

# PROGRAM STRATEGICZNEGO ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU)

Projekt do akceptacji

Warszawa, 13.12.2021

Dokument opracowany przez zespół ekspertów Blue Ocean Business Consulting ds. transportu publicznego w składzie:

Mateusz Izydorek vel Zydorek – kierownik projektu

Jan Strubiński

Łukasz Słończewski



**blueocean**

Ul. Solec 63b  
lok. 7  
00-409  
Warszawa

Tel: 22 828 49 90  
[www.bobc.pl](http://www.bobc.pl)  
[biuro@bobc.pl](mailto:biuro@bobc.pl)



## Spis treści

1. Wstęp .....	5
1.1. Wprowadzenie.....	5
1.2. Cel opracowania dokumentu.....	8
1.3. Metodologia .....	11
2. Cel Polityki 3: Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności – warunkowość podstawowa .....	12
2.1. Kryteria spełnienia warunku podstawowego .....	12
2.2. Plan Działań .....	14
3. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO .....	15
3.1. Czynniki kształtujące potrzeby transportowe .....	15
3.1.1. Demografia .....	15
3.1.2. Gospodarka .....	26
3.1.3. Nauka.....	31
3.1.4. Turystyka .....	32
3.2. Istniejący system transportowy.....	33
3.2.1. Dostępność komunikacyjna na obszarze województwa lubelskiego.....	33
3.3. Transport Drogowy.....	36
3.3.1. Analiza i ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego .....	48
3.4. Transport Kolejowy.....	51
3.5. Transport Zbiorowy .....	56
3.6. Transport Lotniczy .....	60
3.7. Żegluga Śródlądowa.....	61
3.8. Infrastruktura Logistyczna .....	63
3.9. Infrastruktura Rowerowa .....	67
3.10. Infrastruktura Graniczna .....	69
3.11. Korytarze Transportowe .....	71
3.12. Transeuropejskie Korytarze Transportowe .....	72
3.13. Kluczowe Węzły Komunikacyjne .....	73
3.14. Łagodzenie zmian klimatu w transporcie .....	77
3.15. Wpływ czynników klimatycznych na infrastrukturę i działalność operacyjną.....	79
4. Komplementarność z pozostałymi dokumentami strategicznymi Państwa i Województwa Lubelskiego.....	80
5. Analiza SWOT .....	84



6.	Wizja rozwoju transportu w odniesieniu do celów „Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku” .....	86
6.1.	Zintegrowane inwestycje terytorialne (OSI Miejskich Obszarów Funkcjonalnych) ..	88
6.2.	Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.)....	90
6.3.	Krajowy Program Kolejowy 2014-2023 .....	92
6.4.	Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla RP .....	95
6.5.	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 .....	96
6.5.1.	Inteligentne Systemy Transportowe .....	97
6.6.	Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.....	99
7.	Kierunki rozwoju transportu w województwie lubelskim w oparciu o Strategię Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030 .....	101
7.1.	Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych .....	102
7.2.	Wzmacnienie kapitału społecznego .....	113
8.	Model Transportowy.....	116
8.1.	Wprowadzenie.....	116
8.2.	Dane wejściowe .....	117
8.3.	Sieć transportowa objęta modelem i jego zakres .....	118
8.4.	Model Prognozowany.....	131
8.5.	Podsumowanie .....	131
9.	Kryteria wyboru projektów przewidzianych do finansowania z europejskiego funduszu rozwoju regionalnego.....	132
9.1.	Kryteria merytoryczne wyboru projektów drogowych .....	134
9.1.1.	Podkategoria „Poprawa efektywności układu powiązań drogowych” .....	134
9.2.	Kryteria merytoryczne punktowe wyboru projektów kolejowych.....	137
9.2.1.	Podkategoria „Sieć kolejowa” .....	137
9.2.2.	Podkategoria: „Tabor Kolejowy” .....	138
9.3.	Uzasadnienie wyboru projektów (drogowych) do oceny.....	140
9.4.	Lista projektów przewidywanych do oceny .....	142
9.5.	Podsumowanie .....	146
10.	Zdolność systemowa .....	147
10.1.	Kompetencje jednostek zaangażowanych w realizację projektów .....	147
10.1.1.	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych (CRIT) i Dyrektor Zarządzający 147	
10.2.	Zdolność instytucjonalna podmiotów realizujących.....	149



10.2.1.	Procedura udziału podmiotów realizujących .....	149
10.3.	System monitorowania i oceny realizacji .....	152
11.	Załącznik I – Lista projektów – Harmonogram realizacji – Mapy projektów .....	153



## 1. Wstęp

### 1.1. Wprowadzenie

Horyzont czasowy obowiązywania przedmiotowego opracowania został wyznaczony do 2030 r., z perspektywą do 2040 roku.

Opracowany Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) (inaczej Plan Transportowy) stanowi podstawowe narzędzie obrazujące i weryfikujące podjęte i planowane decyzje. Przejrzysta i prawidłowa metodologia tworzenia Planu Transportowego, składająca się z czterech etapów tj.:

- Gromadzenia danych i analizy jakości danych,
- Określenia „płaszczyzn analiz”,
- Wyznaczenia celów,
- 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.

Plan Transportowy powinien być tworzony zgodnie z wytycznymi JASPERS, które to wskazują kluczowe zasady skutecznego planowania transportu:

- Kompleksowe podejście,
- Podejście holistyczne,
- Podejście operacyjne/systemowe,
- Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy,
- Elastyczność i integracja.

Tworzenie Planu Transportowego powinno składać się z następujących głównych kroków:

- Identyfikacja i analiza bieżących i potencjalnych zagadnień (problemów i szans) w tym:
  - Ocena kontekstu strategicznego (polityki/plany wyższego i równego szczebla), w tym zrozumienie odpowiednich celów i działań szczebla wyższego i równego;
  - Zbieranie dostępnych informacji przydatnych jako wkład do planu;
  - Przygotowanie planu zbierania danych (w przypadku zidentyfikowania znaczących luk informacyjnych) i dodatkowych sondaży/(zbierania danych);
  - Zaangażowanie mieszkańców, tzn. mieszkańcom należy dać możliwość zgłaszania lub potwierdzania istnienia problemów; oraz
  - Identyfikacja i zaangażowanie interesariuszy. W przypadku Planu Transportowego będą m.in. operatorzy/zarządcy innych istotnych gałęzi transportu (portów, wód śródlądowych, portów lotniczych), w tym PKP PLK, PKP Intercity, PKP Cargo, regionalni operatorzy kolejowi, operatorzy autobusowi, gminy, lokalne stowarzyszenia przedsiębiorców i organizacje pozarządowe.



- Analiza: służąca potwierdzeniu zidentyfikowanych zagadnień i ich przyczyn. Najczęściej przeprowadza się ją dla całego systemu regionalnego uwzględniając sprawy ponadregionalne, a dla niektórych zagadnień lokalnych przeprowadza się analizę bardziej szczegółową. Typowa analiza powinna co najmniej uwzględniać następujące elementy (nie ograniczając się wyłącznie do nich):
  - Czynniki i warunki społeczno-ekonomiczne oraz związane z nimi bieżące i spodziewane wzorce popytu na transport pasażerów i towarów (analiza popytu);
  - Aktualnie działający system transportu w regionie z punktu widzenia organizacji (struktury instytucjonalnej/prawnej), dostępności, integracji, wydajności (z uwzględnieniem trwałości finansowej), zmian klimatu, środowiska, utrzymania i bezpieczeństwa.
- Konsolidacja i potwierdzenie kluczowych zidentyfikowanych zagadnień i ich przyczyn (zaleca się ustrukturyzowanie ich zgodnie z zasadami SWOT). Analiza i SWOT powinny prowadzić do uzgodnienia kluczowych i istotnych zagadnień.,
- Sformułowanie celów Planu Transportowego obejmujące:
  - Cele strategiczne, najczęściej odnoszące się bezpośrednio do polityk europejskich, krajowych lub konkretnych regionalnych. Ważne jest, aby zostały one sformułowane/ocenione/skwantyfikowane w sposób umożliwiający ocenę wariantów planistycznych (np. odnośnie do celów łagodzenia zmian klimatu w zakresie redukcji emisji CO<sub>2</sub> z systemu transportu regionalnego);
  - Cele szczegółowe: są one bezpośrednio związane z wynikami analizy danego problemu, dlatego odnoszą się do konkretnych kluczowych zagadnień, które objęte zostaną regionalnym systemem transportowym;
  - Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy w celu (1) prezentacji wyników i wniosków z analizy problemów oraz (2) uzyskania informacji zwrotnej na temat celów RPT;
  - Ogólne cele możliwe do skwantyfikowania można zmienić w kluczowe wskaźniki wykonania (Key Performance Indicators - KPI) planu. Wskaźniki KPI muszą być konkretne, mierzalne, osiągalne, odpowiednie do celu i określone w czasie; przykładem takiego wskaźnika może być poprawa podziału zadań przewozowych.
- Ocena wariantów planistycznych: Sformułowanie i ocena wariantów planistycznych (scenariusze, alternatywy operacyjne). Warianty oceniane w Planie Transportowym powinny znacząco różnić się cechami operacyjnymi (hierarchią i stopniem integracji gałęzi transportu, poziomem usług i jakością oferty w różnych korytarzach, relacją do sieci strategicznych, traktowaniem transportu miejskiego/podmiejskiego, stosunkiem do aktualnego sposobu zagospodarowania terenu i proponowanego rozwoju, narzędziami zarządzania popytem itp.).
- Określanie działań, w tym:
  - Formułowanie i udoskonalanie (ocena i uszczegóławianie) działań związanych z preferowanym wariantem planistycznym. Oczekuje się wdrożenia iteracyjnego procesu, w którym zarysy działań będą doprecyzowywane /ulepszane na podstawie oceny danego wariantu planistycznego;



- Określenie działań niezbędnych (takich, które są niezaprzeczalnie konieczne niezależnie od wyniku strategii, np. odnowienie mocno przestarzałego taboru obsługującego główne magistrale) jako podstawy dla projektów niezbędnych;
- Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy w ocenę preferowanego wariantu planistycznego i związanych z nim działań;
- Ocena współzależności jako przyczynek do określenia priorytetów wśród zadań;
- Wkład w procesy oceny wykonalności projektu i programowania.

Jednocześnie do przedmiotowego opracowania sporządzona 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 załącznik nr 1 do Prognozy Oddziaływania na Środowisko.



## 1.2. Cel opracowania dokumentu

Celem poniższego opracowania jest umożliwienie podejmowania decyzji w zakresie rozwoju regionalnego systemu transportowego w sposób spójny, holistyczny i oparty na wiarygodnych informacjach. Plan ten powinien odzwierciedlać realne potrzeby, a zatem musi być oparty na dogłębnych analizach i identyfikacji kluczowych problemów.

Dokument ten ma na celu wsparcie w skutecznym planowaniu inwestycji związanych z transportem na terenie województwa, które są zgodne i spójne z głównymi celami polityki finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027. W ramach perspektywy finansowej na lata 2021-2027 Komisja Europejska wprowadziła warunkowość podstawową, składającą się z 4 warunków horyzontalnych i 16 warunków tematycznych. Ich weryfikacja spełnienia odbywa się w trybie on-going, a nie jedynie ex-ante, jak to miało miejsce podczas poprzedniej perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Decyzja ta spowodowana jest chęcią uproszczenia systemu i zwiększeniem przejrzystości a także konsolidacją celów polityki z 11, które były określone na lata 2014-2020, do 5 celów:

- Cel Polityki 1: Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej,
- Cel Polityki 2: Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej,
- Cel Polityki 3: Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności,
- Cel Polityki 4: Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca Europejski filar praw socjalnych,
- Cel Polityki 5: Europa bliższa obywatelom dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów i inicjatyw lokalnych) Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca Europejski filar praw socjalnych.

W przypadku projektów infrastrukturalnych dla Celu Polityki 3, warunek podstawowy to: „Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie”, który został szerzej opisany w rozdziale 2.1.

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 do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) został przygotowany ze szczególnym uwzględnieniem:

- Wytycznych JASPERS „Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska) „ z 24 kwietnia 2020 r.
- Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku stanowiącą załącznik do Uchwały Nr XXIV/406/2021 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 marca 2021r.
- Projektu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
- Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Lubelskiego
- Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Lublin na lata 2022-2026 oraz Strategii Mobilności Miejskiej
- Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego (załącznik do uchwały Rady Miasta Lublin nr 674/XXVII/2013 z dnia 17.01.2013 r. (Uchwała nr 9/XL/2018 Rady Miasta Lublin z dnia 22 lutego 2018 r.))
- Planu Mobilności Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2017-2025 (Uchwała nr 1075/XLI/2018 Rady Miasta Lublin z dnia 22 marca 2018 r.)
- Planu Zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasto Puławy wraz z obszarami sąsiednich gmin funkcjonalnie powiązanych w ramach porozumienia w sprawie wspólnej komunikacji miejskiej na lata 2013-2028 (Uchwała nr XL/371/17 Rady Miasta Puławy z dnia 31 sierpnia 2017 r.)
- Strategii elektromobilności Miasta Puławy na lata 2020-2035
- Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Zamościu na lata 2014-2028 (Załącznik nr 1 do uchwały nr XXXV/380/2013 Rady Miasta Zamość z dnia 25.11.2013 r.)
- Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Chełm na lata 2016-2026 (Uchwała nr XIII/134/15 Rady Miasta Chełm z dnia 16 listopada 2015 r.)
- Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa



Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

- Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1057)
- 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 2021 r., poz. 247)
- Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)
- Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (wersja z grudnia 2019 r.)
- 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. Cel Polityki 3: Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności – warunkowość podstawowa

### 2.1. Kryteria spełnienia warunku podstawowego

Dokumentem obecnie regulującym kryteria stawiane przed Planami Transportowymi jest ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

W przywołanym rozporządzeniu, dla Celu Polityki 3: Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności, Komisja Europejska określiła warunek podstawowy 3.1. Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie.

W załączniku IV do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., wymienione zostały kryteria, które muszą zostać spełnione przy tematycznym warunku podstawowym. W zakresie Celu Polityki 3 spełnieniem warunku podstawowego na poziomie regionalnym jest przyjęcie Regionalnego Planu Transportowego.

#### Kryteria spełnienia warunku podstawowego

Funkcjonowanie multimodalnego mapowania istniejącej i planowanej infrastruktury –z wyjątkiem szczebla lokalnego – do 2030r., które:

1. zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych;
2. jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu;
3. obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T;
4. w przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami;
5. zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6;



6. wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich;
7. obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki;
8. przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych;
9. dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.



## 2.2. Plan Działań

Plan Działań prezentujący działania, które należy podjąć w celu przyjęcia Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 r.). Opracowanie powyższego dokumentu jest niezbędne przy realizacji celów związanych z infrastrukturą transportową na terenie województwa, która powiązana jest z polityką finansową na lata 2021-2027 Unii Europejskiej.

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

Tabela 1 Plan Działań

L.p.	Planowane działania	Termin realizacji	Instytucje odpowiedzialne
1	Decyzja dotycząca organizacji prac nad regionalnym planem transportowym	I kw. 2021 r.	UMWL
2	Zebranie i analiza materiałów wejściowych oraz określenie zakresu niezbędnych do wykonania prac	I kw. 2021 r.	UMWL
3	Uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu regionalnego planu transportowego	I kw. 2021 r.	UMWL
4	Opracowanie projektu regionalnego planu transportowego	II/III kw. 2021 r.	UMWL
5	Przyjęcie regionalnego planu transportowego przez Zarząd Województwa Lubelskiego	IV kw. 2021 r.	UMWL
6	Opracowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	III kw. 2021 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. 2021 r.	UMWL
8	Analiza wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych	IV kw. 2021 r.	UMWL
9	Sporządzenie sprawozdania z przebiegu i wyników konsultacji	IV kw. 2021 r.	UMWL
10	Przyjęcie regionalnego planu transportowego po konsultacjach, opiniowaniu i uzgodnieniach przez Zarząd Województwa Lubelskiego	IV kw. 2021 r.	UMWL
11	Przekazanie przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego	IV kw. 2021 r.	UMWL
12	Podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią wraz z uzasadnieniem i podsumowaniem	Luty 2022 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>1</sup>, co plasuje je na trzecim miejscu w Polsce. Jednak już pod względem liczby ludności – 2 108 270 mieszkańców<sup>2</sup> . - zajmuje dopiero 9 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, Biła Podlaska, Chełm, Zamość) oraz 213 gmin (20 gmin miejskich, 28 miejsko-wiejskich oraz 165 wiejskich). W celu dostosowania się do wymogów unijnej statystyki regionalnej województwo zostało podzielone na cztery podregiony: bialski, chełmsko-zamojski, lubelski i puławski.

<sup>1</sup> Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

<sup>2</sup> Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS



Mapa 1 Podział administracyjny województwa lubelskiego



Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) z dnia 26 listopada 2005 roku (z późn. zm.).

Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, w końcu grudnia 2019 roku województwo lubelskie zamieszkiwało 2 108 270 osób, z czego 48,47 proc. stanowili mężczyźni, a 51,53 proc. stanowiły kobiety.

