podstawowych I rezerwowych PO PW objętych KPK**

L.p.	Nazwa	Lista
1	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin - Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	podstawowa
2	Prace na linii kolejowej nr 30 na odcinku Parczew - Łuków	rezerwowa

źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

**Tabela 26. Lista projektów krajowych objętych KPK**

L.p.	Nazwa	Lista
1	Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin - Dorohusk	podstawowa

źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

## CEL STRATEGICZNY 1 – WZMACNIANIE URBANIZACJI REGIONU

### CEL OPERACYJNY 3 – POPRAWA SKOMUNIKOWANIA LUBLINA Z OBSZARAMI METROPOLITALNYMI POLSKI I ZAGRANICZY

Rozwój funkcji metropolitalnych największego miasta Polski Wschodniej jakim jest Lublin w znacznym stopniu będzie zależeć od możliwości włączenia podmiotów w nim się znajdujących (biznesowych, naukowych, kulturalnych, politycznych, administracyjnych itd.) do krajowych i międzynarodowych sieci współpracy. Sprawne skomunikowanie regionu i Lublina z jego odpowiednikami w kraju i zagranicą jest warunkiem efektywnego funkcjonowania tych sieci, co jest jednym z założeń Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

#### DZIAŁANIE 1.3

- **WSPÓŁPRACA Z WŁAŚCIWYMI PODMIOTAMI I AGENDAMI (W TYM MIĘDZYNARODOWYMI) ODPOWIEDZIALNYMI ZA ROZWIJANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ KOLEJOWEJ, ŁĄCZĄCEJ LUBLIN ZE STOLICAMI WOJEWÓDZTW OŚCIENNYCH (WARSZAWA, RZESZÓW) ORAZ PRZEJŚCIAMI GRANICZNYMI Z UKRAINĄ W DOROHUSKU I HREBENNEM**

Obecnie największą słabością kształtującego się LOM jest: niedostosowany do jego potrzeb układ komunikacyjny (zarówno w aspekcie dostępności zewnętrznej; jak i wewnętrznej), niski stopień funkcjonalnej integracji obszaru oraz wysoka koncentracja zagrożeń wynikających z suburbanizacji. Przewyciężenie tych trudności jest kluczem do integracji funkcjonalnej i wzmocnienia funkcji metropolitalnych LOM.

Proponowane kierunki interwencji przypisane do Działania 1.3:

1. **BUDOWA I PRZEBUDOWA POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH ŁĄCZĄCYCH LUBLIN ZE STOLICAMI WOJEWÓDZTW OŚCIENNYCH (WARSZAWA, RZESZÓW) ORAZ PRZEJŚCIAMI GRANICZNYMI Z UKRAINĄ W DOROHUSKU I HREBENNEM**

#### ZAKŁADANE EFEKTY:

- Nowoczesna i zmodernizowana sieć kolejowa
- Podniesienie prędkości jazdy pociągów i skrócenie czasu przejazdu
- Poprawa bezpieczeństwa
- Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa
- Poprawa stanu środowiska naturalnego

### 6.4. REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA LATA 2014-2020

*Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.)* zakłada efektywne wykorzystanie wewnętrznych potencjałów województwa, co ma bezpośrednie przełożenie na RPO WL. Jako cel główny Programu Regionalnego przyjęto podniesienie konkurencyjności regionu lubelskiego w oparciu o wewnętrzne potencjały, sprzyjające zwiększeniu spójności społecznej i terytorialnej. Niewątpliwie spójność terytorialna może być osiągnięta, dzięki poprawie infrastruktury drogowej i kolejowej, która umożliwi szybkie i sprawne poruszanie się po województwie lubelskim, w szczególności między większymi aglomeracjami miejskimi.

Podstawowym problemem ograniczającym komunikację w województwie lubelskim jest brak dróg szybkiego ruchu, a także niedostatecznie rozwinięte szlaki drogowe i kolejowe łączące najważniejsze ośrodki. Wpływa to niekorzystnie na decyzje lokalizacyjne potencjalnych inwestorów, stanowiąc jednocześnie znaczące utrudnienie w poruszaniu się mieszkańców po terenie województwa. Dodatkowo, niedoinwestowany transport publiczny nie stanowi alternatywy dla transportu indywidualnego, co skutkuje zagęszczeniem ruchu i zwiększoną emisją spalin. Problemy te w szczególności dotyczą większych miast, stanowiących rynek pracy dla otaczających je obszarów.

Interwencja podejmowana w ramach „Osi 8 Mobilność regionalna i ekologiczny transport” skierowana zostanie na modernizację dróg tak, by zapewnić integrację regionalnego układu transportowego z krajowym systemem transportowym. Ważnym aspektem będzie uzupełnianie dotychczas realizowanych inwestycji na najważniejszych szlakach. Szczególna uwaga zostanie zwrócona na zapewnienie dostępu do najważniejszych ośrodków gospodarczych oraz inwestycje w niskoemisyjny transport publiczny zwiększający mobilność mieszkańców. Inwestycje w transport kolejowy są zadaniem państwa, jednak dostrzegając wagę tej formy transportu część alokacji zostanie przekazana na modernizację regionalnych linii kolejowych oraz zakup niskoemisyjnego taboru kolejowego<sup>22</sup>. Realizacja powyższych założeń w ramach RPO WL będzie następowała poprzez:

- Priorytet inwestycyjny 7b: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,
- Priorytet inwestycyjny 7d: Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego jako główny cel strategiczny wskazuje „Funkcjonalną, przestrzenną, społeczną i kulturową integrację regionu” a jednym z celów operacyjnych w tym obszarze jest „Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu dzięki powiązaniu jego najważniejszych miast sprawną siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie jej niedoskonałość jest barierą rozwoju”<sup>23</sup>

Niewątpliwie „Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020” jest głównym narzędziem, które poprzez wyżej wskazane instrumenty pozwoli osiągnąć określone cele strategiczne i przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców na terenie woj. lubelskiego, poprzez likwidację barier w dziedzinie transportu.

Wobec powyższego dalsza część opracowania będzie ukierunkowana na szczegółowe działanie, których rezultatem będzie zidentyfikowanie obszarów wymagających interwencji i zagwarantowanie finansowania w ramach RPO WL na lata 2014-2020

---

<sup>22</sup> vide „RPO WL 2014-2020, str. 7 i nast.

<sup>23</sup> Vide SRWL na lata 2014-2020, str. 57

## 7. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO W OPARCIU O REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WL NA LATA 2014-2020

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego w celu strategicznym „funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” wskazuje na potrzebę istnienia regionu, który poprzez poczucie społecznej tożsamości terytorialnej, wspomaganej silnymi więziami współzależności gospodarczej i kulturowej, ze sprawnym systemem wewnętrznej komunikacji i transportu, ma znacznie większe szanse na rozwój w otwartej, konkurencyjnej gospodarce, niż region fragmentowany, którego poszczególne układy lokalne nie są zdolne do współpracy, a mieszkańcy mają nikłą świadomość wspólnych korzeni i wspólnych interesów. Jednym z celów operacyjnych z obszaru transportu, który należy zrealizować jest „Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”. Funkcjonalna integracja regionu wymaga sprawnego i niezawodnego powiązania jego najważniejszych miast i ich obszarów funkcjonalnych (ośrodków subregionalnych, miast mających funkcje ponadlokalne) dobrą siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie jej niedoskonałość jest barierą rozwoju, jak również siecią połączeń kolejowych tam, gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione. Sieć ta powinna być powiązana z infrastrukturą drogową o znaczeniu ponadregionalnym. Wymaga też dobrej integracji z miejskimi systemami komunikacyjnymi (organizacja ruchu, multimodalność itp.) Osiągnięcie powyższego stanu będzie możliwe tylko wtedy, jeżeli zostaną podjęte poniższe działania.

W celu poprawy dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa lubelskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 planowany jest szereg działań, mających na celu likwidację wąskich gardeł oraz interwencje w ciągach dróg na obszarze województwa lubelskiego.

Wśród efektów ogólnych planowanych inwestycji wyróżnić należy:

- poprawę jakości infrastruktury w zakresie bezpieczeństwa i warunków jezdnych
- poprawę dostępności infrastruktury drogowej i kolejowej dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- odporność inwestycji na warunki klimatyczne (stosowanie materiałów o odpowiedniej wytrzymałości i jakości przez wykonawców, zgodnej ze specyfikacją przetargową itd.)
- poprawę integracji poszczególnych rodzajów środków transportu na obszarze województwa lubelskiego
- poprawę dostępności do bazowej i kompleksowej sieci TEN-T
- wdrażanie systemu ITS
- rozwój innowacyjnych technologii w obszarze infrastruktury drogowej i kolejowej (Inteligentne Systemy Transportowe, planowany zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń regionalnych itp.)

## 7.1. ROZWÓJ METROPOLITALNEGO ZNACZENIA LUBLINA (DZIAŁANIE 1.3)

### CEL OPERACYJNY 3 – POPRAWA SKOMUNIKOWANIA LUBLINA Z OBSZARAMI METROPOLITALNYMI POLSKI I ZAGRANICZY

Rozwój funkcji metropolitalnych największego miasta Polski Wschodniej w znacznym stopniu będzie zależeć od możliwości włączenia podmiotów w nim się znajdujących (biznesowych, naukowych, kulturalnych, politycznych, administracyjnych itd.) do krajowych i międzynarodowych sieci współpracy. Sprawne skomunikowanie regionu i Lublina z jego odpowiednikami w kraju i zagranicą jest warunkiem efektywnego funkcjonowania tych sieci, co jest jednym z założeń Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

#### DZIAŁANIE 1.3

- **WSPÓŁPRACA Z WŁAŚCIWYMI PODMIOTAMI I AGENDAMI (W TYM MIĘDZYNARODOWYMI) ODPOWIEDZIALNYMI ZA ROZWIJANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ:**

- drogowej na kierunkach łączących Lublin z Warszawą, Radomiem, Krakowem, Rzeszowem i Białymstokiem

Obecnie największą słabością kształtującego się LOM jest: niedostosowany do jego potrzeb układ komunikacyjny (zarówno w aspekcie dostępności zewnętrznej; jak i wewnętrznej), niski stopień funkcjonalnej integracji obszaru oraz wysoka koncentracja zagrożeń wynikających z suburbanizacji. Przewyciężenie tych trudności jest kluczem do integracji funkcjonalnej i wzmocnienia funkcji metropolitalnych LOM.

Proponowane kierunki interwencji przypisane do Działania 1.3:

1. **BUDOWA I PRZEBUDOWA POŁĄCZEŃ DROGOWYCH POPRAWIAJĄCYCH ŁĄCZNOŚĆ Z KOMPLEKSOWĄ BAZOWĄ SIECIĄ TEN-T (ŁĄCZĄCYCH LUBLIN Z WARSZAWĄ, RADOMIEM, KRAKOWEM, RZESZOWEM I BIAŁYMSTOKIEM)**

#### ZAKŁADANE EFEKTY:

- Nowoczesna i dobrze rozwinięta sieć drogowa
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Poprawa płynności ruchu
- Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa
- Poprawa stanu środowiska naturalnego
- Likwidacja wąskich gardeł

Tabela 27. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 1.3

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	98,00	cykl dwuletni	Gminy LOF, ZDW Lublin

### 7.1.1. KIERUNKI INTERWENCJI

Tabela 28. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 1.3

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 1.3	Budowa i przebudowa połączeń drogowych i poprawiających łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T (łączyjących Lublin z Warszawą, Radomiem, Krakowem, Rzeszowem i Białymstokiem)
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg wylotowych z Lublina</li> <li>• Budowa obwodnicy Lublina</li> <li>• Budowa i przebudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów bezkolizyjnych, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników i ścieżek rowerowych</li> <li>• Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi wojewódzkie: nr 801, nr 747, nr 835, nr 811, nr 812, nr 813, nr 814, 806, 815, 830, 833, 842, 809, 836, 837, 844, 850, 853, 849, 829, 846</li> <li>• Zadanie pn. optymalizacja połączeń pomiędzy drogą ekspresową S17/12 i Portem Lotniczym poprzez budowę ul. Kusocińskiego” w m. Świdnik.</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe,</li> <li>• środki własne</li> </ul>
<b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DK 19 Lubartów-Lublin</li> </ul>
<b>Inne projekty wsparcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zintegrowane Inwestycje Terytorialne – ulice wylotowe z Lublina</li> <li>• Port Lotniczy Lublin</li> <li>• Linie kolejowe przebiegające przez Lublin nr 7, nr 30, nr 68</li> </ul>

## 7.2. WEWNĘTRZNA SPÓJNOŚĆ DROGOWA JAKO GŁÓWNY CZYNNIK ROZWOJU GOSPODARCZEGO (DZIAŁANIE 2.1)

Działanie 2.1 jest wynikiem celu strategicznego 2 – „funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” oraz celu operacyjnego 1 – „poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”.

### DZIAŁANIE 2.1

- **ROZWIJANIE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I PRZEBUDOWA KLUCZOWYCH DRÓG WOJEWÓDZKICH MAJĄCYCH NA CELU WZMACNIANIE POWIĄZAŃ WEWNĘTRZNYCH I ROZWIJANIE FUNKCJI GOSPODARCZYCH, ZWŁASZCZA ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM ENDOGENICZNYCH POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH WOJEWÓDZTWA**

Wzmacnianie powiązań wewnętrznych i rozwijanie funkcji gospodarczych, zwłaszcza związanych z wykorzystaniem endogenicznych potencjałów rozwojowych województwa wymaga szerokiego pakietu działań mających na celu skrócenie czasu dojazdu do najważniejszych ośrodków w układzie regionalnym. Dotyczy to realizacji działań usprawniających ważne dla województwa połączenia drogowe wiążące regionalny system transportowy z siecią dróg krajowych, przebiegającą przez obszar województwa.

Proponowane kierunki interwencji przypisane do Działania 2.1:

1. **POPRAWA JAKOŚCI POŁĄCZEŃ DROGOWYCH POMIĘDZY LUBLINEM, A OBSZARAMI O SPECYFICZNYCH POTENCJAŁACH ROZWOJOWYCH**
2. **ZWIĘKSZANIE DOSTĘPNOŚCI DROGOWEJ DO OBSZARÓW O SPECYFICZNYCH WALORACH TURYSTYCZNYCH**

### ZAKŁADANE EFEKTY:

- Nowoczesna i dobrze rozwinięta sieć drogowa
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Poprawa płynności ruchu
- Poprawa stanu środowiska naturalnego
- Likwidacja wąskich gardeł

Tabela 29. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.1.

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	110,00	cykl dwuletni	ZDW Lublin

## 7.2.1. KIERUNKI INTERWENCJI

Tabela 30. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.1	Poprawa jakości połączeń drogowych pomiędzy Lublinem, a obszarami o specyficznych potencjałach rozwojowych
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i przebudowa dróg wylotowych z Lublina</li> <li>Budowa i przebudowa dróg położonych na obszarach o specyficznych potencjałach rozwojowych</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i przebudowa dróg</li> <li>Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników i ścieżek rowerowych</li> <li>Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Drogi wojewódzkie: nr 815, nr 835, nr 829, nr 820, nr 838, nr 839, nr 813, nr 812, nr 843, nr 844, nr 816, nr 819, nr 806, nr 807, nr 801, nr 824, nr 830, nr 747, nr 832, nr 833, nr 842, nr 809, nr 853, nr 837, nr 843, nr 850, nr 816</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020</li> <li>Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe</li> <li>Środki własne</li> </ul>
<b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>DK 17 do Warszawy</li> <li>DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
<b>Inne projekty wsparcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zintegrowane Inwestycje Terytorialne</li> <li>Port Lotniczy Lublin</li> <li>Linie kolejowe przebiegające przez Lublin nr 7, nr 30, nr 68</li> <li>Program budowy dróg krajowych na lata 2014 - 2023</li> </ul>

Tabela 31. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.1	Zwiększanie dostępności drogowej do obszarów o specyficznych walorach turystycznych
Zakres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg położonych na obszarach o specyficznych walorach turystycznych</li> </ul>
Rodzaje przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników i ścieżek rowerowych</li> <li>• Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi wojewódzkie: nr 820, nr 819, nr 812, nr 816, nr 818, nr 843, nr 837, nr 849, nr 848, nr 858, nr 853, nr 850, nr 830, nr 824, nr 801, nr 743, nr 747</li> </ul>
Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe</li> <li>• Środki własne</li> </ul>
Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>• DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
Inne projekty wsparcia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie kolejowe nr 7, nr 30, nr 68, nr 69, nr 81</li> </ul>

### **7.3. NOWOCZESNA KOLEJ REGIONALNA ORAZ INTELIGENTNE SYSTEMY ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM**

Działanie 2.2 jest wynikiem celu strategicznego 2 – „funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” oraz celu operacyjnego 1 – „poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”.

#### **DZIAŁANIE 2.2**

- **UNOWOCZEŚNIANIE I POPRAWA FUNKCJONOWANIA REGIONALNYCH POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH (NP. ZAKUP NOWOCZESNEGO TABORU KOLEJOWEGO DO REGIONALNYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH) ORAZ SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM**

Lublin jest jedynym z głównych polskich miast tworzących podstawowe węzły sieci współpracy miast w roku 2030 – na bazie których kształtuje się rdzeń krajowego systemu gospodarczego. Sieć współpracy miast stanowi współzależny, otwarty układ sieciowy obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast, które są zintegrowane w przestrzeni krajowej i międzynarodowej za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych w zakresie gospodarczym, społecznym, edukacyjnym, kulturalnym oraz sektora badawczo-rozwojowego.

Do sieci współpracy miast dowiązane są ośrodki subregionalne i lokalne. Potencjał sieci współpracy miast wzmacnia funkcjonalnie połączenie tych ośrodków z największymi miastami, co daje impuls rozwojowy obszarom słabszym ekonomicznie i społecznie, które położone są peryferyjnie w stosunku do głównych ośrodków społeczno-gospodarczych kraju.

Proponowane kierunki interwencji przypisane do Działania 2.2:

- 1. ZAKUP NOWOCZESNEGO TABORU KOLEJOWEGO DO REGIONALNYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH**
- 2. BUDOWA I PRZEBUDOWA POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH**
- 3. STWORZENIE INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM ZBIOROWYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO**

#### **ZAKŁADANE EFEKTY:**

- podniesienie jakości taboru kolejowego
- usprawnienie powiązań komunikacyjnych
- popraw wewnątrznej dostępności komunikacyjnej
- poprawa infrastruktury obsługi pasażerów
- wzrost popytu na wojewódzkie autobusowe przewozy pasażerskie (linie o charakterze użyteczności publicznej)
- Poprawa płynności ruchu
- Poprawa stanu środowiska naturalnego

**Tabela 32. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.2.**

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość zmodernizowanej linii kolejowej	0	27,00	cykl dwuletni	PKP PLK S.A., UMWL
Procentowy udział nowego taboru kolejowego w trakcji elektrycznej (nie starszego niż 5 lat)	0%	25%	cykle dwuletni	UMWL

### 7.3.1. KIERUNKI INTERWENCJI

**Tabela 33. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.2**

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.2	Zakup nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zakup nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<p>Zakup:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pojazdów 2-członowych o pojemności min. 190 miejsc ogółem (w tym siedzące ok. 90 miejsc),</li> <li>Pojazdów 3-członowych o pojemności min. 290 miejsc ogółem (w tym siedzące ok. 140 miejsc)</li> </ul> <p>Pojazdy powinny być wyposażone w nowoczesne, oszczędne zespoły napędowe zapewniające prędkość do 160 km/h, możliwość instalacji urządzeń Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS/ECTS), pełny monitoring wewnętrzny i zewnętrzny, klimatyzacja udogodnienia dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej, nowoczesnie zaaranżowaną przestrzeń pasażerską, nowoczesny system informacji pasażerskiej, zamknięty system toalet itp.</p>
<b>Lokalizacja</b>	<p>Linie komunikacyjne organizowane przez województwo lubelskie<sup>24</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>R3 Lublin-Chełm</li> <li>R34 Lublin-Świdnik Port Lotniczy</li> <li>R8 Lublin-Dęblin</li> <li>R81 Dęblin-Terespol</li> </ul>

<sup>24</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego (rozdz. 9.4, str.162-163)

<p><b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<p><b>Partnerzy</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operatorzy na liniach o charakterze użyteczności publicznej</li> </ul>
<p><b>Źródła finansowania</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020</li> <li>• Krajowy Fundusz Kolejowy</li> <li>• Środki własne</li> </ul>
<p><b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prace na liniach kolejowych nr 7, nr 30, nr 68, nr 69, nr 72, nr 565</li> </ul>
<p><b>Inne projekty wsparcia</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin”</li> <li>• „Przebudowa części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia-Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla sprawnego skomunikowania aglomeracji”</li> <li>• „Przebudowa przejazdów kolejowych w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi na terenie województwa lubelskiego w zakresie urządzeń zabezpieczenia przejazdów”</li> <li>• planowana realizacja modernizacji infrastruktury kolejowej na kolejnych odcinkach linii nr 7, a także przebudowa i elektryfikacja linii nr 68 (Lublin-Granica Województwa/Stalowa Wola) oraz linii nr 30 (Łuków-Lublin Płn.)</li> <li>• planowana realizacja przedsięwzięcia „Budowa zintegrowanego systemu komunikacji publicznej na terenie województwa lubelskiego” oraz budowa nowych odcinków takich jak: „Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą:</li> </ul>

Tabela 34. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.2

Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.2	Budowa i przebudowa połączeń kolejowych
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych</li> <li>• Przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym</li> <li>• Modernizacje i rewitalizacje linii kolejowych</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompleksowa wymiana nawierzchni kolejowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą</li> <li>• Przebudowa obiektów inżynierskich</li> <li>• Budowa, przebudowa przystanków osobowych</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie kolejowe nr 69, nr 72, nr 30, nr 7</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PKP PLK</li> <li>• Powiaty i gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020</li> <li>• Krajowy Fundusz Kolejowy</li> <li>• Środki własne</li> </ul>
<b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prace na liniach kolejowych nr 7, nr 30, nr 68, nr 69, nr 72, nr 565</li> <li>• Budowa terminala przeładunkowego materiałów sypkich i gabarytowych na stacji Zamość-Boratycze LHS oraz stacji Zamość-Majdan</li> </ul>
<b>Inne projekty wsparcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zintegrowane Inwestycje Terytorialne –stacje przesiadkowe</li> </ul>

Tabela 35. Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.2

Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.2	Stworzenie Inteligentnych systemów zarządzania transportem zbiorowym na terenie województwa lubelskiego
Zakres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, zapewniającego dynamiczną informację pasażerską</li> </ul>
Rodzaje przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie witryny internetowej (portal pasażera)</li> <li>• Stworzenie aplikacji na urządzenia mobilne (telefony komórkowe, tablety itp.)</li> <li>• Budowa systemu monitorowania przewozów oraz aplikacji niezbędnych do tworzenia rozkładów jazdy</li> <li>• Wyposażenie pojazdów użyteczności publicznej w urządzenia lokalizacyjne</li> </ul>
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Węzły przesiadkowe oraz wybrane przystanki na terenie województwa lubelskiego (34 lokalizacje)</li> </ul>
Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednostki samorządu terytorialnego z terenu województwa lubelskiego</li> <li>• Właściciele/zarządcy dworców z terenu województwa lubelskiego</li> </ul>
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>• środki własne</li> <li>• środki j.s.t. z województwa lubelskiego</li> </ul>
Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego	brak
Inne projekty wsparcia	brak

## 7.4. INFRASTRUKTURA DROGOWA ŁĄCZĄCA GŁÓWNE MIASTA REGIONU

Działanie 2.3 jest wynikiem celu strategicznego 2 – „funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” oraz celu operacyjnego 1 – „poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”.

### DZIAŁANIE 2.3

- **WSPIERANIE DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU POPRAWĘ POWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIĘDZY OŚRODKAMI SUBREGIONALNYMI ORAZ ICH POWIĄZAŃ Z LUBLINEM**

Poprawa infrastruktury drogowej wzmacnia powiązania międzyregionalne, wspomaga integrację regionu, tereny działań mających na celu skrócenie czasu dojazdu do ośrodków w układzie krajowym, jak i regionalnym. Na bazie sieci w województwie wymaga to określenia następujących kierunków interwencji:

1. **PRZEBUDOWA I BUDOWA POŁĄCZEŃ DROGOWYCH POPRAWIAJĄCYCH DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNĄ LUBLINA**
2. **ROZWIJANIE POŁĄCZEŃ DROGOWYCH OŚRODKÓW SUBREGIONALNYCH Z LUBLINEM**
3. **ROZWIJANIE POŁĄCZEŃ DROGOWYCH POMIĘDZY OŚRODKAMI SUBREGIONALNYMI**
4. **WSPIERANIE BUDOWY OBWODNIC OŚRODKÓW SUBREGIONALNYCH I LUBLINA**

### ZAKŁADANE EFEKTY:

- nowoczesna i dobrze rozwinięta sieć drogowa
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- poprawa płynności ruchu
- poprawa stanu środowiska naturalnego
- likwidacja wąskich gardeł

Tabela 36. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.3

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	138,00	cykl dwuletni	ZDW Lublin

## 7.4.1. KIERUNKI INTERWENCJI

Tabela 37. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.3

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.3	Przebudowa i budowa połączeń drogowych poprawiających dostępność zewnętrzną Lublina
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg wylotowych z Lublina</li> <li>• Budowa obwodnicy Lublina</li> <li>• Powiązanie dróg zamiejskich z przebudowywaną siecią ulic w Lublinie</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników, i ścieżek rowerowych</li> <li>• Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi wojewódzkie nr 747, nr 809, nr 830, nr 835</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku - <b>zgodność zachowana</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe,</li> <li>• środki własne</li> </ul>
<b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>• DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>• DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
<b>Inne projekty wsparcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ZIT – ulice wylotowe z Lublina</li> <li>• Port Lotniczy Lublin</li> <li>• Linie kolejowe przebiegające przez Lublin nr 7, nr 30, nr 68</li> </ul>

Tabela 38. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.3

Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.3	Rozwijanie połączeń drogowych ośrodków subregionalnych z Lublinem
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg wylotowych z Lublina</li> <li>• Budowa obwodnicy Lublina</li> <li>• Powiązanie dróg zamiejskich z przebudowywaną siecią ulic w Lublinie</li> <li>• Powiązanie ośrodków subregionalnych siecią dróg z Lublinem</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników, i ścieżek rowerowych</li> <li>• Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi wojewódzkie nr 814, nr 815, nr 833, nr 747, nr 809, nr 846, nr 835, <del>nr</del>812, nr 824, nr 830, nr 844, nr 837, nr 853</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku - <b>zgodność zachowana</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe,</li> <li>• środki własne</li> </ul>
<b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>• DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>• DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
<b>Inne projekty wsparcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie kolejowe do Lublina: nr 7, nr 30, nr 68</li> <li>• Drogi wylotowe z Lublina – krajowe nr 12, nr 17, nr 19, nr 82 oraz wojewódzkie nr 747, nr 809, nr 835, nr 822</li> </ul>

Tabela 39. Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.3

Załącznik do uchwały Nr LXXXVI/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.3	Rozwijanie połączeń drogowych pomiędzy ośrodkami subregionalnymi
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg wylotowych z ośrodków subregionalnych</li> <li>• Powiązanie wzajemne ośrodków subregionalnych siecią dróg</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników, i ścieżek rowerowych</li> <li>• Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi wojewódzkie nr 747, nr 809, nr 830, nr 835, nr 814, nr 815, nr 812, nr 818, nr 841, nr 844, nr 846, nr 850, nr 853, nr 837, nr 829, nr 813, nr 842, nr 824, nr 833, nr 820, nr 836</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku - <b>zgodność zachowana</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe,</li> <li>• środki własne</li> </ul>
<b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>• DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>• DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
<b>Inne projekty wsparcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ZIT – ulice wylotowe z Lublina</li> <li>• Port Lotniczy Lublin</li> <li>• Linie kolejowe przebiegające przez Lublin nr 7, nr 30, nr 68</li> </ul>

Tabela 40. Kierunek interwencji nr 4 dla Działania 2.3

Kierunek interwencji nr 4 dla Działania 2.3	Wspieranie budowy obwodnic ośrodków subregionalnych i Lublina
Zakres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych</li> <li>• Budowa i przebudowa dowiązań do obwodnic</li> </ul>
Rodzaje przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników, i ścieżek rowerowych</li> <li>• Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi wojewódzkie nr 747, nr 830, nr 835, nr 801, nr 811, nr 812, nr 813, nr 836, nr 844</li> </ul>
Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku - <b>zgodność zachowana</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe,</li> <li>• środki własne</li> </ul>
Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>• DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>• DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
Inne projekty wsparcia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ZIT – ulice wylotowe z Lublina</li> <li>• Port Lotniczy Lublin</li> <li>• Linie kolejowe przebiegające przez Lublin nr 7, nr 30, nr 68</li> </ul>

## 7.5. OBSZARY O ZNACZENIU PONADLOKALNYM

Działanie 2.4 jest wynikiem celu strategicznego 2 – „funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” oraz celu operacyjnego 1 – „poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”.

#### **DZIAŁANIE 2.4**

- **WSPIERANIE DZIAŁAŃ NA RZECZ POPRAWY WYBRANYCH POWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH OŚRODKÓW MAJĄCYCH FUNKCJE PONADLOKALNE Z OŚRODKAMI SUBREGIONALNYMI**

Proponowane kierunki interwencji przypisane do Działania 2.4:

- 1. POPRAWA JAKOŚCI POŁĄCZEŃ DROGOWYCH POMIĘDZY OŚRODKAMI SUBREGIONALNYMI Z OŚRODKAMI MAJĄCYMI FUNKCJE PONADLOKALNE**
- 2. PODNIESIENIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

#### **ZAKŁADANE EFEKTY:**

- nowoczesna i dobrze rozwinięta sieć drogowa
- usprawnienie powiązań komunikacyjnych
- poprawa dostępności komunikacyjnej
- poprawa infrastruktury obsługi pasażerów
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- poprawa płynności ruchu
- poprawa stanu środowiska naturalnego
- likwidacja wąskich gardeł

**Tabela 41. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.4.**

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	138,00	cykl dwuletni	ZDW Lublin

## 7.5.1. KIERUNKI INTERWENCJI

Tabela 42. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.4

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.4	Poprawa jakości połączeń drogowych pomiędzy ośrodkami subregionalnymi z ośrodkami mającymi funkcje ponadlokalne
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg wylotowych z ośrodków subregionalnych</li> <li>• Przebudowa ciągów drogowych pomiędzy ośrodkami subregionalnymi, a ośrodkami ponadregionalnymi</li> <li>• Powiązanie dróg zamiejskich z przebudowywaną siecią ulic w Lublinie</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników, i ścieżek rowerowych</li> <li>• Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi wojewódzkie nr 747, nr 809, nr 830, nr 835, nr 814, nr 815, nr 812, nr 841, nr 844, nr 846, nr 850, nr 853, nr 837, nr 829, nr 813, nr 842, nr 824, nr 833, nr 820, nr 806, nr 858, nr 836</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku - <b>zgodność zachowana</b>)</li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe,</li> <li>• środki własne</li> </ul>
<b>Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>• DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>• DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
<b>Inne projekty wsparcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ZIT – ulice wylotowe z Lublina</li> </ul>

Tabela 43. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.4

Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.4	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego
Zakres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wspieranie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego</li> <li>• Edukacja kierowców</li> </ul>
Rodzaje przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i przebudowa dróg</li> <li>• Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników, i ścieżek rowerowych</li> <li>• Budowa elementów bezpieczeństwa ruchu</li> <li>• Budowa elementów uspokojenia ruchu</li> <li>• Budowa ośrodków doskonalenia techniki jazdy</li> </ul>
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne</li> </ul>
Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana,</b></li> <li>• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku - <b>zgodność zachowana</b></li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>• Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>• Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> <li>• Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego</li> </ul>
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>• Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>• Program Operacyjny Polska Wschodnia i inne programy pomocowe,</li> <li>• środki własne</li> <li>• Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016-2019</li> </ul>
Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>• DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>• DK 17 do Warszawy</li> <li>• DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>• DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>• DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>• DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>

**Inne projekty wsparcia**

- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne – ulice wylotowe z Lublina
- Strategiczne Inwestycje Terytorialne

**7.6. DROGI POWIATOWE JAKO UZUPEŁNIENIE SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH ORAZ DROGOWEJ SIECI TEN-T**

Działanie 2.5 jest wynikiem celu strategicznego 2 – „funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” oraz celu operacyjnego 1 – „poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”.

**DZIAŁANIE 2.5**

- **WSPIERANIE DZIAŁAŃ NA RZECZ WZMOCNIENIA POWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH W OBSZARACH FUNKCJONALNYCH OŚRODKÓW SUBREGIONALNYCH I MIAST PEŁNIĄCYCH FUNKCJE PONADLOKALNE (TAM GDZIE NIEDOSKONAŁOŚĆ POWIĄZAŃ WEWNĘTRZNYCH STANOWI BARIERĘ ROZWOJU)**

Proponowane kierunki interwencji przypisane do Działania 2.5:

1. **WSPIERANIE DZIAŁAŃ NA RZECZ UZUPEŁNIENIA SIECI DRÓG LOKALNYCH O BRAKUJĄCE OGNIWA LUB ICH PRZEBUDOWA**

**ZAKŁADANE EFEKTY:**

- usprawnienie powiązań komunikacyjnych drugorzędnych i trzeciorzędnych węzłów komunikacyjnych z siecią TEN-T
- poprawa dostępności komunikacyjnej
- poprawa płynności ruchu
- poprawa stanu środowiska naturalnego

**Tabela 44. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.5.**

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	217,00	cykl dwuletni	Powiaty

## 7.6.1. KIERUNKI INTERWENCJI

Tabela 45. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.5

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.5	Wspieranie działań na rzecz uzupełnienia sieci dróg lokalnych o brakujące ogniwa lub ich przebudowa
Zakres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Powiązania wzajemne ośrodków powiatowych</li> <li>łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T</li> </ul>
Rodzaje przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i przebudowa dróg lokalnych</li> <li>Budowa węzłów, obiektów mostowych, dróg serwisowych na ciągach głównych, chodników, i ścieżek rowerowych</li> <li>Wzmocnienie nośności dróg</li> </ul>
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt powiatowy pn. Wygodniej „szybciej, bezpieczniej” poprawa spójności komunikacyjnej województwa lubelskiego poprzez budowę i przebudowę dróg powiatowych usprawniających dostępność komunikacyjną do regionalnych i subregionalnych centrów rozwoju</li> <li>Powiaty ziemskie</li> </ul>
Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - <b>zgodność zachowana</b>,</li> <li>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku - <b>zgodność zachowana</b></li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - <b>zgodność zachowana</b></li> </ul>
Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> <li>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie</li> <li>Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020,</li> <li>środki własne</li> </ul>
Powiązania z projektami Kontraktu Terytorialnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obwodnica zachodnia Lublina w ciągu DK 19</li> <li>DK 12 do przeprawy mostowej w m. Puławy</li> <li>DK 17 do Warszawy</li> <li>DK 19 Lublin-Rzeszów</li> <li>DK 19 Lublin-Lubartów</li> <li>DW 835 odcinek Lublin-Piotrków</li> <li>DW 747 Radawiec-obwodnica w ciągu DK 19</li> </ul>
Inne projekty wsparcia	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019”</li> <li>ZIT – ulice wylotowe z Lublina</li> </ul>

## 8. MODEL TRANSPORTOWY

### 8.1. WPROWADZENIE

Model transportowy jest narzędziem służącym do nowoczesnego zarządzania i planowania systemu transportowego.