Tabela 2 Procentowy udział poszczególnych płci w ogóle mieszkańców województwa lubelskiego

Zmienna	Liczba mieszkańców	% udział w ogóle mieszkańców
Ogółem	2 108 270	100,00%
Mężczyźni	1 021 848	48,47%
Kobiety	1 086 422	51,53%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS





Średnia gęstość zaludnienia w województwie lubelskim na koniec grudnia 2019 r. wyniosła 84 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 – tj. 1 km<sup>2</sup> zamieszkiwało 50 osób.

Przy czym w miastach gęstość zaludnienia wyniosła 967 osób, a na wsi – tylko 47 osób<sup>3</sup>. W poszczególnych powiatach rozmieszczenie ludności było nierównomierne, bo największe zagęszczenie występowało w Lublinie (2311 osób na 1 km<sup>2</sup>) oraz Zamościu (2115 osób na 1 km<sup>2</sup>), a najmniejsze było w powiatach: włodawskim (31 osób na 1 km<sup>2</sup>) i parczewskim (36 osób na 1 km<sup>2</sup>).

Tabela 3 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	84
3	<b>Podregion bialski</b>	50
4	Powiat bialski	40
5	Powiat parczewski	36
6	Powiat radzyński	61
7	Powiat włodawski	31
8	Powiat m. Biała Podlaska	1167
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	67
10	Powiat biłgorajski	60
11	Powiat chełmski	41
12	Powiat hrubieszowski	50
13	Powiat krasnostawski	61
14	Powiat tomaszowski	56
15	Powiat zamojski	57
16	Powiat m. Chełm	1769
17	Powiat m. Zamość	2115
18	<b>Podregion lubelski</b>	169
19	Powiat lubartowski	69
20	Powiat lubelski	93

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



21	Powiat ęczyński	90
22	Powiat Świdnicki	154
23	Powiat m. Lublin	2311
24	<b>Podregion puławski</b>	85
25	Powiat janowski	52
26	Powiat kraśnicki	95
27	Powiat łukowski	77
28	Powiat opolski	73
29	Powiat puławski	121
30	Powiat rycki	91

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Porównując liczbę ludności województwa lubelskiego w latach 2018-2019, odnotowano spadek o 9 349, czyli o 0,44 proc. Jedynie podregion lubelski odnotował nieznaczny wzrost liczby mieszkańców, o 0,07%. Za wzrost odpowiedzialne są powiat lubelski oraz powiat m. Lublin, gdzie wzrost wyniósł odpowiednio 0,76 proc. i 0,03 proc. Wśród przyczyn zwiększenia się liczby ludności w tych jednostkach terytorialnych należy wskazać rozwój miasta Lublin i ośrodków podmiejskich skupionych wokół niego, co sprzyja migracji mieszkańców z całego województwa.

Liczbę ludności w latach 2018-2019 w podziale na poszczególne jednostki terytorialne przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 4 Zmiany w liczbie ludności w poszczególnych jednostkach terytorialnych województwa lubelskiego

L.p.	Jednostka terytorialna	Powierzchnia (km <sup>2</sup> )	Liczba ludności - 2018 r. (tys.)	Liczba ludności - 2019 r. (tys.)	Zmiana % r/r
1	<b>Polska</b>	312 679	38 411 148	38 382 576	-0,07%
2	<b>woj. Lubelskie</b>	25 122	2 117 619	2 108 270	-0,44%
3	<b>Podregion bialski</b>	5 977	<b>301 643</b>	<b>299 864</b>	-0,59%
4	Powiat bialski	2 755	111 391	110 772	-0,56%
5	Powiat parczewski	952	34 954	34 711	-0,70%
6	Powiat radzyński	965	59 278	58 858	-0,71%
7	Powiat włodawski	1 256	38 668	38 353	-0,81%
8	Powiat m. Biała Podlaska	49	57 352	57 170	-0,32%
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	9 291	<b>624 419</b>	<b>619 291</b>	-0,82%



10	Powiat biłgorajski	1 681	101 435	100 919	-0,51%
11	Powiat chełmski	1 887	78 228	78 014	-0,27%
12	Powiat hrubieszowski	1 268	63 698	62 847	-1,34%
13	Powiat krasnostawski	1 031	63 925	63 258	-1,04%
14	Powiat tomaszowski	1 489	83 715	82 762	-1,14%
15	Powiat zamojski	1 870	106 935	106 122	-0,76%
16	Powiat m. Chełm	35	62 670	61 932	-1,18%
17	Powiat m. Zamość	30	63 813	63 437	-0,59%
18	<b>Podregion lubelski</b>	4 221	<b>712 354</b>	<b>712 873</b>	0,07%
19	Powiat lubartowski	1 289	88 789	88 352	-0,49%
20	Powiat lubelski	1 680	154 387	155 566	0,76%
21	Powiat łęczyński	637	57 457	57 331	-0,22%
22	Powiat Świdnicki	468	72 039	71 840	-0,28%
23	Powiat m. Lublin	147	339 682	339 784	0,03%
24	<b>Podregion puławski</b>	5 633	<b>479 203</b>	<b>476 242</b>	-0,62%
25	Powiat janowski	875	46 057	45 709	-0,76%
26	Powiat kraśnicki	1 005	96 043	95 348	-0,72%
27	Powiat łukowski	1 394	107 449	106 816	-0,59%
28	Powiat opolski	810	59 726	59 208	-0,87%
29	Powiat puławski	934	113 762	113 173	-0,52%
30	Powiat rycki	615	56 166	55 988	-0,32%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS



Województwo lubelskie należy do najmniej zurbanizowanych regionów w kraju. W połowie roku 2020, w 48 miastach mieszkało 46,4% ogółu ludności województwa<sup>4</sup>, co oznacza, że wskaźnik urbanizacji dla województwa lubelskiego ukształtował się na niższym poziomie niż w kraju, gdzie ludność miast stanowiła 60,0% ogółu populacji. Pod tym względem, województwo lubelskie plasuje się na 14 miejscu w kraju na 16 województw.

Największym miastem jest Lublin, w którym mieszkało 31 grudnia 2019 roku 339 784 osób – to 16,11% całej ludności województwa i 34,69% ludności miast województwa lubelskiego.

Inne duże miasta to:

- Chełm – 61 932 mieszkańców,
- Zamość – 63 437 mieszkańców,
- Biała Podlaska - 57 170 mieszkańców,
- Puławy – 47 417 mieszkańców.

Co do zasady struktura sieci miejskiej w województwie lubelskim charakteryzuje się zdecydowaną przewagą ośrodków małych i średnich, a 38 miast ma mniej niż 20 tys. mieszkańców. Wśród nich aż 60% to miasta bardzo małe, których liczba mieszkańców nie przekracza 5 tys.

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

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r. Strategia ta jest zbiorem wspólnych wartości, zasad współpracy rządu i samorządów oraz partnerów społeczno-gospodarczych na rzecz rozwoju kraju i województw. Dokument określa systemowe ramy prowadzenia polityki regionalnej zarówno przez rząd wobec regionów, jak i wewnątrzregionalne. Odegra on w nadchodzących latach ważną rolę w procesie programowania środków publicznych, w tym funduszy UE.<sup>5</sup>

Obszary Strategicznej Interwencji w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 to: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, wschodnia Polska oraz Śląsk. Dwa pierwsze wspierane będą obligatoryjnie z poziomu kraju i regionu za pomocą specjalnie dedykowanych instrumentów. Na poziomie regionalnym samorząd województwa może – zgodnie ze swoją najlepszą wiedzą i potrzebami – wyznaczać swoje obszary strategicznej interwencji, takie m.in. jak subregiony, miejskie obszary funkcjonalne, obszary przygraniczne, poprzemysłowe, zdegradowane czy tzw. wewnętrzne peryferia.

<sup>4</sup> Źródło: Stan i ruch naturalny ludności w województwie lubelskim w I półroczu 2020 r., Urząd Statystyczny w Lublinie

<sup>5</sup> Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, wrzesień 2019 r.



Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 wskazuje obszary strategicznej interwencji, które są obszarami zagrożonymi trwałą marginalizacją w tym średnie miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze. W województwie lubelskim zdelimitowano 11 miast średnich zagrożonych utratą funkcji społeczno-gospodarczych oraz 140 gmin zmarginalizowanych.

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 2019 r. odnotowano 370 640, osób w wieku produkcyjnym 1 266 445, a osób w wieku poprodukcyjnym 471 185.

W porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego udział osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszył się o 0,77 proc., osób w wieku produkcyjnym zmniejszył się o 1,27 proc. Niekorzystnie prezentuje się także zmiana w odniesieniu do osób w wieku poprodukcyjnym, która zwiększyła się o niemal 10 tys. osób (2,13 proc.).

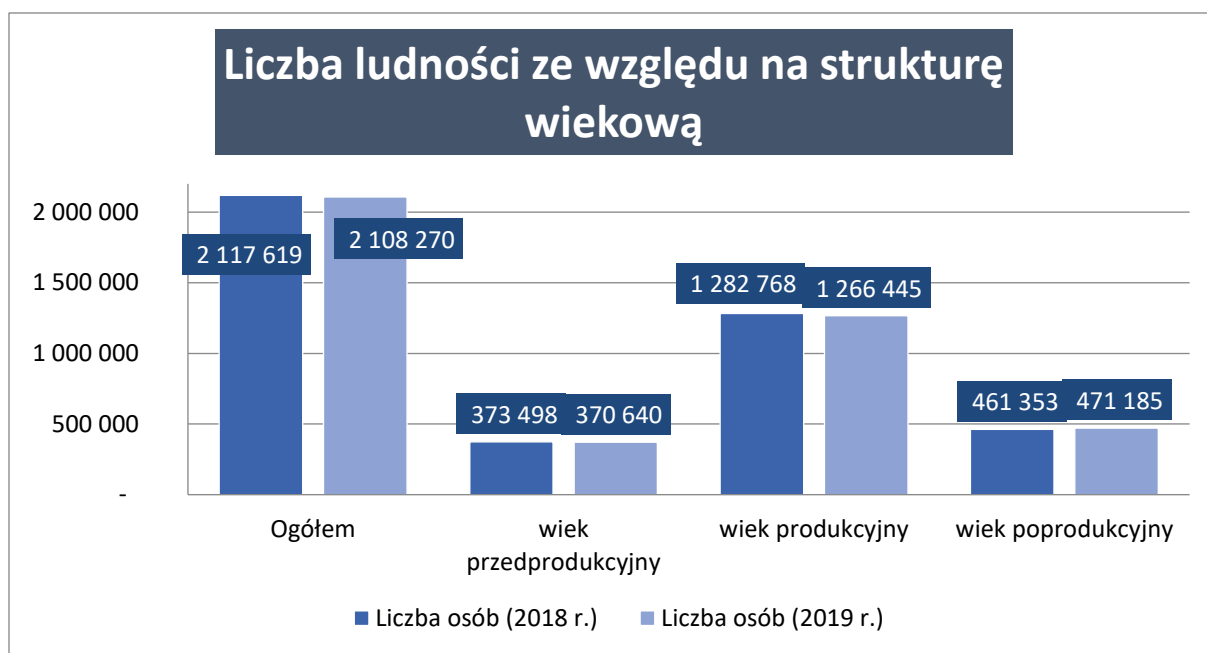
Tabela 5 Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową

L.p.	Zmienna	Liczba osób (2018 r.)	Liczba osób (2019 r.)	Udział % w ogóle mieszkańców (2018 r.)	Udział % w ogóle mieszkańców (2019 r.)	Zmiana % r/r
1	Ogółem	2 117 619	2 108 270	100%	100%	-0,44%
2	wiek przedprodukcyjny	373 498	370 640	17,64%	17,58%	-0,77%
3	wiek produkcyjny	1 282 768	1 266 445	60,58%	60,07%	-1,27%
4	wiek poprodukcyjny	461 353	471 185	21,79%	22,35%	2,13%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS



Wykres 1 Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS

Prognozy demograficzne dla województwa lubelskiego, podobnie jak dla całej Polski, nie są najlepsze. Według aktualnych symulacji, jeśli utrzymają się obecne tendencje, w 2035 roku liczba ludności w regionie spadnie do 1 932 888 osób. Jak obrazuje tabela nr 7, spadek liczby ludności w porównaniu do 2019 roku wyniósłby 8,32 proc. Warto przy tej okazji zwrócić uwagę, że w projekcji na 2035 rok zakłada się spadek liczby ludności w miastach aż o 11,84 proc., przy jednoczesnym spadku tego wskaźnika dla wsi o 4,65 proc. Prognoza dla województwa objętego niniejszym opracowaniem wpisuje się w prognozę demograficzną dla całego kraju. Prognozy Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że w 2035 roku liczba mieszkańców naszego kraju skurczy się o 4,97 proc. Liczba ludności w miastach zmniejszy się o 9,06 proc. Prognozowany jest z kolei wzrost liczby osób zamieszkujących tereny wiejskie – prognozowany wzrost ma wynieść 1,19 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. Jak już przedstawiono w tabeli nr 6 wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym w 2019 roku wyniósł 2,13 proc. w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Opisana diagnoza sytuacji demograficznej oznacza dalszy spadek gęstości zaludnienia. Wiele wsi będzie stało przed perspektywą wyludnienia albo znacznego zmniejszenia ludności, podobna sytuacja będzie dotyczyła jednostek miejskich. Jednocześnie należy wskazać, że symulacje demograficzne zakładają, że jednocześnie będzie rosła 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 2035 roku zakłada się, że na terenie województwa lubelskiego funkcjonować będą dwa powiaty, które w porównaniu do 2019 r. odnotują wzrost liczby ludności na terenach wiejskich



(lubelski, łączyński) oraz dwa które odnotują wzrost liczby ludności na terenach miejskich (lubelski, zamojski). W ujęciu ogólnym wzrost liczby ludności zanotowany zostanie jedynie na terenie powiatu lubelskiego, gdzie wyniesie 8,36 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 6 Prognoza demograficzna do 2035 roku

L.p.	Jednostka terytorialna	Zmiana 2019/2025			Zmiana 2019/2030			Zmiana 2019/2035		
		Ogółem	Miasto	Wieś	Ogółem	Miasto	Wieś	Ogółem	Miasto	Wieś
1	<b>Polska</b>	-1,67%	-3,55%	1,15%	-3,12%	-6,14%	1,42%	-4,97%	-9,06%	1,19%
2	<b>woj. Lubelskie</b>	-2,77%	-4,87%	-0,96%	-5,34%	-8,48%	-2,61%	-8,32%	-12,55%	-4,65%
3	<b>Podregion bialski</b>	-2,73%	-2,79%	-2,70%	-5,32%	-5,66%	-5,10%	-8,39%	-9,12%	-7,91%
4	Powiat bialski	-1,40%	-1,58%	-1,35%	-3,13%	-4,04%	-2,90%	-5,28%	-6,92%	-4,86%
5	Powiat parczewski	-4,17%	-2,39%	-4,96%	-7,78%	-5,23%	-8,91%	-11,73%	-8,43%	-13,19%
6	Powiat radzyński	-3,11%	-4,98%	-2,43%	-6,05%	-9,28%	-4,88%	-9,34%	-14,03%	-7,65%
7	Powiat włodawski	-4,89%	-3,28%	-5,71%	-8,86%	-7,45%	-9,59%	-13,36%	-12,18%	-13,98%
8	Powiat m. Biała Podlaska	-2,62%	-2,62%	nie dotyczy	-4,97%	-4,97%	nie dotyczy	-8,06%	-8,06%	nie dotyczy
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	-3,40%	-5,52%	-2,06%	-6,75%	-9,25%	-5,17%	-10,49%	-13,45%	-8,62%
10	Powiat biłgorajski	-3,31%	-2,40%	-3,77%	-6,00%	-5,57%	-6,22%	-9,05%	-9,22%	-8,97%
11	Powiat chełmski	-1,79%	-41,61%	2,69%	-3,73%	-41,36%	0,50%	-6,09%	-40,98%	-2,17%
12	Powiat hrubieszowski	-5,37%	-0,92%	-7,09%	-10,54%	-4,23%	-12,97%	-15,99%	-7,85%	-19,13%



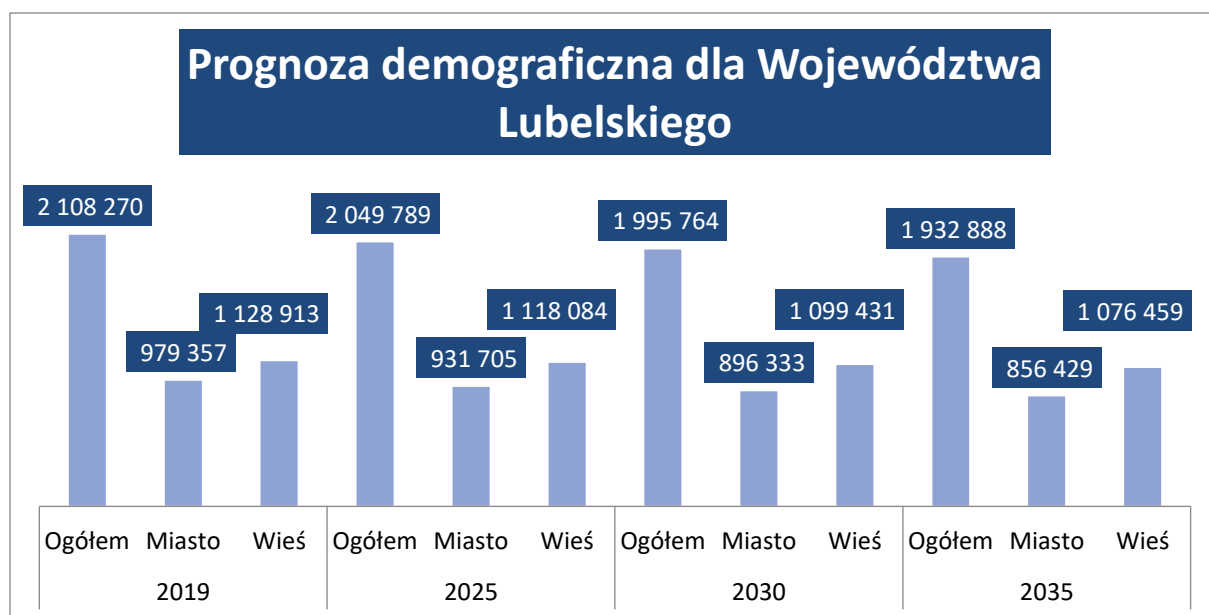
13	Powiat krasnostawski	-3,39%	-0,67%	-4,52%	-7,08%	-3,86%	-8,42%	-11,07%	-7,57%	-12,53%
14	Powiat tomaszowski	-4,42%	-13,70%	-0,25%	-8,54%	-17,68%	-4,42%	-12,97%	-22,01%	-8,90%
15	Powiat zamojski	-1,36%	3,23%	-1,90%	-3,22%	1,90%	-3,82%	-5,45%	0,13%	-6,11%
16	Powiat Chełm m.	-3,56%	-3,56%	nie dotyczy	-8,24%	-8,24%	nie dotyczy	-13,46%	-13,46%	nie dotyczy
17	Powiat Zamość m.	-5,54%	-5,54%	nie dotyczy	-9,73%	-9,73%	nie dotyczy	-14,47%	-14,47%	nie dotyczy
18	<b>Podregion lubelski</b>	-1,71%	-4,19%	2,28%	-3,17%	-7,51%	3,78%	-5,10%	-11,31%	4,83%
19	Powiat lubartowski	-1,01%	-2,31%	-0,42%	-2,71%	-5,71%	-1,38%	-4,84%	-9,65%	-2,70%
20	Powiat lubelski	3,80%	4,71%	3,73%	6,33%	2,70%	6,62%	8,36%	0,23%	9,00%
21	Powiat łęczyński	-1,45%	-10,23%	2,85%	-3,03%	-18,40%	4,48%	-5,16%	-27,36%	5,68%
22	Powiat Świdnicki	-2,47%	-4,31%	0,08%	-4,85%	-8,20%	-0,22%	-7,65%	-12,50%	-0,94%
23	Powiat Lublin m.	-4,29%	-4,29%	nie dotyczy	-7,31%	-7,31%	nie dotyczy	-10,79%	-10,79%	nie dotyczy
24	<b>Podregion puławski</b>	-3,58%	-6,98%	-1,48%	-6,74%	-11,62%	-3,73%	-10,26%	-16,61%	-6,34%
25	Powiat janowski	-4,24%	-5,42%	-3,75%	-7,53%	-8,64%	-7,07%	-11,06%	-12,23%	-10,58%
26	Powiat kraśnicki	-4,17%	-9,98%	-0,25%	-7,60%	-14,54%	-2,91%	-11,29%	-19,30%	-5,89%
27	Powiat łukowski	-2,30%	-3,13%	-1,95%	-4,62%	-6,77%	-3,68%	-7,32%	-10,87%	-5,79%
28	Powiat opolski	-3,74%	-10,86%	-0,52%	-7,46%	-16,33%	-3,46%	-11,55%	-22,24%	-6,73%
29	Powiat puławski	-3,20%	-6,02%	-0,65%	-6,13%	-10,82%	-1,90%	-9,45%	-15,96%	-3,57%
30	Powiat rycki	-5,07%	-7,40%	-3,10%	-9,15%	-13,17%	-5,75%	-13,74%	-19,40%	-8,93%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS





Wykres 2 Prognoza demograficzna dla Województwa Lubelskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS



### 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 2018 r. produkt brutto na 1 mieszkańca wynosił około 37,5 tys. zł i stanowił 67,8 proc. średniej krajowej i około 50 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 1,77 mln ha, co stanowi 70,5% powierzchni geodezyjnej województwa lubelskiego.

Województwo lubelskie ma drugi najwyższy w Polsce udział pracujących w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybołówstwie (18,54%, przy średniej krajowej 9,13%), oraz najniższy udział pracujących w przemyśle i budownictwie (24,45% wobec średniej krajowej 31,98%). Udział pracujących w usługach jest bliski średniej krajowej (56,66%, przy średniej krajowej 58,25%).

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 przetwórnice 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, Biłgoraju i Lubartowa.

W obszarze gospodarki zyskującym na znaczeniu staje się górnictwo. Kopalnia Węgla Kamiennego Bogdanka, eksploatująca złoża w Bogdanie i Stefanowie, w 2019 roku wydobyla łącznie rekordowe 9,4 mln ton węgla, co stanowi najwyższy poziom wydobycia w historii tej kopalni. Rosnące wydobycie zwiększa znaczenie województwa lubelskiego dla polskiej energetyki i gospodarki narodowej. Jednakże, uwzględniając założenia Europejskiego Zielonego Ładu, znaczenie gospodarcze przedsiębiorstw opierających się na węglu kamiennym będzie konsekwentnie spadać.



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 Międzyzrzeczu Podlaskim. Kooperują z nimi setki niewielkich zakładów.

Ocenia się, że województwo lubelskie do tej pory nie stanowiło atrakcyjnego obszaru dla zagranicznych inwestorów.<sup>6</sup> 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 2018-2019 zwiększyło się o 7,14 proc. z 4 260,71 zł w 2018 roku do 4 564,85 zł w 2019 roku. Należy podkreślić, że wzrost wynagrodzenia odnotowano dla każdej jednostki terytorialnej – największy w przypadku powiatu lubartowskiego (10,14 proc.), najmniejszy w przypadku powiatu świdnickiego (5,13 proc.). Kluczowy wpływ na tak duży wzrost przeciętnego wynagrodzenia brutto miał wzrost płacy minimalnej o 7,14 proc. z 2100 zł brutto w 2018 roku do 2250 zł brutto w 2019 roku.

Należy zwrócić uwagę na przeciętne miesięczne wydatki 1 mieszkańca województwa lubelskiego na transport. W 2019 roku wydatki te w przeliczeniu na pojedynczego mieszkańca wyniosły 128,55 zł, co stanowiło 2,82 proc. przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto odnotowanego w województwie lubelskim. W skali kraju, wskaźnik ten wynosi 121,42 zł i stanowi 2,34% przeciętnego wynagrodzenia brutto.

Tabela 7 Przeciętne miesięczne wynagrodzenia mieszkańców województwa lubelskiego w latach 2018 -2019

L.p.	Jednostka terytorialna	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w 2018 r. (PLN)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w 2019 r. (PLN)	Zmiana % r/r
1	<b>Polska</b>	4 834,76 zł	5 181,63 zł	7,17%
2	<b>woj. Lubelskie</b>	4 260,71 zł	4 564,85 zł	7,14%
3	<b>Podregion bialski</b>	3 758,55 zł	4 047,62 zł	7,69%
4	Powiat bialski	3 668,41 zł	3 991,12 zł	8,80%
5	Powiat parczewski	3 764,14 zł	4 092,69 zł	8,73%
6	Powiat radzyński	3 787,89 zł	4 064,52 zł	7,30%
7	Powiat włodawski	3 658,82 zł	3 924,59 zł	7,26%
8	Powiat m. Biała Podlaska	3 913,47 zł	4 165,17 zł	6,43%

<sup>6</sup> Wedle autorskich wskaźników Instytutu Przedsiębiorstwa Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, województwo lubelskie posiada niską klasę atrakcyjności inwestycyjnej (klasa E) na tle regionów Unii Europejskiej, zajmując 229 miejsce wśród 275 przebadanych regionów. Źródło: H. Godlewska-Majkowska, Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2017, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. i Instytut Przedsiębiorstwa Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa, 2017



9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	3 826,86 zł	4 092,58 zł	6,94%
10	Powiat biłgorajski	3 907,04 zł	4 176,81 zł	6,90%
11	Powiat chełmski	3 648,16 zł	3 921,71 zł	7,50%
12	Powiat hrubieszowski	3 821,25 zł	4 205,48 zł	10,06%
13	Powiat krasnostawski	3 862,53 zł	4 096,88 zł	6,07%
14	Powiat tomaszowski	3 681,44 zł	3 906,06 zł	6,10%
15	Powiat zamojski	3 474,14 zł	3 671,45 zł	5,68%
16	Powiat m. Chełm	3 976,28 zł	4 182,86 zł	5,20%
17	Powiat m. Zamość	4 244,03 zł	4 579,40 zł	7,90%
18	<b>Podregion lubelski</b>	4 482,67 zł	4 808,25 zł	7,26%
19	Powiat lubartowski	3 635,35 zł	4 003,85 zł	10,14%
20	Powiat lubelski	3 673,03 zł	3 943,73 zł	7,37%
21	Powiat tęczynski	5 772,29 zł	6 177,04 zł	7,01%
22	Powiat Świdnicki	4 624,28 zł	4 861,68 zł	5,13%
23	Powiat m. Lublin	4 708,40 zł	5 054,93 zł	7,36%
24	<b>Podregion puławski</b>	3 890,03 zł	4 146,50 zł	6,59%
25	Powiat janowski	4 007,96 zł	4 225,92 zł	5,44%
26	Powiat kraśnicki	3 691,03 zł	3 961,16 zł	7,32%
27	Powiat łukowski	3 578,47 zł	3 846,62 zł	7,49%
28	Powiat opolski	3 692,97 zł	3 927,80 zł	6,36%
29	Powiat puławski	4 615,24 zł	4 902,81 zł	6,23%
30	Powiat rycki	3 754,48 zł	4 014,66 zł	6,93%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS

Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec grudnia 2019 r. wyniosła 5,2%. Województwo Lubelskie ma średni wskaźnik bezrobocia w kraju wynoszący 7,5%, co stawia je na 12 miejscu w skali kraju. W porównaniu ze stopą bezrobocia z końca 2018 roku, zmniejszyło się o 0,5 pkt. proc.

Zgodnie z zestawieniem przedstawionym w tabeli nr 9, najwyższa stopa bezrobocia w 2019 r. występowała w powiatach:

- Włodawskim (15,7 proc.)
- Hrubieszowskim (13,3 proc.)
- Chełmskim (11,9 proc.)



- Krasnostawskim (11,0 proc.)
- m. Chełm (11,0 proc.)

Analogiczne zestawienie dla powiatów z najmniejszą stopą bezrobocia w 2019 r. prezentuje się następująco:

- Łukowski (4,2 proc.)
- Biłgorajski (5,0 proc.)
- m. Lublin (5,0 proc.)
- Puławski (5,1 proc.)
- Łęczyński (5,2 proc.)

Tabela 8 Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie lubelskim na tle kraju

L.p.	Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2018 roku (%)	Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2019 roku (%)	Zmiana r/r (pkt. proc.)
1	<b>Polska</b>	5,8	5,2	-0,6
2	<b>woj. Lubelskie</b>	8,0	7,5	-0,5
3	<b>Podregion bialski</b>	9,9	9,5	-0,5
4	Powiat bialski	9,9	9,3	-0,6
5	Powiat parczewski	7,2	6,6	-0,6
6	Powiat radzyński	7,0	5,8	-1,2
7	Powiat włodawski	15,3	15,7	0,4
8	Powiat m. Biała Podlaska	10,3	9,9	-0,4
9	<b>Podregion chełmsko-zamojski</b>	10,0	9,5	-0,5
10	Powiat biłgorajski	5,0	5,0	0,0
11	Powiat chełmski	13,3	11,9	-1,4
12	Powiat hrubieszowski	13,1	13,3	0,2
13	Powiat krasnostawski	11,5	11,0	-0,5
14	Powiat tomaszowski	6,8	6,9	0,1
15	Powiat zamojski	9,1	8,3	-0,8
16	Powiat m. Chełm	11,2	11,0	-0,2



17	Powiat m. Zamość	10,0	8,7	-1,3
18	<b>Podregion lubelski</b>	7,4	6,9	-0,5
19	Powiat lubartowski	10,7	10,3	-0,4
20	Powiat lubelski	6,3	5,6	-0,7
21	Powiat ęczyński	5,4	5,2	-0,2
22	Powiat Świdnicki	9,2	8,3	-0,9
23	Powiat m. Lublin	5,5	5,0	-0,5
24	<b>Podregion puławski</b>	7,8	7,2	-0,6
25	Powiat janowski	8,5	8,5	0,0
26	Powiat kraśnicki	10,2	10,2	0,0
27	Powiat łukowski	4,4	4,2	-0,2
28	Powiat opolski	9,2	8,2	-1,0
29	Powiat puławski	6,3	5,1	-1,2
30	Powiat rycki	7,9	7,0	-0,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS



### 3.1.3. Nauka

Według stanu w dniu 31 grudnia 2019 r. na terenie województwa lubelskiego znajdowało się 8 uczelni publicznych i 8 niepublicznych, gdzie kształciło się 67,4 tys. studentów, z czego 51,7 tys. na studiach stacjonarnych. Liczba studentów w roku akademickim 2019/2020 zmalała o 2,1 proc. w porównaniu z rokiem akademickim 2018/2019.

Miasto Lublin jest głównym ośrodkiem akademickim w województwie lubelskim. Na jego terenie w roku akademickim 2019/2020 działało 9 szkół wyższych, w których kształciło się 90,1% ogółu studentów województwa. Pod względem liczby studentów, największe uczelnie w Lublinie to:

- Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej (28,4% ogółu studentów miasta Lublin),
- Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II (13,0%),
- Politechnika Lubelska (11,6%),
- Uniwersytet Przyrodniczy (10,9%),
- Uniwersytet Medyczny (10,6%).

Stosunkowo łatwa dostępność uczelni wyższych nie chroni jednak regionu przed „drenażem mózgow”, bo wielu licealistów wybiera studia w Warszawie, Krakowie czy Wrocławiu. Ale z drugiej strony do Lublina przyjeżdżają po naukę osoby z innych regionów kraju, 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 Kwiaciarnictwa. 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 (240,2 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 rosnąć.

„Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030” podkreśla potencjał rozwojowy segmentu turystycznego<sup>7</sup>: „Sektor usług turystycznych charakteryzuje się dużym (perspektywicznym) potencjałem rozwojowym, szczególnie w zakresie agroturystyki i turystyki medycznej. Usługi turystyczne koncentrują się przede wszystkim na obszarach o unikatowych zasobach przyrodniczych i kulturowych. Rozwój turystyki będzie stymulowany poprawą dostępności komunikacyjnej wewnątrzregionalnej i zewnętrznej (przede wszystkim z kierunku Kraków-Śląsk i Warszawa).”

Mocną stroną oferty turystycznej Lubelszczyzny jest kultura. W regionie, głównie w Lublinie, działa siedem teatrów i instytucji muzycznych. Funkcjonuje tu również ponad 50 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, Radzynie 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.

<sup>7</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030”, Rozdział 2.2.2. Gospodarka, str. 40





### 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.

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 do 2030 roku” dostępność komunikacyjna na terenie województwa lubelskiego jest niska, co powodowane jest następującymi czynnikami<sup>8</sup>:

- brakiem dostatecznej ilości przepraw mostowych na Wiśle
- niedostateczna gęstość przejść granicznych zarówno drogowych jak i kolejowych, a także przejść turystycznych, sezonowych i obsługujących mały ruch graniczny
- pogłębiające się negatywne procesy demograficzne
- 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

Jak wskazuje Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku, 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>9</sup>. Ogólna dostępność potencjałowa województwa jest niska i charakteryzuje się wskaźnikiem międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT)<sup>10</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

<sup>8</sup> Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku

<sup>9</sup> Strategia Rozwoju Polski Wschodniej, (część diagnostyczno-kierunkowa), 14 września 2012, s. 31. <sup>[1]</sup><sub>SEP</sub>

<sup>10</sup> Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) - wypracowany w IGIPZ PAN syntetyczny wskaźnik, który uwzględnia 12 zmiennych społeczno-gospodarczych, m.in. liczba ludności, liczba <sup>[1]</sup><sub>SEP</sub> pracujących, liczba gospodarstw rolnych, liczba studentów, liczba noclegów lub produkcja sprzedana przemysłu. <sup>[1]</sup><sub>SEP</sub>



ruchu na trasach, których częścią są istniejące przeprawy, a to z kolei oznacza wydłużenie czasu podróżowania.