Model transportowy jest komputerowym odzwierciedleniem codziennych przemieszczeń ludzi i towarów w obszarze analizowanej sieci transportowej z zagregowanymi atrybutami społeczno-ekonomicznymi oraz demograficznymi przypisanymi do wyodrębnionych rejonów komunikacyjnych. Celem opracowywania modeli transportowych jest wskazanie, jak zmieniają się podróże w odniesieniu do zmian w strukturze popytowej i podażowej na przestrzeni czasu.

Do opracowania opisywanego multimodalnego modelu transportowego posłużył tzw. klasyczny czteroetapowy model, który obejmuje cztery kroki:

1. **Generację podróży (ile?)** – określenie częstości podróżowania na podstawie danych demograficznych oraz społeczno-ekonomicznych
2. **Rozkład przestrzenny ruchu (gdzie?)** – określenie dystrybucji potoków wskazujące źródło i cel przemieszczenia (np. w formie macierzy)
3. **Podział zadań przewozowych (czym?)** – określenie, jaka część przewozu została zrealizowana poszczególnymi środkami transportu
4. **Rozkład ruchu na sieć transportową (którędy?)** – określenie tras, na których odbywa się przemieszczanie poszczególnych części potoku rozdzielonych na poszczególne środki transportu

Opisywany model został przygotowany w oparciu o zapewnienie zgodności z wytycznymi JASPERS „Wsparcie metodologiczne w opracowywaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020” oraz wytycznymi JASPERS dot. (Transport): Wykorzystanie Modeli Transportu w przygotowaniu Planów Transportowych oraz ocenie projektów (luty, 2014).

## 8.2. DANE WEJŚCIOWE

Do opracowania modelu transportowego posłużyły następujące dane wejściowe:

- Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach wojewódzkich (2015)
- Pomiary napełnienia w transporcie drogowym wykonane w ramach „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego”
- Wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa lubelskiego wykonane w ramach „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego”
- Uprozczone wyniki pomiarów „wsiadło/wysiadło” przekazane przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
- „Badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa lubelskiego w 2015 r.” wykonane w ramach opracowywania Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województw Lubelskiego, które miało na celu uzupełnienie badań z 2013 r. (określenie motywacji podróży, weryfikacja aktualnego podziału zadań przewozowych)
- dane programowo-przestrzenne dla 24 rejonów komunikacyjnych (odpowiadające powiatom zlokalizowanym na obszarze województwa lubelskiego), którym przypisano następujące zmienne objaśniające:
  - liczbę ludności
  - liczbę uczniów i studentów
  - liczbę bezrobotnych

### 8.2.1. ANALIZA BADAŃ ZACHOWAŃ I PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKANCÓW WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa lubelskiego zostało przeprowadzone w dniach 25-26 czerwca br. metodą stacjonarną na 35 wyznaczonych punktach badawczych (wykaz punktów badawczych zawiera poniższa tabela) na łącznej próbie 5648 respondentów. Badanie miało charakter uzupełniający w kontekście procesu gromadzenia danych do modelu transportowego województwa lubelskiego. W głównej mierze celem prowadzonych badań była identyfikacja motywacji podróży dla zidentyfikowanego ruchu osobowego bądź towarowego w poszczególnych rejonach komunikacyjnych bądź w podróżach zewnętrznych mieszkańców danego rejonu. Ponadto prowadzone badania miały pozwolić wydzielić właściwy odsetek podróży nie pieszych, a także określić przewidywany podział zadań przewozowych i rozkład ruchu przestrzennego (więźba ruchu) mieszkańców województwa. Zebrane dane zostały wprowadzone do modelu transportowego, a następnie jego parametry zostały skalibrowane zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań.

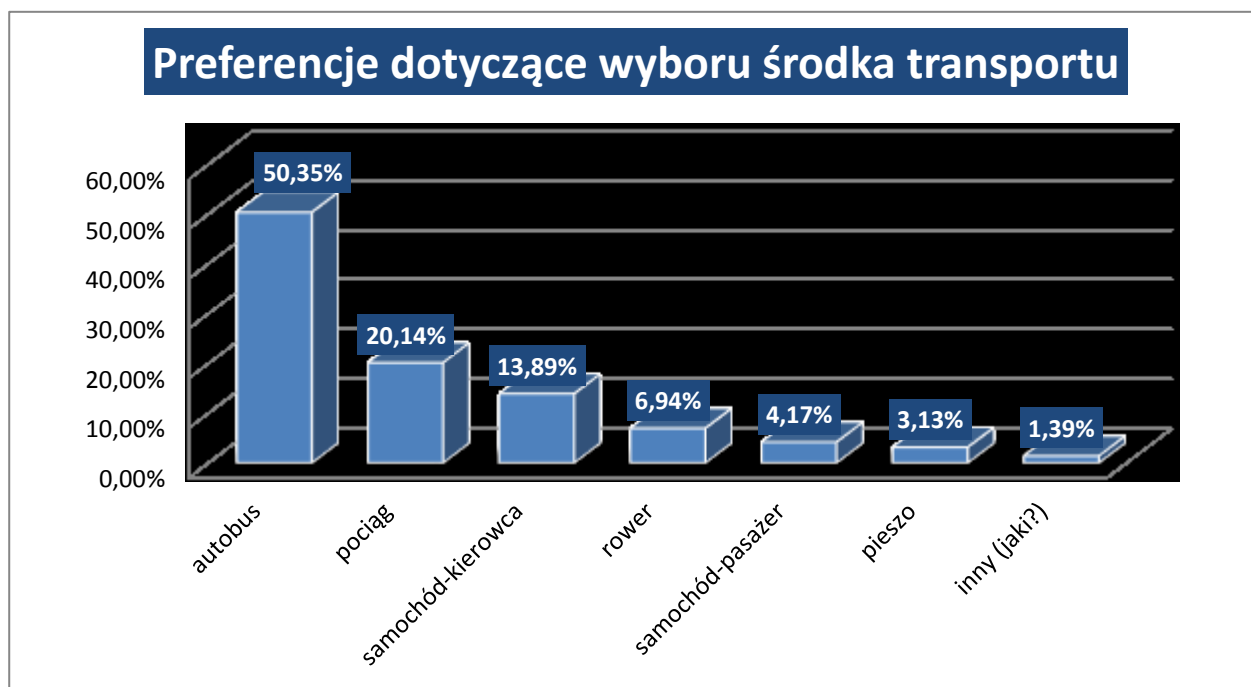
Poniższa tabela przedstawia wykaz punktów badawczych, w których prowadzone były badania ankietowe. W dalszej części przedstawiony został wyciąg najważniejszych danych uzyskanych w toku prowadzenia badań.

**Tabela 46. Wykaz punktów badawczych**

L.p.	Punkt badawczy	Kierunek	Powiat	Rodzaj identyfikowanego ruchu
1	Przejście graniczne Terespol-Brześć	Biała Podlaska	Bialski	ruch towarowy, osobowy
2	Dworzec autobusowy-Biała Podlaska	przyjazd/odjazd	Bialski	ruch osobowy
3	Dworzec autobusowy-Biłgoraj	przyjazd/odjazd	Biłgorajski	ruch osobowy
4	al. Jana Pawła II DW 836 - Biłgoraj	Biłgoraj	Biłgorajski	ruch towarowy, osobowy
5	Przejście graniczne Dorohusk-Jagodzin	Chełm	Chełmski	ruch towarowy, osobowy
6	Dworzec autobusowy - Chełm	przyjazd/odjazd	Chełmski	ruch osobowy
7	Przejście graniczne Zosin-Ustiług	Hrubieszów	Hrubieszowski	ruch towarowy, osobowy
8	"STOKROTKA" Hrubieszów	przyjazd/odjazd	Hrubieszowski	ruch osobowy
9	Dworzec autobusowy-Janów Lubelski	przyjazd/odjazd	Janowski	ruch osobowy
10	Lubelska DK 74 - Janów Lubelski	Janów Lubelski	Janowski	ruch towarowy, osobowy
11	Sokołowskiego DK17 - Krasnystaw	Lublin	Krasnostawski	ruch towarowy, osobowy
12	Lwowska DK 17 E372 - Krasnystaw	Zamość	Krasnostawski	ruch towarowy, osobowy
13	Lubelska DK19 - Kraśnik	Lublin	Kraśnicki	ruch towarowy, osobowy
14	Janowska DK 74 - Krasnik	Kraśnik	Kraśnicki	ruch towarowy, osobowy
15	Łucka DK19 - Lubartów	Lubartów	Lubartowski	ruch towarowy, osobowy
16	Łucka DK19 - Lubartów	Lublin	Lubartowski	ruch towarowy, osobowy
17	Dworzec autobusowy-Lublin	przyjazd/odjazd	Lublin/Lubelskie	ruch osobowy
18	Kasprowicza-Wólka DK 83 - Lublin	Lublin	Lublin/Lubelskie	ruch towarowy, osobowy
19	al. Jana Pawła II DW 829 - Łęczna	Lublin	Łęczyński	ruch towarowy, osobowy
20	Chełmska DK 82 - Łęczna	Chełm	Łęczyński	ruch towarowy, osobowy
21	Dworzec autobusowy - Łuków	przyjazd/odjazd	Łukowski	ruch osobowy
22	Dworzec kolejowy - Łuków	przyjazd/odjazd	Łukowski	ruch osobowy
23	ul. Lubelska DW 832 - Opole Lubelskie	Opole Lubelskie	Opolski	ruch towarowy, osobowy
24	al. Zwycięstwa - Parczew	Parczew	Parczewski	ruch towarowy, osobowy
25	ul. Piłsudskiego Most DK 12 - Puławy	Puławy	Puławski	ruch osobowy
26	Aleja Żyrzyńska DW 824 - Puławy	Puławy	Puławski	ruch towarowy, osobowy
27	Dworzec autobusowy - Radzyń	przyjazd/odjazd	Radzyński	ruch osobowy
28	Dworzec autobusowy-Ryki	przyjazd/odjazd	Rycki	ruch osobowy
29	Dworzec kolejowy - Dęblin	przyjazd/odjazd	Rycki	ruch osobowy
30	al. Lotników Polskich - Świdnik	Lublin	Świdnicki	ruch towarowy, osobowy
31	Przejście graniczne Hrebenne-Rawa Ruska	Tomaszów Lubelski	Tomaszowski	ruch towarowy, osobowy

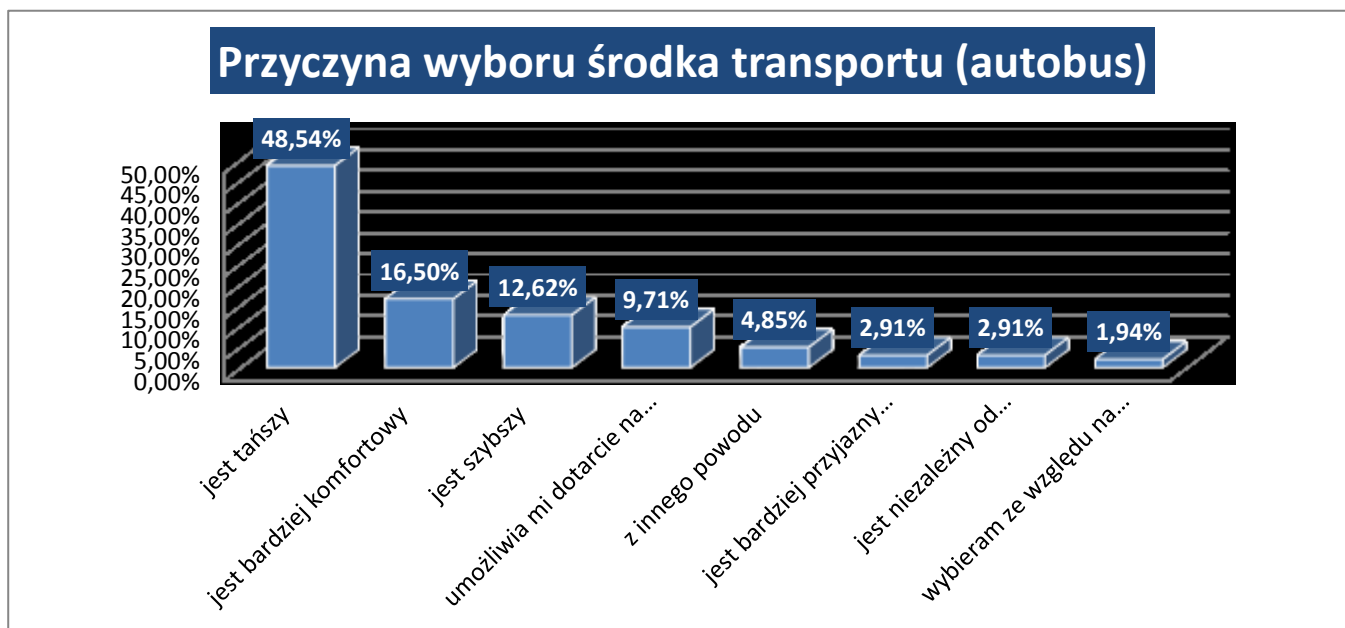
32	Dworzec autobusowy - Tomaszów Lubelski	przyjazd/odjazd	Tomaszowski	ruch osobowy
33	Dworzec autobusowy - Włodawa	przyjazd/odjazd	Włodawski	ruch osobowy
34	Szczebrzeska Uniwersytet - Zamość	Zamość	Zamojski	ruch osobowy
35	ul. Lwowska - Zamość	Zamość	Zamojski	ruch towarowy, osobowy

Wykres 3. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



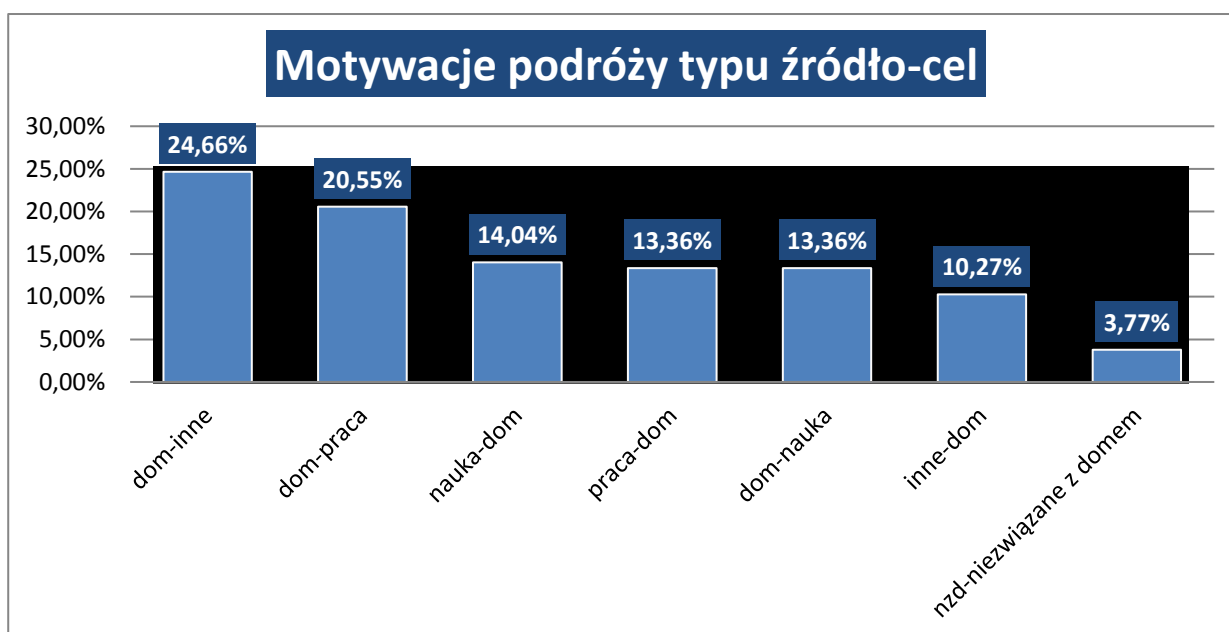
Ponad połowa respondentów (50,35 proc.) biorących udział w badaniu zadeklarowała, że środkiem transportu, z którego korzystają najczęściej jest autobus. Co piąty ankietowany korzysta regularnie z transportu kolejowego (20,14 proc.). 13,89 proc. osób korzysta z samochodu w roli kierowcy, a 4,17 proc. w roli pasażera (łącznie oba te wskazania osiągnęły 18,06 proc.). Blisko 7 proc. respondentów korzysta z roweru, a 3 ankietowanych na 100-tu decyduje się na podróż pieszą. 1,39 proc. respondentów wskazywało odpowiedź inne.

Wykres 4. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



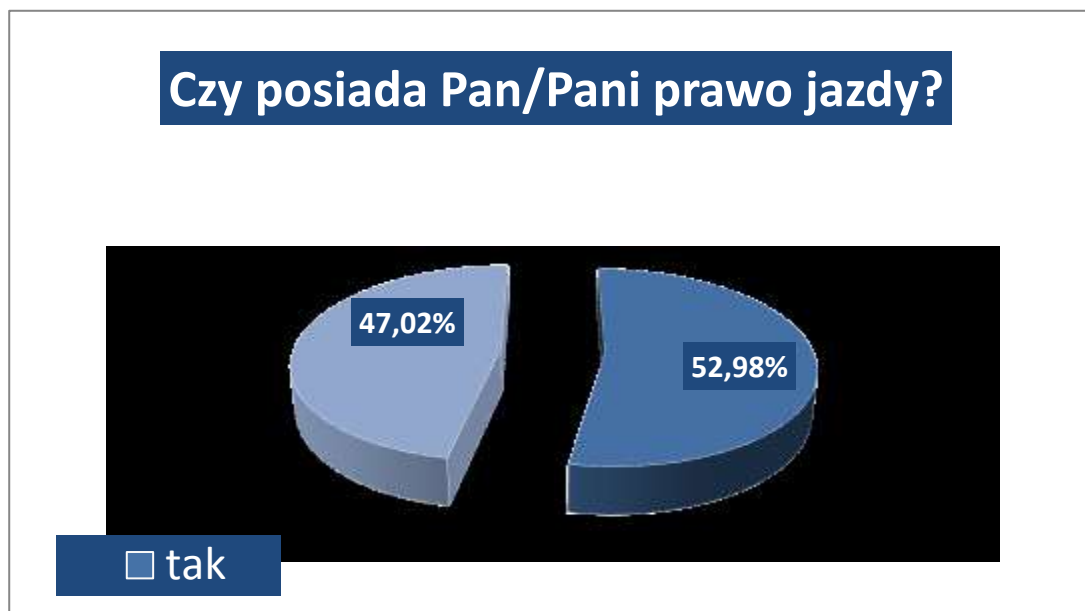
Blisko połowa osób, które w badaniu wskazało na autobus, jako środek transportu, z którego korzystają najczęściej w odpowiedzi o powody takiej decyzji wskazywało, że przyczyną są decyzje o charakterze ekonomicznym („jest tańszy”). Odpowiedź tą zaznaczyło 48,54 proc. badanych. 16,50 proc. uważa autobus za środek z ich perspektywy bardziej komfortowy od pozostałych. Ponad 12 proc. dzięki autobusowi dociera szybciej w miejsce regularnych wizyt, aniżeli miałyby to miejsce w przypadku pozostałych środków transportu. Co dziesiąta osoba wybrała wskazanie „umożliwia mi dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek”. Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem respondentów i osiągnęły łącznie niespełna 11 proc. wszystkich wskazań.

Wykres 5. Motywacje podróży typu źródło-cel



Ponad 96 proc. wszystkich podróży związana jest z domem - wskazali respondenci. Zaledwie 3,77 proc. osób podróży od punktu A do punktu B nie jest motywowanych chęcią dotarcia/wyjścia z domu. Ankietowani często podróżowali do/z pracy (33,91 proc. po zsumowaniu obu odpowiedzi). Ponad 27 proc. podróży związana jest z podróżowaniem na linii dom-nauka bądź nauka-dom. Z kolei blisko 35 proc. podróży respondenci deklarowali odbywać na trasach dom-inne oraz inne-dom.

Wykres 6. Liczba osób posiadających prawo jazdy



Struktura odpowiedzi w zakresie posiadania prawa jazdy jest determinantą tak często wskazywanego autobusu, jako środka transportu na regularnej trasie przejazdu. 52,98 proc. ankietowanych deklaruje posiadanie prawa jazdy. Z kolei niemal połowa (47,02 proc.) wskazywało, że takowych uprawnień nie posiada.

### 8.3. SIEĆ TRANSPORTOWA OBJĘTA MODELEM I JEGO ZAKRES

Na potrzeby modelowania obszar województwa lubelskiego został podzielony na 24 rejony komunikacyjne, odpowiadające powiatom.

Model transportowy dla województwa lubelskiego obejmuje:

- generację ruchu
- rozkład przestrzenny podróży dla dnia powszedniego dla zidentyfikowanych szczytów komunikacyjnych
- podział zadań przewozowych
- rozkład ruchu na sieć transportu publicznego oraz sieć drogowo-uliczną (sieć transportową) województwa lubelskiego

## GENERACJA PODRÓŻY

Model określa potencjały ruchotwórcze dla wskazanych rejonów komunikacyjnych objętych modelem, w zależności od czynników programowo-przestrzennych przypisanych do rejonu. Dodatkowo potencjały ruchotwórcze określono w podziale na motywację podróży:

- Dom-Praca
- Praca-Dom
- Dom-Nauka
- Nauka-Dom
- Dom-Inne
- Inne-Dom
- Niezwiązane z domem

## ROZKŁAD PRZESTRZENNY PODRÓŻY

Opracowany model umożliwia generowanie macierzy ruchu w podziale na:

- ruch osobowy
- towarowy:
  - lekkie samochody ciężarowe (dostawcze),
  - sam. cięż. bez przyczepy, ciągniki siodłowe bez naczep, sam. specjalne,
  - sam. cięż. z przyczepą, ciągniki siodłowe z naczepą,
  - autobusy,
  - ciąg. Rol..

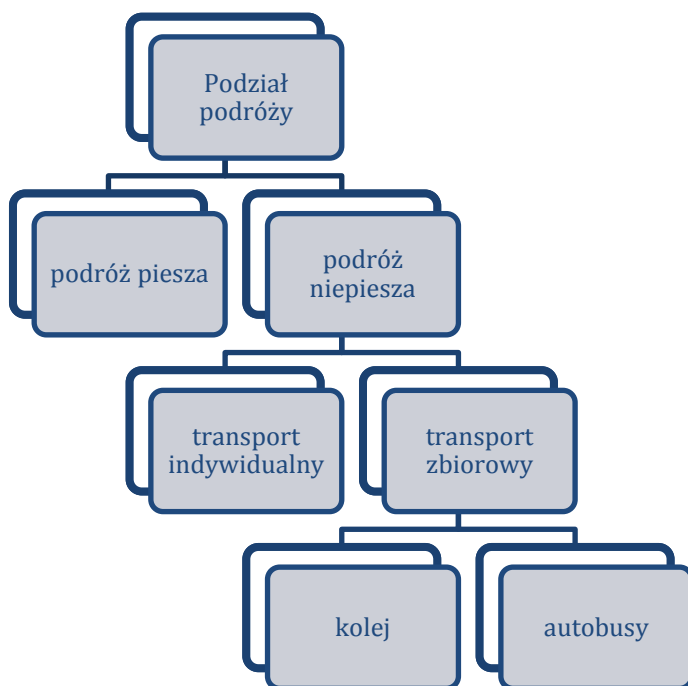
Macierz obrazuje liczbę przemieszczeń pomiędzy poszczególnymi rejonami komunikacyjnymi w podziale na rodzaj ruchu, a także dla zidentyfikowanego szczytu:

- porannego (6:00-9:00)
- popołudniowego (15:00-18:00)

## PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH

Odwzorowanie liczby podróży odbywanych poszczególnymi środkami transportu wykonano na podstawie wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa lubelskiego i w oparciu o to zbudowano poniższy model podziału zadań przewozowych.

Rysunek 2. Model podziału zadań przewozowych



źródło: Opracowanie własne

## ROZKŁAD RUCHU NA SIĘĆ TRANSPORTOWĄ

Rozkład ruchu na sieć transportową jest ostatnim etapem czterostopniowego modelu. W tym celu wykorzystane zostały macierze ruchu pomiędzy poszczególnymi rejonami komunikacyjnymi. Zostały one przygotowane w rozbiciu na poszczególne środki transportu tj. transport indywidualny i transport zbiorowy. Efektem rozkładu na sieć jest uzyskanie wartości natężeń ruchu w sieci drogowo-ulicznej oraz wielkości potoków podróży na liniach transportu zbiorowego.

#### **8.4. METODOLOGIA FUNKCJONOWANIA MODELU I STAN BAZOWY**

Symulacyjny model województwa składa się z modelu podaży i popytu.

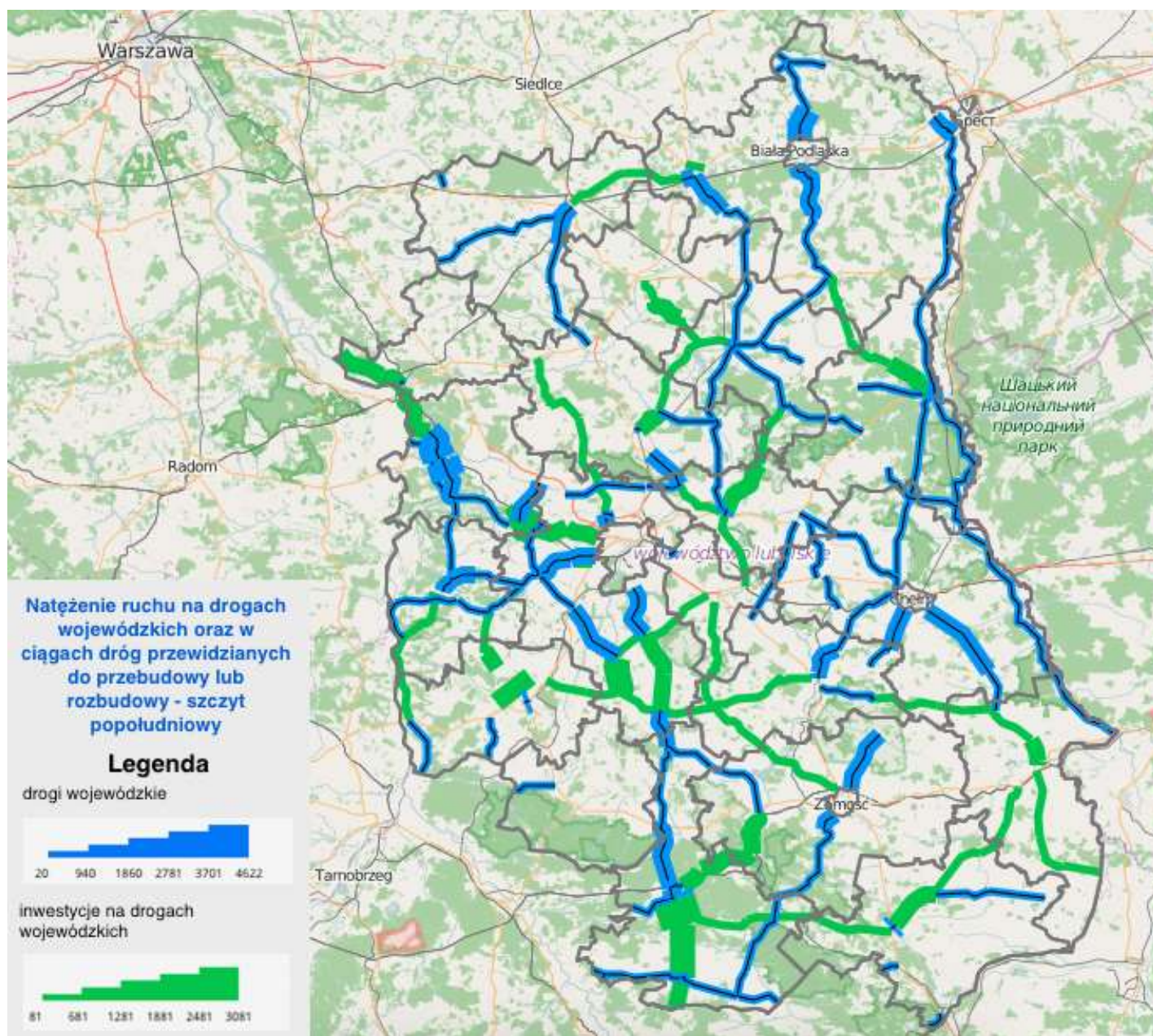
W ujęciu podażowym odwzorowany został układ dróg krajowych, wojewódzkich, ważniejszych powiatowych oraz sieci kolejowej. Dla poszczególnych odcinków wprowadzonych do modelu przypisano odpowiednią klasę drogi, która przekłada się w dalszej kolejności na informację o szacunkowej przepustowości (poj./godz.), uwzględniając jednocześnie wprowadzoną uprzednio do modelu funkcję oporu odcinka.

Model popytu jest klasycznym czterostadiowym modelem. Dla wskazanych szczytów (poranny i popołudniowy) możliwa jest analiza dobowego rozkładu liczby podróży w poszczególnych motywacjach wyżej wymienionych.

Szczegółowe opisy elementów modelu symulacyjnego przedstawiono w poprzednich podrozdziałach.

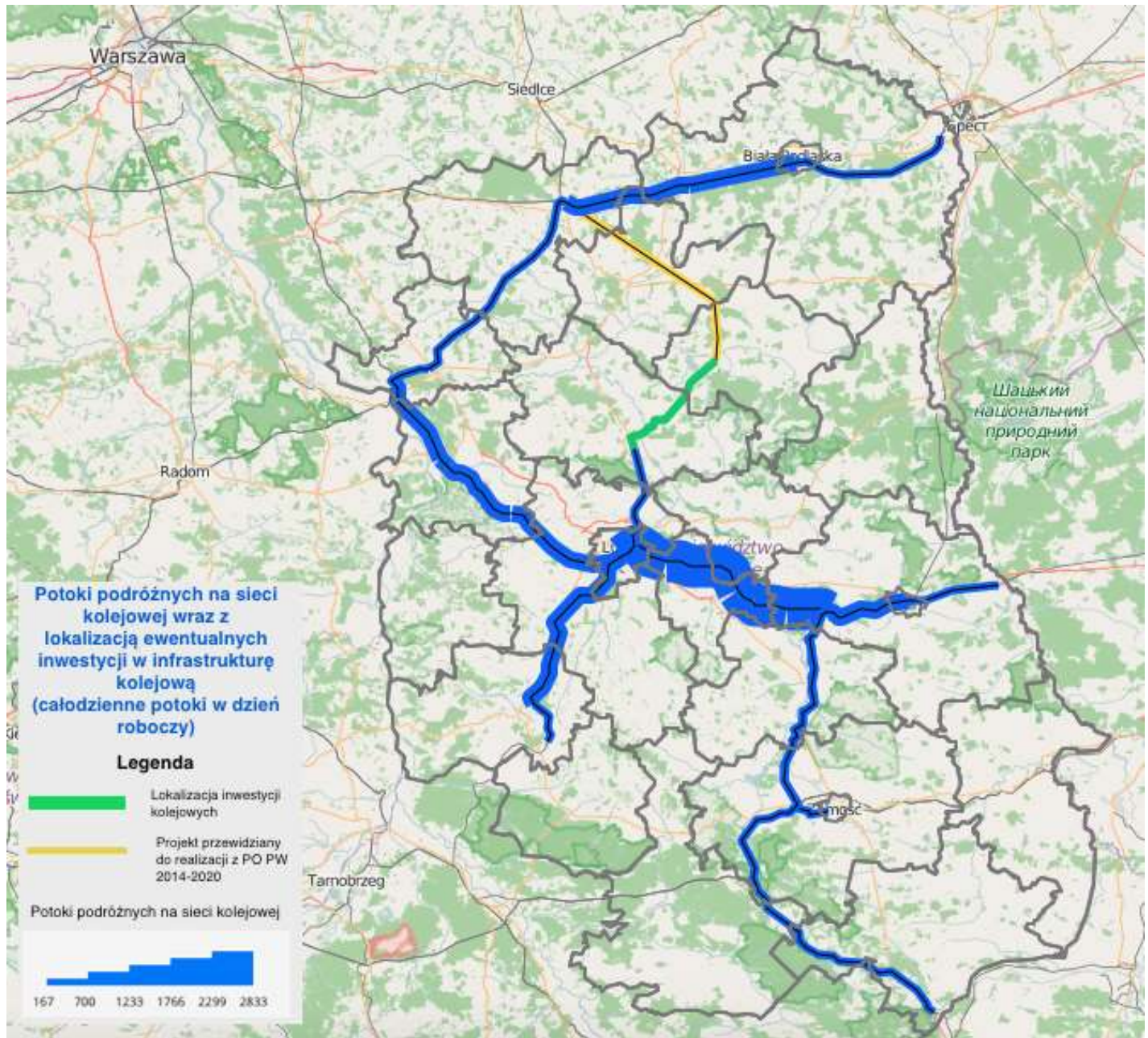
Poniżej prezentujemy zestawienia graficzne dla poszczególnych elementów układu transportowego województwa lubelskiego.

Mapa 7. Wyciąg z modelu transportowego - natężenie ruchu drogowego na drogach wojewódzkich oraz w ciągach dróg przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy (szczyt popołudniowy)



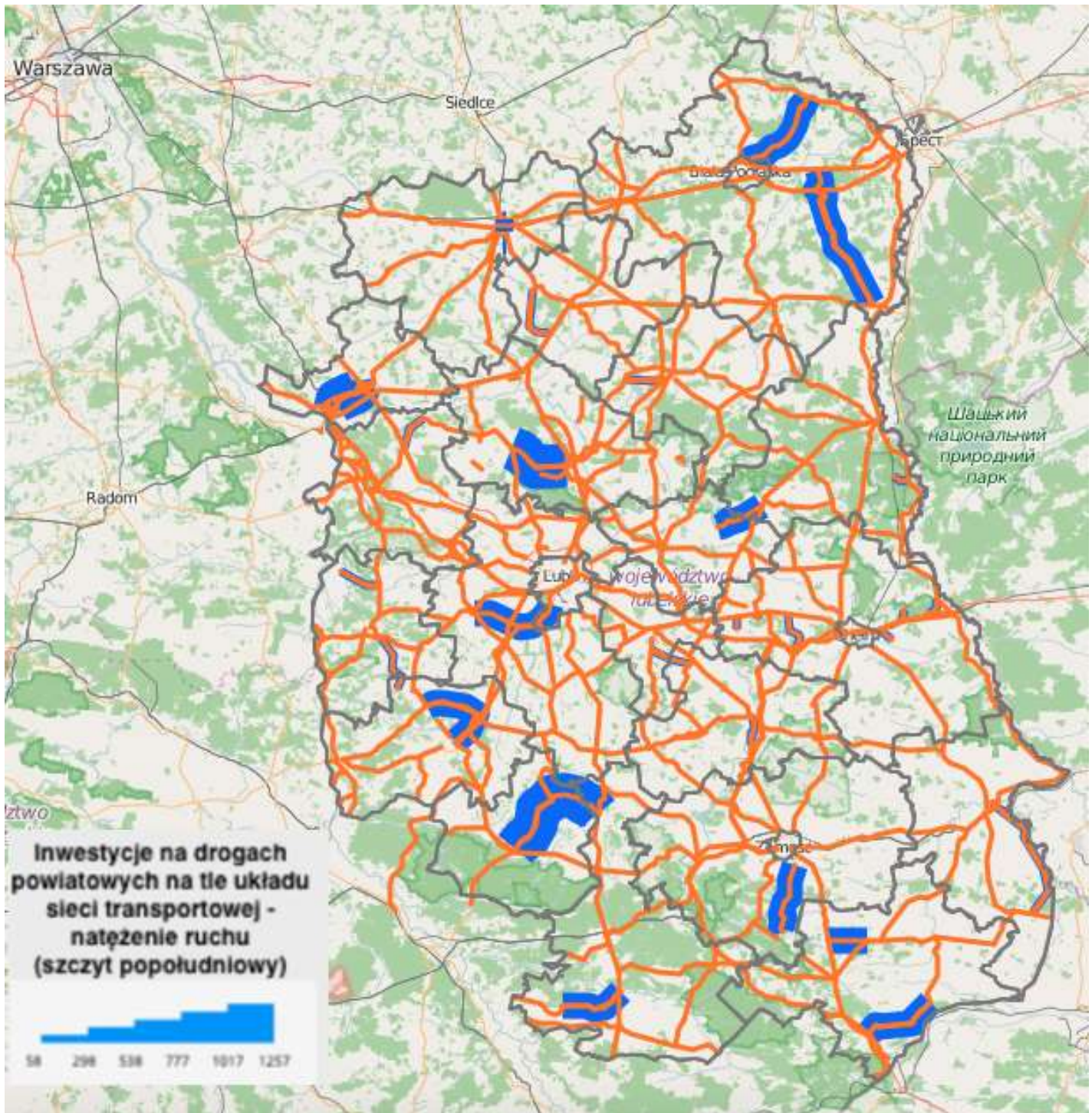
źródło: Opracowanie własne

Mapa 8. Wyciąg z modelu transportowego – potoki podróżnych na sieci kolejowej wraz z lokalizacją ewentualnych inwestycji w infrastrukturę kolejową



źródło: Opracowanie własne

Mapa 9. Wyciąg z modelu transportowego – natężenie ruchu na ciągach dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy



źródło: Opracowanie własne

## 8.5. MODEL PROGNOZOWANY (2025 R.)

Model prognozowany jest odzwierciedleniem zmian w strukturze systemu transportowego województwa lubelskiego w odniesieniu do wprowadzonych do modelu danych programowo-przestrzennych: liczby ludności, liczby uczniów i studentów, liczby bezrobotnych. Przedstawiony poniżej wyciąg graficzny z modelu przedstawia modelowy wynik prognozowanego natężenia ruchu drogowego, uwzględniający również poniższe założenia dla poszczególnych kategorii dróg i pojazdów:

**Tabela 47. Założenia do prognozy natężenia ruchu**

Kategoria drogi	wskaźnik średniorocznego wzrostu natężenia ruchu	wzrost natężenia ruchu 2015-2025
drogi krajowe	1,04	53,95%
drogi wojewódzkie	1,029	36,95%
drogi powiatowe	1,02	24,34%

W poniższych tabelach przedstawione zostały różnice w natężeniu w ujęciu ilościowym dla poszczególnych kategorii dróg (także inwestycji drogowych w ich ciągach). Dane przedstawione w tabelach zidentyfikowanego są dla wartości granicznych dla skal na mapach nr 7 i 10, 8 i 11 oraz 9 i 12. Ponadto przedstawiono również zmiany w potokach podróży na sieci kolejowej objętej modelem.

**Tabela 48. Zmiany natężenia ruchu w ujęciu ilościowym na drogach wojewódzkich (szczyt popołudniowy)**

Skala	Natężenie ruchu - 2015	Natężenie ruchu - 2025
I	20	27
II	940	1287
III	1860	2548
IV	2781	3808
V	3701	5069
VI	4622	6329

**Tabela 49. Zmiany natężenia ruchu w ujęciu ilościowym na ciągach dróg wojewódzkich przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy (szczyt popołudniowy)**

Skala	Natężenie ruchu - 2015	Natężenie ruchu - 2025
I	81	110
II	681	932
III	1281	1754
IV	1881	2576
V	2481	3397
VI	3081	4219

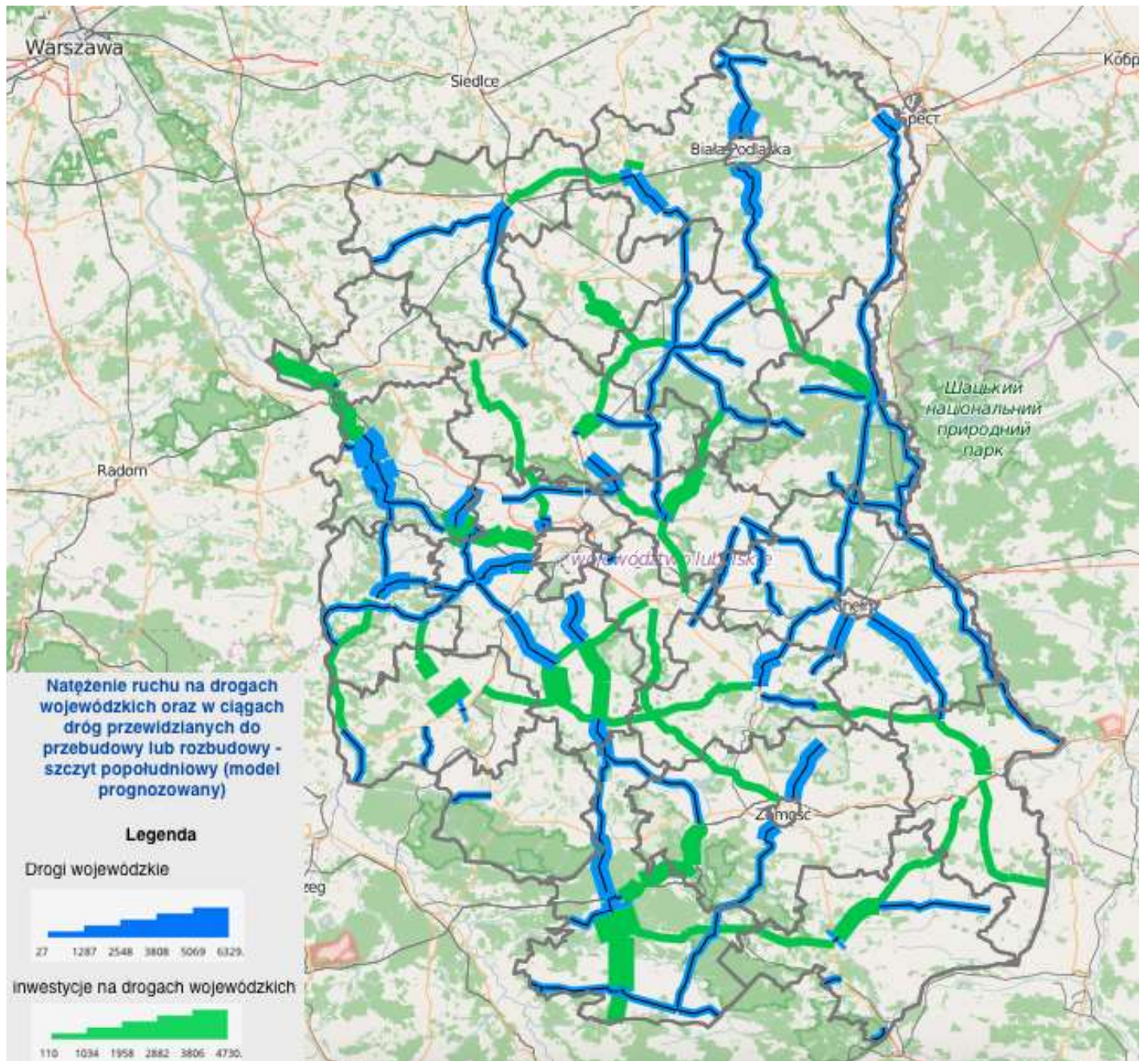
**Tabela 50. Zmiany natężenia ruchu w ujęciu ilościowym na ciągach dróg powiatowych i ciągach dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy (szczyt popołudniowy)**

Skala	Natężenie ruchu - 2015	Natężenie ruchu - 2025
I	58	87
II	298	447
III	538	807
IV	777	1166
V	1017	1526
VI	1257	1885

**Tabela 51. Zmiany potoków podróży w ujęciu ilościowym na sieci kolejowej objętej modelem (szczyt popołudniowy)**

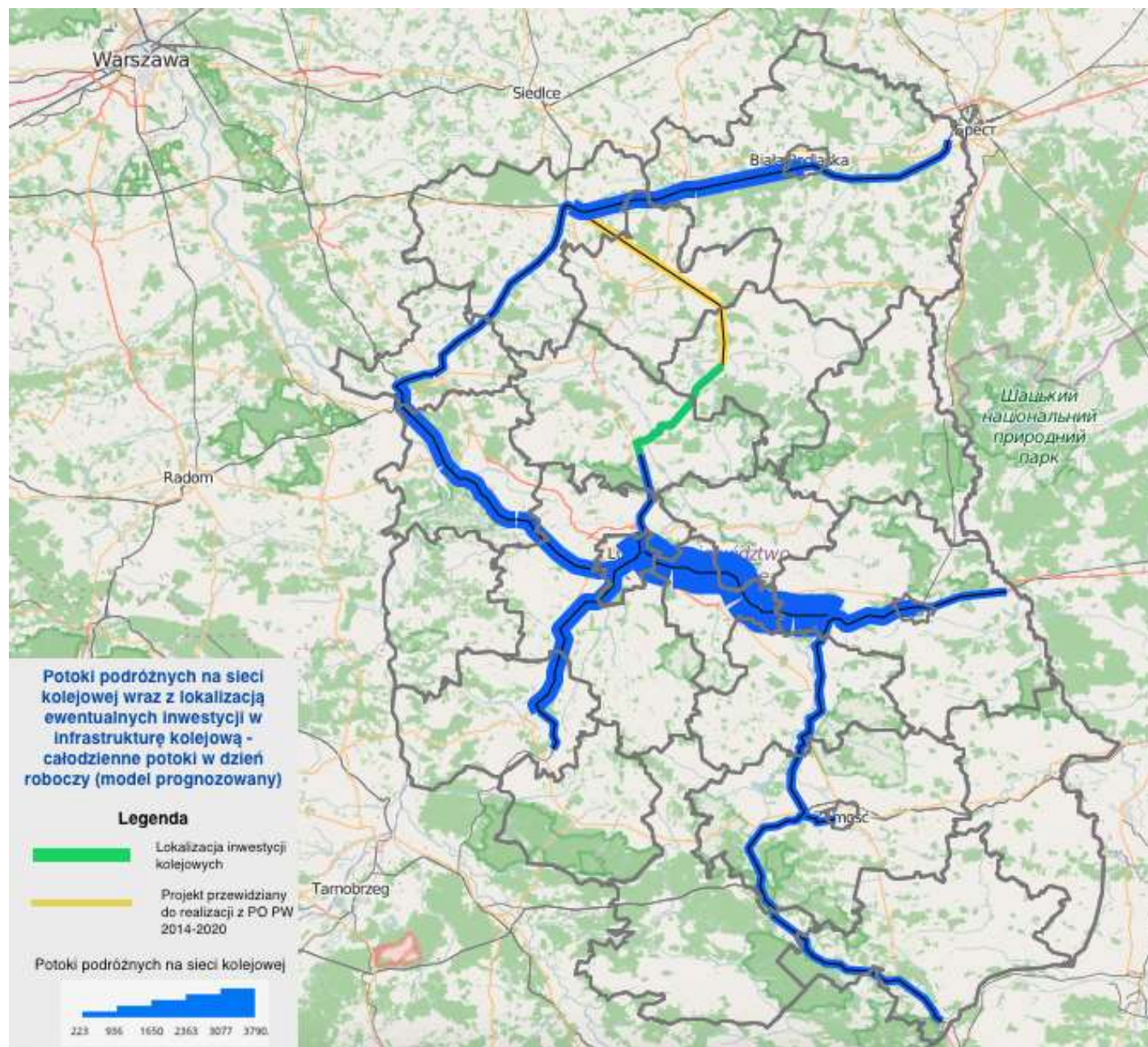
Skala	Potoki podróży - 2015	Potoki podróży - 2025
I	167	223
II	700	937
III	1233	1650
IV	1766	2363
V	2299	3076
VI	2833	3791

Mapa 10. Wyciąg z prognozowanego modelu transportowego (2025 r.) - natężenie ruchu drogowego na drogach wojewódzkich oraz w ciągach dróg przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy



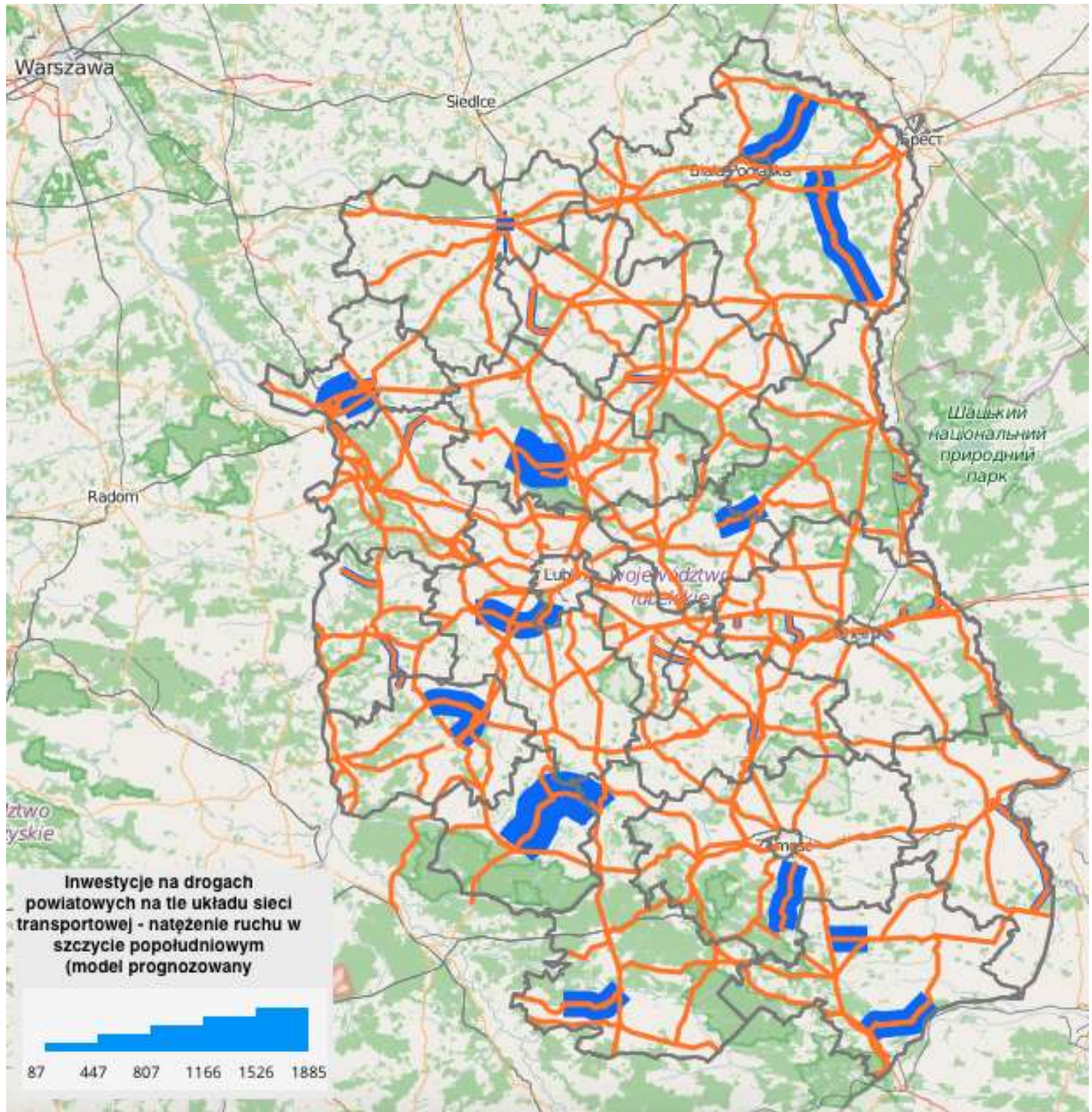
źródło: Opracowanie własne

Mapa 11. Wyciąg z prognozowanego modelu transportowego (2025 r.) – potoki podróżnych na sieci kolejowej wraz z lokalizacją ewentualnych inwestycji w infrastrukturę kolejową



źródło: Opracowanie własne

Mapa 12. Wyciąg z prognozowanego modelu transportowego – natężenie ruchu na ciągach dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy



źródło: Opracowanie własne

## 8.6. PRIORYTYZACJA PRZEDSIĘWZIĘĆ INWESTYCYJNYCH

### INWESTYCJE DROGOWE

Jak już wspomniano w podrozdziale 8.4. każdemu odcinkowi sieci drogowej, który został odwzorowany w modelu podaży przypisano jedną z siedmiu kategorii dróg. Z kolei każdej kategorii dróg przypisano zmienną, odpowiadającą przepustowości (licz. poj./godz.). Poniższa tabela przedstawia wskaźnik przepustowości na 29 przeanalizowanych inwestycjach infrastrukturalnych (drogowych), będący ilorazem modelowego natężenia ruchu natężenia ruchu dla zidentyfikowanego szczytu popołudniowego i przepustowości (poj./godz.) dla analogicznego okresu godzinowego. Spełnienie warunku formalnego, dopuszczającego do oceny merytorycznej dla danej inwestycji, warunkowane było osiągnięciem wskaźnika kwalifikowalności ze względu na model transportowy ( dla inwestycji drogowych jest to wskaźnik przepustowości) równego lub większego niż 0,55.

**Tabela 52. Przepustowość na analizowanych inwestycjach infrastrukturalnych**

L.p.	Tytuł projektu	Wskaźnik przepustowości
1	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 Etap I o dł. 5 km	0,73
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin -Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska na odcinku od km 26+000 do km 43+162 (Piotrków-Wysokie) o dł. 17,162 km	0,82
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 846 Małochwiej Duży-Wojśławice-Teratyn od km 6+00 do km 12+100 oraz od km 12+910 do km 21+393 o dł. 14,483 km	0,56
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice-Parczew-Siemień-Lubartów od km 26+662 do km 61+015 o długości 34,553 km	0,61
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 814 Radzyń Podlaski-Suchowola-Żminne od km 6+600 do km 20+815 o dł. 14,215 km	0,7
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska od km 90+490 do km 115+875 na odcinku Biłgoraj - gr. województwa	0,79
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 820 Sosnowica Dwór-Łęczna od km 0+000 do km 28+420 o dł. 28,420 km	0,62
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 829 Łucka-Łęczna-Biskupice od km 22+073 do km 40+245 o dł. 18,172 km z wyłączeniem mostu przez rz. Wieprz w km 24+032 oraz kładki pieszo-rowerowej przy moście w m. Ciechanki	0,59
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka -Łęczna -Biskupice na odcinku od km 14+860 do km 21+962 o dł. 7,102 km	0,57

10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel-Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o dł. 26,679 km	0,64
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 801 Warszawa-Karczew-Wilga-Maciejowice-Dęblin-Puławy na odcinku od 84+085 do km 122+770, od granicy województwa o S12 o dł. 36,685 km	0,71
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin - Krasienin - Kierzkówka - Przytoczno	0,63
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa – Chełm - Krasnystaw od km 37+150 do km 75+090	0,66
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec –Szczepreszyn od km 46+000 do km 76+573	0,58
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa od DW Nr 846 do granicy państwa	0,58
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 846 od km 21+393 do DW Nr 844	0,62
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 850 Tomaszów Lubelski -Józefówka - Alojzów	0,55
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 806 Łuków – Międzyrzec Podlaski	0,66
19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 853 Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski	0,58
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka - Nielisz – Sitaniec	0,63
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	0,55
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 824 Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annopol od km 22+513 do km 41+618 i od km 58+825 do Annopola	0,55
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin - Nałęczów – Bochoznica od km 3+956 do km 10+930	0,69
24	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 836 Bychawa - Kębtów na odcinku od km 8+590 do km 17+205 o długości ok. 8,615 km oraz przebudowa na odcinku od km 21+100 do km 25+978 o długości ok. 4,878	0,6
25	Budowa wschodniej obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813	0,64
26	"Wygodniej, szybciej, bezpieczniej" poprawa spójności komunikacyjnej województwa lubelskiego poprzez budowę i przebudowę dróg powiatowych usprawniających dostępność komunikacyjną do regionalnych i subregionalnych centrów rozwoju	0,63 (średni wskaźnik dla wszystkich inwestycji)
27	„Optymalizacja połączeń pomiędzy drogą ekspresową S17/12 i Portem Lotniczym poprzez budowę ul. Kusocińskiego	0,57

28	Budowa wschodniej obwodnicy Białej Podlaskiej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 812	0,66
----	---	------

**Źródło: model symulacyjny**

Ponadto na potrzeby tego opracowania autorzy przyjęli dla inwestycji, zmierzających do budowy nowej drogi, jak np. budowa obwodnicy Nałęczowa, budowa wschodniej obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego, czy budowa drogi wojewódzkiej nr 747 założenia związane z „transferem” poszczególnych kategorii ruchu na wskazane ciągi dróg.

Poniżej przedstawiono założenia wejściowe dla modelu symulacyjnego na przykładzie budowy obwodnicy Nałęczowa. Należy podkreślić, że analiza każdej pojedynczej inwestycji wymaga, wprowadzenia spersonalizowanych założeń wejściowych.

Założenia wejściowe do modelu symulacyjnego na przykładzie budowy obwodnicy Nałęczowa:

- skierowanie 40 proc. ruchu osobowego i motorów na projektowaną obwodnicę,
- skierowanie ruchu towarowego na projektowaną obwodnicę w układzie rodzajowym:
  - lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) – 30 proc.
  - samochody ciężarowe bez przyczepy, ciągniki siodłowe bez naczep, samochody specjalne – 80 proc.,
  - samochody ciężarowe z przyczepą, ciągniki siodłowe z naczepą – 100 proc.,
  - autobusy – 0 proc.

W oparciu o powyższe założenia wykonano symulację dla roku bazowego (2015) i dla roku prognozowanego.

**Tabela 53. Symulacja rozkładu ruchu w roku bieżącym w ciągu dróg analizowanej inwestycji**

Kategoria pojazdu	Odcinek pomiarowy "Nałęczów" (ID GPR 06115) – wersja bez obwodnicy	Projektowana obwodnica Nałęczowa	Odcinek pomiarowy "Nałęczów" (ID GPR 06115) – wersja z obwodnicą	Projektowana obwodnica Nałęczowa
Motor	17	-	10,2	6,8
samochody osobowe	1913	-	1147,8	765,2
lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	103	-	72,1	30,9
sam. cięż. bez przyczepy, ciągniki siodłowe bez naczep, sam. specjalne	26	-	5,2	20,8
sam. cięż. z przyczepą, ciągniki siodłowe z naczepą	49	-	0	49
autobusy	27	-	27	0
<b>Suma</b>	<b>2135</b>		<b>1262,3</b>	<b>872,7</b>

**Tabela 54. Symulacja rozkładu ruchu w 2025 roku w ciągu dróg analizowanej inwestycji**

Kategoria pojazdu	Odcinek pomiarowy "Nałęczów" (ID 06115) – wersja bez obwodnicy	Projektowana obwodnica Nałęczowa	Odcinek pomiarowy "Nałęczów" (ID 06115) – wersja z obwodnicą	Projektowana obwodnica Nałęczowa
Motor	23,3	-	14,0	9,3
samochody osobowe	2619,9	-	1571,9	1047,9
lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	141,1	-	98,7	42,3
sam. cięż. bez przyczepy, ciągniki siodłowe bez naczep, sam. specjalne	35,6	-	7,1	28,5
sam. cięż. z przyczepą, ciągniki siodłowe z naczepą	67,1	-	0	67,1
autobusy	37,0	-	37,0	0
Suma	2923,9		1728,7	1195,2

#### INWESTYCJE KOLEJOWE

Aby dokonać analizy inwestycji kolejowych do modelu symulacyjnego wprowadzono dla odcinków systemu kolejowego wartości dot. maksymalnych prędkości na eksploatowanych i wyłączonych z eksploatacji linii kolejowych. W przypadku linii wyłączonych z eksploatacji posiłkowano się historycznymi danymi dot. maksymalnej prędkości w ostatnim roku, gdy dany odcinek był czynnie eksploatowany, czy to w ruchu pasażerskim, czy towarowym.

Spełnienie warunku formalnego, dopuszczającego do oceny merytorycznej dla danej inwestycji, warunkowane było osiągnięciem wskaźnika kwalifikowalności ze względu na model transportowy (dla inwestycji kolejowych jest on równoznaczny ze skróceniem czasu przejazdu pociągu pasażerskiego). W przypadku, gdy dla analizowanej inwestycji czas potencjalnego przejazdu pociągu pasażerskiego skróci się, należy uznać, że taka kwalifikowalność wystąpiła.

**Tabela 55. Symulacja skrócenia czasu przejazdu na analizowanych inwestycjach**

L.p.	Tytuł projektu	O ile skróci się czas przejazdu pociągu pasażerskiego w odniesieniu do danych aktualnych bądź historycznych?
1	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 30 na odcinku Lubartów - Parczew do prędkości V=120 km/h	6 minut (dla relacji Lublin-Łuków)
2	Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne	25 minut (dla relacji Rejowiec-Hrebenne)
3	Odbudowa łącznicy w Zawadzie pomiędzy liniami nr 69 i 72	10 minut (dla relacji Zawada-Hrubieszów)
4	Odbudowa łącznicy w Rejowcu pomiędzy liniami nr 7 i 69	10 minut (dla relacji Lublin-Zamość)
5	Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość – Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada – Zamość)	3 minut (dla relacji Zawada-Zamość)

## 8.7. PODSUMOWANIE

Modelowanie systemów transportowych pozwala uzyskać wiedzę związaną z przewidywaniem problemów w funkcjonowaniu systemu transportowego. Z punktu widzenia organizatora transportu możliwe jest uzyskanie odpowiedzi na ile zmiany w systemie skutkować będą w zmianach obciążenia poszczególnych elementów infrastruktury transportowej.

## 9. KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW PRZEWDZIANYCH DO FINANSOWANIA Z EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROZWOJU REGIONALNEGO

Wskazane poniżej kryteria są odzwierciedleniem:

- celów polityki spójności 2014-2020 w odniesieniu do infrastruktury drogowej
- celów i kierunków działań Planu transportowego w odniesieniu do Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020
- kierunków interwencji przypisanych do działań 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 Planu transportowego

Analiza kryterialna zakłada dwuetapowość na etapie oceny danego projektu:

1. **Kryteria formalne**– spełnienie tych kryteriów jest obligatoryjne w kontekście dalszej oceny merytorycznej. Niespełnienie wskazanych kryteriów skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej
2. **Kryteria merytoryczne**– przypisanie określonej liczby punktów dla wskazanych kryteriów. Uzyskana łączna liczba punktów determinuje, czy projekt zakwalifikuje się na listę podstawową, rezerwową, czy podlegać będzie odrzuceniu.

W poniższej tabeli przedstawione zostały **kryteria formalne**, których spełnienie jest obligatoryjne dla każdego projektu drogowego i kolejowego.

Tabela 56. Kryteria formalne

L.p.	Nazwa kryterium	T/N
1	Zgodność z Programem Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej
2	Zgodność z Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej
3	Zgodność ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej
4	Rozwiązania zapewniające poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego bądź kolejowego (np. rozwój systemów sterowania ruchem)	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej
5	Trwałość projektu (czy wiarygodność finansowa podmiotu realizującego gwarantuje realizację projektu)	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej
6	Zwiększenie dostępności obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej
7	Kwalifikowalność ze względu na model transportowy	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej

źródło: Opracowanie własne

kryteria merytoryczne przypisano według wyodrębnionych kategorii:

- 9.1.projekty drogowe
- 9.2. projektowy kolejowe

Kryteria merytoryczne w zakresie realizacji projektów drogowych podzielono dla następującej podkategorii:

- 9.1.1. Poprawa efektywności układu powiązań drogowych

Kryteria merytoryczne w zakresie realizacji projektów kolejowych ze względu na ich różnorodny charakter podzielono według następujących podkategorii:

- 9.2.1.Przebudowa regionalnego układu kolejowego (sieć kolejowa)
- 9.2.2.Tabor kolejowy dla przewozów pasażerskich

## 9.1. KRYTERIA MERYTORYCZNE WYBORU PROJEKTÓW DROGOWYCH

### 9.1.1. „POPRAWA EFEKTYWNOŚCI UKŁADU POWIĄZAŃ DROGOWYCH”

Tabela 57. Wykaz kryteriów merytorycznych w ramach podkategorii 9.1.1.

L.p.	Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
1	Kryterium funkcji drogi	0-1
2	Długość drogi (modernizowanej lub budowanej)	0-1
3	Projekt przewiduje systemy zarządzania ruchem, sygnalizację świetlną i dźwiękową lub inne elementy poprawiające środowisko	0-1
4	Kryterium kontynuacji ciągu	0-1
5	Kryterium gotowości do realizacji projektu	0-1
<b>Suma</b>		<b>5</b>

**Tabela 58. Kryterium merytoryczne nr 1 dla Podkategorii nr 9.1.1.**

	Podkryteria	Punkty
Kryterium funkcji drogi	Połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdującą się w sieci TEN-T (bazowej lub kompleksowej)	0,5
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi (ew. Pomiędzy miastem regionalnym a wojewódzkim)	0,25
	Usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami)	0,25

**Tabela 59. Kryterium merytoryczne nr 2 dla podkategorii nr 9.1.1.**

	Podkryteria	Punkty
Długość drogi (modernizowanej lub budowanej)	powyżej 4km	1
	od 2,01 do 4 km	0,75
	od 1,51 do 2 km	0,5
	od 1,01 do 1,5 km	0,25
	do 1 km	0

**Tabela 60. Kryterium merytoryczne nr 3 dla podkategorii nr 9.1.1.**

	Punkty
Projekt przewiduje systemy zarządzania ruchem, sygnalizację świetlną i dźwiękową lub inne elementy poprawiające środowisko	TAK - 1
	NIE - 0

**Tabela 61. Kryterium merytoryczne nr 4 dla podkategorii nr 9.1.1.**

	Podkryteria	Punkty
Kryterium kontynuacji ciągu	Przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	0,5
	Kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w trakcie realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 wg Dokumentu Implementacyjnego do SRT)	0,5

**Tabela 62. Kryterium merytoryczne nr 5 dla podkategorii nr 9.1.1.**

	Podkryteria	Punkty
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	0,25
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	0,25
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	0,25
	Projekt budowlany gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	0,25

## 9.2. KRYTERIA MERYTORYCZNE WYBORU PROJEKTÓW KOLEJOWYCH

### 9.2.1. „SIEĆ KOLEJOWA”

Tabela 63. Wykaz kryteriów merytorycznych w ramach podkategorii 9.2.1.

L.p.	Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
1	Rozwój połączeń z siecią TEN-T	0-1
2	Projekt przewiduje usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi)	0-1
3	Inwestycja generuje wzrost w postaci: 1. wzrostu dopuszczalnej prędkości na linii kolejowej 2. poprawy przepustowości	0-1
4	Planowany wzrost podróźnych na liniach zelektryfikowanych	0-1
5	Skrócenie czasu przejazdu pociągu regionalnego	0-1
<b>Suma</b>		<b>5</b>

Tabela 64. Kryterium merytoryczne nr 1 dla podkategorii nr 9.2.1.

	Podkryteria	Punkty
Rozwój połączeń z siecią TEN-T	bezpośrednie połączenie z siecią (linią lub węzłem) TEN-T	1
	element ciągu łączącego się z siecią (linią lub węzłem) TEN-T	0,5
	brak połączenia	0

Tabela 65. Kryterium merytoryczne nr 2 dla podkategorii nr 9.2.1.

	Podkryteria	Punkty
Projekt przewiduje usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi)	usprawnienie połączenia z ośrodkami aktywności gospodarczej	0,5
	usprawnienie połączenia z rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi	0,25
	usprawnienie połączenia z centrami logistycznymi	0,25

**Tabela 66. Kryterium merytoryczne nr 3 dla podkategorii nr 9.2.1.**

Inwestycja generuje wzrost	Podkryteria	Punkty
	wzrost dopuszczalnej prędkości na linii kolejowej	0,5
	poprawa przepustowości	0,5

**Tabela 67. Kryterium merytoryczne nr 4 dla podkategorii nr 9.2.1.**

Planowany wzrost podróży na liniach zelektryfikowanych	Punkty
	TAK - 1
	NIE - 0

**Tabela 68. Kryterium merytoryczne nr 5 dla podkategorii nr 9.2.1.**

Skrócenie czasu przejazdu pociągu regionalnego	Punkty
	TAK - 1
	NIE - 0

## 9.2.2. „TABOR KOLEJOWY”

**Tabela 69. Wykaz kryteriów merytorycznych w ramach podkategorii 9.2.2.**

L.p.	Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
1	Projekt przewiduje usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi)	0-1
2	Zastosowanie technologii zmniejszających uciążliwość dla środowiska	0-1
3	Wpływ projektu na poprawę integracji komunikacyjnej	0-1

4	Komplementarność z innymi projektami	0-1
Suma		4

**Tabela 70. Kryterium merytoryczne nr 1 dla podkategorii nr 9.2.2.**

	Podkryteria	Punkty
Projekt przewiduje usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi)	usprawnienie połączenia z ośrodkami aktywności gospodarczej	0,25
	usprawnienie połączenia z rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi	0,25
	usprawnienie połączenia z centrami logistycznymi	0,25
	Skrócenie czasu przejazdu pociągu regionalnego	0,25

**Tabela 71. Kryterium merytoryczne nr 2 dla podkategorii nr 9.2.2.**

	Punkty
Zastosowanie technologii zmniejszających uciążliwość dla środowiska	TAK - 1
	NIE - 0

**Tabela 72. Kryterium merytoryczne nr 3 dla podkategorii nr 9.2.2.**

	Punkty
Wpływ projektu na poprawę integracji komunikacyjnej	TAK - 1
	NIE - 0

**Tabela 73. Kryterium merytoryczne nr 4 dla podkategorii nr 9.2.2.**

	Punkty
Komplementarność z innymi projektami	TAK - 1
	NIE - 0

### 9.3. UZASADNIENIE WYBORU CIĄGÓW DROGOWYCH DO OCENY

Załącznik do uchwały Nr LXXXVI/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

### 9.3.1. WYBÓR CIĄGÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH

Wybór ciągów drogowych poddanych ocenie wynika bezpośrednio z liczby zidentyfikowanych interwencji dla danego ciągu przedstawionych w rozdziale nr 7.