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 Annopolu, 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 4,15 km/ 100 km<sup>2</sup>, a w kraju 6,22 km. W przypadku dróg wojewódzkich różnice są mniejsze: w województwie lubelskim na każde 100 km<sup>2</sup> powierzchni przypada 9,26 km takich tras, gdzie w kraju średnia to 9,37 km. To pokazuje na gorsze 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 jedynie ok. 140 km dróg krajowych to trasy dwujezdniowe zapewniające duży komfort podróżowania.<sup>11</sup>

Kolejnym zidentyfikowanym problemem jest deficyt obwodnic, co utrudnia przejazd przez miejscowości, które takiego odcinka nie posiadają. Niemniej należy odnotować, że w perspektywie finansowej na lata 2007-2013 oraz 2014-2020 na terenie woj. lubelskiego obwodnice powstały w takich miejscowościach jak:

- Puławy, Kraśnik, Międzyrzec Podlaski, Hrubieszów
- Kock i Wola Skromowska
- Bełżyce, Opole Lubelskie, Chodel, Stężycza

Krokiem milowym było ukończenie obwodnicy stolicy regionu – Lublina. Odcinek drogi ekspresowej S12/S17 w relacji Lublin – Warszawa/Puławy został oddany do użytku w 2014 r., natomiast odcinek drogi S19 w relacji Lublin – Rzeszów został oddany do użytku w 2016 r. Ponadto, w ciągu DK nr 74 czynna jest południowa obwodnica Kraśnika oraz obwodnica Hrubieszowa, oddana do użytku w 2015 r.

<sup>11</sup> Źródło: GDDKiA - oddział Lublin, stan na dzień 31.12.2020,



Problem deficytu obwodnic wciąż jest widoczny - konieczne jest wybudowanie obwodnic m.in. Dzwoli, Gorajca, Nałęczowa, Tomaszowa Lubelskiego, Chełma, Radzynia Podlaskiego, Międzyrzecza Podlaskiego (wschodnia), Zamościa, Białej Podlaskiej Wsch., Dębłina, Łęcznej, Biłgoraja, Janowa Lubelskiego, Szczebrzeszyna, Łukowa.

Dostępność komunikacyjną woj. lubelskiego ogranicza również brak infrastruktury kolejowej oraz taboru przystosowanego do poruszania się z prędkością  $V_{max}=160$  km/h. Tylko na części odcinków istniejących szlaków (np. trasy kolejowe nr 2, 7, 26, 30, 68) 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  $V_{max}=160$  km/h, przekłada się to na ograniczenie mobilności mieszkańców województwa lubelskiego, a w szerszym ujęciu na obniżenie konkurencyjności i atrakcyjności całego regionu.



### 3.3. Transport Drogowy

#### DROGI KRAJOWE

Długość dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego wynosi ogółem 1 045,535km. Poniżej prezentujemy zestawienie ilości dróg krajowych ze względu na podmiot zarządzający<sup>12</sup>:

- GDDKiA Oddział w Lublinie – 1 003,956km
- Miasta na prawach powiatu – 32,433 km
- Lubelski Zarząd Przejść 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-Niżni Nowogród, należąca do Transeuropejskiej sieci transportowej bazowej TEN-T,
  - b) Droga krajowa nr 12 Radom-Lublin-Piaski-Chełm-Dorohusk-wschodnia granica państwa, E373 na odcinku od Lublina w kierunku wschodnim, położona w korytarzu sieci kompleksowej TEN-T, z wyjątkiem odcinka Kurów-Lublin, który jest w sieci bazowej,
  - 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 bazowej na odcinku Warszawa – Lublin oraz kompleksowej TEN-T na pozostałej części,
  - d) Droga krajowa nr 19 należy do sieci TEN-T: na odcinku Lublin – Rzeszów jako część sieci bazowej, na pozostałych odcinkach jako część sieci kompleksowej,
- 2) Drogi krajowe o znaczeniu międzyregionalnym i regionalnym:
  - a) nr 19 Białystok-Międzyrzec Podlaski-Kock-Lubartów-Lublin-Kraśnik-Janów Lubelski-Rzeszów,
  - b) nr 48 Tomaszów Mazowiecki-Dęblin-Moszczanka-Kock (droga nr 19),
  - c) nr 63 Siedlce-Łuków-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
  - f) nr 76 Garwolin-Stoczek Łukowski-Łuków,
  - g) nr 82 Lublin-Cyców-Włodawa-granica państwa

Poniżej prezentujemy wykaz dróg krajowych w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie.

<sup>12</sup> Sieć Dróg Krajowych GDDKiA Oddział w Lublinie - <http://www.gddkia.gov.pl/pl/333/siec-drog-krajowych>



Tabela 9 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-Błaszki-Sieradz-Łask-Piotrków Trybunalski-Sulejów-Opoczno-Radom-Zwoleń-Puławy-Kurów-Lublin-Piaski-Chełm-Dorohusk- granica państwa	156,313	87,150
17	Warszawa /Zakręt/-Garwolin-Ryki-Kurów-Lublin-Piaski-Krasnystaw-Zamość-Tomaszów Lubelski-Hrebenne- granica państwa	149,178	33,917
19	granica państwa-Kuźnica -Białystok-Sięmiatycze-Międzyrzec Podlaski-Kock-Lubartów-Lublin-Kraśnik-Janów Lubelski-Nisko-Rzeszów	193,515	15,837
48	Tomaszów Mazowiecki-Białobrzegi-Głowaczów-Kozienice-Nowe Słowiki-Sieciechów-Opactwo-Dęblin-Moszczanka-Kock	47,690	
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	164,353	0,105
76	Wilga-Garwolin-Stoczek Łukowski-Łuków	37,578	
82	Lublin-Cyców-Włodawa-granica państwa	79,693	1,444
<b>Razem</b>		<b>1003,956</b>	<b>140,648</b>

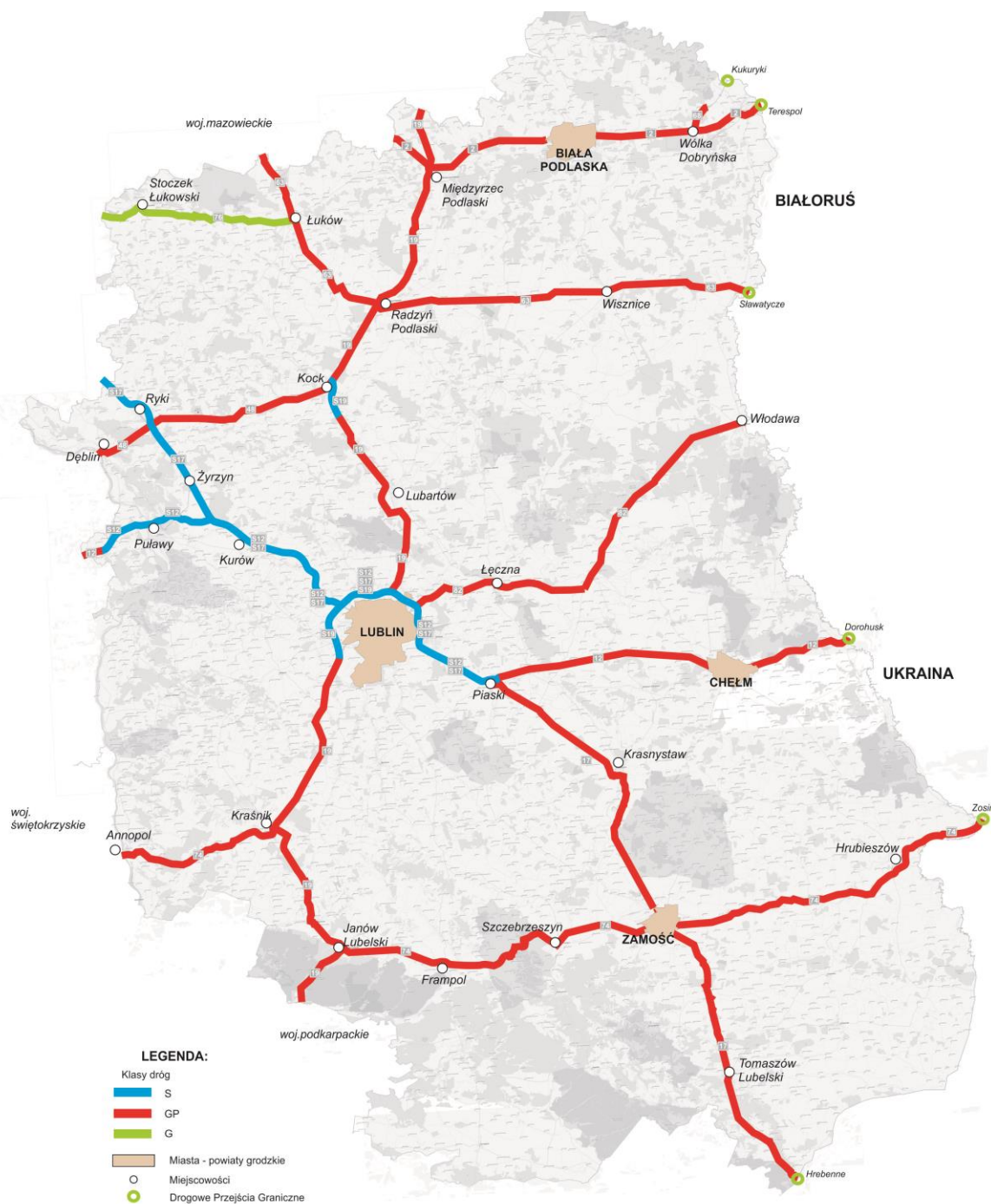
Źródło: GDDKiA Oddział w Lublinie

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 81,72 proc. stanowią odcinki zaliczane do dróg głównych ruchu przyspieszonego (GP – ponad 820 km. Według stanu na 31 grudnia 2020 na obszarze województwa lubelskiego znajdowało się 145,982 km dróg ekspresowych (131,552 km stanowią drogi dwujezdniowe). Pozostałe 37,578 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 2020 roku w Polsce za drogi o dobrym stanie technicznym uznano 58,3 proc. ogółu, o stanie niezadawalającym 23,9 proc., natomiast złym 17,8 proc. Stan nawierzchni dróg krajowych był zróżnicowany w poszczególnych regionach kraju. Województwo lubelskie według klasyfikacji



natychmiastowych potrzeb remontowych zajmowało 3 miejsce, przekraczając średnią krajową<sup>13</sup>.

## DROGI WOJEWÓDZKIE

Długość dróg wojewódzkich w województwie lubelskim wynosi 2335,0 km<sup>14</sup>, w tym w administracji Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie jest 2213,781 km, w zarządzie prezydentów miast na prawach powiatu – 121,219 km.

Zgodnie z wykazem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie<sup>15</sup> długość dróg wojewódzkich będących w administracji Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie na terenie województwa lubelskiego wynosi ogółem 2213,781 km i obejmuje swoim zasięgiem 70 odcinków, którym przypisano kategorie według poniższego wykazu:

- Drogi główne (G) – 1138,833 km
- Drogi główne ruchu przyspieszonego (GP) – 276,604 km
- Drogi klasy Z (zbiorcze) – 798,344 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 - Wojstawice - Teratyn
  - h) Droga wojewódzka nr 850 Tomaszów Lubelski -Józefówka – Alojzów
  - i) Droga wojewódzka nr 808 Łuków - Serokola - Kock
  - j) Droga wojewódzka nr 843 Chełm - Kraśniczyn - Zamość
  - k) Droga wojewódzka nr 852 Józefówka - Nowosiółki - Witków
  - l) Droga wojewódzka nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw
  - m) Droga wojewódzka nr 814 Radzyń Podlaski - Suchowola – Żminne
  - n) Droga wojewódzka nr 801 Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy
- 2) Drogi o znaczeniu dla ruchu turystycznego:
  - a) Droga wojewódzka nr 812 Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm – Rejowiec – Krasnystaw,

<sup>13</sup> Źródło: GDDKiA, Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2020 roku w Polsce - str. 20

<sup>14</sup> Źródło: GDDKiA, w: Transport – wyniki działalności w 2020 r., Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, 2021, str. 73

<sup>15</sup> Stan: luty 2021 r.



- b) Droga wojewódzka nr 816 Terespol – Kodeń – Sławatycze – Włodawa – Dorohusk – Horodło – Zosin,
- c) Droga wojewódzka nr 819 Parczew - Kołacz - 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 826 Markuszów - Nałęczów
- g) Droga wojewódzka nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochothnica,
- h) Droga wojewódzka nr 849 Zamość - Jacnia - Józefów
- i) Droga wojewódzka nr 853 Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski
- j) Droga wojewódzka nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec – Szczebrzeszyn
- k) Droga wojewódzka nr 801 Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy
- l) Droga wojewódzka nr 811 Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska

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 10 Wykaz dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Kilometr		Długość odcinka [km]
			od km	do km	
1	698	Siedlce - Łosice - Konstantynów - Terespol	53+880	102+385	48,505
2	738	Nowe Słowiki - Góra Puławska	17+000	25+064	8,064
3	741	droga 738 - Bronowice Łęka - rz. Wisła - Wólka Gołębska - droga 801	0+000	6+460	6,460
4	743	Góra Puławska - Karczunki - Sadłowice - Nasilków - rz. Wisła - Bochothnica - droga 824	0+000	9+115	9,115
5	747	Iłża - Lipsko - Solec nad Wisłą - Opole Lubelskie - Bełżyce - droga krajowa S19	40+772	92+801	52,029
6	755	Ostrowiec Świętokrzyski - Ożarów (droga 79) ...Droga 74 - Zawichost - Kosin (droga 854)	0+000	4+475	4,475
7	759	(droga 777) - Piotrowice - rz. Wisła - Zabelcze - Opoka Duża (droga 854)	0+000	5+139	5,139
8	801	Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy - droga krajowa S12	84+085	119+582	35,497
9	803	Siedlce - Stoczek Łukowski	36+988	41+034	4,046
10	806	Łuków - Międzyrzec Podlaski	0+000	27+690	27,690
11	807	Maciejowice - Sobolew - Żelechów - Łuków	34+408	69+067	34,659





12	808	Łuków - Serokola - Kock	0+000	41+510	41,510
13	809	Przytoczno- Kierzkówka – Krasienin – Lublin (gr. Miasta) Lublin (gr. Miasta) - droga krajowa S19	0+000	49+431	49,431 1,318
14	811	Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska	16+218	38+169	21,951
15	812	Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm	6+150	120+517	114,367
	812	Chełm - Rejowiec - Krasnystaw	122+146	150+981	28,835
16	813	Międzyrzec Podlaski - Parczew - Ostrów Lubelski - Łęczna	0+000	94+467	94,467
17	814	Radzyń Podlaski - Suchowola - Żminne	0+000	20+928	20,928
18	815	Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów	0+000	61+620	61,620
19	816	Terespol - Kodeń - Sławatycze - Włodawa - Dorohusk - Horodło - Zosin	0+000	164+203	164,203
20	819	Parczew - Kołacz - Wola Uhruska	0+000	70+505	70,505
21	820	Sosnowica Dwór - Łęczna	0+000	29+688	29,688
22	821	Klementynów - Ostrów Lubelski	0+000	13+680	13,680
23	822	DK 82 (4+709 – 6+272) Lublin - Port Lotniczy Lublin	1+223	7+439	1,563 6,216
24	823	droga 48 - Wola Wojcieszowska - rz. Wisła - Borowa (droga 801)	4+000	4+397	0,397
25	824	Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annopol	0+000	80+673	80,673
26	825	Kamień - Józefów	0+000	9+116	9,116
27	826	Markuszów - Nałęczów	0+000	10+934	10,934
28	827	Sadurki - Bełżyce	0+000	11+798	11,798
29	828	Garbów - Krasienin - Niemce - Jawidz	0+000	27+853	27,853
30	829	Łucka - Łęczna - Biskupice	0+000	40+225	40,225
31	830	Lublin - Nałęczów - Bochatnica	3+956	41+927	37,971
32	831	Stacja kolejowa Dęblin Rycice - droga 801	0+000	1+165	1,165
33	832	Wola Rudzka - Poniatowa - Krężnica Okrągła	0+000	17+349	17,349
34	833	Chodel - Kraśnik	0+000	26+384	26,384
35	834	Bełżyce - Niedrzwica Duża - Bychawa - Stara Wieś III	10+512	34+461	23,949
36	835	od drogi krajowej S17 - Lublin	0+000	2+078	2,078
	835	Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska	10+014 89+309	89+309 114+810	79,295 25,501



37	836	Bychawa - Kębtów - Piaski - do drogi krajowej S17	0+000	28+156	28,156
38	837	Piaski - Żótkiewka - Nielisz - Sitaniec	0+000	64+389	64,389
39	838	Głębokie - Dorohuczka - Trawniki - Fajstawice	0+000	24+797	24,797
40	839	Cyców - Siedliszcze - Marynin - Pawłów - Rejowiec	0+000	27+895	27,895
41	840	Stacja kolejowa Zarzeka - droga 801	0+000	1+581	1,581
42	841	Cyców - Wierzbica - Staw	0+000	29+117	29,117
43	842	Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	0+000	67+002	67,002
44	843	Chełm - Kraśniczyn - Zamość	1+552	50+694	49,142
45	844	Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa	6+714	90+073	83,359
46	845	droga 801 - Gołąb Piaski - stacja kolejowa Gołąb	0+000	3+708	3,708
47	846	Małochwiej Duży - Wojstawice - Teratyn	0+000	42+549	42,549
48	847	droga 801 - Stacja kolejowa Puławy Azoty	0+000	2+100	2,100
49	848	Tarnawa Mała - Turbin - Sułów - Szczepieszyn	0+000	29+838	29,839
50	849	Zamość - Jacnia - Józefów - Wola Obszańska	2+937	58+570	55,633
51	850	Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów	0+000	48+544	48,544
52	851	Stacja kolejowa Puławy Ruda - droga 874	0+000	0+493	0,493
53	852	Józefówka - Nowosiółki - Witków	0+000	35+549	35,549
54	853	Nowy Majdan - Tomaszów Lubelski	0+000	51+533	51,533
55	854	Annopol - Kosin - Antoniów - Gorzyce	0+000	14+273	14,273
56	855	Olbięcín - Zaklików - Stalowa Wola	0+000	10+964	10,964
57	857	Zaklików - Modliborzycze	7+082	16+977	9,895
58	858	Zarzeczce - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn	33+979	77+336	43,357
59	860	droga 830 - stacja kolejowa Małe Sadurki	0+000	2+600	2,600
60	863	Kopki - Krzeszów - Tarnogród - Cieszanów	12+350	58+637	46,287
61	865	Jarosław - Oleszyce - Cieszanów - Bełżec	68+296	73+007	4,711
62	867	Oleszyce - Lubaczów - Podemszczyzna - Werchrata - Hrebenne	76+518	82+728	6,210
63	874	Zarzeczce - Puławy - Kurów - Garbów - droga ekspresowa S12/S17	0+000	41+742	41+742
		droga krajowa S12/19 - Lublin			2,497
64	877	Naklik - Leżajsk - Łańcut - Dylągówka - Szklary	0+000	1+510	1,51
65		dawna DK 17 (gr. woj. - Ryki - do drogi krajowej S12)	0+000	33+700	33,700



66	801 A	Dęblin	0+000	0+424	0,424
67	824 A	Puławy ul. Partyzantów (od ul. Lubelskiej do ul. Centralnej)			0,092
68	824 A	Józefów nad Wisłą	0+000	0+225	0,225
69	813 A	Międzyrzec Podlaski ul. Lubelska i Partyzantów			0,284
70	874 A	Puławy ul. Centralna			0,701
RAZEM					2213,781

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, stan: luty 2021 r.