Krotność lokalizacji interwencji dla danego projektu przedstawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 74. Krotność interwencji dla danego projektu w ciągu dróg wojewódzkich w odniesieniu do celów Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020**

L.p.	Lista ciągów drogowych do oceny	Krotność występowania
1	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 Etap I	8
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska na odcinku od km 26+000 do km 43+162 (Piotrków - Wysokie)	7
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 846 Małochwiej Duży - Wojsławice - Teratyn od km 6+000 do km 12+100 oraz od km 12+910 do km 21+393	4
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 815 Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów od km 26+662 do km 61+015	5
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 814 Radzyń Podlaski - Suchowola – Żminne od km 6+600 do km 20+815	4
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska od km 90+490 do km 115+875 na odcinku Biłgoraj - gr. województwa	7
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – łączna od km 0+000 do km 28+420	4
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - łączna - Biskupice od km 22+073 do km 40+245	4
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - łączna - Biskupice na odcinku od km 14+860 do km 21+962	4
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel – Kraśnik od km 0+000 do km 26+679	5
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 801 Warszawa Karczew – Wilga – Dęblin-Puławy na odcinku od km 84+085 do km 122+770	4
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin - Krasienin - Kierzkówka - Przytoczno	6
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa – Chełm - Krasnystaw od km 37+150 do km 75+090	7
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec –Szczebrzeszyn od km 46+000 do km 76+573	3
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa od DW Nr 846 do granicy państwa	6

16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 846 od km 21+393 do DW Nr 844	4
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 850 Tomaszów Lubelski -Józefówka - Alojzów	5
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 806 Łuków – Miedzyrzec Podlaski	3
19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 853 Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski	5
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka - Nielisz – Sitaniec	6
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	4
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 824 Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annapol od km 22+513 do km 41+618 i od km 58+825 do Annapola	5
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin - Nałęczów – Bochothnica od km 3+956 do km 10+930	8
24	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 836 Bychawa - Kęblów na odcinku od km 8+590 do km 17+205 o długości ok. 8,615 km oraz przebudowa na odcinku od km 21+100 do km 25+978 o długości ok. 4,878	4
25	Budowa wschodniej obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813	5
26	Budowa wschodniej obwodnicy Białej Podlaskiej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 812	7
27	Drogi Nr 811,849, 841, 843, 816, 818,	2
28	Drogi Nr: 838, 839, 819, 807, 832, 848, 743	1

### 9.3.2. WYBÓR PROJEKTÓW DRÓG POWIATOWYCH

#### OPTIMALIZACJA POŁĄCZEŃ POMIĘDZY DROGĄ EKSPRESOWĄ S17/12 I PORTEM LOTNICZYM POPRZEZ BUDOWĘ UL. KUSOCIŃSKIEGO

Realizacja projektu pozwoli na uzyskanie bardziej efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu dróg i infrastruktury sieci transportowej, który zapewni zwiększanie mobilności wewnątrz- i między-regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T. Należy również wskazać na poprawę dostępności do Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego z kraju i zagranicy, dostępności portu lotniczego i jego osiągnięć zmierzających do niskoemisyjności.

Poniżej prezentujemy listę problemów, które zidentyfikowano w Strategii ZIT LOF (analiza SWOT) dla analizowanego zadania. Jego realizacja pozwoli rozwiązać bądź zmniejszyć skalę oddziaływania wskazanych problemów:

1. Brak sprawnego połączenia drogowego z Lotniskiem Lublin spełniającego oczekiwania mieszkańców LOF,
2. Relatywnie słaba przestrzenna dostępność Polski Wschodniej, w tym LOF,
3. Gęstość sieci drogowej w Polsce Wschodniej, w tym w LOF jest mniejsza niż przeciętnie w kraju,
4. Niedobory infrastruktury drogowej polegają przede wszystkim na bardzo słabym wyposażeniu w drogi o lepszej jakości, w tym zwłaszcza drogi dwujezdniowe, ekspresowe i autostrady,
5. Wzrost obciążenia ruchem, brak hierarchizacji systemu drogowego,

6. Braki w wydzieleniu dróg rowerowych w sieci drogowej LOF stanowiący poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu,
7. Niedostosowany do długookresowych potrzeb rozwojowych LOF układ komunikacyjny,
8. Osłabienie zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej LOF,
9. Niewystarczający i niedostosowany do zapotrzebowania system publicznych połączeń transportowych,
10. Niepełna infrastruktura drogowa zapewniająca sprawny, omijający Świdnik, dojazd do Lotniska Lublin,
11. Niedobór dróg o zadowalającym standardzie,
12. Niewystarczająca przepustowość planowanych dróg dla zwiększonego ruchu w przyszłości,
13. Peryferyjne położenie LOF względem krajowych i europejskich centrów rozwoju,
14. Słaby rozwój infrastruktury transportowej łączącej makroregion z najważniejszymi ośrodkami krajowymi.

**Tabela 75. Wykaz dokumentów strategicznych zbieżnych z analizowanym zadaniem**

Lp.	Nazwa dokumentu, data przyjęcia oraz organ/instytucja przyjmująca dokument	Poziom dokumentu strategicznego (np.: gminny regionalny)	Wykazanie zbieżności z celami określonymi w danym dokumencie strategicznym
1	<b>Umowa Partnerstwa</b> - dokument zatwierdzony przez Komisję Europejską w maju 2014r.	krajowy	Cel zadania wpisuje się w Cel Tematyczny 7 - Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.
2	<b>Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności</b> przyjęta Uchwałą nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r.	krajowy	Cel zadania wpisuje się w Cel 9 – Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego
3	<b>Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo</b>  Załącznik do uchwały Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r.	krajowy	Cel zadania wpisuje się w Cel.III.3. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych -Tworzenie warunków instytucjonalnych, prawnych i finansowych dla realizacji działań rozwojowych w regionach. Wzmacnianie ośrodków wojewódzkich. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich. Zwiększenie spójności terytorialnej
4	<b>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego lata 2014 – 2020 (z</b>	regionalny	Cel strategiczny 1 „Wzmacnianie urbanizacji regionu” będzie realizowany dzięki

Załącznik do uchwały Nr LXXXVI/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

	<p><b>perspektywą do 2030 r.) –</b> przyjęta Uchwałą nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dn. 24 czerwca 2013r.</p>		<p>osiąganiu następujących celów operacyjnych:</p> <p>1.2. Wspieranie ponadlokalnych funkcji miast (np. naukowych, akademickich, kulturalnych, turystycznych), które przyczyniają się do dynamizacji rozwoju tych miast i otaczających je obszarów.</p> <p>1.3. Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy.</p>
5	<p><b>Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego</b> przyjęty uchwałą Nr XLV/597/02 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29.07.2002r.</p>	regionalny	<p>Zgodność zadania z celem 1 „Efektywne wykorzystanie stanu zainwestowania”, na które składa się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ochrona środowiska przyrodniczego i kulturowego o najwyższych wartościach</li> </ul>
6	<p><b>Plan rozwoju sieci dróg Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020</b> przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Lubelskiego CXXII/2471/2012</p>	regionalny	<p>Zadanie zachowuje zgodność z celami i założeniami planu rozwoju sieci, w oparciu o działania systemowe, zmierzające do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich województwa lubelskiego obejmujących budowę, przebudowę, rozbudowę oraz roboty utrzymaniowe na tych drogach, w korelacji z podstawowymi wskaźnikami funkcjonalno eksploatacyjnymi ustalonymi dla dróg publicznych</p>
7	<p><b>Plan Rozwoju Zrównoważonego Transportu</b> przyjęty Uchwałą Nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r. Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego poz. 2678.</p>	regionalny	<p>Zadanie zachowuje zgodność z kierunkami działań wskazanymi w opracowaniu w zakresie ukierunkowania na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach o zasięgu wojewódzkim, podniesienie atrakcyjności transportu kolejowego i autobusowego, odpowiedni standard usług, integrację transportu publicznego, oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.</p>
8	<p><b>Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 -</b> przyjęty decyzją Komisji Europejskiej C(2015)887 z dnia 12 lutego 2015 r.)</p>	regionalny	<p>Zadanie przyczynia się do realizacji celu dot. zwiększonej dostępności drogowej w regionie</p> <p>Poprzez rozbudowę nowoczesnego regionalnego systemu transportowego, efektywnie zaspokajającego potrzeby rozwoju gospodarczego oraz adekwatnego do potrzeb mobilnego społeczeństwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>łączenie węzłów drugorzędowych i trzeciorzędowych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,</li> </ul>

			- Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej regionu, przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.
9	<p><b>Strategia Rozwoju Powiatu Świdnickiego na lata 2007- 2020</b></p> <p>Załącznik do Uchwały nr VII / 50/ 07 Rady Powiatu w Świdniku z dnia 24 kwietnia 2007 r</p>	powiatowy	<p>Priorytet 1 Podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej i spójności terytorialnej Powiatu poprzez modernizację i rozwój infrastruktury</p> <p>Cele operacyjne (działania):</p> <p>1.1. Rozwój i modernizacja infrastruktury transportowej</p> <p>1.6. Rozwój i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności komunikacyjnej i transportowej Powiatu</li> </ul>
10	<p><b>Strategia Rozwoju Gminy Miejskiej Świdnik na lata 2015- 2025</b></p> <p>– dokument w opracowaniu obecnie na etapie uzgodnień w zakresie OOS Przyjmowany uchwałą przez Radę Miasta Świdnik</p>	gminny	<p>Dokument w opracowaniu</p> <p>Wg. projektu:</p> <p>Zgodność z Celem operacyjnym 3.1. infrastruktura ułatwiająca dostępność komunikacyjną i zapewniająca odpowiedni poziom bezpieczeństwa</p> <p>3.1.1. Modernizacja i rozwój gminnego i ponadlokalnego systemu komunikacji transportowej w celu poprawy dostępności Świdnika do zewnętrznego układu komunikacyjnego</p>
11	<p><b>Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Świdnik</b></p> <p>Załącznik nr 1 do uchwały nr II/11/2014 Rady Miasta Świdnik z dnia 18 grudnia 2014 r.</p>	gminny	<p>Zgodność z Celem strategicznym nr 1: zrównoważony rozwój gminy.</p> <p>cel operacyjny 1.1: rozwój infrastruktury miejskiej – działania:</p> <p>– rozbudowa infrastruktury technicznej,</p>
12	<p><b>Lokalny Program Rewitalizacji miasta Świdnik na lata 2016 - 2020</b></p> <p>- planowany do opracowania zlecenie w roku 2015 zakończenie w 2016r. Przyjmowany uchwałą przez Radę Miasta Świdnik</p>	gminny	Dokument planowany do opracowania

13	<p><b>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej w Gminie Miejskiej Świdnik</b> w opracowaniu do 31.08.2015r. Przyjmowany uchwałą przez Radę Miasta Świdnik – wg planu we wrześniu 2015r</p>	gminny	Dokument w opracowaniu
----	--	--------	------------------------

Nadmienić należy, że zadanie stanowi kontynuację inwestycji – budowę ul. Kusocińskiego od ul. Krępieckiej do ul. Prostej - zrealizowanej w latach 80-tych XX w. przez miasto Świdnik (Zarząd Dróg Miejskich), a następnie przekazaną - po powstaniu powiatów – pod zarząd Powiatu Świdnickiego. Istniejący odcinek ul. Kusocińskiego jest drogą dwupasmową o długości ok. 600 mb, klasy Z. W 2006 r. przy drodze zostały zbudowane chodniki i oświetlenie. Koszt – na podstawie wartości odtworzeniowej wyniósł ok. 1,8 mln zł

Celem inwestycji polegającej na budowie ul. Kusocińskiego było bezpośrednie połączenie obszarów rozbudowującego się miasta Świdnik z drogą krajową 12/17. Odcinek istniejącej drogi był I etapem budowy.

Można także przyjąć, że ul. Kusocińskiego jest kontynuacją projektu realizowanego w latach 2010 – 2013 przez GDDKiA *Budowa drogi ekspresowej S 17, odcinek Kurów-Lublin-Piaski*, dofinansowanego z Funduszu Spójności, w ramach POIS, który obejmował również budowę węzła, z którego poprzez ul. Kusocińskiego został zaplanowany wjazd do Świdnika.

**"WYGODNIEJ, SZYBCIEJ, BEZPIECZNIEJ" POPRAWA SPÓJNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO POPRZEC BUDOWĘ I PRZEBUDOWĘ DRÓG POWIATOWYCH USPRAWNIAJĄCYCH DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNĄ DO REGIONALNYCH I SUBREGIONALNYCH CENTRÓW ROZWOJU**

Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na integrację regionalnego układu transportowego z krajowym systemem transportowym, a w szczególności z drogami należącymi do transeuropejskiej sieci drogowej. Cel ten jest zgodny z celem szczegółowym 1 Zwiększona dostępność drogowa w regionie Osi priorytetowej 8 Mobilność regionalna i ekologiczny transport RPO WL 2014-2020.

Jednocześnie przedsięwzięcie służyć będzie osiągnięciu następujących celów Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 ( z perspektywą do 2030 r.):

- **celu strategicznego 4 Funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu**, cel operacyjny **4.1** Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu dzięki powiązaniu jego najważniejszych miast sprawną siecią drogową, budowana w pierwszej kolejności tam gdzie jej niedoskonałość jest barierą rozwoju;

Przebudowa/rozbudowa/budowa objętych wnioskiem ciągów drogowych ma bezpośredni wpływ na osiągnięcie celu 4.1, gdyż ma na celu poprawę powiązań komunikacyjnych między ośrodkami subregionalnymi oraz ich powiązań z Lublinem, jak też przyczyni się do poprawy powiązań komunikacyjnych ośrodków mających funkcje ponadlokalne z ośrodkami subregionalnymi oraz wzmocni powiązania komunikacyjne w obszarach funkcjonalnych ośrodków subregionalnych miast pełniących funkcje ponadlokalne

Pośrednio realizacja przedsięwzięcia wpisuje się również w :

cel operacyjny 4.4 przełamywanie niekorzystnych efektów przygranicznego położenia regionu

Rozbudowa infrastruktury drogowej zwiększa konkurencyjność regionu, sprzyja aktywizacji gospodarczej obszaru, przyczynia się do usprawnienia ruchu granicznego .

- **celu strategicznego 1 Wzmacnianie urbanizacji regionu**, cel operacyjny 1.3 Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i z zagranicy;

Zadania inwestycyjne na drogach powiatowych mają bezpośredni wpływ na poprawę skomunikowania Lublina z innymi miastami Polski , w tym w szczególności w kierunku Warszawa, Rzeszów, jak również do przejść do granicznych.

- **celu strategicznego 2 Restrukturyzacja rolnictwa oraz rozwój obszarów wiejskich**, cel operacyjny 2.5 Wyposażanie obszarów wiejskich w infrastrukturę transportową, komunalną i energetyczną w sposób skoordynowany z innymi przedsięwzięciami i spójny wewnętrznie.

Uzupełnienie sieci dróg lokalnych służy wyrównywaniu różnic między miastami a terenami wiejskimi w dostępności do usług społecznych, poprawie warunków życia i gospodarowania na obszarach wiejskich.

W ramach projektu przewiduje się następujące zadania do realizacji:

### 1. Powiat Bielski

Przebudowa połączeń komunikacyjnych z siecią TEN-T na terenie powiatu bielskiego:

- droga powiatowa nr 1036L Biała Podlaska (ul. Francuska) – Rokitno – Błonie na odcinku Grabanów – Rokitno;
- droga powiatowa nr 1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tucznia – Sławatycze na odcinku Zalesie – Piszczac;

Długość planowanych odcinków – 21,700 km.

Szacunkowa wartość zadania: 14 615 912 zł, w tym wkład własny: 2 192 387 zł.

### 2. Powiat Biłgorajski

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 2940 L Księżpol – Jedlinki.

Długość planowanego odcinka – 14,483 km

Szacunkowa wartość zadania: 8 003 403 zł, w tym wkład własny 1 200 511 zł.

### 3. Powiat Chełmski

Poprawa połączenia z infrastrukturą TEN-T (drogą krajową Nr 12) poprzez przebudowę dróg powiatowych na terenie powiatu chełmskiego:

- droga powiatowa nr 1811L Lipówki (droga krajowa Nr 12) – Kanie Stacja;
- droga powiatowa nr 1816L droga krajowa Nr 12 – m. Krowica;
- droga powiatowa nr 1719L droga krajowa Nr 12 - Rejowiec (droga wojewódzka Nr 812);
- droga powiatowa nr 1843L Srebrzyszcze (droga krajowa Nr 12) – skrzyżowanie z drogą powiatową 1842;

- droga powiatowa nr 1829L Brzeźno (droga krajowa Nr 12) - Żalin;
- droga powiatowa nr 1830L Ludwinów (droga krajowa Nr 12) - Świerże (droga wojewódzka Nr 816).

Długość planowanych odcinków – 26,725 km.

Szacunkowa wartość zadania: 15 040 830 zł, w tym wkład własny 6 704 762 zł.

#### **4. Powiat Hrubieszowski**

- Poprawa dostępności i jakości przygranicznej infrastruktury drogowej poprzez przebudowę odcinka drogi powiatowej Nr 3432L Hrubieszów –Kryłów –Dołhobyczów -Granica Państwa (odcinek od km 6+800 do km 10+000 oraz od 24+700 do km 28+100)

Długość planowanego odcinka – 6,600 km.

Szacunkowa wartość zadania: 7 603 059 zł, w tym wkład własny 1 140 459 zł.

#### **5. Powiat Janowski**

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2808L Janów Lubelski (ul. Bialska) – Tokary – Huta Turobińska.

Długość planowanego odcinka – 8,186 km.

Szacunkowa wartość zadania: 5 820 000 zł, w tym wkład własny 2 150 119 zł.

#### **6. Powiat Krasnostawski**

- Przebudowa drogi powiatowej nr 3140L Krasnostaw (ul. Borowa) – Latyczów – Dworzyska – Wał – Wólka Orłowska wraz z przebudową dwóch mostów.

Długość planowanego odcinka – 7,593 km.

Szacunkowa wartość zadania: 10 040 481 zł, w tym wkład własny 4 884 268 zł.

## 7. Powiat Kraśnicki

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2701L Annapol -Kraśnik na odcinku Urzędów –Kraśnik.

Długość planowanego odcinka – 14,294 km.

Szacunkowa wartość zadania: 6 350 000 zł, w tym wkład własny 1 716 655 zł

## 8. Powiat Lubartowski

- Przebudowa drogi powiatowej nr 1545 L Kozłówka – Nowodwór – Lubartów na odcinku od ul. Szaniawskiego/Powstańców Warszawy do ul. Lubelskiej (Al. Tysiąclecia);
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1528 L (od drogi gminnej Lubartów (Słowackiego) – Kamionka – Kierzkówka – do drogi wojewódzkiej nr 809) na odcinku Skrobów Kolonia – Kozłówka.

Długość planowanych odcinków – 3,837 km.

Szacunkowa wartość zadania: 8 094 776 zł, w tym wkład własny 1 661 406 zł.

## 9. Powiat Lubelski

- Budowa drogi powiatowej nr 1526L ( odcinek S 17 Węzeł Nałęczów- droga powiatowa nr 1524 L);
- Rozbudowa drogi powiatowej nr 2259L Beżyce (ul. Lubelska) - Strzeszkowice -Krężnica Jara - Lublin (ul. Krężnicka, ul. Żeglarska) od km 8+794 do km 14+366 z wyłączeniem odcinka pod budowę S-19.

Długość planowanych odcinków – 8,372 km.

Szacunkowa wartość zadania 12 303 955 zł, w tym wkład własny 3 445 107 zł.

## 10. Powiat Łęczyński

- Przebudowa drogi powiatowej nr 1716 L Nadrybie – Urszulin o dł. 7,400 km.

Szacunkowa wartość zadania: 7 200 000 zł, w tym wkład własny 4 197 164 zł.

## 11. Powiat Łukowski

- Budowa małej obwodnicy miasta Łuków o długości 0,900 km – III etap.

Szacunkowa wartość zadania: 15 464 548 zł, w tym wkład własny 9 243 737 zł.

## 12. Powiat Opolski

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2606 L Wilków – Wólka Polanowska – Karczmiska na odcinku od km 5+660 do km 10+141 dł. 4,481 km;
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2622 L Opole Lubelskie – Skoków – Białowoda –Kol. Boby na odcinku od km 0+020 do km 2+475 dł. 2,455 km.

Długość planowanych odcinków – 4,481 km.

Szacunkowa wartość zadania: 9 086 212 zł, w tym wkład własny 4 304 799 zł.

### 13. Powiat Parczewski

- Przebudowa drogi powiatowej nr 1250L od km 24+439 do km 34+300 na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 815 w Siemieniu do drogi wojewódzkiej nr 813 w Parczewie.

Długość planowanego odcinka – 9,861 km

Szacunkowa wartość zadania: 8 368 967 zł, w tym wkład własny 4 500 000 zł

### 14. Powiat Puławski

- Rozbudowa drogi powiatowej nr 1516L od DK 17 do drogi gminnej nr 107412L

Długość planowanego odcinka – 9,085 km.

Szacunkowa wartość zadania: 5 537 584 zł, w tym wkład własny 1 107 517 zł.

### 15. Powiat Radzyński

- Przebudowa drogi powiatowej nr 1218L na odcinku Borki - Wola Chomejowa o dł. 9,600 km.

Szacunkowa wartość zadania: 7 000 000 zł, w tym wkład własny 2 031 417 zł.

### 16. Powiat Rycki

Przebudowa dróg powiatowych:

- nr 1438L (na długości 10,561 km) przebiegającej przez miejscowości: Miasto Ryki (ul. Słowackiego), Miasto Dęblin (ul. Stawska, ul. 1-go Maja, ul. Tysiąclecia);
- nr 1446L (na długości 1,480 km) przebiegającej przez Miasto Ryki (ul. Janiszewska).

Długość planowanych odcinków – 12,041 km.

Szacunkowa wartość zadania 6 500 000 zł, w tym wkład własny 2 521 648 zł.

### 17. Powiat Świdnicki

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2116 L Gardzienice-Fajstławice od km rob. 0+000 do km rob. 4+300.

Długość planowanego odcinka – 4,300 km.

Szacunkowa wartość zadania: 5 110 000 zł, w tym wkład własny 2 719 827 zł.

### 18. Powiat Tomaszowski

- Przebudowa drogi powiatowej nr 3505L Tarnawatka – Werechanie;
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3514L Lubycza Królewska – Machnów Nowy – Dyniska Stare.

Długość planowanych odcinków – 26,575 km.

Szacunkowa wartość zadania: 10 890 000 zł, w tym wkład własny 2 905 505 zł.

## 19. Powiat Włodawski

- Przebudowa drogi powiatowej nr 1716L Nadrybie – Urszulin;
- Budowa drogi powiatowej Nr 1727L Sobibór – droga woj. 816.

Długość planowanych odcinków – 7,800 km.

Szacunkowa wartość zadań: 6 550 000 zł, w tym wkład własny 2 280 440 zł.

## 20. Powiat Zamojski

- Przebudowa drogi powiatowej nr 3247L DK. 17- Pniówek – Suchowola – Maciejówka

Długość planowanego odcinka – 19,100 km.

Szacunkowa wartość zadania: 16 100 000 zł, w tym wkład własny 7 044 330 zł.

**Tabela 76. Szacunkowa wartość zadania w rozbiciu na poszczególne powiaty**

Nazwa jednostki	Szacunkowa wartość zadania
Powiat Bialski	14 615 911,83 zł
Powiat Biłgorajski	8 003 403,00 zł
Powiat Chełmski	15 040 830,00 zł
Powiat Hrubieszowski	7 603 058,86 zł
Powiat Janowski	5 820 000,00 zł
Powiat Krasnostawski	10 040 481,00 zł
Powiat Kraśnicki	6 350 000,00 zł
Powiat Lubartowski	8 094 776,00 zł
Powiat Lubelski	12 303 955,20 zł
Powiat Łęczyński	7 200 000,00 zł
Powiat Łukowski	15 464 548,00 zł
Powiat Opolski	9 086 212,00 zł
Powiat Parczewski	8 368 967,21 zł
Powiat Puławski	5 537 583,86 zł
Powiat Radzyński	7 000 000,00 zł
Powiat Rycki	6 500 000,00 zł
Powiat Świdnicki	5 110 000,00 zł
Powiat Tomaszowski	10 890 000,00 zł
Powiat Włodawski	6 550 000,00 zł
Powiat Zamojski	16 100 000,00 zł
<b>OGÓŁEM</b>	<b>185 679 726,96 zł</b>

Jedną z głównych barier dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego woj. lub. są ograniczenia w dostępności i spójności transportowej regionu. Konieczne jest podejmowanie działań na rzecz poprawy jakości sieci drogowej i integracji regionalnego układu transportowego z krajowym systemem transportowym, a w szczególności z drogami należącymi do transeuropejskiej sieci drogowej. Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi kompleksowe podejście do usprawnienia i integracji układu komunikacyjnego w samym regionie, jak i zwiększenia jego dostępności zewnętrznej, w tym dostępności do dróg znajdujących się w sieci TEN-T, poprzez budowę i przebudowę dróg powiatowych.

Znaczenie dróg powiatowych dla układu komunikacyjnego całego regionu jest bardzo istotne. Stanowią one bardzo często alternatywne połączenia komunikacyjne dla dróg wyższej kategorii, przenosząc część ruchu z tych dróg. Zgodnie z Umową Partnerstwa każda inwestycja na drogach objętych omawianą inwestycją spełnia jeden z wymogów:

- łączy się z siecią TEN-T
- łączy się z dworcami multimodalnymi bądź lotniskami
- łączy się z centrami logistycznymi, punktami, obiektami eksploatacyjnymi
- łączy się z przejściami granicznymi

Dodatkowo należy wskazać na możliwość podejmowania inwestycji w drogi lokalne stanowiące dojazd do istniejących lub planowanych terenów inwestycyjnych, zapewniających konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3.

Pod pojęciem istniejących terenów inwestycyjnych należy rozumieć tereny inwestycyjne, które powstały w ramach PI 3a w obecnej perspektywie, objęte zostały analogicznym wsparciem w perspektywie 2007-2013 lub które powstały z innych środków i funkcjonują, jako tereny inwestycyjne.

Pod pojęciem przyszłych terenów inwestycyjnych należy rozumieć tereny, których realizacja odbywać się będzie w ramach CT3. Brak projektu CT3 czyni projekt CT7 niekwalifikowalnym. Zasady te powinny być uwzględnione w SZOOP, dokumentacji konkursowej i umowie o dofinansowanie

**Tabela 77. Spełnienie warunku dla inwestycji na drogach lokalnych**

powiat	nazwa zadania	uzasadnienie
białski	Przebudowa powiązań komunikacyjnych z siecią TEN-T na terenie powiatu białskiego (droga powiatowa Nr 1036L Biała Podlaska (ul. Francuska) – Rokitno – Błonie na odcinku Grabanów – Rokitno; droga powiatowa Nr 1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tuczna – Sławatycze na odcinku Zalesie – Piszczac)	łączą się bezpośrednio z drogą krajową Nr 2 Świecko – Warszawa – Terespol, która stanowi element sieci drogowej TEN-T – transeuropejskiej sieci transportowej

biłgorajski	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2940 L Księżpol – Jedlinki.	tereny inwestycyjne istniejące (odwierty i wydobywanie gazu)
chełmski	Poprawa połączenia z infrastrukturą TEN-T (drogą krajową Nr 12) poprzez przebudowę dróg powiatowych na terenie powiatu chełmskiego( 1811L Lipówki (droga krajowa Nr 12)- Kanie- Liszno- Borowica; 1816L Droga krajowa Nr 12- Krowica- Pawłów; 1719L dr. pow. 1624L- Wólka Tarnowska- Busówno- Bezek (droga krajowa Nr 12)- Rejowiec (droga wojewódzka Nr 812); 1843L Srebrzyszcze (droga krajowa Nr 12)- Pławnice- Majdan- Skordiów;1829L Brzeźno (droga krajowa Nr 12)- Żalin; 1830L Ludwinów (droga krajowa Nr 12)- Świerże (droga wojewódzka Nr 816)	łączą się bezpośrednio z infrastrukturą TEN-T- drogą krajową Nr 12.
hrubieszowski	Poprawa dostępności i jakości przygranicznej infrastruktury drogowej - przebudowa odcinka drogi powiatowej Nr 3432L Hrubieszów-Kryłów-Dołhobyczów- Granica Państwa”;( odcinek od km 6+800 do km 10+000 oraz od 24+700 do km 28+100)	terminale przeładunkowe - linia kolejowa LHS (Linia Hutniczo-Siarkowa) łącząca GOP z Ukrainą na linii Dąbrowa Górnicza –Tarnobrzeg -Hrubieszów; Na linii LHS znajdują się obiekty infrastruktury punktowej, służące do prowadzenia ruchu pociągów (stacje i mijanki) oraz przeładunku towarów (terminale przeładunkowe, rampy i place przeładunkowe, hale magazynowe, składy celne, wagi wagonowe i samochodowe).
janowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 2808L Janów Lubelski (ul. Bialska) – Tokary – Huta Turobińska.	bezpośrednie połączenie z istniejącym terenem inwestycyjnym zlokalizowanym w miejscowości Janów Lubelski (ul. Bialska). Teren jest przeznaczony na rozwój przedsiębiorczości, przemysł i usługi. Teren inwestycyjny został zawnioskowany o ujęcie go do Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN Podstrefa Janów Lubelski.
krasnostawski	Przebudowa drogi powiatowej nr 3140L Krasnystaw (ul. Borowa) – Latyczów – Dworzyska – Wał – Wólka Orłowska wraz z przebudową dwóch mostów	bezpośrednie połączenie w miejscowości Wólka Orłowska z drogą krajową nr 17- sieć TEN-T

kraśnicki	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2701L Annopol – Księżomierz – Dzierzkowice – Urzędów - Popkowice – Dąbrowa Bór – Kraśnik ( na odcinku Urzędów -Kraśnik )	bezpośrednie połączenie do istniejących terenów inwestycyjnych w ramach Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefa Kraśnik
lubartowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1528 L (od drogi gminnej Lubartów (Słowackiego) – Kamionka – Kierzkówka – do drogi wojewódzkiej nr 809) na odcinku Skrobów Kolonia – Kozłówka”	bezpośrednie połączenie do terenów inwestycyjnych Lubartowskiej Strefy Gospodarczej należącej do Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSE) Euro – Park Mielec Podstrefa Lubartów
lubartowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1545 L Kozłówka – Nowodwór – Lubartów na odcinku od ul. Szaniawskiego/Powstańców Warszawy do ul. Lubelskiej (Al. Tysiąclecia)”	bezpośrednie połączenie miasta Lubartów ze zlokalizowanym w ciągu drogi ekspresowej S19 węzłem „Lubartów Zachód”
lubelski	Budowa drogi powiatowej nr 1526L ( odcinek S 17 Węzeł Nałęczów- droga pow. nr 1524 L )	bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T S17 istniejący Węzeł Nałęczów
lubelski	Rozbudowa drogi powiatowej nr 2259L Bełżyce (ul. Lubelska) - Strzeszkowice - Krężnica Jara - Lublin (ul. Krężnicka, ul. Żeglarska) od km 8+794 do km 14+366 z wyłączeniem odcinka pod budowę S-19	bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T S19 planowany Węzeł Strzeszkowice
łęczyński	Przebudowa drogi powiatowej nr 1716 L Nadrybie - Urszulin	terminal towarowy w m. Bogdanka ;połączenie z linią kolejową Jaszczów – LW Bogdanka ruch towarowy – przewozy węgla kamiennego z kopalni do punktu zdawczo-odbiorczego na stacji Jaszczów. Stacja Jaszczów leży na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk (granica państwa/UE)
łukowski	Budowa małej obwodnicy miasta Łuków o długości 0,9 km – III etap	łączy drogę krajową 63 z węzłem kolejowym Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T w miejscowości Łuków; bezpośrednie połączenie dla terenów inwestycyjnych

opolski	Przebudowa dr powiatowej nr 2606 L Wilków – Wólka Polanowska – Karczmiska na odcinku od km 5+660 do km 10+141 dł. 4,481 km	bezpośrednie połączenie dla centrów dystrybucyjno-logistycznych: liczne zakłady obsługi produkcji rolniczej, w szczególności produkcji sadowniczej, zaopatrzenia rolniczego, logistyka owoców miękkich i jabłka przemysłowego, hurtownie, zakłady przetwórstwa owoców miękkich; tereny inwestycyjne w mpzp gminy Karczmiska i Wilków
opolski	Przebudowa drogi powiatowej nr 2622 L Opole Lubelskie – Skoków – Białowoda – Kol. Boby na odcinku od km 0+020 do km 2+475 dł. 2,455 km	bezpośrednie połączenie centrum logistycznego z terenami przemysłowymi; zakłady przemysłowe: przetwórnice owocowe, które przetwarzają i wysyłają surowiec na rynki krajowe i zagraniczne, składy budowlane, hurtownie spożywcze, spółdzielnia mleczarska z bazą surowcowo-zaopatrzeniową z 3 województw: z województwa lubelskiego, mazowieckiego i świętokrzyskiego oraz 12 powiatów; tereny przemysłowe po zlikwidowanej Cukrowni Opole: ponadto przy projektowanej drodze w planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Opole Lubelskie przewidziano działki pod tereny przemysłowe.
parczewski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1250L od km 24+439 do km 34+300 na odcinku od dr. W815 w Siemieniu do dr. W813 w Parczewie.	bezpośrednie łączenie z węzłem multimodalnym – przystankiem kolejowym Parczew Kolejowa; zakład produkcyjny octu i musztardy, zakład przetwórstwa drzewnego, huta szkła, składy budowlane, węgla i nawozów sztucznych, hurtownie materiałów spożywczych, chłodnie i mroźnie oraz zakład produkcyjny betonu i wyrobów betonowych
puławski	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1516L od dr. kraj. 17 do drogi gminnej nr 107412L	bezpośrednie łączenie z siecią TEN-T S 17 w m. Żyrzyn
radzyński	Przebudowa drogi powiatowej nr 1218L na odcinku Borki - Wola Chomejowa o dł. 9,6km	bezpośrednie łączenie z siecią TEN-T DK 19; docelowo osiągnięcie efektu sieciowego tj. uzyskanie bezpośredniego połączenia DK 19, wchodzącej w skład sieci TEN-T z drogą krajową nr 63

rycki	<p>Szybciej i bezpieczniej z Dębłina do Ryk (przebudowa dróg powiatowych : 1438L (na długości 10,561 km) przebiegającej przez miejscowości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miasto Ryki (ul. Słowackiego)</li> <li>• Miasto Dęblin (ul. Stawska, ul. 1-go Maja, ul. Tysiąclecia)</li> </ul> <p>1446L (na długości 1,480 km) przebiegającej przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miasto Ryki (ul. Janiszewska)</li> </ul>	<p>dr.1438L - bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T kompleksową kolejową (pasażerska + towarowa) na dworcu w mieście Dęblinie; przez Dworzec w Dęblinie przebiega przebudowana w roku ubiegłym (2015) linia kolejowa nr 7 Warszawa Wschodnia - Dorohusk, po której na odcinku Warszawa – Lublin przemieszcza się szybka kolej dalekobieżna PESA DART; bezpośrednie połączenie dla terenów inwestycyjnych zlokalizowanych przy drodze, uwzględnionych w mpzp m. Dęblin ; droga 1446L ul. Janiszewska stanowi połączenie terenów inwestycyjnych (zlokalizowanych przy składowisku odpadów), targowiska miejskiego w Rykach oraz pływalni powiatowej (wybudowanej w ramach RPO WL) z centrum Ryk; aktualnie obie drogi bezpośrednio łączą się z S17</p>
świdnicki	<p>Przebudowa drogi powiatowej nr 2116 L Gardzienice-Fajstławice od km rob. 0+000 do km rob. 4+300</p>	<p>bezpośrednie łączenie z siecią TEN-T S 17 w m. Fajstławice</p>
tomaszowski	<p>3505L Tarnawatka - Werechanie</p> <p>3514L Lubycza Królewska – Machnów Nowy – Dyniska Stare</p>	<p>dr. 3505L łączy bezpośrednio drogę krajową nr 17 z drogą wojewódzką nr 850.</p> <p>przy drodze znajdują się tereny inwestycyjne w miejscowościach Tarnawatka i Huta Tarnawacka.;</p> <p>dr. 3514L łączy bezpośrednio drogę krajową nr 17 z drogą wojewódzką nr 852.</p> <p>Przy projektowanej drodze znajdują się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- terminal zbożowy o poj. 50 tys. ton z boczną koleją / z punktem zdawczo-odbiorczym /.</li> <li>- skład celny, magazyn dystrybucyjny i magazyn celny</li> </ul>

włodawski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1716L Nadrybie – Urszulin o długości 4,1 km Budowa drogi powiatowej Nr 1727L Sobibór – droga woj. 816 o długości 3,7 km”.	terminal towarowy w m. Bogdanka; terminal załadunkowy w Sobiborze- jednotorowa, nieelektryfikowana linia kolejowa 81 łącząca stację Chełm ze stacją Włodawa o długości 45 km wykorzystywana jest do wywozu drewna z trzech nadleśnictw: Chełm (składnica Ruda Opalin), Sobibór oraz Włodawa. Na stacji kolejowej Sobibór przez cały rok odbywa się załadunek i spedycja drewna pozyskiwanego w lasach Nadleśnictwa Sobibór
zamojski	Przebudowa drogi powiatowej nr 3247L dr.kr. 17-Pniówek- Suchowola- Maciejówka	bezpośrednie połączenie z drogą krajową nr 17 ;w obszarze oddziaływania przebudowywanej drogi przebiega również linia kolejowa nr 69 Rejowiec - Hrebenne w kierunku na Lwów, będąca elementem magistralnej linii kolejowej C-E20 (korytarz sieci TEN-T).

**Tabela 78. średni dobowy ruch pojazdów silnikowych na wybranych ciągach dróg powiatowych**

powiat	nazwa zadania	SDR
białski	Przebudowa powiązań komunikacyjnych z siecią TEN-T na terenie powiatu białskiego (droga powiatowa Nr 1036L Biała Podlaska (ul. Francuska) – Rokitno – Błonie na odcinku Grabanów – Rokitno; droga powiatowa Nr 1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tuczna – Sławatycze na odcinku Zalesie – Piszczac)	dr.pow.1036L 2041 poj./dobę ( 05.2015 )  dr.pow.1051L 2219 poj./dobę ( 05.2015 )
biłgorajski	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2940 L Księżpol- Jedlinki.	2407 poj./dobę( 09.2015 )

		dr.pow.1811L 395 poj./dobę
chełmski	Poprawa połączenia z infrastrukturą TEN-T (drogą krajową Nr 12) poprzez przebudowę dróg powiatowych na terenie powiatu chełmskiego( 1811L Lipówki (droga krajowa Nr 12)- Kanie- Liszno- Borowica; 1816L Droga krajowa Nr 12- Krowica- Pawłów; 1719L dr. pow. 1624L- Wólka Tarnowska- Busówno- Bezek (droga krajowa Nr 12)- Rejowiec (droga wojewódzka Nr 812); 1843L Srebrzyszcze (droga krajowa Nr 12)- Pławnice- Majdan- Skordiów;1829L Brzeźno (droga krajowa Nr 12)- Żalin; 1830L Ludwinów (droga krajowa Nr 12)- Świerże (droga wojewódzka Nr 816)	dr.pow.1816L 238 poj./dobę  dr.pow.1719L 626 poj./dobę  dr.pow.1843L 365 poj./dobę  dr.pow.1829L- 446 poj./dobę;  dr.pow.1830 L- 464 poj./dobę ( 2015 )
hrubieszowski	Poprawa dostępności i jakości przygranicznej infrastruktury drogowej - przebudowa odcinka drogi powiatowej Nr 3432L Hrubieszów-Kryłów-Dołhobyczów-Granica Państwa”;( odcinek od km 6+800 do km 10+000 oraz od 24+700 do km 28+100)	972 poj. dobę (2015)
janowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 2808L Janów Lubelski (ul. Bialska) – Tokary – Huta Turobińska.	5029 poj./dobę ( 2015 )
krasnostawski	Przebudowa drogi powiatowej nr 3140L Krasnystaw (ul. Borowa) – Latyczów – Dworzyska – Wał – Wólka Orłowska wraz z przebudową dwóch mostów	968 poj./dobę ( 10.2015 )
kraśnicki	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2701L Annopol – Księżomierz – Dzierzkowice – Urzędów - Popkowice – Dąbrowa Bór – Kraśnik ( na odcinku Urzędów -Kraśnik )	2696 poj./dobę (02.2016 )
lubartowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1528 L (od drogi gminnej Lubartów (Słowackiego) – Kamionka – Kierzkówka – do drogi wojewódzkiej nr 809) na odcinku Skrobów Kolonia – Kozłówka”	3929 poj./dobę( 2015 )

	Przebudowa drogi powiatowej nr 1545 L Kozłówka – Nowodwór – Lubartów na odcinku od ul. Szaniawskiego/Powstańców Warszawy do ul. Lubelskiej (Al. Tysiąclecia)”	9678 poj. dobę (2015)
lubelski	Budowa drogi powiatowej nr 1526L ( odcinek S 17 Węzeł Nałęczów- droga pow.nr 1524 L )  Rozbudowa drogi powiatowej nr 2259L Bełżyce (ul. Lubelska) - Strzeszkowice - Krężnica Jara - Lublin (ul. Krężnicka, ul. Żeglarska) od km 8+794 do km 14+366 z wyłączeniem odcinka pod budowę S-19	345 poj./dobę  2406 poj./dobę (10.2015)
łęczyński	Przebudowa drogi powiatowej nr 1716 L Nadrybie - Urszulin	2096 poj./dobę (09.2015 )
łukowski	Budowa małej obwodnicy miasta Łuków o długości 0,9 km – III etap	Droga woj. Nr 808 1793 poj. dobę (2015)  Droga krajowa nr 63 3118 poj. dobę (2015)
opolski	Przebudowa dr powiatowej nr 2606 L Wilków – Wólka Polanowska – Karczmiska na odcinku od km 5+660 do km 10+141 dł. 4,481 km  Przebudowa drogi powiatowej nr 2622 L Opole Lubelskie – Skoków – Białowoda – Kol. Boby na odcinku od km 0+020 do km 2+475 dł. 2,455 km	1513 poj. dobę (2015)  2244 poj. dobę (2015)
parczewski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1250L od km 24+439 do km 34+300 na odcinku od dr. W815 w Siemieniu do dr. W813 w Parczewie.	5614 poj. dobę (2015)
puławski	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1516L od dr. kraj. 17 do drogi gminnej nr 107412L	1729 poj. dobę (2015)
radzyński	Przebudowa drogi powiatowej nr 1218L na odcinku Borki - Wola Chomejowa o dł. 9,6km	2643 poj. dobę

rycki	Szybciej i bezpieczniej z Dębłina do Ryk(przebudowa dróg powiatowych : 1438L (na długości 10,561 km) przebiegającej przez miejscowości: • Miasto Ryki (ul. Słowackiego) • Miasto Dęblin (ul. Stawska, ul. 1-go Maja, ul. Tysiąclecia) 1446L (na długości 1,480 km) przebiegającej przez: • Miasto Ryki (ul. Janiszewska)	dr.pow.1438L 4138 poj./dobę  (Ryki, ul. Słowackiego ) 2703 poj./dobę  Dęblin ul. Tysiąclecia 10.2015 r dr.pow.1446L -885 poj./dobę
świdnicki	Przebudowa drogi powiatowej nr 2116 L Gardzienice-Fajslawice od km rob. 0+000 do km rob. 4+300	782 poj. dobę
tomaszowski	3505L Tarnawatka - Werechanie 3514L Lubycza Królewska – Machnów Nowy – Dyniska Stare	dr.3505L 2095poj./dobę;  dr.pow.3514L 1976 poj./dobę ( 10.2015 )
włodawski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1716L Nadrybie – Urszulin o długości 4,1 km Budowa drogi powiatowej Nr 1727L Sobibór – droga woj. 816 o długości 3,7 km”.	dr. pow. Nr 1716L- 1172 poj./dobę;  dr.pow.1727L - 234 poj./dobę;
zamojski	Przebudowa drogi powiatowej nr 3247L dr.kr. 17-Pniówek- Suchowola- Maciejówka	3117 poj./dobę ( 10.2015 )

Sieć dróg powiatowych w województwie lubelskim to aktualnie ponad 10 338 km, drogi woj. to 2 174,5 km, a krajowe to 1023,232 km. Sieć dróg powiatowych jest mocno wyeksploatowana. Duży udział pojazdów ciężkich i wielkogabarytowych w znaczący sposób przyczynia się do pogorszenia stanu technicznego nawierzchni. Wiele z dróg powiatowych było budowanych w latach 60-80tych XX wieku. Długoletnia eksploatacja przy braku odnowy warstwy ścieralnej doprowadziła do tego, że średnia dróg powiatowych o stanie złym i niezadawalającym wymagającym wzmocnień, modernizacji lub odnowy istniejącej nawierzchni kształtuje się na poziomie ok. 50 proc. Corocznie natężenie ruchu na drogach pow. wzrasta średnio o ok.10 proc. Gospodarka transportowa. oparta jest w głównej mierze na transporcie samochodowym. Ruch przygraniczny w woj. lubelskim generuje dodatkowy ruch drogami powiatowymi z uwagi na kontrole inspekcji transportu drogowego i policji (opłaty - winiety, stan techniczny pojazdów i ponadnormatywne ładunki). Charakterystyczny dla regionu przemysł rolno-spożywczy (w tym m.in. cukrownie, mleczarnie, zakłady przetwórstwa owocowego) oparty jest o transport kołowy. Rozwijający się ruch turystyczny spowodował zwiększenie natężenia ruchu pojazdów osobowych. Wyeksploatowana sieć drogowa wpływa bezpośrednio na samą jakość życia mieszkańców, mierzoną w liczbie wypadków drogowych, awarii samochodów, dostępem do rozwoju działalności gospodarczej, tworzeniem nowych miejsc pracy. Wybudowane kilkadziesiąt lat temu odcinki dróg nie są dostosowane do przeniesienia aktualnego natężenia ruchu. Objęte niniejszym przedsięwzięciem proponowane do przebudowy drogi są w złym stanie technicznym. Istniejąca nawierzchnia charakteryzuje się brakiem nośności i licznymi uszkodzeniami warstwy ścieralnej i podbudowy, struktura nawierzchni otwarta -

nieodporna na przenikanie wody, występują liczne spękania podłużne i poprzeczne, posiadają odcinki o złych parametrach przeciwpoślizgowych, istniejące pobocza ziemne są niewystarczającej szerokości. Na nawierzchni liczne ślady remontów cząstkowych - niejednorodna nawierzchnia. Brak nośności konstrukcji dróg powoduje, że wprowadzane są okresowe ograniczenia dla ruchu pojazdów ciężarowych szczególnie w okresie wiosennym, kiedy występują wysadziny i przełomy. Zaniżone lub zawyżone pobocza, rowy przydrożne i urządzenia odwadniające w złym stanie ograniczają właściwe odprowadzenie wód z jezdni. Na niektórych odcinkach brak normatywnej szerokości, krawędź jezdni wykruszona. Z uwagi na ciągle wzrastający ruch pojazdów, szczególnie ciężkich konstrukcja jezdni ulega ciągłej degradacji. Brak chodników dla pieszych na terenie zwartej zabudowy pogarsza bezpieczeństwo pieszych, szczególnie dzieci uczęszczających do szkół. Zły stan techniczny dróg powiat. jest przyczyną utrudnień w ruchu oraz znacznych zagrożeń bezpieczeństwa, przekłada się na nadmierną emisję spalin do powietrza oraz wysoki poziom hałasu. Podnosi również koszty eksploatacyjne pojazdów. W konsekwencji zły stan infrastruktury obniża atrakcyjność turystyczną i inwestycyjną. Powyższe wyraźnie i jednoznacznie wskazuje na potrzebę realizacji przedsięwzięć, które wpisuje się w Obszary Strategicznej Interwencji SRWL .

#### 9.4. LISTA PROJEKTÓW PRZEWIDZIANYCH DO OCENY MERYTORYCZNEJ

Zidentyfikowana poniżej lista projektów przewidzianych do oceny merytorycznej zachowuje zgodność z celami i kierunkami działań (oraz kierunkami interwencji) opisanymi w rozdziale nr 7.

Wskazana na kolejnych stronach dokumentu lista projektów pozytywnie przeszła etap oceny formalnej projektu. Zgodnie z zapisami powyższego rozdziału, niespełnienie wszystkich wymaganych kryteriów na tym etapie oceny projektu, skutkowałoby jego odrzuceniem.

Analiza poszczególnych kryteriów wyboru projektów pozwoliła dokonać oceny projektów w toku analizy merytorycznej. W zależności od uzyskanej w toku analizy merytorycznej łącznej liczby punktów, projekty w ramach wyodrębnionych Poddziałiań zakwalifikowane zostały do listy podstawowej (do realizacji), listy rezerwowej, bądź podlegały odrzuceniu.

W poniższej tabeli przedstawione są wskaźniki, warunkujące obecność danego projektu na liście podstawowej, rezerwowej lub jego odrzucenie.

**Tabela 79. Wskaźniki kwalifikowalności projektów drogowych i kolejowych do realizacji w ramach EFRR**

L.p.	Decyzja dot. realizacji projektu	Wymagany wskaźnik projektów drogowych	Wymagany wskaźnik projektów kolejowych
1	lista podstawowa projektów do realizacji	<b>50 proc.</b> łącznej liczby możliwych punktów do uzyskania w ramach analizy merytorycznej	<b>Więcej niż 75 proc.</b> łącznej liczby możliwych punktów do uzyskania w ramach analizy merytorycznej
2	lista rezerwowa	<b>Od 35 proc. do 49,99 proc.</b> łącznej liczby możliwych punktów do uzyskania w ramach analizy merytorycznej	<b>Od 40 proc. do 75 proc.</b> łącznej liczby możliwych punktów do uzyskania w ramach analizy merytorycznej
3	projekt podlega odrzuceniu	Poniżej 35 proc. łącznej liczby możliwych punktów do uzyskania w ramach analizy merytorycznej	Poniżej 40 proc. łącznej liczby możliwych punktów do uzyskania w ramach analizy merytorycznej

**RODZAJ PODDZIAŁANIA: POPRAWA EFEKTYWNOŚCI UKŁADU POWIĄZAŃ DROGOWYCH**
**Tabela 80. Wskaźniki kwalifikowalności dla Poddziałania "Poprawa efektywności układu powiązań drogowych"**

L.p.	Tytuł projektu	Kryterium funkcji drogi	Długość drogi	Projekt przewiduje systemy zarządzania...	Kryterium kontynuacji ciągu	Kryterium gotowości do realizacji	Łączna liczba punktów	Wskaźnik kwalifikowalności do realizacji
1	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 Etap I o dł. 5 km	0,25	1	1	0,5	0	2,75	55,00%
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin -Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska na odcinku od km 26+000 do km 43+162 (Piotrków-Wysokie) o dł. 17,162 km	1	1	1	1	0,75	4,75	90,00%
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 846 Małochwiej Duży-Wojślawice-Teratyn od km 6+00 do km 12+100 oraz od km 12+910 do km 21+393 o dł. 14,483 km	0,75	1	1	1	0,75	4,5	90,00%
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice-Parczew-Siemień-Lubartów od km 26+662 do km 61+015 o długości 34,553 km	0,5	1	1	0,5	0,25	3,25	65,00%
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 814 Radzyń Podlaski-Suchowola-Żminne od km 6+600 do km 20+815 o dł. 14,215 km	0,25	1	1	0,5	0,25	3,00	60,00%

6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska od km 90+490 do km 115+875 na odcinku Biłgoraj - gr. województwa, o dł. 25,385 km	1	1	1	1	0	4	80,00%
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 820 Sosnowica Dwór-Łęczna od km 0+000 do km 28+420 o dł. 28,420 km	0,25	1	1	0,5	0,5	3,25	65,00%
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 829 Łucka-Łęczna-Biskupice od km 22+073 do km 40+245 o dł. 18,172 km z wyłączeniem mostu przez rz. Wieprz w km 24+032 oraz kładki pieszo-rowerowej przy moście w m. Ciechanki	0,25	1	1	0,5	0,5	3,25	65,00%
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka-Łęczna -Biskupice na odcinku od km 14+860 do km 21+962 o dł. 7,102 km	0,25	1	1	0,5	0,25	3,00	60,00%
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel-Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o dł. 26,679 km	0,5	1	1	0,5	0	3	60,00%
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 801 Warszawa-Karczew-Wilga-Maciejowice-Dęblin-Puławy na odcinku od 84+085 do km 122+770, od granicy województwa o S12 o dł. 36,685 km	0,5	1	1	0,5	0	3	60,00%

12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin - Krasienin - Kierzkówka - Przytoczno	0,5	1	0	0	0	1,5	30,00%
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 812 Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska od km 37+150 do km 75+090	0,75	1	0	0,5	0	2,25	45,00%
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec –Szczepreszyn od km 46+000 do km 76+573	0,5	1	0	0,5	0	2	40,00%
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa od DW Nr 846 do granicy państwa	0,75	1	0	0,5	0	2,25	45,00%
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 846 od km 21+393 do DW Nr 844	0,25	1	0	1	0	2,25	45,00%
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 850 Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów	0,75	1	0	0,5	0	2,25	45,00%
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 806 Łuków – Międzyrzec Podlaski	0,5	1	0	0	0	1,5	30,00%
19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 853 Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski	0,25	1	0,5	0,5	0	2,25	45,00%
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka - Nielisz – Sitaniec	0,75	1	1	0,5	0	3,25	65,00%
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	0,25	1	0	0,5	0	1,75	35,00%

22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 824 Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annapol od km 22+513 do km 41+618 i od km 58+825 do Annopola	0,5	1	0	0,5	0	2	40,00%
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin - Nałęczów – Bochotnica od km 3+956 do km 10+930	0,25	1	0	0,5	0	1,75	35,00%
24	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 836 Bychawa - Kębtów na odcinku od km 8+590 do km 17+205 o długości ok. 8,615 km oraz przebudowa na odcinku od km 21+100 do km 25+978 o długości ok. 4,878 km	1	1	0	1	0,5	3,5	70,00%
25	Budowa wschodniej obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813	0,25	1	0	0,5	0	1,75	35,00%
26	"Optymalizacja połączeń pomiędzy drogą ekspresową S17/12 i Portem Lotniczym poprzez budowę ul. Kusocińskiego"	0,5	1	1	0,5	0,5	3,5	70,00%
27	"Wygodniej, szybciej, bezpieczniej" poprawa spójności komunikacyjnej województwa lubelskiego poprzez budowę i przebudowę dróg powiatowych usprawniających dostępność komunikacyjną do regionalnych i subregionalnych centrów rozwoju	0,75	1	1	1	1	4,75	95,00%

28	Budowa wschodniej obwodnicy Białej Podlaskiej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 812	0,75	1	0	0,5	0	2,25	45,00%
----	---	------	---	---	-----	---	------	--------

**RODZAJ PODDZIAŁANIA: PRZEBUDOWA REGIONALNEGO UKŁADU KOLEJOWEGO (SIEĆ KOLEJOWA)**

L.p.	Tytuł projektu	Rozwój połączeń z siecią TEN-T	Projekt przewiduje usprawnienie połączeń z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego	Inwestycja generuje wzrost	Planowany wzrost podróży na liniach zelektryfikowanych	Skrócenie czasu przejazdu pociągu regionalnego	łączna liczba punktów	Wskaźnik kwalifikowalności do realizacji
1	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 30 na odcinku Lubartów - Parczew.	1	1	1	0	1	4	80,00%
2	Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne	1	0,25	1	0	1	3,25	65,00%
3	Odbudowa łącznicy w Zawadzie pomiędzy liniami nr 69 i 72	0	0,25	1	0	1	2,25	45,00%
4	Odbudowa łącznicy w Rejowcu pomiędzy liniami nr 7 i 69	1	0,25	0,5	1	1	3,75	75,00%
5	Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość – Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada – Zamość)	0	0,75	0,5	0	1	2,25	45,00%

**RODZAJ PODDZIAŁANIA: TABOR KOLEJOWY DLA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH**

L.p.	Tytuł projektu	Projekt przewiduje usprawnienie połączeń z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego	zastosowanie technologii zmniejszających uciążliwość dla środowiska	wpływ projektu na poprawę integracji komunikacyjnej	komplementarność z innymi projektami	łączna liczba punktów	Wskaźnik kwalifikowalności do realizacji
1	Zakup taboru kolejowego do przewozów osób organizowanych przez Województwo Lubelskie (11 szt.)	0,75	1	1	1	3,75	93,75%
2	Modernizacja taboru kolejowego do przewozu osób organizowanych przez Województwo Lubelskie (10 szt.)	0,75	0	0	0	0,75	18,75%

**9.5. PODSUMOWANIE**

Z powyższej analizy kryterialnej wynika, że spośród wyselekcjonowanych projektów pozytywnie przeszło analizę merytoryczną 17 projektów. 15 projektów zakwalifikowało się na listę rezerwową osiągając wskaźnik kwalifikowalności większy lub równy 35 proc. lecz mniejszy niż 50 proc (projekty drogowe) większy lub równy 40 proc. lecz mniejszy niż 80 proc. (projekty kolejowe). Z kolei odnotowano liczbę trzech projektów, które podlegały odrzuceniu, nie osiągając wymaganej liczby punktów, która pozwoliłaby przypisać dany projekt na listę podstawową lub rezerwową.

Wykaz projektów zakwalifikowanych na listę podstawową znajduje się w załączniku nr I do przedmiotowego opracowania.

## 10. ZDOLNOŚĆ SYSTEMOWA

### 10.1. KOMPETENCJE JEDNOSTEK ZAANGAŻOWANYCH W REALIZACJĘ PROJEKTÓW

#### 10.1.1. CENTRUM REALIZACJI INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH (CRIT) I DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY

Realizację zapisów Planu transportowego powierza się Dyrektorowi Zarządzającemu, którego funkcję będzie pełnił Dyrektor właściwego Departamentu..

Dyrektor Zarządzający realizuje powierzone mu zadania, przy współudziale powołanego Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych (CRIT). W jego skład wchodzi:

1. Dyrektor Zarządzający, który pełni jednocześnie funkcję Przewodniczącego CRIT,
2. 3 przedstawiciele Departamentu Polityki Transportowej i Drogownictwa (DPTID),
3. Przedstawiciel Departamentu Finansów (DF),
4. Przedstawiciel Departamentu Polityki Regionalnej (DPR),
5. Przedstawiciel Departamentu Wdrażania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (DWEFRR),
6. Przedstawiciel Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym
7. Przedstawiciel Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie (ZDW),
8. Przedstawiciel PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
9. Przedstawiciel powiatów

Posiedzenia Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych zwoływane są na wniosek Przewodniczącego CRIT, nie rzadziej niż raz na rok.

Podstawowymi zadaniami członków Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych będzie:

- Opracowywanie rocznych planów realizacji Planu transportowego, które przedstawione zostaną Zarządowi Województwa do zatwierdzenia
- Realizacja celów i kierunków Działań określonych w Planie transportowym poprzez poniższe zadania uszczegóławiające:
  - Zarządzanie procesem realizacji Planu transportowego oraz nadzór nad jego realizacją
  - Zarządzanie procesem przygotowania i wdrażania inwestycji przewidzianych do finansowania z EFRR oraz nadzór nad jego realizacją
  - Wskazywanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania dla projektów przewidzianych do realizacji w odniesieniu do Planu transportowego
  - Wskazywanie propozycji na etapie projektowania budżetu województwa i wieloletniej prognozy finansowej
  - Koordynacja prac jednostek współpracujących w zakresie realizacji celów Planu transportowego

- Opracowywanie rocznych raportów z realizacji Planu transportowego,
- Opracowywanie projektów zmian Planu transportowego wraz z uzasadnieniem dla wprowadzonych korekt.

## 10.2. ZDOLNOŚĆ INSTYTUCJONALNA PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH

### URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego jest wojewódzką samorządową jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej. Urząd jest także samorządową jednostką budżetową, finansowaną z budżetu Województwa.

Urząd swoją działalność prowadzi w oparciu o:

- ustawę z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. Z 2015 r. poz. 1392),
- Statut Województwa Lubelskiego (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2013 r. poz. 4029),
- Regulamin Organizacyjny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego w Lublinie, stanowiący załącznik do Uchwały nr CLXII/1916/08 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 16 września 2008 r.

Urząd jest aparatem pomocniczym Zarządu, zapewniającym wykonywanie zadań Zarządu, jako organu wykonawczego Województwa. Zapewnia on obsługę merytoryczną, organizacyjną, prawną, techniczną i kancelaryjno-biurową Sejmiku, komisji Sejmiku, Zarządu i Marszałka.

Urząd zapewnia sprawną i terminową realizację uchwał Sejmiku i Zarządu Województwa Lubelskiego oraz realizuje zadania ustawowe służące mieszkańcom województwa.

Urząd jest jednostką organizacyjną sektora finansów publicznych – podsektora samorządowego. Prowadzi on gospodarkę finansową na zasadach określonych dla jednostek budżetowych w obowiązujących przepisach, w szczególności w ustawie o finansach publicznych.

Swoje wydatki podmiot ten pokrywa bezpośrednio z budżetu Województwa Lubelskiego, zaś pobrane dochody odprowadza na rachunek dochodów tego budżetu (z zastrzeżeniem, że w przypadkach i na zasadach określonych w odrębnej uchwale Sejmiku Województwa Lubelskiego Urząd może gromadzić niektóre dochody na wydzielonym rachunku dochodów własnych).

Działalność Urzędu opiera się na rocznym planie finansowym. W nim ujmowane są wszystkie wydatki budżetowe nieujęte w planach finansowych innych wojewódzkich jednostek budżetowych, w tym wydatki związane z funkcjonowaniem Sejmiku Województwa Lubelskiego i Zarządu Województwa Lubelskiego.

Państwowy nadzór nad działalnością Urzędu, na podstawie kryterium zgodności z prawem, sprawuje Prezes Rady Ministrów i Wojewoda Lubelski.

### ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W LUBLINIE

Zarząd Dróg Wojewódzkich (ZDW) jest wojewódzką samorządową jednostką budżetową finansowaną z budżetu samorządu województwa. Podmiot ten wykonuje zadania wynikające z Statutu Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, stanowiącego załącznik do Uchwały nr XXX/441/05 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 28 lutego 2015 r. oraz z przekazanych upoważnień i pełnomocnictw Zarządu Województwa i Marszałka Województwa Lubelskiego

Nadzór nad realizacją zadań przez ZDW sprawuje departament właściwy do spraw dróg Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie. W skład ZDW wchodzi osiem jednostek terenowych (Biała Podlaska, Chełm, Hrubieszów, Lublin, Parczew, Puławy, Włodawa, Zamość).

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie prowadzi działania zapewniające przygotowanie odpowiedniej jakości dokumentacji projektowej na każdym jej etapie opracowywania tj. na etapie opracowania dokumentacji w stadium projektów budowlanych i wykonawczych.

Działania powyższe prowadzone są przez Wydział Przygotowania Inwestycji, Wydział Geodezji i Gospodarki Gruntami oraz Radę Techniczną ZDW.

Powyższe Wydziały prowadzą stały nadzór nad realizowaną dokumentacją projektową w następujących etapach:

1. etap koncepcyjny (opracowania studialne i koncepcyjne),
2. etap postępowania poprzedzający wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
3. etap opracowania dokumentacji projektowej w stadium projektu budowlanego i wykonawczego poprzedzający wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID)

Rozwiązania projektowe na etapie koncepcyjnym i projektowym podlegają ocenie przez Radę Techniczną ZDW pod względem rozwiązań technicznych i zajętości terenu oraz rozwiązań projektowych dla ochrony środowiska i dóbr kultury, co podlega również zatwierdzeniu przez Dyrektora ZDW.

Po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej Wydział Geodezji i Gospodarki Gruntami realizuje działania w zakresie wypłat odszkodowania za nieruchomości zajęte pod pas drogowy oraz ujawniania własności tych nieruchomości w ewidencji gruntów i w księgach wieczystych.

W obszarze realizacji inwestycji ZDW w Lublinie na bieżąco weryfikuje i udoskonala wewnętrzne procedury i dokumentację dla realizowanych inwestycji. Doświadczenia z perspektywy finansowej 2007-2013 pozwala na świadomą identyfikację ryzyk i zagrożeń powstających na etapie wykonawstwa robót. Wprowadzane procedury mają na celu usprawnianie zarządzania i nadzoru inwestorskiego nad realizowaną inwestycją. Nadzór prowadzony jest w ramach Wydziału Budowy i wybranego w postępowaniu przetargowym Inżyniera Kontraktu, który reprezentuje ZDW w Lublinie w bezpośrednich kontaktach z Wykonawcą w czasie realizacji robót budowlanych.

Na etapie budowy w obszarze nadzoru nad jakością prowadzonych robót Inżynier Kontraktu, na bieżąco kontroluje jakość i zobowiązania Wykonawcy wynikające z zawartej umowy na wykonanie robót, w szczególności:

- prowadzi badania kontrolne i odbiorcze sprawdzające jakość wykonywanych robót i wbudowywanych materiałów/wyrobów budowlanych,
- opiniuje i sprawdza receptury i stosowane technologie,
- dokonuje odbiorów częściowych i końcowy odbiór (techniczny).

Ponadto Inżynier Kontraktu wykonuje m.in. Raport otwarcia, miesięczne raporty z realizacji inwestycji, raporty techniczne przy wystąpieniu istotnych problemów technicznych w trakcie realizacji i raport końcowy po zakończeniu inwestycji podsumowujący

całą inwestycję (jakość robót, rozliczenia finansowe, zgodność z warunkami umowy). Wszystkie raporty podlegają szczegółowej analizie oraz sprawdzeniu przez Kierownika Projektu w Wydziale Budowy.

Dla uzyskania optymalnej trwałości zrealizowanych inwestycji wdrożono procedury umożliwiające wykorzystanie 5 lub 7-letnich rękojmi, gdzie wspólnie z Inżynierem Kontraktu wykonywane są kwartalne przeglądy dla zidentyfikowania i usunięcia stwierdzonych usterek oraz dokonania odbioru po okresie trwania rękojmi.

#### **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest zarządcą infrastruktury kolejowej na terenie kraju. Spółka swoją działalność prowadzi w oparciu o Statut, stanowiący Załącznik do Uchwały nr 10 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 czerwca 2015 r. oraz na podstawie ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948) oraz inne przepisy szczególne.

Spółka powstała w wyniku restrukturyzacji organizacyjnej PKP S.A.

Przedmiotem działalności Spółki jest:

- Transport kolejowy, w tym zarządzanie liniami kolejowymi polegające na prowadzeniu ruchu kolejowego i administrowaniu liniami kolejowymi
- Pozostała działalność komercyjna, gdzie indziej nie sklasyfikowana, w tym udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom z zastosowaniem obowiązującego trybu ustalania opłat i publikacji stawek jednostkowych
- Pozostała działalność wspomagająca transport lądowy, w tym utrzymanie linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochronę przeciwpożarową, ochronę środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym
- Działalność geodezyjna i kartograficzna
- Działalność dochodzeniowo-detektywistyczna i ochroniarska
- Wynajem sprzętu budowlanego i burzącego z obsługą operatorską
- Budowa dróg szynowych i kołowych

Struktura wewnętrzna spółki składa się z wyspecjalizowanych komórek, stanowiących merytoryczne wsparcie dla Zarządu Spółki.

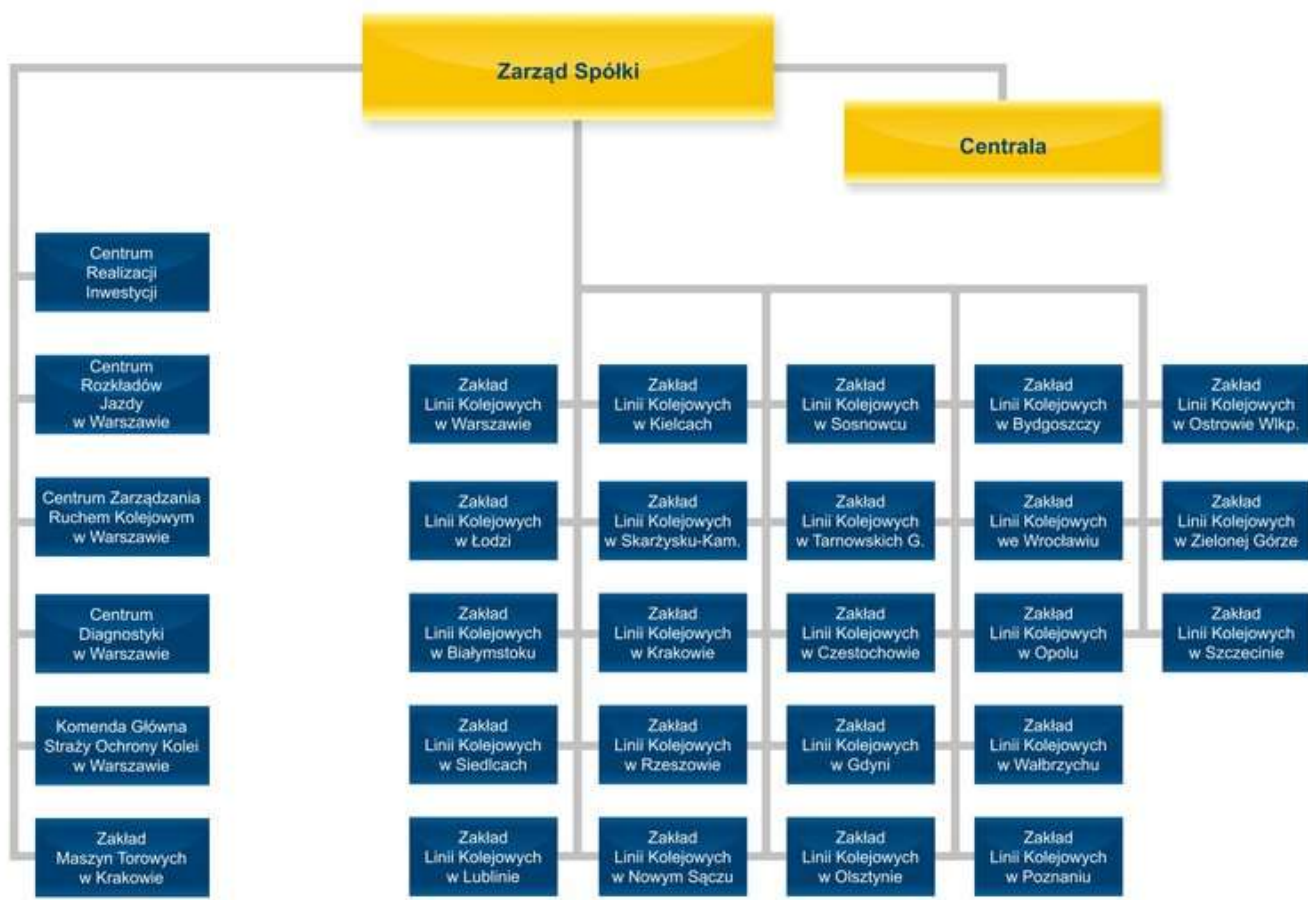
Działalność inwestycyjna spółki skupiona została w Centrum Realizacji Inwestycji, którego zadaniem jest zarządzanie realizacją przydzielonych przez Zarząd Spółki przedsięwzięć inwestycyjnych – sprawowanie funkcji inwestora oraz zapewnienie nadzoru inwestorskiego. Ponadto jednostka ta opracowuje plany rzeczowo-finansowe i harmonogramy projektów, prowadzi procedury przetargowe oraz zajmuje się zagadnieniami związanymi z ochroną środowiska.