## DROGI POWIATOWE

Tabela 11 Wykaz dróg powiatowych

L.p.	Powiat	Długość dróg ogółem (km)
1	bialski	1 084,1
2	lubelski	772,0
3	zamojski	766,2
4	chełmski	732,7
5	tomaszowski	703,8
6	biłgorajski	586,5
7	hrubieszowski	567,0
8	lubartowski	566,4
9	łukowski	546,9
10	krasnostawski	463,7
11	radzyński	437,4
12	opolski	411,8
13	kraśnicki	410,4
14	puławski	385,0
15	włodawski	374,5
16	rycki	347,4
17	parczewski	338,6
18	janowski	322,5
19	łęczyński	257,3
20	świdnicki	209,0
Razem:		10 283,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych, 2020 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.

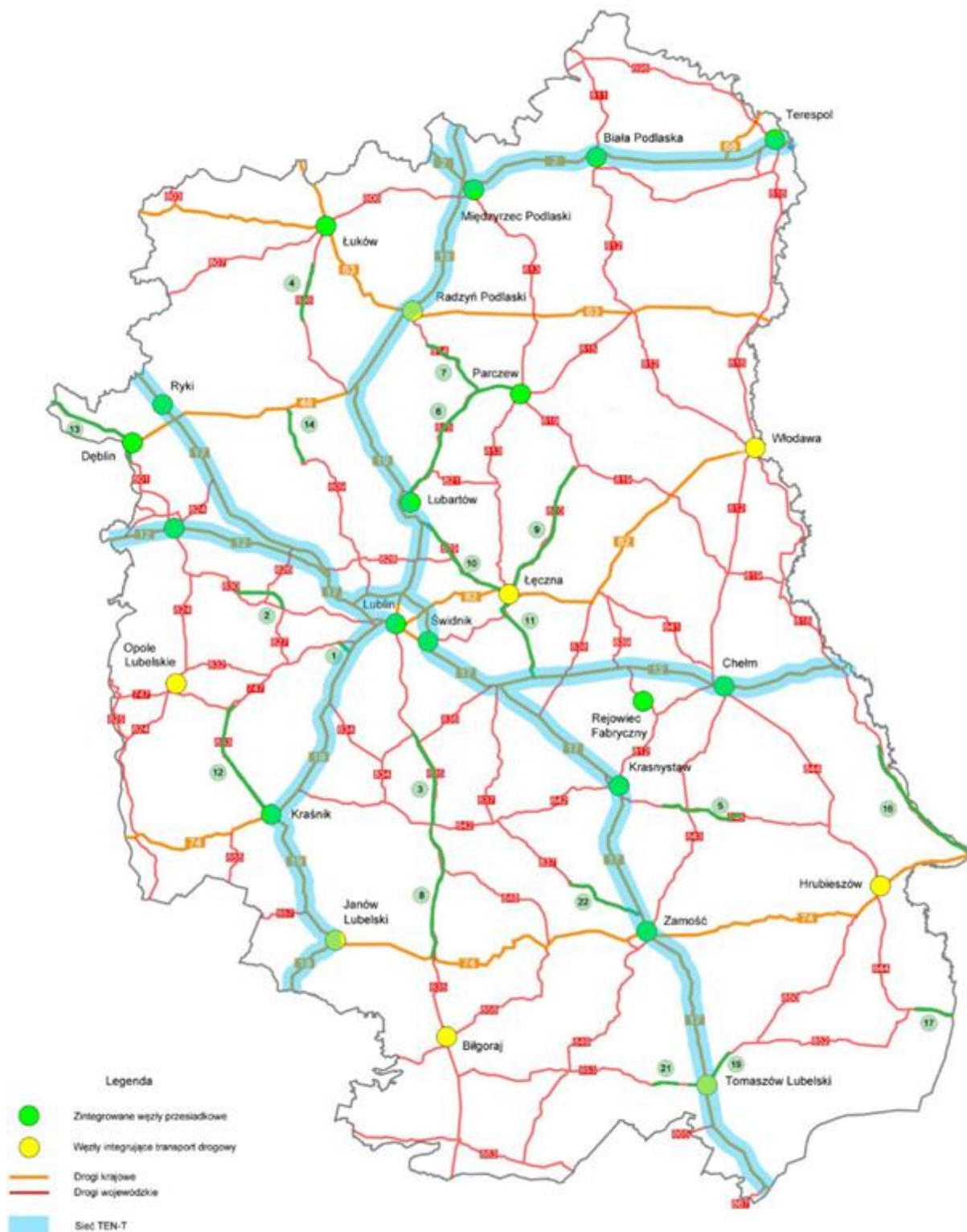


Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku wśród głównych ograniczeń sieci wskazuje na:

- 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 na tle korytarzy transportowych zlokalizowanych w województwie lubelskim



Źródło: opracowanie własne



### 3.3.1. Analiza i ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego

Według raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2019 roku” od wielu lat na polskich drogach widać wyraźny trend spadkowy, jeśli chodzi o liczbę wypadków, w tym wypadki ze skutkiem śmiertelnym. Zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Narodowego 2013-2020 liczba ofiar śmiertelnych miała zostać zmniejszona o 50% a liczba ciężko rannych o 40% (w stosunku do roku 2010). Zgodnie z raportem w 2019 roku wskaźnik ten wynosił odpowiednio 36,1% i 46,4%. W ujęciu ogólnopolskim współczynniki te uległy znacznej poprawie.

Tabela 12 Statystyki wypadków drogowych w województwie lubelskim

Rok	2010	2017	2018	2019	Zmiana 2019/2010
Wypadki	1820	1242	1216	1139	62,58%
Zabici	256	157	179	170	66,41%
Ranni	2288	1432	1286	1233	53,89%
Ciężko ranni	b.d.	654	598	610	-
Kolizje	b.d.	19895	20079	20488	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie” w latach 2010, 2017-2019

W województwie lubelskim można wskazać wyraźny trend zmniejszania się liczby wypadków oraz spadek ich ofiar. Na ten trend składa się wiele czynników, wśród nich poprawa infrastruktury drogowej, zmiany w przepisach drogowych podjęte na przestrzeni lat, mnogość programów i działań podjętych w tym zakresie a także rozwój technologii wykorzystywanych w samochodach wpływających na bezpieczeństwo.

Porównując rok 2019 do 2018 widać nieznaczny wzrost kolizji samochodowych co może być spowodowane zwiększoną liczbą aut zarejestrowanych w kraju. Jednocześnie widoczny jest spadek liczby wypadków i zabitych, odpowiednio o 6,33% i 5,03%.

Tabela 13 Wskaźniki wypadków drogowych w województwie lubelskim na tle kraju

Województwo	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ofiary ranne	Ofiary ciężko ranne	Kolizje	Wypadki/100 tys. Mieszk.	Zabici/ 100 tys. mieszk.	Zabici/ 100 wypadków	Wypadki/ 100 km dróg
Liczba zdarzeń	1139	170	1233	610	20488	53,8	8,0	14,9	3
Średnia krajowa	1893,0	181,8	2217,3	664,6	28239,8	76,7	7,9	11,3	7,0
Lubelskie na tle innych województw	6 miejsce	9 miejsce	5 miejsce	10 miejsce	7 miejsce	3 miejsce	9 miejsce	14 miejsce	2 miejsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w roku 2019”





Na tle innych województw, województwo lubelskie posiada stosunkowo niski współczynnik wypadków oraz ofiar wypadków. Jednakże porównując liczbę zabitych w przeliczeniu na 100 tysięcy mieszkańców, jest on o nieznacznie wyższy od średniej krajowej. Wartym odnotowania jest również zdecydowanie wyższa pozycja województwa lubelskiego na tle kraju pod względem wskaźnika ciężkości tych wypadków, poprzez liczbę zabitych na 100 wypadków, która to wynosi 14,9 przy średniej krajowej 11,3.

Tabela 14 Udział wypadków drogowych w województwie lubelskim na tle kraju

Udział wypadków	Procent	Pozycja na tle kraju
Z udziałem pieszych	22,20%	Poniżej średniej
Spowodowanych nadmierną prędkością	21,60%	Powyżej średniej
Spowodowanych przez młodych kierowców	16,10%	Poniżej średniej
Z udziałem rowerzystów	15,20%	Powyżej średniej
Z udziałem nietrzeźwych	13,60%	Powyżej średniej
Z udziałem motocyklistów	10,50%	Powyżej średniej
W wyniku najechania na drzewo	5,60%	Powyżej średniej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w roku 2019”

Zgodnie ze statystykami przedstawianymi przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wypadki zostały przedstawione w rozkładzie ze względu na udział czynników oraz ich strukturę. Największy udział w wypadkach stanowi udział pieszych i wynosi 22,2% wszystkich wypadków. Wskazuje to na dużą potrzebę podjęcia działań poprawiających bezpieczeństwo pieszych podczas realizacji zadań inwestycyjnych przy infrastrukturze drogowej. Mniejszy udział w ujęciu wojewódzkim, jednak jednym z najwyższych w kraju pozostaje udział nietrzeźwych w wypadkach, jest to 13,6% wszystkich wypadków w województwie. Równie wysoki, ponad średnią krajową, jest udział motocyklistów w wypadkach, wynosząc 10,5%.



Tabela 15 Struktura wypadków i zabitych w województwie lubelskim

	Struktura wypadków	Struktura zabitych
Zderzenie czołowe	11%	17%
Zderzenie boczne	31%	20%
Zderzenie tylne	9%	8%
Pieszy	22%	31%
Wywrócenie	11%	8%
Drzewo	6%	10%
Inne	10%	6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w roku 2019” (zaokrąglenie do pełnych punktów procentowych)

#### Wnioski:

- W województwie lubelskim występuje najwyższy w kraju udział wypadków z udziałem nietrzeźwych i motocyklistów
- W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych
- W województwie lubelskim widać trend spadkowy liczby zabitych w wypadkach drogowych, jednak udział większości grup wypadków osiąga wartości wyższe od średniej krajowej
- Wskaźniki zagrożenia plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadku. Niestety ciężkość wypadków charakteryzuje się znaczną wartością na tle kraju.



### 3.4. Transport Kolejowy

Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego wynosi 1092 km, w tym około 163 km to linie szerokotorowe o rozstawie szyn 1520 mm. Daje to stosunkowo niedużą gęstość sieci kolejowej – 4,3 km na 100 km<sup>2</sup>.<sup>16</sup> Tym samym województwo lubelskie znajduje się na przedostatnim miejscu spośród województw pod względem wskaźnika gęstości sieci kolejowej – średnia krajowa to 6,2 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<sup>2</sup>, przypadało prawie 4,5 km torów. Stopień elektryfikacji linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego wynosi 45,6% eksploatowanych linii ogółem, co również jest wynikiem niższym względem średniej krajowej, wynoszącej 62,6%.

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 rejonie Małaszewicz.

Z kolei linia **nr 7**, która w województwie lubelskim zajmuje odcinek Dęblin-Lublin-Chełm-Dorohusk (171 km) jest główną drogą dla ruchu na Ukrainę i dalej w rejon Morza Czarnego. To część trasy międzynarodowej Gdańsk-Odesa. Linia jest niemal w całości zelektryfikowana, z 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.

<sup>16</sup> Źródło: Transport – wyniki działalności w 2020 r., Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, 2021, str. 47



- 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 głównie w ruchu międzywojewódzkim oraz w niewielkim stopniu w ruchu towarowym. Ruch regionalny odbywa się jedynie na odcinku Lublin- Parczew.
- 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. 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 – Bełzec – 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 – Hrebenne) 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 561 Zadębie – Adampol, 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. Przywrócona do ruchu w związku z wykorzystaniem linii nr 30 jako trasy objazdowej na czas zamknięcia linii nr 7.
- nr 562 Adampol – Lublin Tatary: jednotorowa i zelektryfikowana linia dla ruchu towarowego.
- Nr 563 Rejowiec Zachodni – Rejowiec Południowy, jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa, łącznica linii nr 7 i linii nr 69, uruchomiona po odtworzeniu w 2017 r. dla potrzeb ruchu towarowego



Szczegółowy wykaz linii kolejowych przedstawia tabela nr 13.

Tabela 16 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%

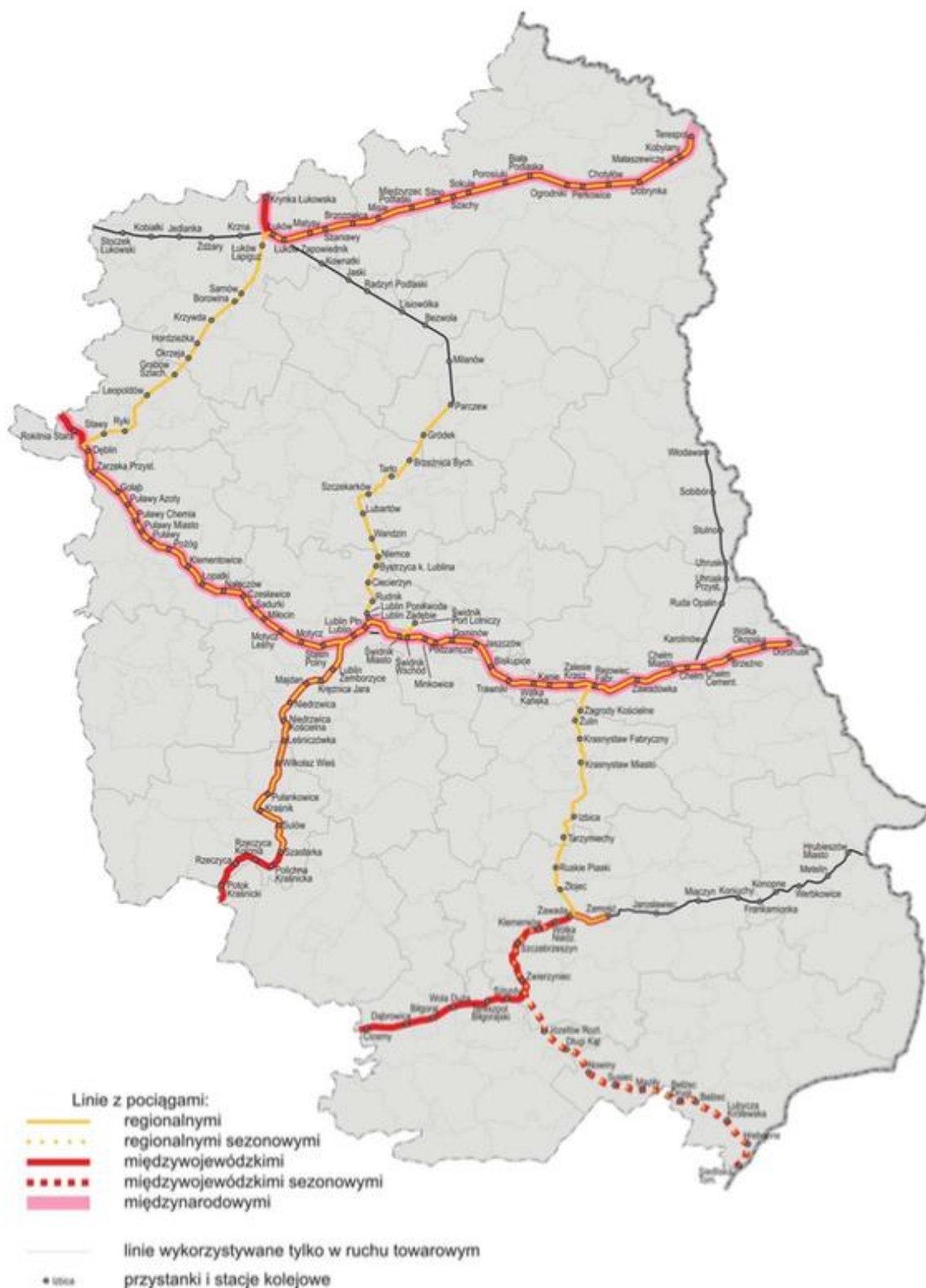


68	Lublin-Przeworsk	72,477	Lublin-Kraśnik	43-56	44-45	7%-53%
			Kraśnik-(Stalowa Wola)	57-59	-	14%-20%
69	Rejowiec-Hrebenne	135,801	Rejowiec Fabryczny-Krasnystaw	17-19	-	13%-15%
			Krasnystaw-Szczebrzeszyn	104-114	-	12%-30%
			Szczebrzeszyn-Zwierzyniec	7-8	9	12%-19%
72	Zawada-Hrubieszów Miasto	61,639		-	-	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 Tatarski	0,934		-	-	b.d.
563	Rejowiec Zachodni – Rejowiec Południowy	1,598				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: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego



### 3.5. Transport Zbiorowy

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym<sup>17</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 XLVIII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim” obowiązek ten został wypełniony, ostatnia aktualizacja tego planu miała miejsce 5 listopada 2019 roku, Uchwałą LXXXVI/1853/2019.