Podstawą działalności inwestycyjnej spółki jest plan działalności inwestycyjnej, który zakłada realizację projektów finansowanych ze środków budżetu państwa, Funduszu Spójności, TEN-T, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych Spółki. Plan zakłada wydatki na projekty realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych

#### **Wykres 7. Schemat organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Załącznik do uchwały Nr LXXXVI/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

## Schemat organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### POWIATY

Jednostki samorządu terytorialnego II stopnia i podziału administracyjnego. Funkcjonowanie powiatów regulowane jest ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. 98.91.578). Ponadto podstawy prawne funkcjonowania powiatów określone są w:

- Konstytucji RP
- Ustawie z 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. 98.96.603)
- Rozporządzeniu Rady Ministrów z 22 czerwca 2001 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów wchodzących w skład województw (M.P. 01.20.325)

Przedsięwzięcia objęte niniejszym planem transportowym będą realizowane w partnerstwie przez 20 powiatów Województwa Lubelskiego na podstawie zawartej umowy partnerskiej, określającej szczegółowe zasady współpracy i wspólnego zarządzania projektem, w szczególności podział zadań i obowiązki Lidera i partnerów, podział kwoty dofinansowania, wskazanie źródeł finansowania wkładu własnego, określenie kosztów wspólnych projektu, zasady wzajemnych rozliczeń finansowych, zasady odpowiedzialności stron.

Zarządzaniem przedsięwzięciem zajmować będzie się Lider. Do jego najważniejszych zadań należeć będzie nadzór nad prawidłową i terminową realizacją przedsięwzięcia, ścisła współpraca z Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Lubelskiego i partnerami, wypełnianie obowiązków sprawozdawczych, bieżący monitoring, składanie wniosków o płatność, rozliczenie finansowe projektu, promocja projektu i działania informacyjne.

Powołany zostanie zespół przedstawicieli powiatów, którego zadaniem będzie czuwanie nad sprawnym przekazem informacji pomiędzy Stronami oraz podejmowanie bieżących rozstrzygnięć o charakterze roboczym. W celu sprawnej koordynacji przedsięwzięcia utworzone zostanie Biuro Projektu. Ponadto wyłoniony zostanie wykonawca do obsługi prawnej projektu. Przewiduje się również w zależności od potrzeb zlecenia na zewnątrz opracowania niezbędnych ekspertyz lub opinii specjalistycznych (np. w zakresie prawa zamówień publicznych, procedur środowiskowych, czy też dotyczących procesu inwestycyjnego.)

Partnerzy odpowiadają za prawidłową i terminową realizację projektów na ich terenie w oparciu o własne zasoby kadrowe przy czym przewiduje się dodatki specjalne dla tzw. koordynatorów powiatowych. Dokumentacja projektu będzie przechowywana w siedzibie Biura Projektu, a po jego rzeczowym zakończeniu w Starostwie Powiatowym w Lublinie/ Zarządzie Dróg Powiatowych w Lublinie zs. w Beżycach ( dokumentacja z udzielenia zamówienia publicznego dot. inwestycji drogowej ). Natomiast partnerzy projektu zobowiązani będą do przechowywania dokumentacji projektu w części dot. realizowanych przez nich zadań. Lider i partnerzy są zobowiązani do udzielania wszelkich informacji i wyjaśnień dot. realizacji projektu, udostępniania dokumentów na potrzeby kontroli.

Rzeczowa i finansowa realizacja projektu będzie miała miejsce w latach 2017-2020. Za zabezpieczenie trwałości projektu, utrzymanie produktów projektu w okresie wymaganym przepisami odpowiadają Lider i partnerzy w zakresie dot. ich zadań.

Majątek powstały w wyniku realizacji projektu stanowi własność Lidera i partnerów. Koszty utrzymania i eksploatacji powstałej infrastruktury należeć będą do powiatów. Nie przewiduje się zmiany właściciela ani zarządcy. W strukturach organizacyjnych powiatów do bieżącego utrzymania infrastruktury drogowej powołane są zarządy dróg lub bezpośrednio spoczywa to na zarządcy dróg powiatowych tj. zarządzie powiatu. Nie planowane jest pobieranie opłat za powstałą w wyniku realizacji projektu infrastrukturę.

## 10.2.1. ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ HORYZONTALNYCH MAJĄCYCH NA CELU ZAPEWNIENIE ZDOLNOŚCI BENEFICJENTÓW DO REALIZACJI PROJEKTÓW

### 10.2.1.1. ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH

Tabela 81. Działania mające na celu zapewnienie zdolności beneficjentów (ZDW) do realizacji projektów

Działania	Opis bieżących działań mających na celu zapewnienie zdolności beneficjentów do realizacji projektów
Postępowania przetargowe	<p>Postępowanie przetargowe poprzedzone jest wykonaniem opisu przedmiotu zamówienia, Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, wzoru umowy, które są także uzgadniane z właściwym departamentem UM sprawującym nadzór nad ZDW. Każdorazowo powoływana jest Komisja do przyjęcia powyższych dokumentów.</p> <p>Wyłonienie wykonawców robot budowlanych następuje wyłącznie w trybie przetargu nieograniczonego.</p>
Spełnienie wymogów środowiskowych	<p>Obszar ochrony środowiska i ocen oddziaływania na środowisko jest jednym z kluczowych elementów procesu przygotowania inwestycji. W ramach tego procesu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prowadzona jest weryfikacja materiałów oceny oddziaływania na środowisko (raporty etc.) przez ZDW .,</li> <li>• w niektórych projektach inwestycyjnych wykonywana jest powtórna ocena oddziaływania na środowisko,</li> <li>• szczególny nacisk kładziony jest na kwestie związane z oddziaływaniem na obszary Natura 2000,</li> <li>• na etapie realizacji inwestycji prowadzony jest specjalistyczny nadzór przyrodniczy,</li> <li>• prowadzona jest wewnętrzna weryfikacja zabezpieczeń stosowanych w szczególności na etapie budowy.</li> </ul> <p>Planowane jest stałe rozwijanie kompetencji wewnętrznych ZDW oraz doskonalenie wypracowanych mechanizmów zapewniających skuteczność działań w zakresie ochrony środowiska.</p>
Opracowanie i nadanie priorytetów dojrzałym ramom projektu	<p>W dokumencie pn. „Rozwój sieci dróg wojewódzkich” ujęte zostały zadania konieczne do realizacji na terenie województwa lubelskiego. Wykaz zadań poddawany jest aktualizacji na podstawie: oceny stanu nawierzchni, przeglądów obiektów, natężenia ruchu, pracy przewozowej.</p> <p>Następnie zadania poddane są wielokryterialnej ocenie na podstawie stopnia zaawansowania realizacji dokumentacji, w celu określenia harmonogramu.</p>
Zarządzanie finansowe projektu	<p>Zdolność finansowa do realizacji projektów przez Beneficjentów oceniana jest po analizie budżetu województwa oraz możliwości sfinansowania kosztów realizacji projektu przy udziale ewentualnego kredytu. Punktem wyjścia jest prognoza dochodów i wydatków bieżących, a także wieloletnia prognoza finansowa. Na podstawie prognozy dochodów i wydatków bieżących obliczane są wolne środki na inwestycje. Taka prognoza umożliwi weryfikację zdolności Samorządów Województwa do ponoszenia wydatków związanych z inwestycjami i ujęcia w Wieloletniej Prognozie Finansowej.</p>

<p>Finansowanie utrzymania i działalności operacyjnej</p>	<p>W budżetach jednostek samorządów terytorialnych corocznie zabezpieczane są środki na zarządzanie i utrzymanie sieci drogowej. W strukturze Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie funkcjonują Rejony Dróg Wojewódzkich, które bezpośrednio zajmują się utrzymaniem dróg i urzędzeń, wykonywaniem robót interwencyjnych i zabezpieczających na sieci drogowej. Działalność operacyjną gwarantują pracownicy merytorycznych wydziałów ZDW zaangażowanych w realizację projektów. Do każdego zadania powoływany jest Kierownik Projektu.</p>
<p>Obciążenia administracyjne i biurokracja</p>	<p>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie jest w pełni przygotowany w zakresie potencjału instytucjonalnego do realizacji projektów perspektywy 2014 – 2020. W realizacji zadań współfinansowanych ze środków unijnych biorą udział następujące komórki organizacyjne i stanowiska ZDW:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wydział Planowania - w zakresie przygotowywania wniosków aplikacyjnych i o płatność, sporządzania sprawozdań,</li> <li>• Wydział Umów - w zakresie procedur przetargowych do wyboru wykonawców oraz przygotowania umów i specyfikacji istotnych warunków zamówienia na dokumentację, roboty i nadzór,</li> <li>• Wydział Budowy - w zakresie: przygotowania opisu przedmiotu zamówienia, pełnienia funkcji kierownika Projektu oraz odpowiedzialności merytorycznej za realizację projektów,</li> <li>• Wydziały: Przygotowania Inwestycji oraz Geodezji i Gospodarki Gruntami w zakresie przygotowania opisu zamówienia i uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,</li> <li>• Wydział Finansowy w zakresie prowadzenia wydzielonej ewidencji księgowej dla Programów oraz kontroli formalno-rachunkowej dokumentów finansowych,</li> <li>• Stanowisko ds. Audytu w zakresie kontroli stosowania procedur i kontroli finansowej,</li> <li>• Radca Prawny w zakresie opiniowania pod względem redakcyjnym i prawnym umów z wykonawcami oraz wydawania opinii prawnych i udzielania porad i wyjaśnień w zakresie stosowania prawa.</li> </ul>

### 10.2.1.2. UMWL (ZAKUP TABORU KOLEJOWEGO)

Zdolność instytucjonalna beneficjenta do realizacji przedsięwzięcia przejawia się poprzez kompetencje województwa samorządowego wynikające z *Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*. Dotyczy to zarówno ustawowego upoważnienia do wypełniania roli organizatora publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z art. 7 ust. 5 wspomnianej ustawy), jak też udostępniania operatorowi środków transportu do realizacji przewozów w ramach różnych form finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przewidzianych w art. 50, ust. 1. Środki finansowe na organizację przewozów (rekompensatę operatora) będą zapewniane w kolejnych budżetach Województwa Lubelskiego.

Organizator przewozów na terenie województwa lubelskiego posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie organizacji przewozów kolejowych i realizacji projektów ukierunkowanych na systematyczną budowę własnej floty taboru kolejowego. Województwo Lubelskie jako beneficjent projektów kluczowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 - 2013 zrealizowało dotychczas ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego następujące projekty:

- Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich (w 2010 r.)
- Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Województwo Lubelskie (w 2013 r.)

Łącznie w ramach dwóch powyższych zadań zakupionych zostało 8 nowoczesnych spalinowych zespołów trakcyjnych (typu 218Md, seria SA134). Włączone one zostały do obsługi przede wszystkim niezelektryfikowanych linii kolejowych, w tym także do reaktywacji ruchu pasażerskiego na liniach, na których przewozy były zawieszane od kilku lat. Ponadto ze środków z budżetu państwa (dotacja celowa) oraz własnych, zrealizowano w latach 2011-2015 r. zakup w formie leasingu finansowego pięciu zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN57AL). Łącznie z poprzednimi zakupami, samorząd dysponuje więc już 18 pojazdami trakcyjnymi.

Bazując na dotychczasowych doświadczeniach, projekt pn. „Zakup taboru kolejowego do przewozu osób organizowanego przez Województwo Lubelskie” planowany w ramach perspektywy finansowej 2014 - 2020 będzie realizowany poprzez następujące działania:

1. Zapewnienie finansowania projektu poprzez odpowiednie zapisy w Wieloletnim Planie Finansowym Województwa Lubelskiego określające montaż finansowy zadania.
2. Opracowanie studium wykonalności projektu.
3. Wdrożenie obowiązujących procedur związanych z przygotowaniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zakup i dostawę pojazdów.
4. Ogłoszenie przetargu na zakup pojazdów w trybie przetargu nieograniczonego.
5. Zawarcie umowy z operatorem na użytkowanie pojazdów.

Zdolność instytucjonalna zapewniona zostanie także poprzez odpowiedni podział zadań określony przez *Regulamin organizacyjny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego w Lublinie*. Zgodnie z tym dokumentem, prowadzenie spraw związanych

z nabywaniem kolejowych pojazdów szynowych należy do podstawowego zakresu działania Departamentu Polityki Transportowej i Drogownictwa, natomiast sprawy związane z obsługą finansową projektów (w tym. m. in. wykonywanie dyspozycji środkami finansowymi, prowadzenie obsługi fiskalno-księgowej) należą do Departamentu Finansów.

**Tabela 82. Działania mające na celu zapewnienie zdolności beneficjentów(UMWL) do realizacji projektów**

Działania	Opis bieżących działań mających na celu zapewnienie zdolności beneficjenta do realizacji projektu pn. „Zakup taboru kolejowego do przewozu osób organizowanego przez Województwo Lubelskie”
Postępowania przetargowe	<p>Wyłonienie wykonawców:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– studium wykonalności projektu - w trybie regulaminu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego w Lublinie w sprawie zasad udzielania zamówień publicznych, których wartość nie przekracza wyrażonej w złotych równowartości kwoty 30 000 euro (netto,</li> <li>– dostawcy pojazdów trakcyjnych - w trybie przetargu nieograniczonego.</li> </ul> <p>Przewiduje się współdziałanie w trakcie opracowywania SIWZ ze służbami eksploatacyjnymi operatora. Beneficjent posiada także wyspecjalizowany w procedurach przetargowych Oddział Zamówień Publicznych (funkcjonujący w strukturze Departamentu Organizacyjno - Prawnego).</p>
Spełnienie wymogów środowiskowych	<p>Planowany zakup dotyczy pojazdów kolejowych o napędzie elektrycznym tj. tzw. elektrycznych zespołów trakcyjnych, których konstrukcja i parametry techniczne muszą spełniać wymogi każdorazowo obowiązujących norm i przepisów a także wymagania pozostałych obowiązujących norm PN-EN, kart UIC i odpowiednich TSI, zapewniając maksymalną ochronę środowiska naturalnego m in. poprzez zastosowanie układów sanitarnych zamkniętych, zastosowanie energooszczędnych silników asynchronicznych, niski poziom hałasu.</p>
Opracowanie i nadanie priorytetów dojrzałym ramom projektu	<p>Projekt będzie realizowany w ramach projektów kluczowych.</p>
Zarządzanie finansowe projektu	<p>Zdolność finansowa do realizacji projektów przez Beneficjenta oceniana jest po analizie budżetu województwa oraz możliwości sfinansowania kosztów realizacji projektu przy udziale ewentualnego kredytu. Punktem wyjścia jest prognoza dochodów i wydatków bieżących, a także wieloletnia prognoza finansowa. Na podstawie tych prognoz obliczana jest zdolność do sfinansowania udziału własnego w projekcie, którego podstawowa część jest finansowana z EFRR.</p>
Finansowanie utrzymania i działalności operacyjnej	<p>Beneficjent zgodnie z <i>Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym</i> pełni rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego jak też ma prawo udostępniać operatorowi środki transportu do realizacji przewozów charakterze użyteczności publicznej. przewidzianych w art. 50, ust. 1. Środki finansowe na organizację</p>

przewozów (rekompensatę operatora) będą zapewniane w kolejnych budżetach Województwa Lubelskiego.

Obciążenia administracyjne i biurokracja

Beneficjent jest w pełni przygotowany w zakresie potencjału instytucjonalnego do realizacji projektów perspektywy 2014 - 2020. Jako organizator przewozów na terenie województwa lubelskiego posiada bowiem wieloletnie doświadczenie w zakresie organizacji przewozów kolejowych i realizacji projektów ukierunkowanych na systematyczną budowę własnej floty taboru kolejowego. Województwo Lubelskie jako beneficjent projektów kluczowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 - 2013 zrealizowało dotychczas ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego następujące projekty:

- Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich (w 2010 r.)
- Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Województwo Lubelskie (w 2013 r.)

łącznie w ramach dwóch powyższych zadań zakupionych zostało 8 nowoczesnych spalinowych zespołów trakcyjnych (typu 218Md, seria SA134). Ponadto ze środków z budżetu państwa (dotacja celowa) oraz własnych, zrealizowano w 2011 r. zakup w formie leasingu finansowego pięciu zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN57AL). łącznie z poprzednimi zakupami, samorząd dysponuje już 18 pojazdami trakcyjnymi i zapewnia ich bieżące utrzymanie.

Podział zadań na poszczególne komórki organizacyjne beneficjenta określony jest przez *Regulamin Organizacyjny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego w Lublinie*. Zgodnie z tym dokumentem, prowadzenie spraw związanych z nabywaniem kolejowych pojazdów szynowych i organizacja przewozów należą do podstawowego zakresu działania Departamentu Polityki Transportowej i Drogownictwa, natomiast sprawy związane z obsługą finansową projektów i zabezpieczeniem środków na organizację przewozów należą do Departamentu Finansów.

## 10.2.2. ZAGROŻENIA I RYZYKA DLA REALIZACJI PROJEKTÓW

### 10.2.2.1. PROJEKTY DROGOWE

W poniższej tabeli zidentyfikowano możliwe zagrożenia i ryzyka dla realizacji zadań związanych z inwestycjami na drogach województwa lubelskiego. Ponadto przedstawione jest prawdopodobieństwo wystąpienia danego zagrożenia wraz z planowanymi działaniami, które będą możliwe do podjęcia w celu nie dopuszczenia do ich wystąpienia.

Tabela 83. Zagrożenia i ryzyka dla realizacji projektów drogowych

L.p.	Zagrożenie	Działanie
1	<b>Wzrost kosztów inwestycyjnych</b>	Prawdopodobieństwo wystąpienia średnie. Jest to główne ryzyko dla Beneficjenta wynikające z szybkiego wzrostu cen materiałów i robót budowlanych, co jest szczególnie ważne, biorąc pod uwagę okres pomiędzy zdefiniowaniem projektu, a jego wdrożeniem. Wyższe koszty inwestycyjne i stała kwota z decyzji o dofinansowaniu (kwota dotacji UE) mogą spowodować, że Projekt nie będzie finansowo wykonalny bez finansowego wsparcia właściciela. Dlatego zalecane jest utworzenie rezerwy na ten cel. W przypadku nagłego wzrostu cen materiałów i robót na rynku, Wnioskodawca utworzy rezerwę w budżecie Województwa (uchwała budżetowe), która będzie zabezpieczała finansowe wykonanie Projektu. Umowy na wykonanie prac będą sporządzane w ten sposób, że w przypadku wzrostu cen materiałów i robocizny, ryzyko to ponosi Wykonawca robót, który wygra przetarg.
2	<b>Problemy z wyłonieniem wykonawców, dostawców zamówień zakładanych w projekcie (w aspekcie stosowania prawa zamówień publicznych)</b>	Prawdopodobieństwo wystąpienia średnie. Opóźnienia realizacji Projektu. Terminowa realizacja procedur przetargowych. Wdrażania działań naprawczych. Działania naprawcze polegają na dostosowaniu terminów ogłaszania przetargów, by ich rozstrzygnięcie nie wpływało negatywnie na harmonogram realizacji Projektu
3	<b>Niedotrzymanie warunków umowy w zakresie terminowości Projektu</b>	Prawdopodobieństwo wystąpienia średnie. Niedotrzymanie warunków umów w zakresie terminowości Projektu jest ryzykiem o średnim prawdopodobieństwie. Beneficjent liczy się z możliwością pewnego przedłużenia prac, zwłaszcza gdyby dotrzymanie terminu wiązało się z obniżeniem jakości prac. Skutki takiego zdarzenia regulowane będą w finansowych warunkach umów.

4	<p><b>Nie wywiązywanie się wykonawców, dostawców z postanowień zawartych w umowach</b></p>	<p>Prawdopodobieństwo wystąpienia niskie. Niedotrzymanie warunków umów przez Wykonawców w zakresie realizacji prac budowlanych jest ryzykiem o niskim prawdopodobieństwie, gdyż zastosowane procedury oraz działający w ich ramach Nadzór Inwestorski będzie dysponował skutecznymi narzędziami bieżącego sprawdzania jakości prac i bieżącej likwidacji skutków ewentualnych niedociągnięć. Projektowane rozwiązania techniczne i technologiczne będą odpowiadały standardom stosowanym w Polsce i Unii Europejskiej.</p>
5	<p><b>Zmiany organizacyjne w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego,</b></p>	<p>Prawdopodobieństwo wystąpienia niskie. Zmiany organizacyjne w instytucji zaangażowanej w realizację Projektu stanowią bardzo małe ryzyko Projektu. Wnioskodawca – Województwo Lubelskie jest podmiotem o ustabilizowanym bycie prawnym i jako taki będzie odpowiadał za realizację Projektu. Dysponuje także doświadczeniem w realizacji projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach funduszy strukturalnych, wymagających gwarancji trwałości. Zarząd Dróg Wojewódzkich, jako jednostka organizacyjna, bezpośrednio realizująca zadania drogowe posiada odpowiednie struktury i doświadczenie.</p>
6	<p><b>Zmiany organizacyjne w Powiatach</b></p>	<p>Prawdopodobieństwo wystąpienia niskie. Zmiany organizacyjne w instytucjach zaangażowanych w realizację Projektów stanowią bardzo małe ryzyko. Powiaty jako jednostki samorządu terytorialnego są podmiotami o ustabilizowanym bycie prawnym. Dysponują doświadczeniem w realizacji projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach funduszy strukturalnych, wymagających gwarancji trwałości.</p>
7	<p><b>Konflikty społeczne</b></p>	<p>Prawdopodobieństwo wystąpienia niskie. W przypadku wystąpienia konfliktów społecznych, możliwe jest wystąpienie opóźnienia w realizacji Projektu. Nie przewiduje się wystąpienia konfliktów społecznych na terenie planowanej Inwestycji, gdyż przedmiotowy projekt będzie wpływał na wzrost atrakcyjności gospodarczej Lubelszczyzny. Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie zewnętrznej i wewnątrzregionalnej dostępności komunikacyjnej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego.</p>
8	<p><b>Rozwiązania techniczne i technologiczne</b></p>	<p>Prawdopodobieństwo wystąpienia niskie. Projektowane rozwiązania techniczne i technologiczne będą odpowiadać standardom stosowanym w Polsce, jak również w UE</p>

9	<b>Koszty utrzymania i zarządzania</b>	Ryzyko to ograniczono do niskiego, ponieważ, przy założeniu, że przedmiotowa infrastruktura będzie użytkowana w sposób prawidłowy (minimalizacja sytuacji pojazdów przeciążonych, brak zdarzeń nadzwyczajnych mających wpływ na konstrukcję dróg, itp.) i zgodny z przeznaczeniem, nie nastąpią znaczne odchylenia od zakładanych poziomów utrzymania i zarządzania. W budżetach jednostek samorządów terytorialnych corocznie zabezpieczane są środki na zarządzanie i utrzymanie sieci drogowej.
---	--	--

### 10.2.2.2. PROJEKTY KOLEJOWE (UMWL – ZAKUP TABORU)

Tabela 84. Zagrożenia i ryzyka dla realizacji projektów kolejowych (UMWL-zakup taboru)

L.p.	Zagrożenie	Działanie
1	Przedłużenie się procedury związanej z wyłonieniem wykonawców: A. studium wykonalności B. dostawy pojazdów wraz z ich utrzymaniem	W przypadku studium wykonalności ryzyko jest oceniane jako niewielkie, natomiast w przypadku dostawy pojazdów, ryzyko ocenia się jako mające istotne znaczenie. W ramach działań możliwych do podjęcia przewiduje się powołanie sprawnego i merytorycznego zespołu do przygotowywania dokumentacji przetargowej oraz zapewnienia rezerwy czasowej dla ewentualnego powtórzenia procedury.
2	Występowanie awarii w dostarczonych pojazdach.	Przewiduje się sformułowanie odpowiednich wymagań zabezpieczających w umowie i warunkach gwarancji producenta. Innym możliwym działaniem jest realizacja projektu zgodnie z koncepcją zakupu taboru wraz z utrzymaniem zapewnianym przez dział serwisu organizowany przez producenta w określonym horyzoncie czasowym.
3	Niewystarczające środki na działalność operacyjną w okresie utrzymywania trwałości projektu.	Przewiduje się minimalizację tego ryzyka poprzez zagwarantowanie możliwości organizowania odpowiednich tras pociągów i finansowania w ramach obowiązującego <i>Planu Zrównoważonego Transportu Województwa Lubelskiego</i> , a także odpowiednie planowanie finansowe prowadzone w ramach <i>Wieloletnich Planów Finansowych Województwa Lubelskiego</i> , skorelowane z długoterminowymi umowami z operatorem. Możliwe jest także wsparcie czynności związanych z utrzymaniem pojazdów środkami Funduszu Kolejowego.

4	<p>Ograniczenie działalności operacyjnej z przyczyn nie leżących po stronie beneficjenta (np. ograniczona przepustowość ze względu na nałożenie się terminu realizacji projektu zakupowego z projektami modernizacji linii kolejowych realizowanych przez zarządcę infrastruktury).</p>	<p>Na obecnym etapie trudno sprecyzować możliwe działania zapobiegające. Będą one formułowane w ramach bieżących działań mających na celu zapewnienie trwałości projektu.</p>
---	---	---

### 10.2.3. UDZIAŁ PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH

Poniższa tabela wskazuje jednostki odpowiedzialne za realizację i monitoring działań wskazanych w Planie transportowym w odniesieniu do Celów Strategicznych i Operacyjnych wskazanych w przedmiotowym dokumencie.

**Tabela 85. Jednostki odpowiedzialne za realizację i monitoring założeń Planu transportowego w odniesieniu do Działań przypisanych do Celów Strategicznych i Operacyjnych**

L.p.	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działania	Podmiot realizujący	Jednostka monitorująca
1	wzmacnianie urbanizacji regionu	poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi polski i zagranicy	<b>Działanie 1.3</b> Współpraca z właściwymi podmiotami i agendami (w tym międzynarodowymi) odpowiedzialnymi za rozwijanie infrastruktury transportowej: - drogowej na kierunkach łączących Lublin z Warszawą, Radomiem, Krakowem, Rzeszowem, i Białymstokiem	<b>Gminy Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego</b>	<b>Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych</b>
2	funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu	poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu	<b>Działanie 2.1</b> Rozwijanie infrastruktury drogowej i modernizacja kluczowych dróg wojewódzkich mających na celu wzmacnianie powiązań wewnętrznych i rozwijanie funkcji gospodarczych, zwłaszcza związanych z wykorzystaniem endogenicznych potencjałów rozwojowych województwa	<b>Zarząd Dróg Wojewódzkich Lublin</b>	<b>Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych</b>
			<b>Działanie 2.2</b> Unowocześnianie i poprawa funkcjonowania regionalnych połączeń kolejowych (np.. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich) oraz ewentualne uzupełnianie ich poprzez tworzenie drogowych linii komunikacyjnych użyteczności publicznej	<b>Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A</b>	<b>Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych</b>
			<b>Działanie 2.3</b> Wspieranie działań mających na celu poprawę powiązań komunikacyjnych między ośrodkami subregionalnymi oraz ich	<b>ZDW Lublin</b>	<b>Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych</b>

		powiązań z Lublinem		
		<b>Działanie 2.4</b> Wspieranie działań na rzecz poprawy wybranych powiązań komunikacyjnych ośrodków mających funkcje ponadlokalne z ośrodkami subregionalnymi	<b>ZDW Lublin</b>	<b>Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych</b>
		<b>Działanie 2.5</b> Wspieranie działań na rzecz wzmocnienia powiązań komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych ośrodków subregionalnych i miast pełniących funkcje ponadlokalne (tam gdzie niedoskonałość powiązań wewnętrznych stanowi barierę rozwoju)	<b>Powiaty Województwa Lubelskiego</b>	<b>Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych</b>

### 10.3. SYSTEM MONITOROWANIA I OCENY REALIZACJI

Proces monitorowania i oceny Planu transportowego obejmie zastosowanie serii kluczowych narzędzi, które posłużą do przygotowania rocznych raportów z realizacji Planu transportowego..

Wśród kluczowych narzędzi monitorowania stopnia realizacji Planu transportowego wskazuje się:

- zestawienie danych i wskaźników zaproponowanych dla kierunków interwencji w ramach Działań przypisanych do Celów Strategicznych i Operacyjnych Planu transportowego. Częstotliwość pomiaru dla danego wskaźnika została określona w Planie transportowym. Ponadto każdy wskaźnik zawierać będzie jego szczegółowy opis, wartość (wraz z jednostką pomiaru) oraz miarodajne źródło danych.
- analizy danych

Za stworzenie bazy danych wskaźników i jej aktualizowanie odpowiada Dyrektor Zarządzający.

Podstawowym środkiem monitorowania Planu transportowego będą roczne raporty z realizacji Planu transportowego.

Obligatoryjnie swoim zakresem obejmą:

1. Analizę czynników kształtujących potrzeby transportowe – w zakresie wynikającym z Planu transportowego
2. Wskaźniki stopnia realizacji Planu transportowego w odniesieniu do Działań przypisanych do Celów Strategicznych i Operacyjnych przedstawionych w Planie transportowym
3. Wnioski wynikające z istotnych problemów zidentyfikowanych na etapie realizacji Planu transportowego
4. Postulaty w zakresie planowanych działań

5. Projekty dotyczące konieczności aktualizacji dokumentu pn. Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego

Dyrektor Zarządzający w imieniu Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych odpowiedzialny będzie za składanie rocznych raportów z realizacji Planu transportowego. Raport za rok poprzedni będzie przekazywany Zarządowi Województwa do akceptacji, nie później niż do końca II kwartału bieżącego roku. W przypadku kolejnych raportów, te powinny zawierać również odniesienia do danych z poprzednich raportów, celem oceny postępów Planu transportowego od początku jego wdrażania.

## ZAŁĄCZNIK I - LISTA PROJEKTÓW REALISTYCZNYCH I ZAAWANSOWANYCH W RAMACH EFRR – HARMONOGRAM REALIZACJI

Tabela 86. Lista projektów wraz z harmonogramem ich realizacji

L.p.	Szczegóły projektu			Harmonogram realizacji							
	Tytuł projektu	Koszt całkowity (mln)	źródła finansowania	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Ukończone i pozytywne studium wykonalności	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Liczba punktów uzyskanych w ocenie merytorycznej/liczba punktów możliwych do uzyskania
1.	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochothnica Etap I o długości 5,6 km	180	RPO budżet województwa	IV kw. 2016	I kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2020	I kw. 2020	III kw. 2020	IV kw. 2021	2,75/5
2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin –Wysokie -Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska na odcinku od km 26+000 do km 43+162 (Piotrków-Wysokie) o dł. 17,162 km	64	RPO budżet województwa	I kw. 2014	IV kw.2014	IV kw. 2016	I kw.2016	IV kw. 2016	III kw. 2016	IV kw. 2017	4,75/5

L.p.	Szczegóły projektu			Harmonogram realizacji							
	Tytuł projektu	Koszt całkowity (mln)	źródła finansowania	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Ukończone i pozytywne studium wykonalności	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Liczba punktów uzyskanych w ocenie merytorycznej/liczba punktów możliwych do uzyskania
3.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 846 Małochwiej Duży-Wojstawice-Teratyn od km 6+00 do km 12+100 oraz od km 12+910 do km 21+393 o dł. 14,483 km	47	RPO budżet województwa	II kw. 2015	II kw. 2016	IV kw. 2016	I kw. 2016	IV kw.2016	III kw. 2016	IV kw.2017	4,5/5
4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice-Parczew-Siemień-Lubartów od km 26+662 do km 61+565 o długości 34,903 km	260	RPO budżet województwa	IV kw. 2016	III kw. 2017	IV kw. 2016	I kw. 2018	IV kw. 2016	II kw. 2018	IV kw.2019	3,25/5
5.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 814 Radzyń Podlaski-Suchowola-Żminne od km 6+600 do km 20+815 o dł. 14,215 km	46	RPO budżet województwa	I kw. 2010	III kw. 2010	IV kw. 2016	III kw. 2016	IV kw. 2016	I kw. 2017	IV kw.2017	3/5

L.p.	Szczegóły projektu			Harmonogram realizacji							
	Tytuł projektu	Koszt całkowity (mln)	źródła finansowania	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Ukończone i pozytywne studium wykonalności	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Liczba punktów uzyskanych w ocenie merytorycznej/liczba punktów możliwych do uzyskania
6.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska od km 90+490 do km 115+875 na odcinku Biłgoraj - gr. województwa	286	RPO budżet województwa	II kw. 2018	IV kw. 2019	IV kw. 2019	IV kw. 2019	IV kw. 2019	II kw. 2020	IV kw.2021	4/5
7.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 820 Sosnowica Dwór-Łęczna od km 0+000 do km 28+460 o dł. 28,460 km	302	RPO budżet województwa	I kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	IV kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2020	IV kw.2021	3,25/5
8.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 829 Łucka -Łęczna -Biskupice od km 22+073 do km 40+245 o dł. 18,172 km z wyłączeniem mostu przez rz. Wieprz w km 24+032 oraz kładki pieszo-rowerowej przy moście w m. Ciechanki	97	RPO budżet województwa	I kw. 2016	IV kw. 2016	IV kw. 2016	III kw. 2016	I kw. 2017	I kw. 2017	IV kw. 2017	3,25/5

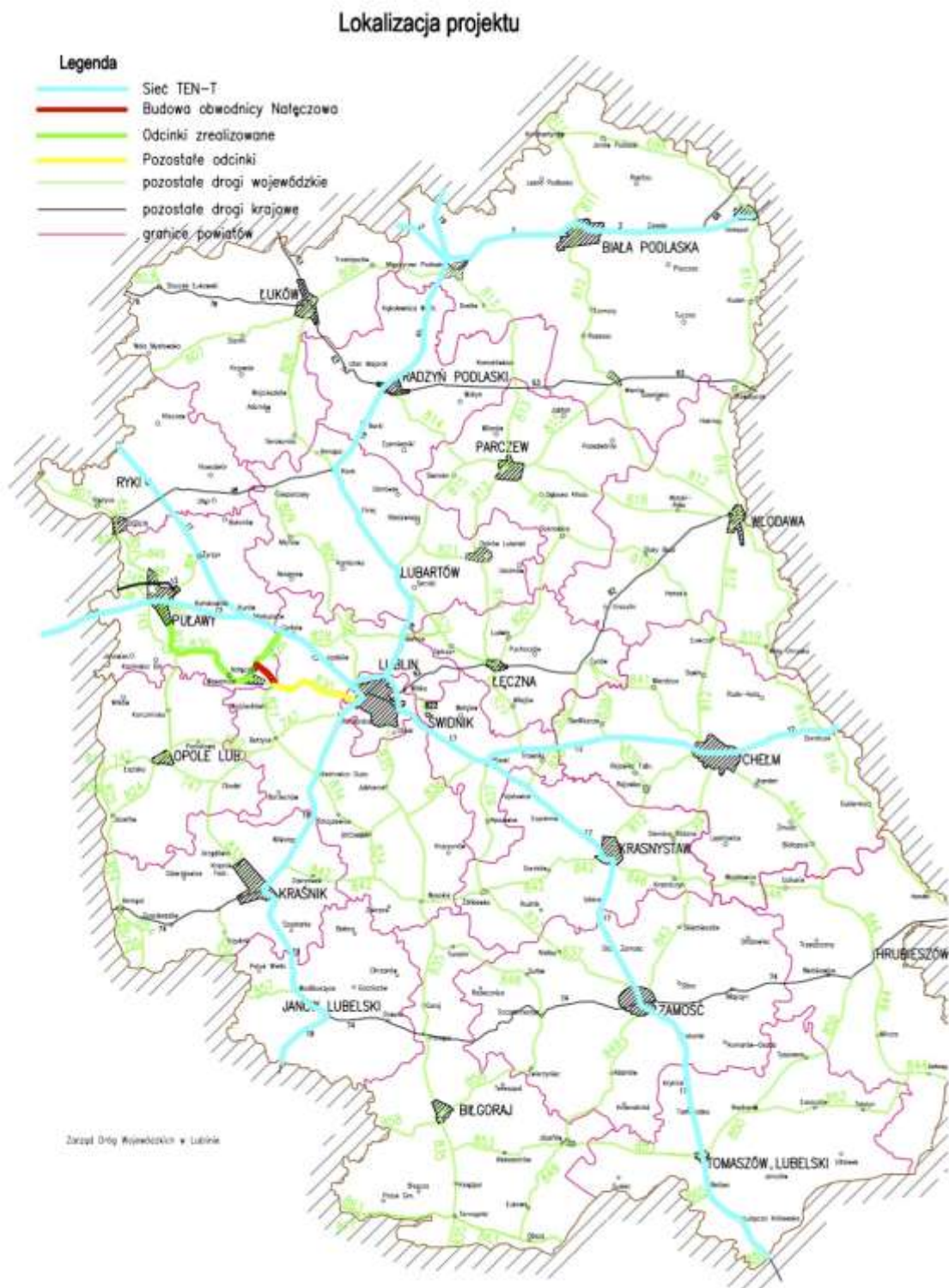
L.p.	Szczegóły projektu			Harmonogram realizacji							
	Tytuł projektu	Koszt całkowity (mln)	źródła finansowania	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Ukończone i pozytywne studium wykonalności	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Liczba punktów uzyskanych w ocenie merytorycznej/liczba punktów możliwych do uzyskania
9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka-Łęczna -Biskupice na odcinku od km 14+860 do km 21+999 o dł. 7,139 km	57	RPO budżet województwa	II kw. 2018	I kw. 2020	IV kw. 2019	IV kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	IV kw. 2021	3/5
10.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel-Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o dł. 26,679 km – Etap I połączenie z obwodnicą Chodla (droga wojewódzka Nr 747) oraz rozbudowa i przełożenie drogi w m. Kraśnik.	133	RPO budżet województwa	IV kw. 2017	I kw. 2020	II kw. 2020	I kw. 2020	I kw. 2020	III kw. 2020	IV kw. 2021	3/5