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 2022 r.

Od 1 stycznia 2022 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 2018 r. poz. 295).

W tym celu w Planie Transportowym 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>17</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 17 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-Bełzec-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-Krzywda-Ryki-Dęblin-Puławy-Lublin
	Dęblin-granica województwa (kierunek Pilawa, Warszawa)
	Łuków-granica województwa (kierunek Siedlce, Warszawa)

Tabela 18 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-Fajstówice-Łopiennik Górny-Krasnystaw-Izbica-Zamość-Łabunie-Krynice-Tarnawatka-Tomaszów Lubelski
	Tomaszów Lubelski-Belżec-granica województwa (kierunek Lubaczów)
514	Lublin-Piaski-Fajstówice-Łopiennik Górny-Krasnystaw-Izbica-Zamość
524	Lublin-Piaski-Fajstówice-Łopiennik Górny-Krasnystaw
505	Lublin-Jabłonna Pierwsza-Wysokie-Goraj-Frampol-Biłograj
	Biłograj-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-Belżyce-Poniatowa-Opole Lubelskie
	Opole Lubelskie-Łaziska-granica województwa (kierunek Lipsko)
508	Lublin-Nałęczów-Wąwolnica-Kazimierz Dolny-Puławy
	Puławy-granica województwa (kierunek Zwoleń)
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-Biłograj



	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



### 3.6. Transport Lotniczy

Zgodnie z celem operacyjnym 2.1. „Zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej” do celu strategicznego nr 2 – „Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych” Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030, jednym z głównych kierunków działań/interwencji w horyzoncie do 2030 roku będzie rozwój funkcjonalny lotniska regionalnego Port Lotniczy Lublin S.A., w tym o moduł cargo<sup>18</sup>.

Od grudnia 2012 roku na terenie województwa lubelskiego funkcjonuje Port Lotniczy Lublin, zlokalizowany w podlubelskim Świdniku. Lotnisko oferuje regularne połączenia z sześcioma lotniskami w Europie oraz z jednym lotniskiem krajowym (Warszawa Okęcie).

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 lotnisku w Świdniku dotychczasowo wykonywały samoloty następujących linii lotniczych: Ryanair obsługujący połączenie do Dublina, Wizz Air do Eindhoven, Londynu i Oslo, PLL LOT do Warszawy. W sezonie urlopowym są też uruchamiane połączenia czarterowe. Skala działalności Portu Lotniczego Lublin pozycjonuje je jako jedno z mniejszych portów w Polsce.

W 2020 roku z usług lubelskiego lotniska skorzystało 123 512 pasażerów i wykonano 2285 operacji lotniczych, co oznacza znaczący spadek względem roku 2019, kiedy to obsłużono ponad 357 tys. osób oraz wykonano 4389 operacji lotniczych. Obecne prognozy nie wskazują na szybką poprawę sytuacji i powrót do liczby pasażerów na poziomie 400 tys. osób rocznie.

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

Port Lotniczy Lublin posiada również terminal cargo, dobrze połączony z siecią dróg (A2, S12, S17, S19) oraz z koleją. Lokalizacja przy wschodniej granicy Unii Europejskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych przejść granicznych i terminali przeładunkowych stanowi duży potencjał terminalu cargo Portu Lotniczego Lublin. Do końca 2021 roku powstanie nowoczesny magazyn o powierzchni min. 2000 m<sup>2</sup> z dedykowanymi pomieszczeniami do obsługi towarów specjalnych.

<sup>18</sup> Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030 (str. 100, Kierunki działań/kierunki interwencji)



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. Lotnisko Chełm – Deputycze Królewskie należy do Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie. Jest lotniskiem użytku wyłącznego, jako miejsce zajęć praktycznych adeptów pilotażu samolotowego, śmigłowcowego oraz mechaniki lotniczej. Jako miejsca lądowisk wskazane są też Dębowa Kłoda i Majdan Nowy koło Biłgoraju. Infrastrukturę lotniczą regionu uzupełnia lotnisko przyzakładowe w Świdniku i lotniska aeroklubowe: Radawiec koło Lublina, Mokre koło Zamościa i Świdnik.

### 3.7. 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.

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, Piotrawinie 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. W ramach porozumienia AGN, obejmującego swoim zasięgiem sieć dróg wodnych od Atlantyku po Ural, rzeka Bug na odcinku od Brześcia do jeziora Zegrzyńskiego została wskazana jako jedno z podstawowych wąskich gardeł polskich dróg wodnych.

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 Terespola z Wisłą. Kanał ten swój koniec miałby mieć w okolicach Dębina. 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.



### 3.8. Infrastruktura 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). Ruch graniczny związany z funkcjonowaniem terminali w rejonie Małaszewicz obsługiwany jest przez kolejowe przejście graniczne Terespol – Brześć. 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, takich jak Europort sp. z o.o. czy ADAMPOL S.A.

Małaszewicze są kluczowym punktem na kolejowej trasie transportowej z Chin do Unii Europejskiej. W związku z intensywnym rozwojem Nowego Jedwabnego Szlaku, odnotowuje się wzmożony ruch towarowy przez suchy port przeładunkowy w Małaszewiczach, dochodzący do maksymalnego wykorzystania możliwości obecnego szerokiego układu



torowego 1520 mm, o przepustowości 15 par pociągów dziennie. Obecnie w Małaszewiczach planowana jest budowa największego portu logistycznego w Europie, co przełożyłoby się na wzrost przepustowości do 55 par pociągów dziennie po torze szerokim. Inwestorem jest spółka CARGOTOR należąca do Grupy PKP CARGO, inwestycja na kwotę 4 miliardów złotych zostanie w całości zrealizowana ze środków unijnych i budżetowych państwa.

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. Terminal przeładunkowy Dorohusk obsługiwany jest przez spółkę PKP CARGO CONNECT, należąca do Grupy PKP CARGO.

Kolejne ważne kolejowe przejście graniczne to Hrubieszów – Izow, łączące się z ukraińską siecią kolejową. Ponieważ Izow (Jeżów) jest małą, mało znaną miejscowością, przejście to określa się relacją Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński. Obsługiwane jest przez spółkę PKP LHS sp. z o.o. Stacja Hrubieszów LHS, Zamość LHS, Szczepieszyn LHS pozwala na przeładunek towarów sypkich luzem, towarów drobnicowych oraz drewna, natomiast przeładunek kontenerów ma miejsce na stacji Szczepieszyn LHS i Zamość Bortatycze LHS.

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 drogą krajową nr 68, która przebiega w rejonie planowanej autostrady A2 a drogą krajową nr 2/E30 i drogą wojewódzką nr 698. 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, z danych którego wynika, że w 2019 roku przewozów intermodalnych wg masy towarów wyniósł 118,20 proc. Tabela nr 12 pokazuje dane UTK dla poszczególnych kwartałów w omawianym okresie.

Tabela 19 Masa towarów w przewozach intermodalnych (tys. ton)

Rok/kwartał	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	Ogółem
2018	3 982,7	4 295,3	4 528,0	4 897,3	17 703,3
2019	4 631,9	4 667,7	5 062,7	5 147,1	19 509,5

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 bocznic.

Dostępność powierzchni magazynowej to kolejny obszar logistyczny który w ostatnich latach prężnie rozwijał się w województwie lubelskim. Na szczególną uwagę zasługuje tu Lublin, którego potencjał w tej dziedzinie dostrzegli międzynarodowi deweloperzy jak np. Panattoni Europe, Goodman czy MLP Group, którzy ulokowali tu swoje inwestycje. Na koniec 2019 roku całkowita podaż powierzchni magazynowej osiągnęła poziom ok. 232 tys. mkw., a w budowie znajduje się kolejne 53,1 tys. mkw. Największe skupiska powierzchni magazynowej w samym Lublinie to dzielnice: Tatary, Hajdów–Zadębie, Kośminek i Wrotków.

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, Szczebrzeszyn). 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 Tatarski, Łuków, Łuków Łapigród, Międzyrzec Podlaski, Motycz, Nowa Dęba, Parczew, Puławy, Radzyń Podlaski, Rejowiec, Ryki, Samurki, Susiec, Szczepietyn, Wólka Okopska, Zamość, Życzyn.



### 3.9. Infrastruktura Rowerowa

Województwo lubelskie może się pochwalić rozbudowaną siecią infrastruktury rowerowej na obszarach zurbanizowanych oraz szlaków rowerowych – łącznie jest to ponad 2000 km oznaczonych tras. Największą liczbę dróg rowerowych posiada stolica regionu Lublin, w której funkcjonuje też system wypożyczania rowerów. Dynamiczny rozwój infrastruktury rowerowej nastąpił po akcesji Polski do UE.

Szlaki o znaczeniu regionalnym, których jest sześć, liczą ponad 1150 km.

Tabela 20 Wykaz szlaków rowerowych na terenie województwa lubelskiego

L.p.	Szlak	Długość (km)
1	Lublin-Naęczów-Wąwolnica-Kazimierz Dolny	67
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	187
6	Lubelski odcinek Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo	400
<b>Ogółem</b>		<b>1158</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 - Gościńiec Janowski - Zofianka Górna - Krzemień II - Dzwola - Zdzisławice - Cacanin - Frampol - Radzięcín - Kolonia Teodorówka - Komodzianka - Wygon - Chłópków - Latyczyn - Radecznicza - Gaj Gruszczkański - Zakłódzie Dół - Mokrelipie - Sąsiadka - Rozłopy Mułki - Szczebrzeszyn - Żurawnica - Topólcza - Kawęczynek - Leśniczówka Cetnar - Wólka Czarnostocka - Trzęsiny - Wola Kątecka - Stara Wieś - Frampol:

Województwo Lubelskie jest też częścią Wschodniego Szlaku Rowerowego „Green Velo<sup>19</sup>”, który mający blisko 2000 km długości, jest najdłuższą trasą rowerową w Polsce. Trasa ta przebiega przez obszar pięciu województw leżących we wschodniej części kraju: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie (ok. 400 km), świętokrzyskie oraz podkarpackie.

<sup>19</sup> <http://greenvelo.pl/portał/pl/o-szlaku/wschodni-szlak-rowerowy-w-liczbach>



Lubelska część szlaku prowadzi m.in. przez malownicze tereny nadbużańskie z sanktuariami różnych wyznań: w Kostomłotach, Kodniu i Jabłecznej, wielokulturowe miasta: Chełm i Włodawę oraz Roztoczański Park Narodowy. Dużą zaletą szlaku „Green Velo” jest nowoczesna infrastruktura w postaci np. Miejsc Obsługi Rowerzystów.



### 3.10. Infrastruktura 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.

Na terenie województwa lubelskiego znajduje się dziewięć obszarów granicznych w których funkcjonuje łącznie 11 czynnych przejść granicznych. W tym podwójne – kolejowe i drogowe w Terespolu oraz w Dorohusku. 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 21 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. Wartym uwagi jest fakt, że graniczny ruch



drogowy obsługiwany jest przez przejście drogowe w terminalu drogowym w odległości ok. 400 m od granicy. W pobliżu przejścia kolejowego działa terminal przeładunkowy zlokalizowany w odległości ok. km od granicy.

Duże znaczenie w wymianie międzynarodowej mają też przejścia graniczne Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński, gdzie przebiega szerokotorowa linia kolejowa LHS. Z kolei przez Zosin – Ustifug odprawiane są samochody osobowe i autokary.

Najmłodsze polsko-ukraińskie przejście graniczne to Dołhobyczów-Uhrynów, które odciążą punkty graniczne w Hrebennem i Zosinie.

Według oficjalnych danych Straży Granicznej<sup>20</sup>, w 2019 roku osobowy ruch graniczny, który wyniósł 13 136 898 osób na przejściach granicznych z Ukrainą i Białorusią, zmniejszył się o 3,34% względem 2018 roku, kiedy wyniósł 13 591 150 osób. Natomiast ruch graniczny środków transportu skurczył się z roku na rok o 11,86%, z 4 904 202 pojazdów w 2018 roku na 4 322 442 pojazdy w roku 2019. Za odnotowany spadek odpowiadają pojazdy osobowe, których w 2019 roku na lubelskim odcinku granicy państwa było o 16,61% mniej względem roku 2018. Dotyczy to również pociągów osobowych, gdzie spadek r/r wyniósł 14,10%. Liczba pojazdów ciężarowych oraz pociągów towarowych przekraczających granicę wzrosła w 2019 roku o kolejno 3,94% oraz 3,29%.

---

<sup>20</sup> Statystyka SG – strazgraniczna.pl



### 3.11. 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 zespołu terminali w rejonie Małaszewicz. 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.



### 3.12. 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: linia kolejowa nr 7/C28 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 Wołą do Przeworska, a dalej do Medyki i na Ukrainę. Ten węzeł jest głównie obciążony 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 województwa lubelskiego przedstawiono uprzednio w rozdziale 3.3 niniejszego opracowania (mapa nr 2).





### 3.13. 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 transportu zbiorowego województwa lubelskiego).

Plan transportu zbiorowego 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 transportu zbiorowego 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 22 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 transportu zbiorowego województwa lubelskiego oraz Krajowego Planu Transportowego

Poniżej prezentujemy węzły komunikacyjne kluczowe dla transportu prywatnego.

Najważniejszym węzłem w województwie jest:

### LUBLIN

Przez Lublin 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 Opola Lubelskiego przez – Bełżyce do Konopnicy), nr 809 (Lublin – Przytoczno), nr 830 (Lublin – Nałęczów – Bochońca), nr 835 (Lublin – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk).



Przez miasto przebiegają również ważne szlaki kolejowe: międzynarodowa linia nr 7 - Warszawa – Lublin – Dorohusk, oraz krajowe: - 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 autostrada A2 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 – Szczepleszyn – 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 – Bełzec – Hrebennie - granica z Ukrainą.

### **ZAMOŚĆ**

Ten węzeł komunikacyjny jest położony na skrzyżowaniu ważnych linii kolejowych: nr 65 (LHS), nr 72 Zawada – Hrubieszów, a 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)



### 3.14. Łagodzenie zmian klimatu w transporcie

Wśród dostępnych metod wpływu na łagodzenie zmian klimatu w transporcie wymienić można m.in.: tworzenie stref czystego transportu, promocja komunikacji zbiorowej wśród mieszkańców, odpowiednie zarządzanie taborom komunikacji zbiorowej, który realizuje przewozy pasażerskie na terenie JST. Największe miasta województwa lubelskiego podejmują szereg działań mających na celu łagodzenie zmian klimatu w transporcie, wielokrotnie stosując pionierskie rozwiązania.