L.p.	Szczegóły projektu			Harmonogram realizacji							
	Tytuł projektu	Koszt całkowity (mln)	źródła finansowania	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Ukończone i pozytywne studium wykonalności	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Liczba punktów uzyskanych w ocenie merytorycznej/liczba punktów możliwych do uzyskania
11.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 801 Warszawa-Karczew-Wilga-Maciejowice-Dęblin-Puławy na odcinku od 84+085 do km 122+770, od granicy województwa o S12 o dł. 36,685 km	235	RPO budżet województwa	III kw. 2016	I kw. 2019	I I kw. 2019	I kw. 2019	II kw. 2019	III kw. 2019	IV kw. 2021	3/5
12.	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 30 na odcinku Lubartów - Parczew.	112	RPO budżet PKP PLK	IV kw. 2017	II kw. 2019	IV kw. 2017	IV kw. 2017	I /II kw. 2019	III kw. 2019	I kw. 2021	4/5
13.	Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych	153	RPO budżet województwa	nie dotyczy	nie dotyczy	III kw. 2019	nie dotyczy	IV kw. 2021	nie dotyczy	II kw. 2022	3,75/4

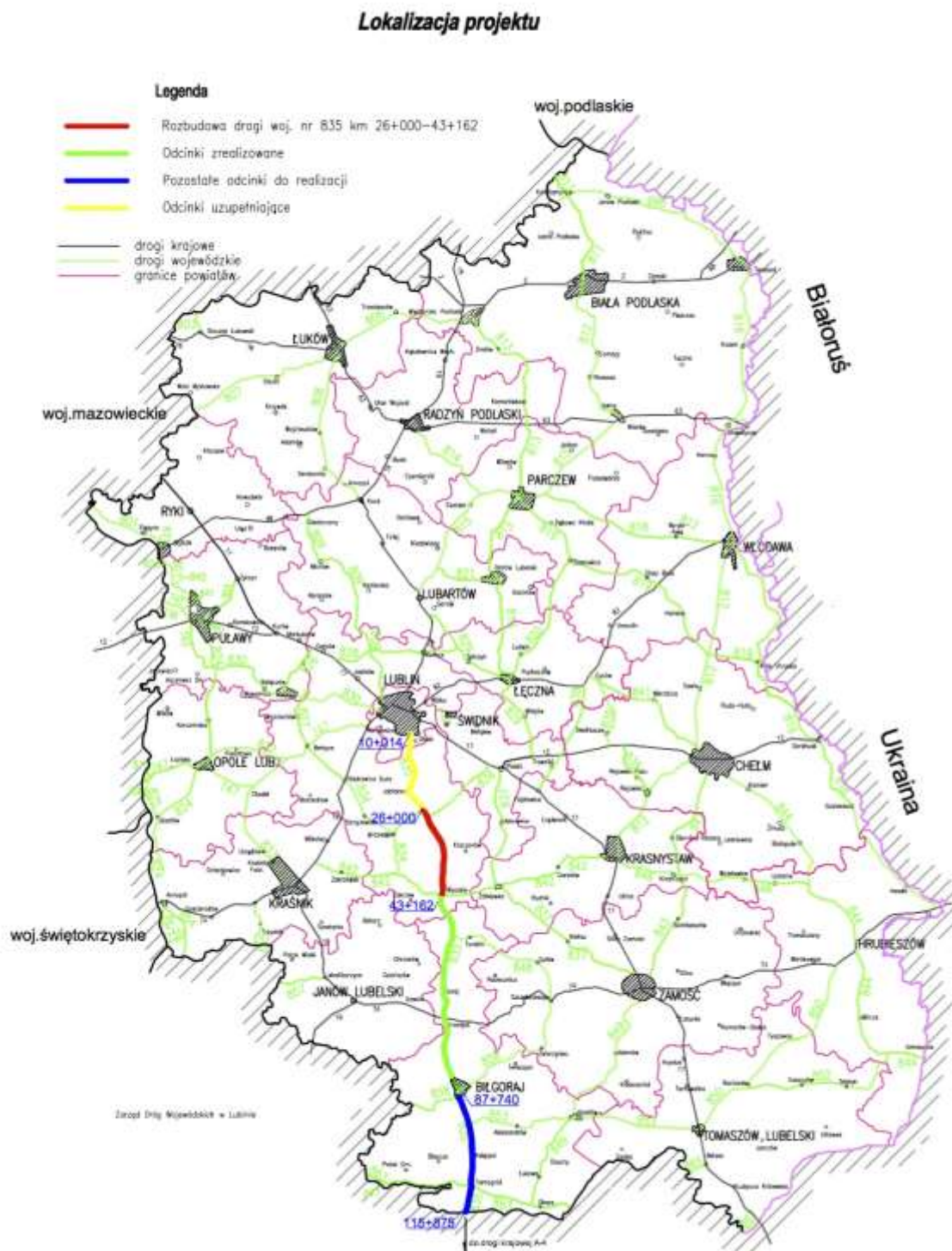
L.p.	Szczegóły projektu			Harmonogram realizacji							
	Tytuł projektu	Koszt całkowity (mln)	źródła finansowania	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Ukończone i pozytywne studium wykonalności	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Liczba punktów uzyskanych w ocenie merytorycznej/liczba punktów możliwych do uzyskania
14.	"Optymalizacja połączeń pomiędzy drogą ekspresową S17/12 i Portem Lotniczym poprzez budowę ul. Kusocińskiego"	28,3	RPO budżet Gminy i Powiatu Świdnik	I kw. 2016	II kw. 2016	IV kw. 2016	II kw. 2017	I kw. 2018	III kw. 2017	IV kw. 2019	3,5/5
15.	"Wygodniej, szybciej, bezpieczniej" poprawa spójności komunikacyjnej województwa lubelskiego poprzez budowę i przebudowę dróg powiatowych usprawniających dostępność komunikacyjną do regionalnych i subregionalnych centrów rozwoju	192	RPO budżet powiatów	IV kw. 2016	IV kw. 2016	IV kw. 2016	I kw. 2017	II kw. 2017	II kw. 2017	I kw. 2020	4,75/5
16.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka - Nielisz – Sitaniec	151	RPO budżet województwa	I kw. 2015	III kw. 2018	IV kw. 2016	II kw. 2018	IV kw. 2016	III kw. 2018	IV kw. 2019	3,25/5

L.p.	Szczegóły projektu			Harmonogram realizacji							
	Tytuł projektu	Koszt całkowity (mln)	źródła finansowania	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Ukończone i pozytywne studium wykonalności	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Liczba punktów uzyskanych w ocenie merytorycznej/liczba punktów możliwych do uzyskania
17.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 836 Bychawa - Kęmbów na odcinku od km 8+590 do km 17+205 o długości ok. 8,615 km oraz przebudowa na odc. od km 21+100 do km 25+978 o dł. ok. 4,878 km	55	RPO budżet województwa	IV kw. 2017	I kw. 2018	II kw. 2018	I kw. 2018	II kw. 2018	II kw. 2018	IV kw. 2019	3,5/5

Mapa 13. Budowa obwodnicy Nałęczowa (zadanie nr 1)



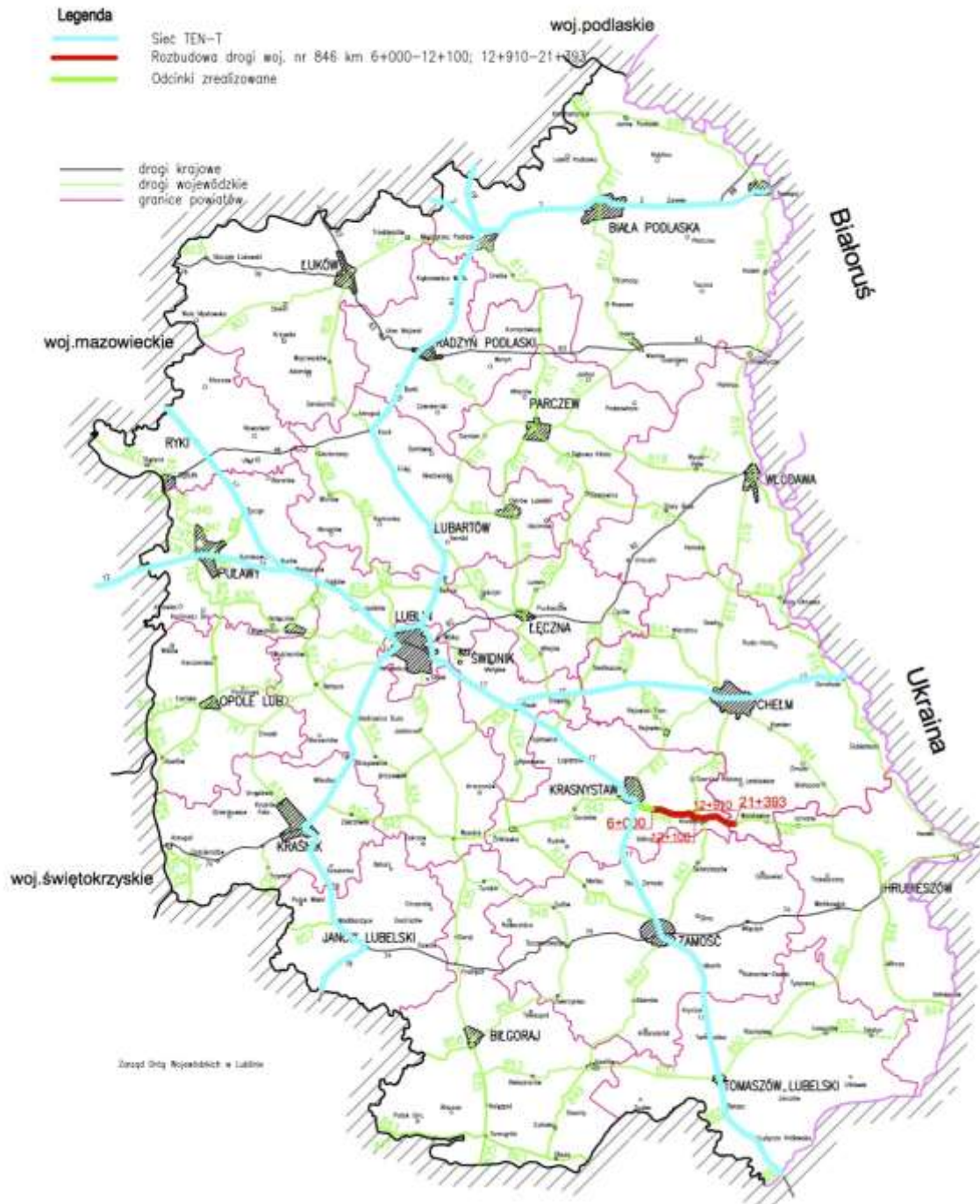
Mapa 1413. Rozbudowa drogi woj. Nr 835 km 26+000-43+162 (zadanie nr 2)



Mapa 145. Rozbudowa drogi woj. Nr 846 km 6+000-12+100; 12+910-21+393 (zadanie nr 3)

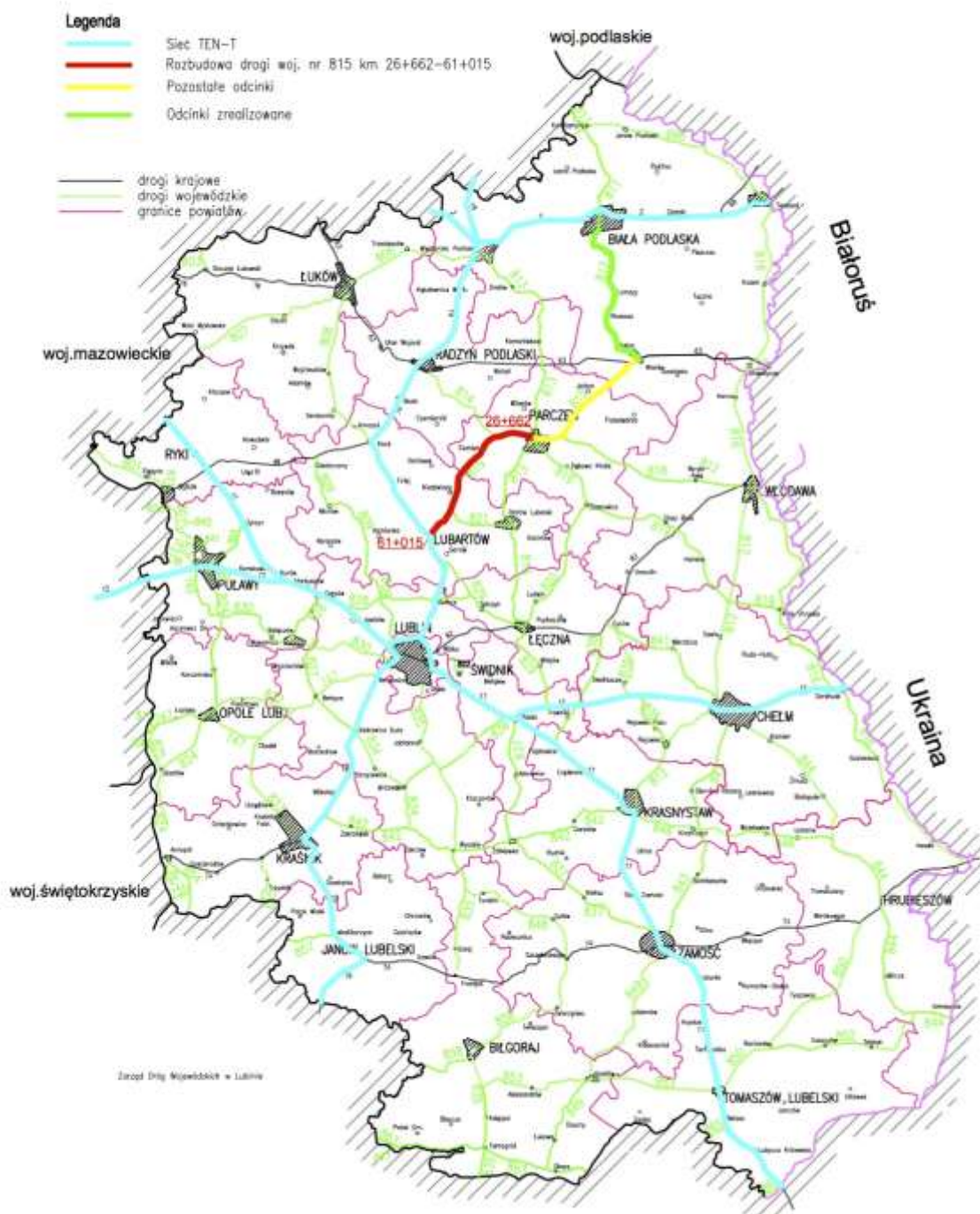
Załącznik do uchwały Nr LXXXVII/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

### Lokalizacja projektu



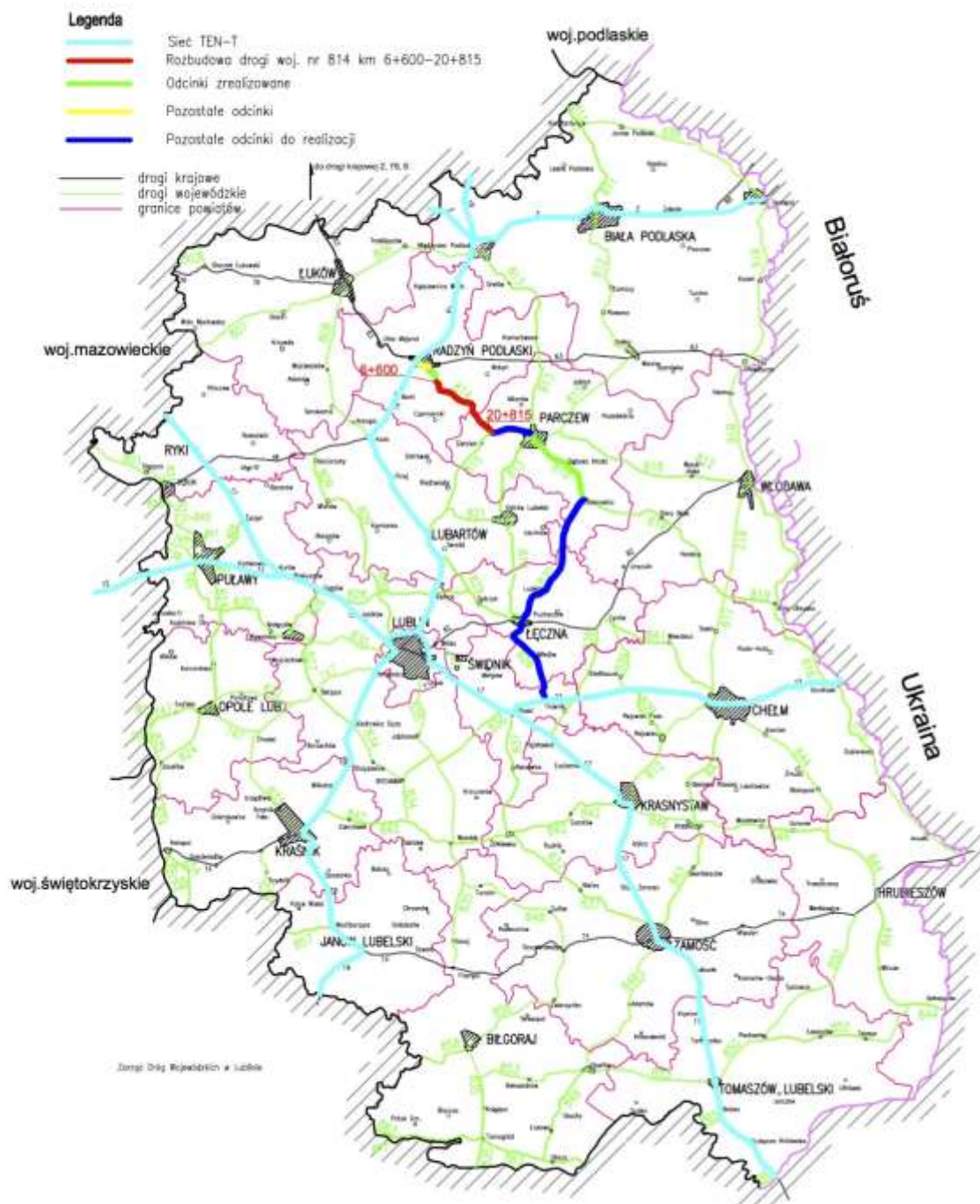
Mapa 156. Rozbudowa drogi woj. Nr 815 km 26+662-61+015 (zadanie nr 4)

### Lokalizacja projektu



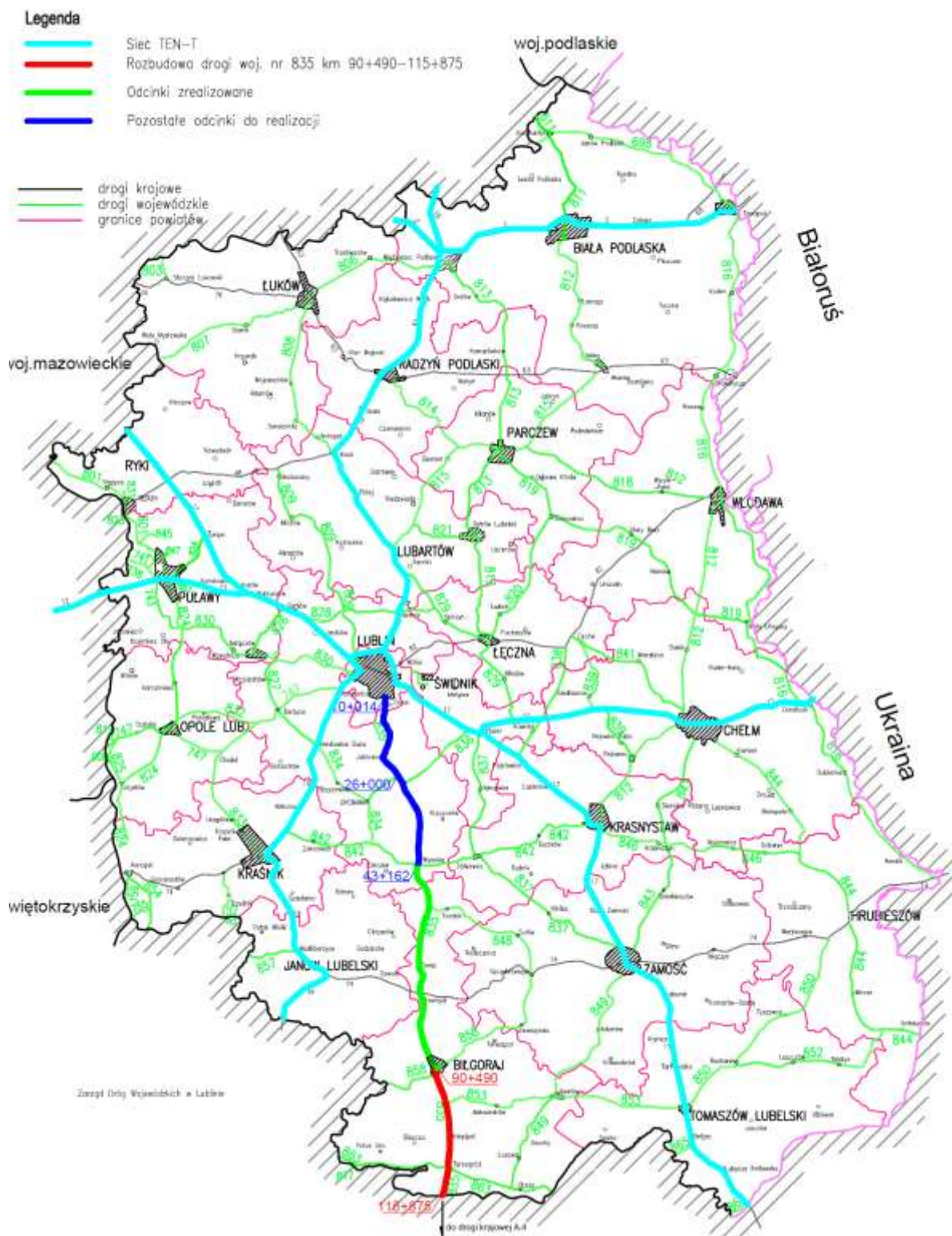
Mapa 17. Rozbudowa drogi woj. Nr 814 km 6+600-20+815 (zadanie nr 5)

### Lokalizacja projektu



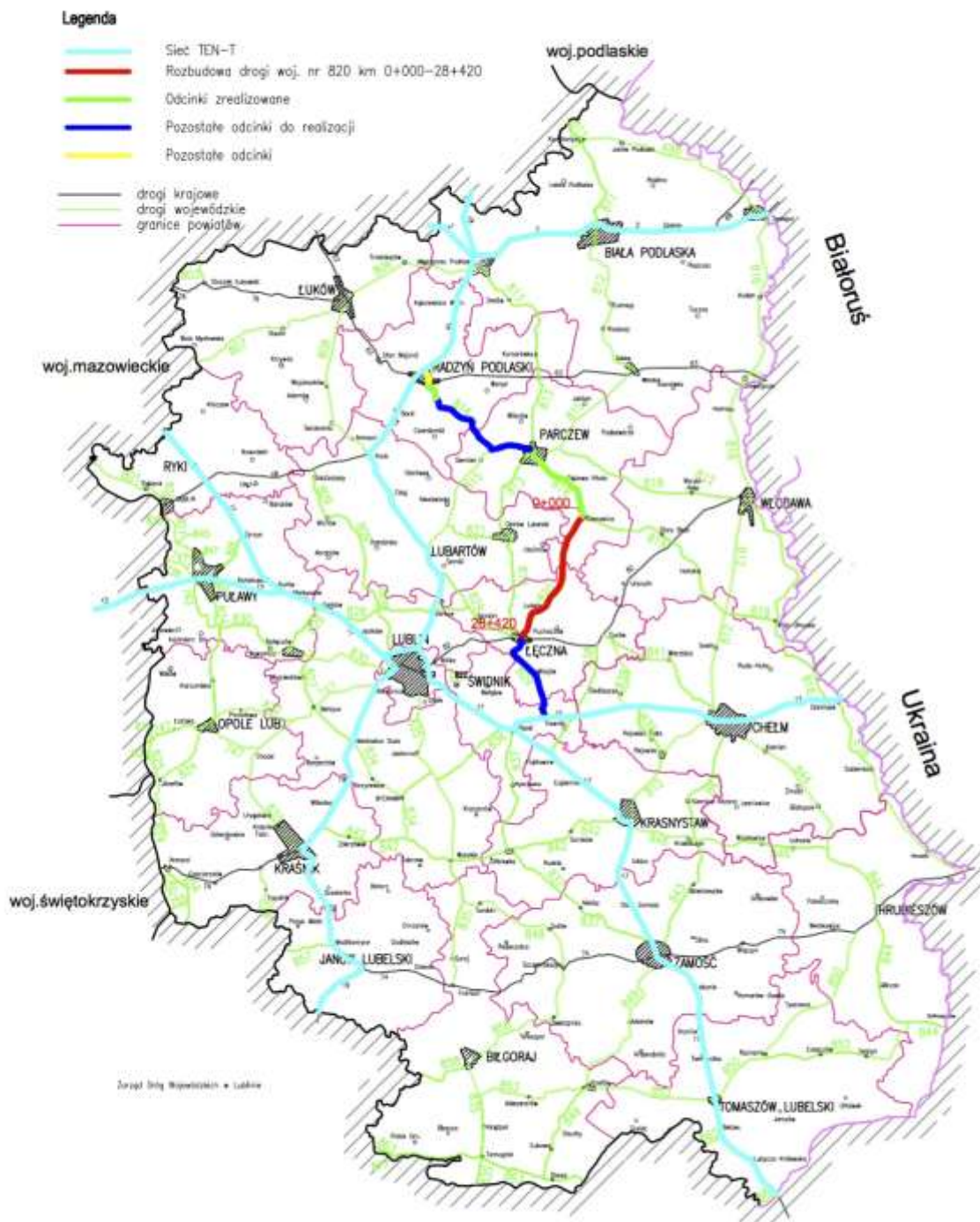
Mapa 168. Rozbudowa drogi woj. Nr 835 km 90+490 -115+875 (zadanie nr 6)

## Lokalizacja projektu



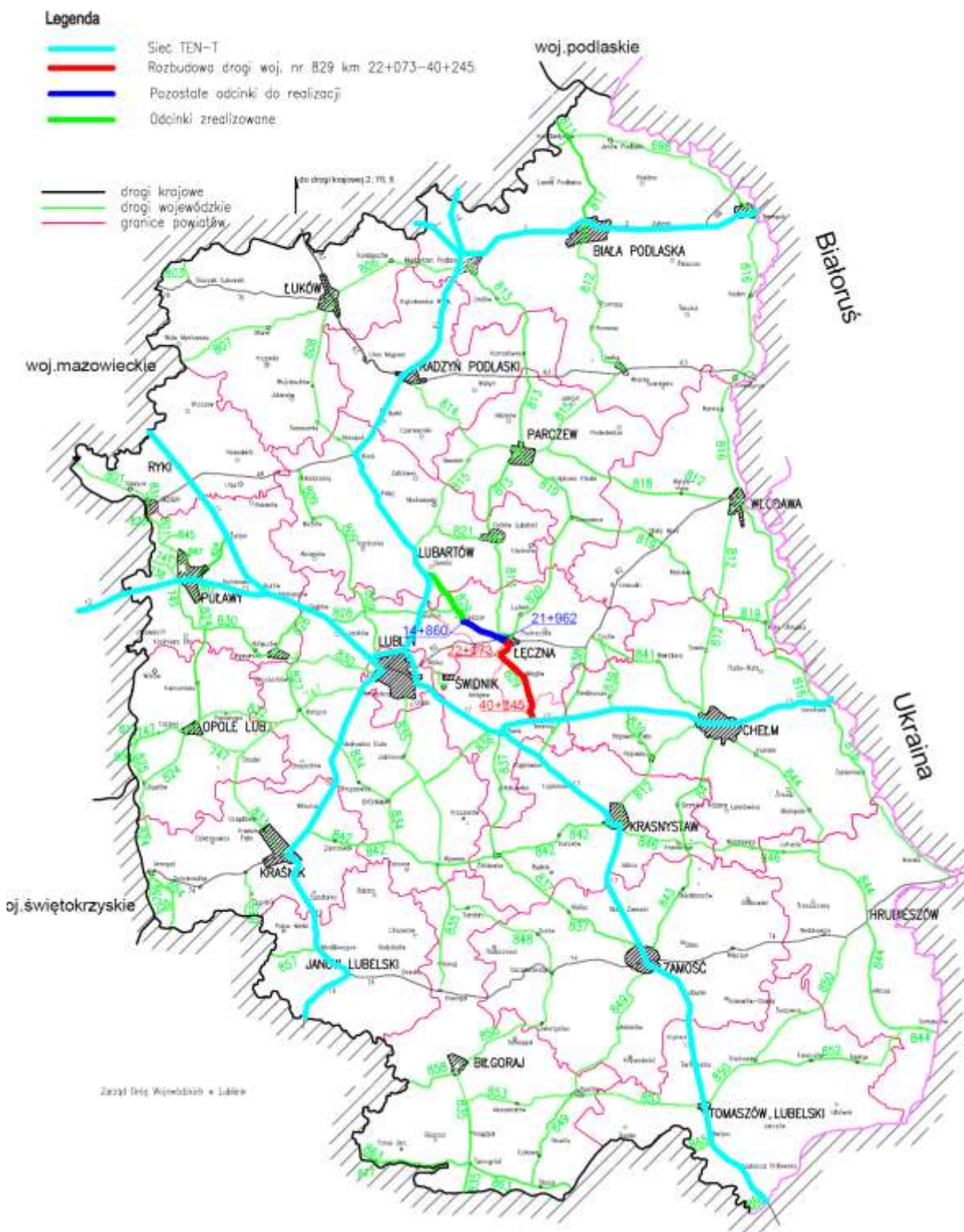
Mapa 19. Rozbudowa drogi woj. Nr 820 km 0+000-28+420 (zadanie nr 7)

### Lokalizacja projektu



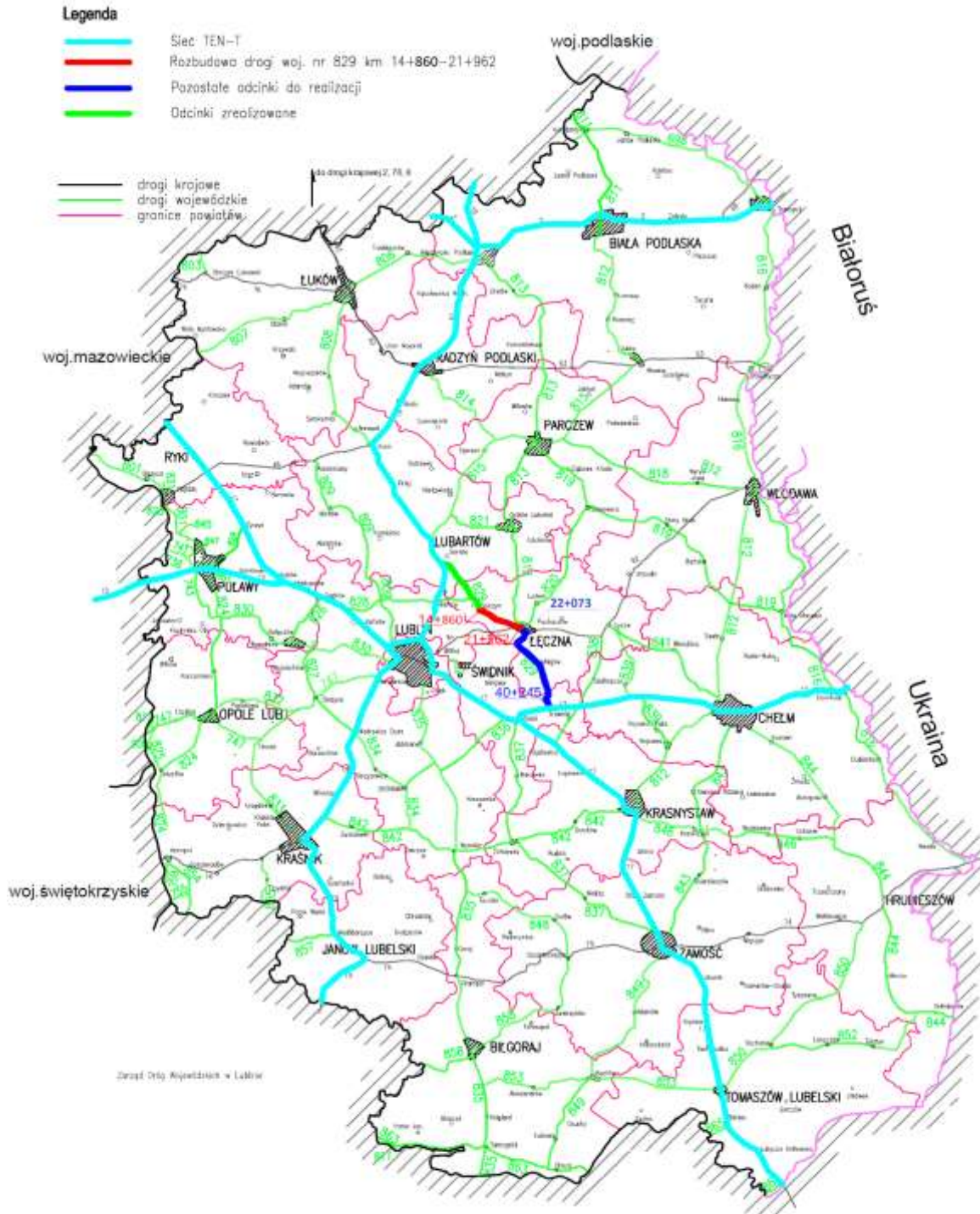
Mapa 20. Rozbudowa drogi woj. Nr 829 km 22+073-40+245 (zadanie nr 8)

## Lokalizacja projektu



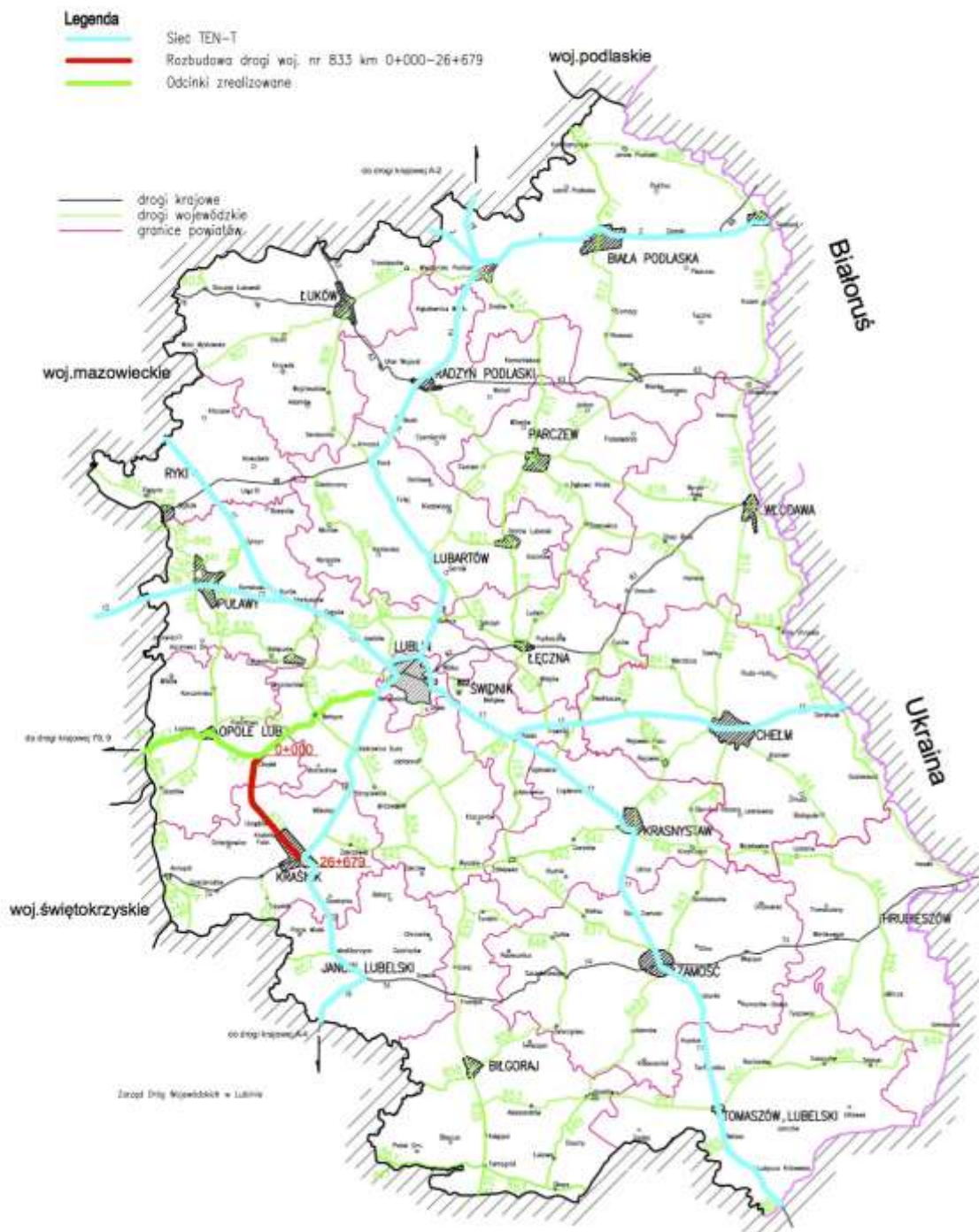
Mapa 21. Rozbudowa drogi woj. Nr 829 km 14+860-21+962 (zadanie nr 9)

### Lokalizacja projektu

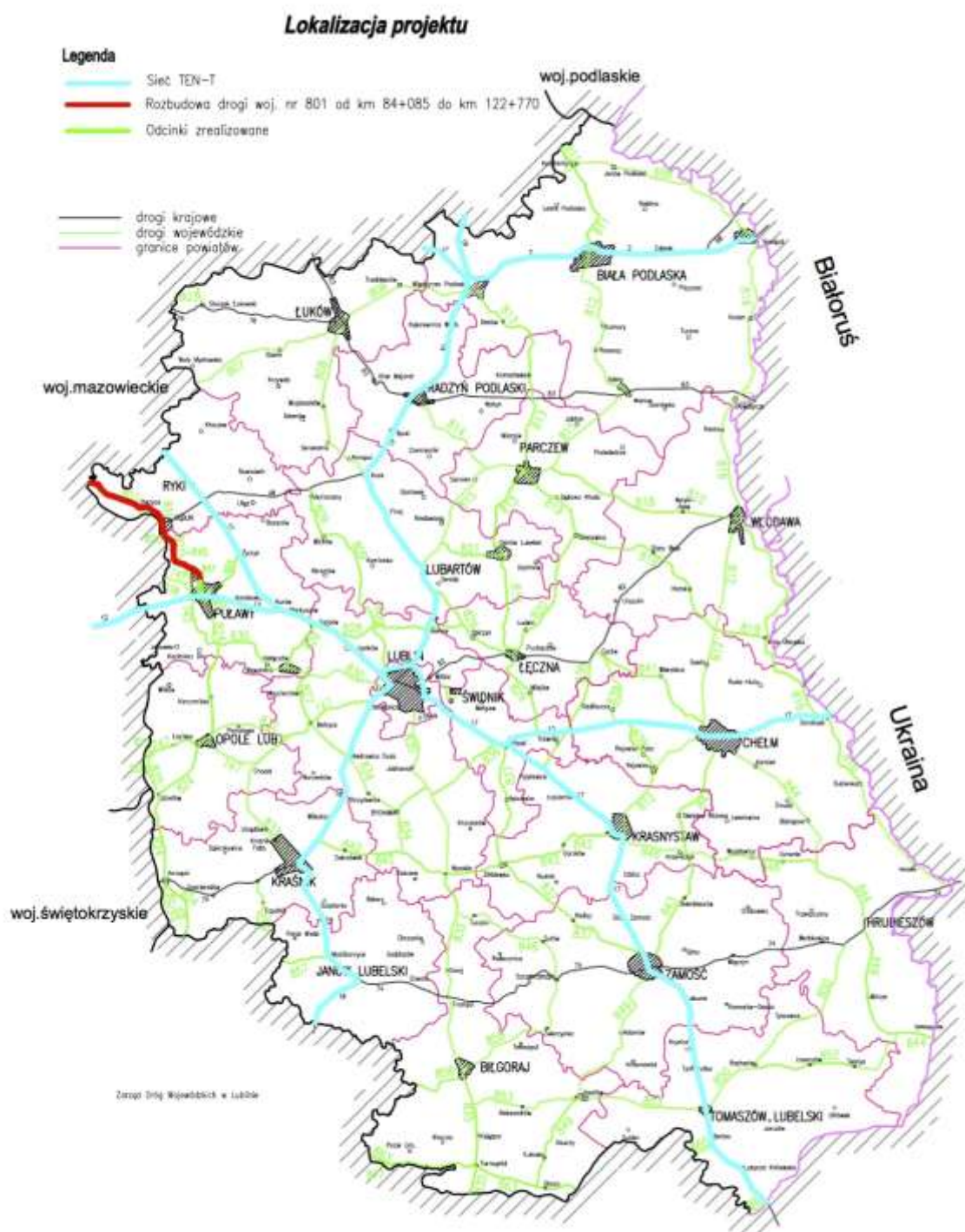


Mapa 22. Rozbudowa drogi woj. Nr 833 km 0+000-26+679 (zadanie nr 10)

### Lokalizacja projektu



Mapa 23 Rozbudowa drogi woj. Nr 801 od km 84+085 do km 122+770 (zadanie nr 11)



Mapa 174. Rozbudowa drogi woj. Nr 837 Piaski-Żółkiewka-Nielisz-Sitaniec (zadanie nr 16)

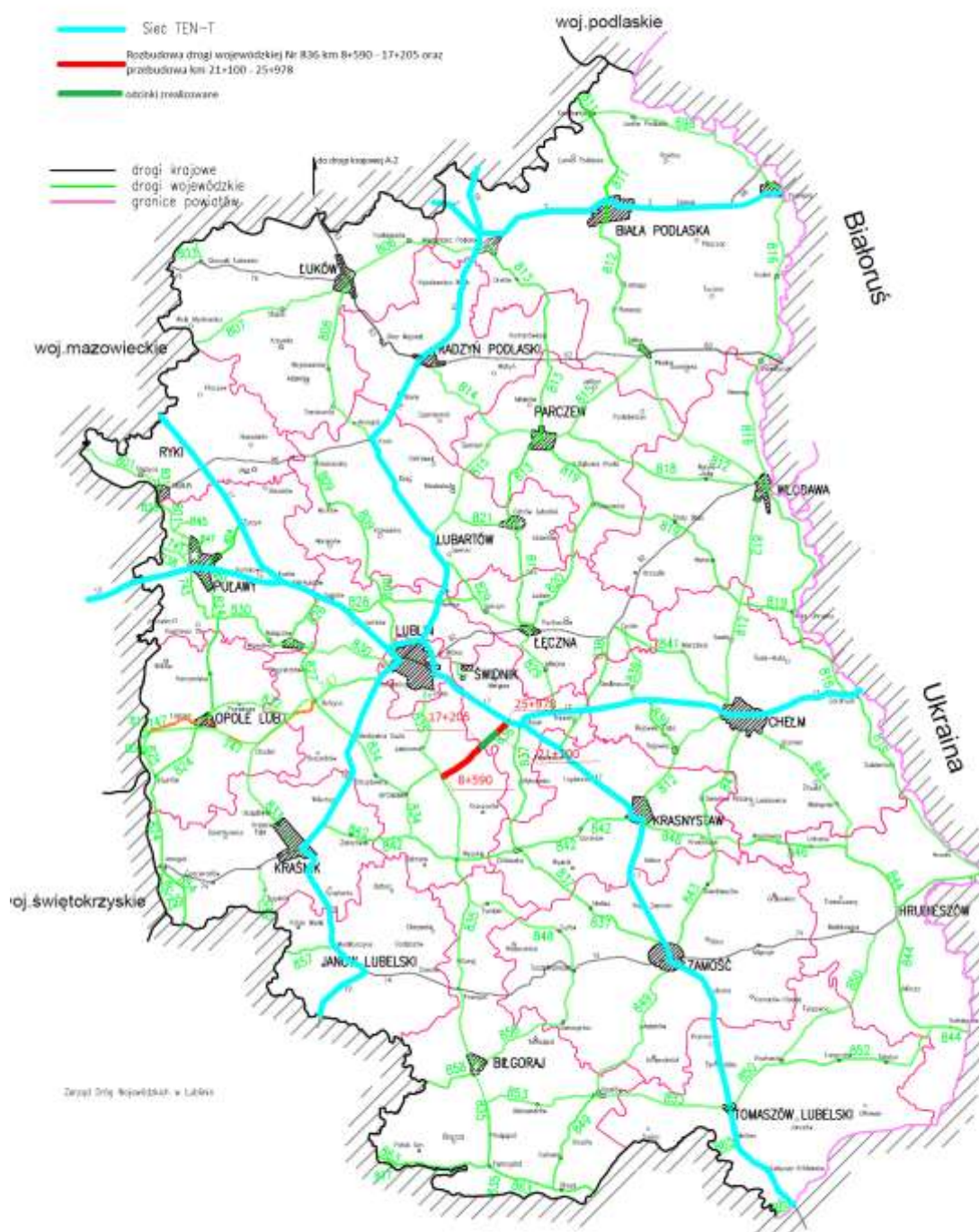
### Lokalizacja projektu



Mapa 25. Rozbudowa drogi woj. Nr 836 od km 8+590 do km 17+205 oraz przebudowa od km 21+100 do km 25+978 (zadanie nr 17)

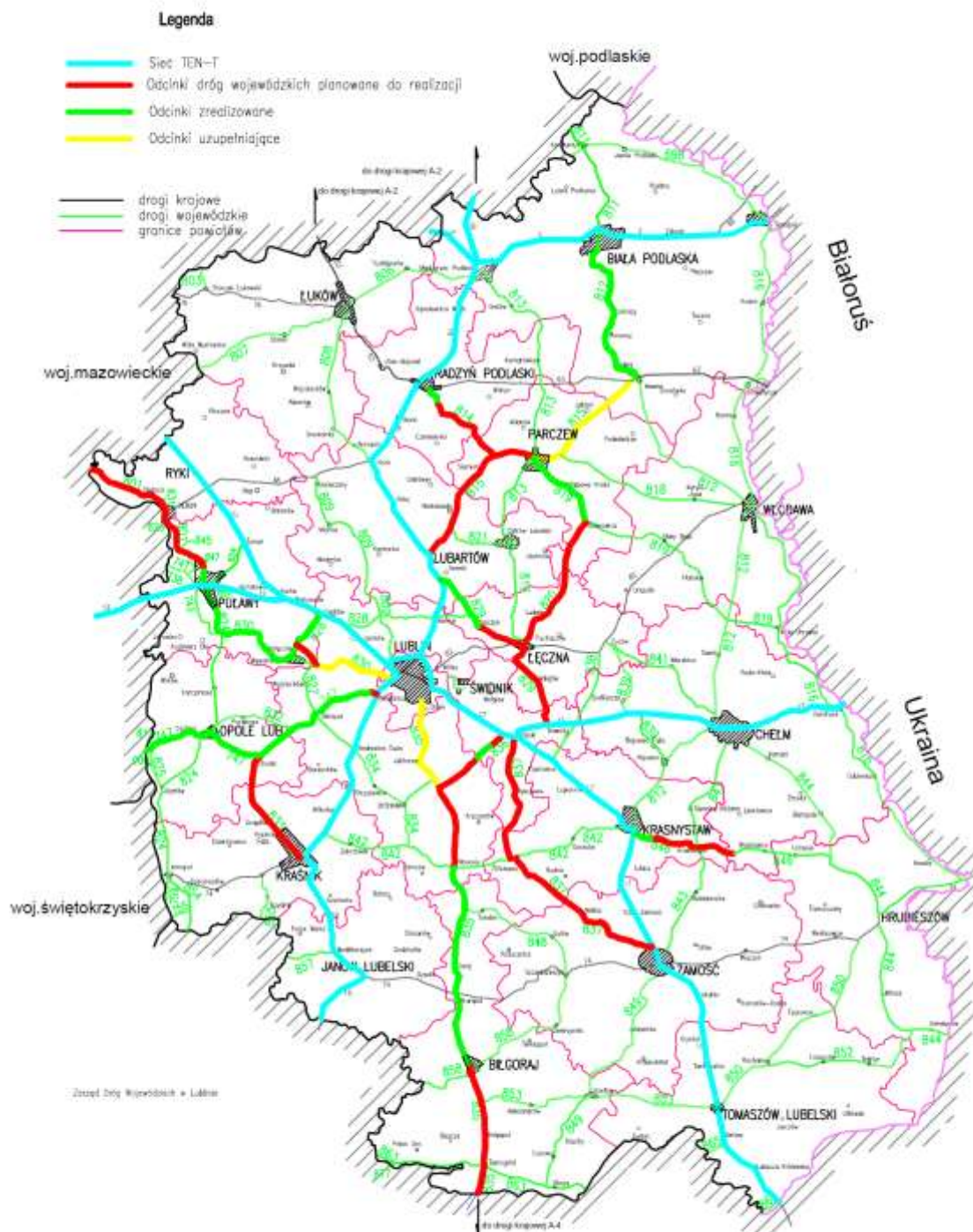
Załącznik do uchwały Nr LXXXVI/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.

## Lokalizacja projektu



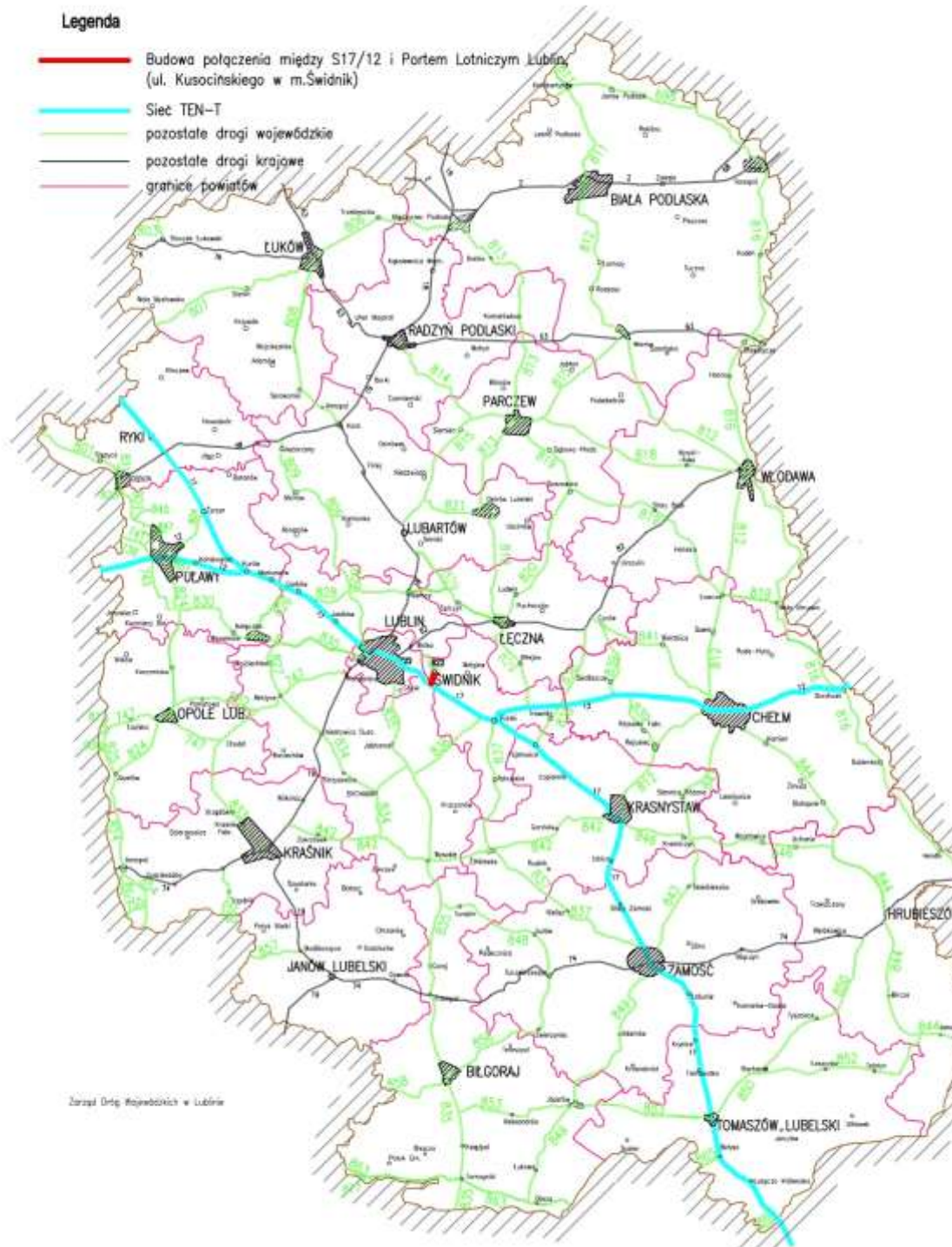
Mapa 26. Mapa zbiorcza projektów drogowych (drogi wojewódzkie)

## Lokalizacja projektów



Mapa 27. Budowa połączenia między S17/12 i Portem Lotniczym Lublin (ul. Kusocińskiego w m. Świdnik) (zadanie nr 14)

### Lokalizacja projektu



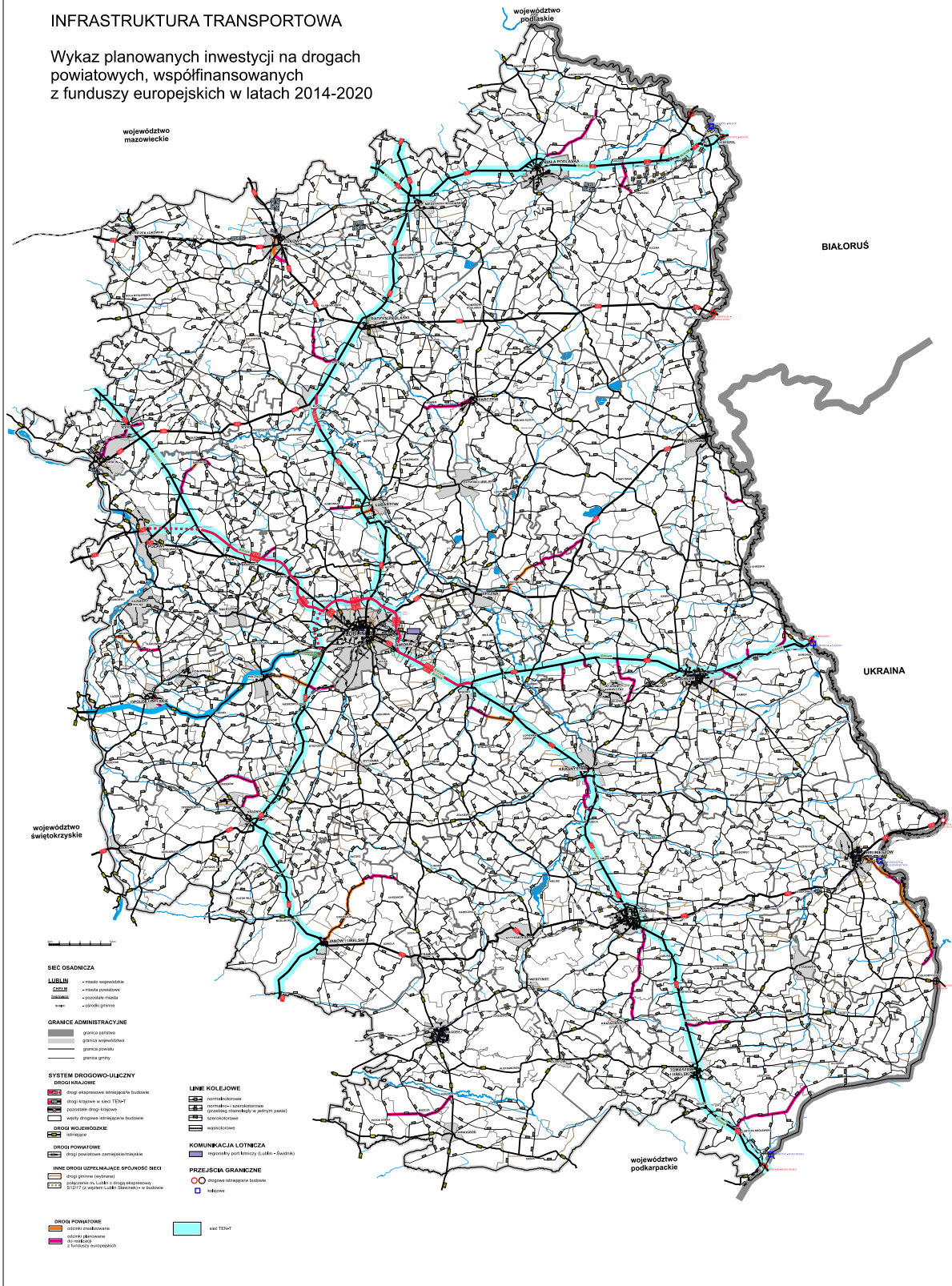
Mapa 28. Wykaz planowanych inwestycji na drogach powiatowych – „Wygodniej, szybciej, bezpieczniej”



## WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

### INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

Wykaz planowanych inwestycji na drogach powiatowych, współfinansowanych z funduszy europejskich w latach 2014-2020



Mapa 29. Wykaz planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich i powiatowych

Załącznik do uchwały Nr LXXXVII/1853/2019 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 5 listopada 2019 r.





źródło: opracowanie własne

## SPIS TABEL

Tabela 1. Główny kryteria warunkowości ex-ante.....	10
---	----

Tabela 2. Plan Działań .....	11
Tabela 3. % udział poszczególnych płci w ogóle mieszkańców województwa lubelskiego .....	14
Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych jednostkach terytorialnych województwa lubelskiego .....	15
Tabela 5. Zmiany w liczbie ludności w poszczególnych jednostkach terytorialnych województwa lubelskiego .....	16
Tabela 6. Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową .....	18
Tabela 7. Prognoza demograficzna do 2030 roku .....	19
Tabela 8. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia mieszkańców województwa lubelskiego w latach 2013-2014 .....	22
Tabela 9. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie lubelskim na tle kraju .....	24
Tabela 10. Wykaz dróg krajowych w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie .....	30
Tabela 11. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego .....	33
Tabela 12. Wykaz dróg powiatowych .....	37
Tabela 13. Wykaz linii kolejowych na obszarze województwa lubelskiego .....	40
Tabela 14. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym w województwie lubelskim .....	44
Tabela 15. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w województwie lubelskim .....	44
Tabela 16. Masa towarów w przewozach intermodalnych (tys. ton) .....	51
Tabela 17. Wykaz szlaków rowerowych na terenie województwa lubelskiego .....	52
Tabela 18. Długość granicy z Ukrainą i Białorusią w odniesieniu do liczby zlokalizowanych przejść granicznych .....	53
Tabela 19. Wykaz węzłów przesiadkowych na terenie województwa lubelskiego .....	56

Tabela 20. Analiza SWOT.....	62
Tabela 21. Cele wskazane w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 .....	63
Tabela 22. Lista zadań inwestycyjnych na terenie województwa lubelskiego.....	66
Tabela 23. Lista projektów RPO objętych KPK .....	69
Tabela 24. Lista projektów podstawowych I rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK .....	70
Tabela 25. Lista projektów podstawowych I rezerwowych PO PW objętych KPK .....	70
Tabela 26. Lista projektów krajowych objętych KPK.....	70
Tabela 27. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 1.3.....	74
Tabela 28. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 1.3 .....	75
Tabela 29. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.1.....	76
Tabela 30. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.1 .....	77
Tabela 31. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.1 .....	78
Tabela 32. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.2.....	80
Tabela 33. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.2 .....	80
Tabela 34. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.2 .....	82
Tabela 35. Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.2 .....	83
Tabela 36. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.3.....	84
Tabela 37. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.3 .....	85
Tabela 38. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.3 .....	86
Tabela 39. Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.3 .....	86
Tabela 40. Kierunek interwencji nr 4 dla Działania 2.3 .....	87
Tabela 41. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.4.....	89

Tabela 42. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.4 .....	90
Tabela 43. Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.4 .....	91
Tabela 44. Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.5.....	92
Tabela 45. Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.5 .....	93
Tabela 46. Wykaz punktów badawczych.....	96
Tabela 47. Założenia do prognozy natężenia ruchu.....	106
Tabela 48. Zmiany natężenia ruchu w ujęciu ilościowym na drogach wojewódzkich (szczyt popołudniowy) .....	106
Tabela 49. Zmiany natężenia ruchu w ujęciu ilościowym na ciągach dróg wojewódzkich przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy (szczyt popołudniowy).....	106
Tabela 50. Zmiany natężenia ruchu w ujęciu ilościowym na ciągach dróg powiatowych i ciągach dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy (szczyt popołudniowy).....	107
Tabela 51. Zmiany potoków podróży w ujęciu ilościowym na sieci kolejowej objętej modelem (szczyt popołudniowy).....	107
Tabela 52. Przepustowość na analizowanych inwestycjach infrastrukturalnych .....	111
Tabela 53. Symulacja rozkładu ruchu w roku bieżącym w ciągu dróg analizowanej inwestycji .....	113
Tabela 54. Symulacja rozkładu ruchu w 2025 roku w ciągu dróg analizowanej inwestycji .....	114
Tabela 55. Symulacja skrócenia czasu przejazdu na analizowanych inwestycjach.....	115
Tabela 56. Kryteria formalne.....	116
Tabela 57. Wykaz kryteriów merytorycznych w ramach podkategorii 9.1.1. ....	117
Tabela 58. Kryterium merytoryczne nr 1 dla Podkategorii nr 9.1.1. ....	118
Tabela 59. Kryterium merytoryczne nr 2 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	118
Tabela 60. Kryterium merytoryczne nr 3 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	118
Tabela 61. Kryterium merytoryczne nr 4 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	119

Tabela 62. Kryterium merytoryczne nr 5 dla podkategorii nr 9.1.1.....	119
Tabela 63. Wykaz kryteriów merytorycznych w ramach podkategorii 9.2.1.....	120
Tabela 64. Kryterium merytoryczne nr 1 dla podkategorii nr 9.2.1.....	120
Tabela 65. Kryterium merytoryczne nr 2 dla podkategorii nr 9.2.1.....	120
Tabela 66. Kryterium merytoryczne nr 3 dla podkategorii nr 9.2.1.....	121
Tabela 67. Kryterium merytoryczne nr 4 dla podkategorii nr 9.2.1.....	121
Tabela 68. Kryterium merytoryczne nr 5 dla podkategorii nr 9.2.1.....	121
Tabela 69. Wykaz kryteriów merytorycznych w ramach podkategorii 9.2.2.....	121
Tabela 70. Kryterium merytoryczne nr 1 dla podkategorii nr 9.2.2.....	122
Tabela 71. Kryterium merytoryczne nr 2 dla podkategorii nr 9.2.2.....	122
Tabela 72. Kryterium merytoryczne nr 3 dla podkategorii nr 9.2.2.....	122
Tabela 73. Kryterium merytoryczne nr 4 dla podkategorii nr 9.2.2.....	122
Tabela 74. Krotkość interwencji dla danego projektu w ciągu dróg wojewódzkich w odniesieniu do celów Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020.....	123
Tabela 75. Wykaz dokumentów strategicznych zbieżnych z analizowanym zadaniem.....	125
Tabela 76. Szacunkowa wartość zadania w rozbiciu na poszczególne powiaty.....	133
Tabela 77. Spełnienie warunku dla inwestycji na drogach lokalnych .....	134
Tabela 78. średni dobowy ruchu pojazdów silnikowych na wybranych ciągach dróg powiatowych.....	139
Tabela 79. Wskaźniki kwalifikowalności projektów drogowych i kolejowych do realizacji w ramach EFRR.....	144
Tabela 80. Wskaźniki kwalifikowalności dla Poddziałania “Poprawa efektywności układu powiązań drogowych” .....	145
Tabela 81. Działania mające na celu zapewnienie zdolności beneficjentów (ZDW) do realizacji projektów .....	158

Tabela 82. Działania mające na celu zapewnienie zdolności beneficjentów(UMWL) do realizacji projektów .....	161
Tabela 83. Zagrożenia i ryzyka dla realizacji projektów drogowych .....	163
Tabela 84. Zagrożenia i ryzyka dla realizacji projektów kolejowych (UMWL-zakup taboru).....	165
Tabela 85. Jednostki odpowiedzialne za realizację i monitoring założeń Planu transportowego w odniesieniu do Działań przypisanych do Celów Strategicznych I Operacyjnych.....	167
Tabela 86. Lista projektów wraz z harmonogramem ich realizacji .....	170

## SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową.....	18
Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Województwa Lubelskiego .....	21
Wykres 3. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.....	97
Wykres 4. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus) .....	98
Wykres 5. Motywacje podróży typu źródło-cel.....	98
Wykres 6. Liczba osób posiadających prawo jazdy .....	99
Wykres 7. Schemat organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ....	155

## SPIS MAP

Mapa 1. Podział administracyjny województwa lubelskiego.....	14
Mapa 2. Drogi międzynarodowe i krajowe będące w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie .....	31
Mapa 3. Sieć dróg wojewódzkich województwa lubelskiego .....	36
Mapa 4. Drogi krajowe i wojewódzkie oraz sieć TEN-T w województwie lubelskim .....	38

Mapa 5. Przebieg linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego.....	42
Mapa 6. Mapa planowanych i realizowanych zadań inwestycyjnych zapisanych w PBDK na lata 2014-2023 .....	67
Mapa 7. Wyciąg z modelu transportowego - natężenie ruchu drogowego na drogach wojewódzkich oraz w ciągach dróg przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy (szczyt popołudniowy).....	103
Mapa 8. Wyciąg z modelu transportowego – potoki podróżnych na sieci kolejowej wraz z lokalizacją ewentualnych inwestycji w infrastrukturę kolejową.....	104
Mapa 9. Wyciąg z modelu transportowego – natężenie ruchu na ciągach dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy.....	105
Mapa 10. Wyciąg z prognozowanego modelu transportowego (2025 r.) - natężenie ruchu drogowego na drogach wojewódzkich oraz w ciągach dróg przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy.....	108
Mapa 11. Wyciąg z prognozowanego modelu transportowego (2025 r.) – potoki podróżnych na sieci kolejowej wraz z lokalizacją ewentualnych inwestycji w infrastrukturę kolejową .....	109
Mapa 12. Wyciąg z prognozowanego modelu transportowego – natężenie ruchu na ciągach dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy lub rozbudowy .....	110
Mapa 13. Budowa drogi woj. Nr 747 – dojazd do węzła “Konopnica” .....	<b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b>
Mapa 14. Budowa obwodnicy Nałęczowa .....	177
Mapa 15. Rozbudowa drogi woj. Nr 835 km 26+000-43+162 .....	178
Mapa 16. Rozbudowa drogi woj. Nr 846 km 6+000-12+100; 12+910-21+393 .....	178
Mapa 17. Rozbudowa drogi woj. Nr 815 km 26+662-61+015 .....	179
Mapa 18. Rozbudowa drogi woj. Nr 814 km 6+600-20+815 .....	180
Mapa 19. Rozbudowa drogi woj. Nr 835 km 87+740-115+875 .....	181
Mapa 20. Rozbudowa drogi woj. Nr 820 km 0+000-28+420 .....	182

Mapa 21. Rozbudowa drogi woj. Nr 829 km 22+073-40+275 .....	183
Mapa 22. Rozbudowa drogi woj. Nr 829 km 14+985-21+962 .....	184
Mapa 23. Rozbudowa drogi woj. Nr 833 km 0+000-26+679 .....	185
Mapa 24. Rozbudowa drogi woj. Nr 801 od km 84+085 do km 122+770.....	186
Mapa 25. Rozbudowa drogi woj. Nr 837 Piaski-Żółkiewka-Nielisz-Sitaniec.....	187
Mapa 26. Mapa zbiorcza projektów drogowych.....	188
Mapa 27. Budowa połączenia między S17/12 i Portem Lotniczym Lublin (ul. Kusocińskiego w m. Świdnik).....	190
Mapa 28. Wykaz planowanych inwestycji na drogach powiatowych – „Wygodniej, szybciej, bezpieczniej” .....	191
Mapa 29. Wykaz planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich i powiatowych .....	192
Mapa 30. Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin Płn. na odcinku Parczew-Lubartów do prędkości V=120 km/h .....	193