#### Lublin

W zakresie transportu zbiorowego, Lublin spełnia ustawy<sup>21</sup> próg 30% udziału pojazdów zeroemisyjnych w całej flocie, co zapewnia mu miejsce w ścisłej czołówce systemów elektromobilnych w Polsce, a nawet w Europie. Lublin aktywnie rozwija unikatową<sup>22</sup> w skali kraju sieć miejskich trolejbusów. Tabor lubelskiej komunikacji miejskiej stanowi 261 autobusów i 115 trolejbusów<sup>23</sup>. Autobusy spełniające normę EURO 5 lub EURO 6 stanowią 68% wszystkich autobusów znajdujących się w taborze lubelskiej komunikacji miejskiej. Inwestycje dotyczą zarówno taboru jak i infrastruktury, MPK Lublin wspólnie z Politechniką Lubelską i sektorem prywatnym prowadzą obecnie prace nad budową magazynów energii, które zostaną wykorzystane m.in. na potrzeby przewozów trolejbusowych.

25 lutego 2021 r. Rada Miasta Lublin przyjęła „Strategię rozwoju elektromobilności w Lublinie”. Kierunkowy dokument zakłada m.in. budowę na terenie miasta co najmniej 210 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych do dnia 31 marca 2021 r. Lublin jest również członkiem „Koalicji Miast na rzecz rozwoju Stref Czystego Transportu” deklarując wprowadzenie na terenie miasta Strefy Czystego Transportu. Kolejnym pionierskim rozwiązaniem, w które zaangażował się Lublin, jest uzupełnienie taboru komunikacji zbiorowej o autobus zasilany wodorem.

#### Chełm

Władze miasta Chełm wdrożyły atrakcyjną formę promocji komunikacji zbiorowej. Od 1 września 2021 r. na terenie Chełma obowiązuje bezpłatna komunikacja miejska, dostępna nie tylko dla mieszkańców, ale dla wszystkich osób przebywających w Chełmie.

Miasto Chełm jest w trakcie wymiany floty autobusowej Chełmskich Linii Autobusowych. Pod koniec roku 2021 miejski tabor wzmocni sześć niskoemisyjnych autobusów, w ciągu kolejnych dwóch lat zakupione zostanie ponad 20 autobusów napędzanych wodorem.

26 marca 2021 r. Rada Miasta Chełm przyjęła „Strategię rozwoju elektromobilności miasta Chełm na lata 2020-2029”. Kierunkowy dokument opisuje m.in. elektryfikację komunikacji zbiorowej, wraz z sugestią tras i lokalizacji punktów ładowania. Ponadto Chełm stawia

<sup>21</sup> Art. 36 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r., Dz.U.2021.110 t.j.

<sup>22</sup> Trolejbusy są rzadko spotykanym środkiem transportu zbiorowego w Polsce, obecnie obok Lublina korzystają z nich również Gdynia i Tychy.

<sup>23</sup> Źródło: Strategia rozwoju elektromobilności w Lublinie, stan: październik 2020



na alternatywne środki transportu, planowana jest budowa i wykonanie systemu roweru miejskiego.

### **Zamość**

MZK w Zamościu posiada łącznie 46 pojazdów. W większości są to autobusy na olej napędowy, 16 z nich jako źródło napędu wykorzystuje CNG. W celu spełnienia ustawowego progu 30% udziału pojazdów zeroemisyjnych w całej flocie, władze miasta planują zakupić 14 zeroemisyjnych autobusów. W październiku 2021 r. zakończyły się testy takiego pojazdu na ulicach Zamościa.

25 maja 2020 r. Rada Miasta Zamość przyjęła „Strategię Rozwoju Elektromobilności Miasta Zamość”. Kierunkowy dokument opisuje m.in. elektryfikację komunikacji zbiorowej oraz rozwój sieci publicznej wypożyczalni rowerów miejskich.

### **Biała Podlaska**

W ramach modernizacji taboru pasażerskiego, w 2018 roku Miasto zakupiło 5 niskopodłogowych autobusów spełniających normę emisji spalin Euro 6. Rozwinięta została sieć ścieżek rowerowych, nowe 15,89 km powstało na terenie gminy miejskiej Biała Podlaska natomiast 4,62 km na terenie gminy Biała Podlaska.

W lipcu 2021 odbyły się konsultacje społeczne dokumentu pt. „Aktualizacja analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych”, wskazującego kierunki rozwoju komunikacji miejskiej i działania wymagające zaangażowania władz miasta w rozwój pasażerskiego transportu niskoemisyjnego. Potwierdzeniem proekologicznego kierunku obranego przez Miasto jest fakt, że prezydent miasta Biała Podlaska jest jednym z sygnatariuszy Deklaracji Miast na rzecz Rozwoju Elektromobilności.

### **Puławy**

Miasto Puławy postawiło na rozwój transportu łączącego Puławy z jego obszarem funkcjonalnym: Gminą Końskowola, Gminą Janowiec, Gminą Kazimierz Dolny, Gminą Puławy, Gminą Żyrzyn. MZK Puławy zakupiło 16 niskoemisyjnych autobusów spełniających normę Euro 6 oraz 11 szt. stacjonarnych biletomatów, wyposażyło 19 eksploatowanych autobusów w ogniwa fotowoltaiczne. Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Puławy wybudowano 34 perony autobusowe i 10 zatok autobusowych, zakupiono i zamontowano 88 wiat przystankowych oraz zainstalowano 37 urządzeń informacji przystankowej. Ponadto, prezydent miasta Puławy znalazł się w gronie sygnatariuszy Deklaracji Miast na rzecz Rozwoju Elektromobilności.



### 3.15. Wpływ czynników klimatycznych na infrastrukturę i działalność operacyjną

Obecna polityka klimatyczna w całej Unii Europejskiej zakłada podejmowanie wszelkich działań inwestycyjnych i operacyjnych, które wpływać będą na poprawę środowiska naturalnego lub ich negatywny wpływ na zmiany środowiskowe i klimatycznie będzie możliwie minimalny. Dlatego też każde działanie mające potencjalny wpływ na zmiany klimatu oraz środowisko naturalne wymagają analizy wpływu i przeprowadzenia Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ). W związku z tym również Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) zawiera Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko, która to w pełni przedstawia analizę i ocenę wpływu czynników klimatycznych na infrastrukturę i działalność operacyjną oraz wpływ planowanych działań wskazanych w powyższej strategii na środowisko naturalne.

Raport GIOŚ „Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubelskim. Raport Wojewódzki za rok 2020” na podstawie danych przekazanych przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBIZE) przygotował bilans wielkości emisji w województwie lubelskim dla tlenków siarki, tlenków azotu, pyłów PM10 oraz PM2,5 i benzo(a)pirenu (Dane te zostały przedstawione w SOOŚ). Na podstawie danych wskazanych w raporcie można stwierdzić, że w województwie lubelskim istotne znaczenie transportu dla zanieczyszczenia środowiska i wpływu na zmiany klimatyczne ma jedynie kwestia emisji tlenków azotu. Wszelkie inne zanieczyszczenia w tym pył zawieszony PM2,5 oraz metale ciężkie (Cu, Zn, Cd, Hg, Cr, Ni) są poniżej średniej krajowej a sama gałąź transportu ma niski bądź marginalny wpływ na ich emisję. Największym zagrożeniem klimatycznym dla regionu województwa lubelskiego są zanieczyszczenia (gazy cieplarniane) emitowane z kominów grzewczych oraz całej infrastruktury komunalno-bytowej.

Planowane inwestycje infrastrukturalne mogą wzmocnić ten trend poprzez poprawę komunikacyjną, zwiększając dostępność transportową, a także zwiększyć przepustowość, co ma wpływ na zmniejszenie średniego spalania w pojazdach drogowych.



## 4. Komplementarność z pozostałymi dokumentami strategicznymi Państwa i Województwa Lubelskiego

### KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030 (KPZK 2030)<sup>24</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,
- 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,

<sup>24</sup> Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r. , poz. 252)





który służyć mają poprawie dostępności transportowej. W efekcie tych działań, rozszerzeniu ulec 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>25</sup> w kontekście infrastruktury transportowej wskazuje się dążenie do poprawy dostępności komunikacyjnej poprzez kształtowanie spójnego systemu transportowego. Zakłada się integrację jego poszczególnych elementów oraz podwyższenie ich parametrów eksploatacyjnych. Dla spełnienia tych zamierzeń istotny będzie zrównoważony rozwój efektywnej sieci infrastruktury komunikacyjnej z akcentem na kształtowanie systemów multimodalnych i wzmocnienie transportu zbiorowego.

Ponadto dokument ten podkreśla za ważne neutralizowanie barier i ograniczeń rozwoju w funkcjonowaniu układów przestrzennych przez zapewnienie możliwie równego dostępu do sieci komunikacyjnej – wzbogacenie infrastruktury drogowej i lotniczej oraz pełne wykorzystanie sieci.

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 odnoszące się do infrastruktury transportowej:

- stosowanie rozwiązań mających na celu zwiększenie poziomu swobody ruchu na odcinkach o największym natężeniu ruchu z dostosowaniem parametrów dróg do przenoszenia obciążeń,
- budowę i modernizację obiektów inżynierskich (obiektów mostowych, wiaduktów, estakad, węzłów drogowych),
- przebudowę najważniejszych linii kolejowych i rewitalizację linii o zawieszonym lub ograniczonym ruchu,
- rozbudowę infrastruktury granicznej z drogami dojazdowymi,
- realizację inwestycji związanych z komunikacją lotniczą,
- integrowanie systemów komunikacji (integracja przewozów i infrastruktury komunikacyjnej) przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju

<sup>25</sup> Uchwała nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (Dz. Urz. Woj. Lubel. z 2015 r., poz. 5441)



Powyższe działania 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>26</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,
- 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

<sup>26</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)



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 23 Analiza SWOT

Silne strony	Słabe strony
Potencjał turystyczny	Peryferyjne położenie w przestrzeni kraju i Unii Europejskiej
Przebieg korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim	Niezadawalający stan techniczny dróg
Potencjał gospodarczy i naukowy	
Dynamiczny rozwój kolejowych przewozów towarowych (zwłaszcza intermodalnych)	Niska jakość połączeń głównych ośrodków subregionalnych województwa z Lublinem
	Brak nowoczesnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych Lublina z innymi ważnymi dla niego miastami (Rzeszów, Kielce, Lwów)
Dobrze rozwinięty sektor usług transportu, logistyki i gospodarki magazynowej	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
	Nieprzewidywanie niekorzystnych tendencji demograficznych
Budowa obwodnic miast np. Nałęczowa	ograniczona mobilność mieszkańców województwa
inwestycje w zakup taboru kolejowego dedykowanego do przewozu osób na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Województwo Lubelskie	Niekorzystne lokalizacje stacji kolejowych, znacznie oddalonych od centrów miast
Rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku	Przyśpieszona degradacja dróg spowodowana wzmożonym ruchem transportu ciężarowego
Współpraca w ramach Inicjatywy Trójmorza	Popularyzacja pracy i nauki w trybie zdalnym
Współpraca transgraniczna m.in. w ramach Euroregionu Bug oraz Transgranicznego Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” i „Roztocze”	Bezpośredni wpływ sankcji międzynarodowych na tereny przygraniczne z Białorusią i Ukrainą



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	Zmniejszenie zainteresowania komunikacją publiczną

Źródło: Opracowanie własne



## 6. Wizja rozwoju transportu w odniesieniu do celów „Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego 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 cele strategiczne i przyporządkowane do nich konkretne działania, co obrazuje tabela poniżej.

Tabela 24 Cele wskazane w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku

L.p.	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działania
1	<b>SEKTOR ROLNO-SPOŻYWCZY</b> Kształtowanie strategicznych zasobów rolnych	1.3. Rozwój współpracy w sektorze rolnospożywczym	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stworzenie zintegrowanego systemu odbioru i dystrybucji produktów (w tym transportu i sprzedaży) w skali lokalnej (krótkie łańcuchy dostaw) oraz w krajowej i międzynarodowej (m.in. z wykorzystaniem transportu lotniczego);</li> </ul>
2	<b>PRZESTRZEŃ</b> Wzmacnianie powiązań i układów funkcjonalnych	2.1 Zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa regionalnych i międzyregionalnych powiązań komunikacyjnych z uwzględnieniem szkieletowego układu dróg ekspresowych (S19, S17. I S12) oraz planowanej autostrady A2, w tym budowa obwodnic miast;</li> <li>Rozwój lokalnych układów drogowych z uwzględnieniem ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zapewniających dostęp do miejsc koncentracji podstawowych usług, a także infrastruktury sprzyjającej elektromobilności;</li> <li>Organizacja zintegrowanego systemu transportu zbiorowego;</li> <li>Poprawa standardu usług w publicznym transporcie zbiorowym poprzez zakup lub modernizację taboru;</li> </ul>
		2.2 Rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych (LOM, ośrodków subregionalnych i lokalnych)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozwijanie funkcji metropolitalnych Lublina, w tym gospodarczych, edukacyjnych, naukowych, turystycznych, kulturalnych, konferencyjno – wystawienniczych o charakterze regionalnym, krajowym i międzynarodowym;</li> <li>Wzmacnianie funkcji subregionalnych Białej Podlaskiej, Chełma, Puław i Zamościa;</li> <li>Rozwój funkcji ponadlokalnych (usług ponadpodstawowych) i specjalistycznych miast powiatowych;</li> <li>Organizacja terenów inwestycyjnych, w tym służących rozwijaniu logistyki (między innymi w oparciu o potencjał Portu Lotniczego Lublin);</li> </ul>



		2.3 Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu;</li> <li>• Poprawa dostępności do świadczonych usług społecznych;</li> </ul>
4	<b>SPOŁECZEŃSTWO</b> Wzmacnianie kapitału społecznego	4.4 Wzmocnienie współpracy trans granicznej i międzyregionalnej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wspieranie działań i współpraca z właściwymi podmiotami na rzecz realizacji inwestycji sprzyjających pogłębianiu kontaktów międzyregionalnych, w tym w zakresie infrastruktury granicznej (budowa i rozbudowa przejść granicznych oraz dostosowanie ich do obsługi ruchu turystycznego) oraz poprawiającej dostępność do przejść granicznych (drogi, linie kolejowe, parkingi buforowe, lotnisko, infrastruktura turystyczna);</li> <li>• Wspieranie działań i wykorzystanie nowych powiązań i możliwości rozwojowych wynikających z budowy trasy S19 Północ – Południe „Via Carpatia”;</li> </ul>
		4.5 Bezpieczeństwo publiczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wdrażanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu komunikacyjnego, między innymi poprzez automatyzację procesów sterowania i zarządzania ruchem;</li> <li>• Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku



## 6.1. Zintegrowane inwestycje terytorialne (OSI Miejskich Obszarów Funkcjonalnych)

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) to narzędzie, które po raz pierwszy pojawiło się w przedstawionych przez Komisję Europejską aktach prawnych na perspektywę finansowa 2014-2020. Przy pomocy tego instrumentu, partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego (JST) miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie (miasto i samorzady znajdujące się w jego oddziaływaniu) mogą realizować wspólne przedsięwzięcia, łączące działania finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. ZIT to także wyjście poza sztywne granice administracyjne JST i większe możliwości oddziaływania projektów unijnych.

W perspektywie finansowej na lata 2021-2027 w województwie lubelskim zostało wyodrębnionych 17 OSI Miejskich Obszarów Funkcjonalnych (ZIT). Delimitacja przedmiotowych OSI wynika z Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 oraz Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 r. Podstawą działania dla MOF jest opracowanie dokumentów strategicznych, którymi są Strategie ZIT lub Strategie Rozwoju Ponadlokalnego. Finansowanie działań określonych w strategiach dla ZIT w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 planowane jest ze środków programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 oraz programów krajowych m.in. Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027, Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027.

Poniżej przedstawiono wszystkie JST wchodzące w skład poszczególnych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

Miejski Obszar Funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego:

1. Lubelski Obszar Metropolitalny: 22 gminy (Lublin, Bełżyce, Bychawa, Garbów, Głusk, Jabłonna, Jastków, Kamionka, Konopnica, Miasto Lubartów, Lubartów, Łęczna, Mełgiew, Nałęczów, Niedzwica Duża, Niemce, Piaski, Spiczyn, Strzyżewice, Świdnik, Wojciechów, Wólka,) oraz 5 powiatów, na których obszarze leżą gminy (lubelski, lubartowski, łęczyński, puławski i świdnicki).

Miejskie Obszary Funkcjonalne ośrodków subregionalnych:

1. Biała Podlaska: Miasto Biała Podlaska i Gmina Biała Podlaska
2. Chełm: Miasto Chełm, Gmina Chełm i Gmina Kamień
3. Puławy: Miasto Puławy, Gmina Kazimierz-Dolny, Gmina Końskowola, Gmina Puławy, Gmina Janowiec, Gmina Żyrzyn
4. Zamość: Miasto Zamość i Gmina Zamość

Miejskie Obszary Funkcjonalne ośrodków lokalnych:

1. Biłgoraj: Miasto Biłgoraj, Gmina Biłgoraj i Gmina Księżpol
2. Hrubieszów: Miasto Hrubieszów i Gmina Hrubieszów
3. Janów Lubelski: Gmina Janów Lubelski i Gmina Modliborzyce
4. Krasnystaw: Miasto Krasnystaw i Gmina Krasnystaw





5. Kraśnik: Miasto Kraśnik, Gmina Kraśnik, Gmina Dzierzkowice i Gmina Urzędów
6. Łuków: Miasto Łuków, Gmina Łuków i Gmina Stanin:
7. Opole Lubelskie: Gmina Opole Lubelskie, Gmina Poniatowa, Gmina Chodel i Gmina Karczmiska
8. Parczew: Gmina Parczew i Gmina Siemień
9. Ryki: Gmina Ryki, Miasto Dęblin i Gmina Stężyca
10. Radzyń Podlaski: Miasto Radzyń Podlaski i Gmina Radzyń Podlaski
11. Tomaszów Lubelski: Miasto Tomaszów Lubelski i Gmina Tomaszów Lubelski
12. Włodawa: Miasto Włodawa i Gmina Włodawa



## 6.2. Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.)

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. Uchwała nr 108/2019 Rady Ministrów z 24 września 2019 r. nowelizująca Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), dodała kolejne zadania obejmujące teren województwa lubelskiego.

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

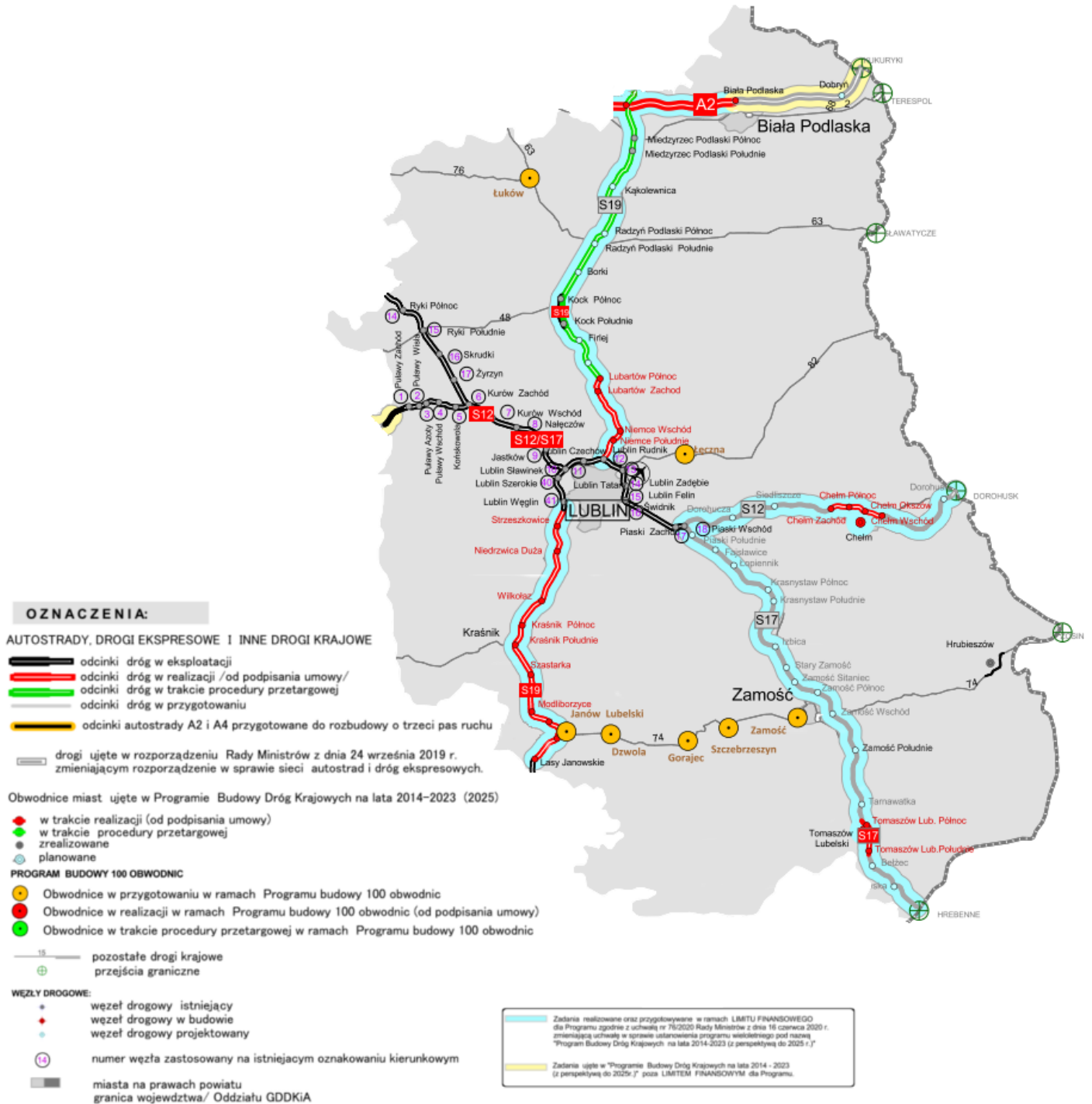
Tabela 25 Lista zadań inwestycyjnych na terenie województwa lubelskiego

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
9	Budowa obwodnicy Chełma	17	2019-2023
10	Budowa drogi S12 Radom -Lublin	65,7	-

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



Mapa 6 Mapa planowanych i realizowanych zadań inwestycyjnych zapisanych w PBDK na lata 2014-2023 – stan na 21.10.2021 r.



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



### 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. Kluczowa rola KPK jako projektu strategicznego została podkreślona w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”, przyjętej uchwałą nr 105/2019 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 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 Krajowym Programie Kolejowym znalazły się inwestycje zlokalizowane w całości lub części na obszarze województwa lubelskiego takie jak:

Tabela 26 Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku

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
6	Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą	podstawowa



7	Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny	podstawowa
8	Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin	podstawowa

Źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Tabela 27 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	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
6	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III - LCS Terespol	podstawowa	Projekt w ramach CEF projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
7	Prace na linii kolejowej nr 12 na odcinku Skierniewice – Łuków (C-E 20)	rezerwowa	

Źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Tabela 28 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 29 Lista projektów krajowych objętych KPK

L.p.	Nazwa	Lista
1	Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin - Dorohusk	podstawowa
2	Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	podstawowa

Źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku



#### 6.4. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla RP

Wśród projektów kolejowych przywołanych w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku, pojawiły się planowane nowe linie kolejowe na terenie województwa lubelskiego, które znalazły się w „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”, przyjętej przez Radę Ministrów w listopadzie 2017 r. Zgodnie z nią, planowana jest budowa następujących linii kolejowych:

- **linia kolejowa nr 54** Trawniki-Krasnystaw Miasto – budowa tej linii, wraz z innymi istniejącymi i nowoprojektowanymi odcinkami linii kolejowych, ma zapewnić dogodne połączenie ważnych ośrodków osadniczych położonych w południowo-wschodniej części województwa z Lublinem i Warszawą,
- **linia kolejowa nr 56** Wólka Orłowska-Bełzec – budowa tej linii, podobnie jak nowoprojektowanej linii nr 54, ma zapewnić kolejowy ciąg komunikacyjny Lublin-Krasnystaw-Zamość-Tomaszów Lubelski-granica państwa w kierunku Lwowa,
- **linia kolejowa nr 631** Milanów-Biała Podlaska-Fronołów – budowa tej linii, wraz z innymi istniejącymi i nowoprojektowanymi odcinkami linii kolejowych, ma zapewnić bezpośrednie połączenie stolic województw podkarpackiego, lubelskiego i podlaskiego.
- Budowa nowego odcinka skracającego przebieg **linii nr 68** w rejonie Kraśnik (Kraśnik – Rzeszyca).



## 6.5. Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027

Jednym z kluczowych elementów polityki spójności Unii Europejskiej w sektorze transportu jest dążenie do utworzenia jednolitego europejskiego systemu transportu oraz osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Oznacza to ukierunkowanie prowadzonych działań na zadania mające na celu zrównoważony rozwój sektora transportu, m.in. poprzez uzupełnienie deficytów w obszarze infrastruktury, poprawę mobilności, przy jednoczesnym osiągnięciu zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, oraz poprawę bezpieczeństwa w ruchu. W związku z tym, w ramach niniejszego celu szczegółowego, wsparciem zostanie objęta infrastruktura drogowa na obszarze województwa lubelskiego poprawiająca dostępność i spójność sieci transportowej regionu oraz ułatwiająca dostęp do sieci TEN-T, a także przyczyniająca się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu) oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów.

Podjęte działania przyczynią się do wzmocnienia układu powiązań drogowych w regionie, zwłaszcza na obszarach oddalonych od ośrodków rozwoju gospodarczego, na obszarach nadgranicznych, na obszarach o specyficznych walorach uzdrowiskowych i turystycznych oraz na obszarach miast.

W województwie lubelskim nadal odnotowuje się wysokie ryzyko występowania zdarzeń drogowych, a za główne przyczyny wypadków uznaje się: nadmierną prędkość, niedostateczną dbałość o niechronionych użytkowników ruchu oraz niedociągnięcia infrastrukturalne, konieczne są działania poprawiające bezpieczeństwo w ruchu drogowym, również w zakresie uzupełnienia infrastruktury dla niezmotoryzowanych, które będą obligatoryjnym elementem realizowanych projektów. Dodatkowo, jako element uzupełniający w projektach możliwa będzie realizacja zadań związanych z poprawą przepustowości ruchu na drogach, m.in. poprzez automatyzację procesów sterowania i kontroli ruchu, które przyczynią się m.in. do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Lepsze skorelowanie różnych rodzajów transportu i preferowanie transportu zbiorowego usprawni ruch na obszarach miejskich województwa lubelskiego, przyczyni się do ograniczenia emisji spalin oraz zmniejszy zatępienie komunikacyjne. Budowa nowych systemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczyni się do zmniejszenia ilości zdarzeń drogowych i liczby ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych. Nowe inteligentne systemy zarządzania ruchem przyczynią się do zwiększenia przepustowości głównych szlaków komunikacyjnych na obszarze większych miast.

W rezultacie nastąpi poprawa warunków ruchu na drogach, w tym wzrost bezpieczeństwa ruchu, skrócenie czasu podróży, tym samym zwiększy się mobilność mieszkańców. Usprawnienie połączeń transportowych pozytywnie wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa lubelskiego.





Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030 zakłada efektywne wykorzystanie wewnętrznych potencjałów województwa, co ma bezpośrednie przełożenie na program Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027. Jako cel główny Programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 przyjęto wzmocnienie i efektywne wykorzystanie gospodarczych i społecznych potencjałów regionu, sprzyjające zintegrowanemu, zrównoważonemu i inteligentnemu rozwojowi województwa lubelskiego, ukierunkowanemu na wysoką jakość życia i bezpieczeństwo jego mieszkańców.

W obszarze infrastruktury drogowej, Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030 wskazuje na potrzebę stworzenia sprawnego, dobrze funkcjonującego, zintegrowanego systemu transportowego. Wskazana jest realizacja układu dróg o dużej przepustowości i parametrach technicznych odpowiadających standardom europejskim. Jako priorytetowe określono działania mające na celu poprawę jakości infrastruktury transportowej o charakterze lokalnym.

Lubelskie jest drugim województwem w kraju pod względem alokacji na finansowanie programów regionalnych. Kwota zaalokowana po rozdysponowaniu środków dla regionu zapisana w projekcie Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności na lata 2021-27 to 2 272 912 292 euro<sup>27</sup>.

#### 6.5.1. Inteligentne Systemy Transportowe

Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie o drogach publicznych, inteligentne systemy transportowe (Intelligent Transportation Systems, ITS) to systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu .

Połączenie nowoczesnych technologii informatycznych i komunikacyjnych oraz infrastruktury transportowej i pojazdów pozwala na osiągnięcie wymiernych korzyści. Głównym zadaniem ITS jest poprawa bezpieczeństwa oraz wzrost efektywności transportu przy jednoczesnym działaniu na rzecz ochrony środowiska. Wśród zauważalnych efektów wymienić można :

- Zwiększenie przepustowości sieci ulic (o 20 – 25%)
- Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie liczby wypadków o 40 – 80%)
- Zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii ( o 45 – 70%)
- Poprawa jakości środowiska naturalnego (redukcja emisji spalin o 30 – 50%)
- Poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców, podróżujących transportem zbiorowym oraz pieszych

<sup>27</sup> Projekt Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027, sierpień 2021 r.



Komitet Techniczny ds. Inteligentnych Systemów Transportowych (ISO/TC 204) wyodrębnił następujące kategorie usług zawierające się w ITS:

- Informacja dla podróżnych, np. informacja przed podróżą, informacja dla kierowcy w czasie podróży,
- Zarządzanie ruchem, np. wspomaganie planowania transportu, sterowanie ruchem, egzekwowanie przestrzegania przepisów,
- Pojazd, np. zautomatyzowane kierowanie pojazdem, unikanie kolizji z poprzedzającym/ następującym pojazdem oraz kolizji bocznych,
- Pojazd komercyjny, np. automatyczna inspekcja pojazdu na drodze pod kontem bezpieczeństwa, monitorowanie bezpieczeństwa jazdy pojazdów komercyjnych przy pomocy urządzeń instalowanych w pojeździe,
- Transport publiczny, np. zarządzanie transportem publicznym, zarządzanie pojazdami wspólnymi,
- Potrzeba pomocy, np. powiadomienie o wypadku i bezpieczeństwo osobiste, zarządzanie pojazdami ratowniczymi
- Elektroniczna płatność, operacje finansowe realizowane elektronicznie
- Bezpieczeństwo, np. zwiększenie bezpieczeństwa słabszych uczestników ruchu drogowego, inteligentne skrzyżowania

Wsparcie dla inteligentnych systemów transportowych zostało zawarte w projekcie Funduszy Europejskich dla Lubelskiego 2021-2027 .

Przyspieszenie inwestycji związanych z budową/rozbudową inteligentnych systemów transportowych ITS jest wymienione jako jedno z wyzwań celu szczegółowego (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej zawartego w Celu Polityki 2. Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej.



## 6.6. Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027

Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 stanowi kontynuację wsparcia makroregionu Polski Wschodniej oferowanego w dwóch ostatnich perspektywach UE (2007-2013 oraz 2014-2020). Zakres terytorialny Programu na lata 2021 – 2027 obejmuje województwa: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie oraz region NUTS-2 mazowiecki regionalny (woj. mazowieckie z wyłączeniem Warszawy i powiatów ją otaczających).

Głównym celem programu jest utrwalenie warunków sprzyjających konkurencyjności makroregionu oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej.

Cele szczegółowe programu to:

- Wzmacnianie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw
- Podniesienie jakości życia mieszkańców przez ochronę klimatu,
- Zwiększenie dostępności transportowej makroregionu,
- Aktywizacja kapitału społecznego oraz wzrost wykorzystania potencjału turystyki i uzdrowisk.

Struktura programu składa się z czterech priorytetów. Wśród priorytetów należy wskazać te, które związane są z rozwojem szeroko pojętego transportu i zrównoważonej mobilności:

### PRIORYTET 2 – ENERGIA I KLIMAT

- **CS (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej**

W ramach interwencji planowane jest wsparcie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF, inwestycje w tradycyjną infrastrukturę (np. sieci trakcyjne, układ torowy, buspasy; zajezdnie, przystanki), zakup niskoemisyjnego taboru (w tym z napędem alternatywnym), jak również wspieranie przedsięwzięć towarzyszących takich jak min.: węzły przesiadkowe, ścieżki rowerowe, systemy roweru miejskiego) oraz systemy telematyczne (wspólne bilety, systemy informacyjne), nasadzenia zieleni, wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne, itp. Kluczowym rezultatem wdrażanych działań będzie zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla mieszkańców transportu miejskiego. Istotna zmiana jakościowa będzie mogła dokonać się również w zakresie zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców m.in. poprzez zwiększenie efektywności energetycznej systemu transportowego. Finansowanie interwencji opiewa na kwotę 400 mln EUR w ramach dotacji.



### PRIORYTET 3 – SPÓJNA SIĘĆ TRANSPORTOWA

- **CS (iii) Rozwój i poprawa zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu**

Planowana interwencja zapewni kontynuację działań w zakresie usprawnienia sieci drogowej makroregionu i dalsze dowiązywanie jej do sieci TEN-T oraz ważnych węzłów logistycznych, co jest zgodne z kierunkami określonymi w SOR oraz w strategiach zintegrowanych: KSRR 2030 oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Budowa obwodnic umożliwi dodatkowo odciążenie miast z ruchu tranzytowego, co przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców, wzrostu bezpieczeństwa i redukcji emisji. W rezultacie planowany zakres interwencji wpłynie na podniesienie konkurencyjności i ożywienie przedsiębiorczości w województwach Polski Wschodniej, zwiększenie mobilności zawodowej mieszkańców oraz poprawę dostępu do usług publicznych. Aby zapewnić spójność interwencji dopuszcza się realizację projektów do najbliższej stacji węzłowej, znajdującej się poza obszarem wsparcia Programu. Interwencja obejmie również inwestycje w infrastrukturę obsługi podróżnych, w tym dworców, wraz z jej dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Finansowanie interwencji opiewa na kwotę 930 mln EUR w ramach dotacji.



## 7. Kierunki rozwoju transportu w województwie lubelskim w oparciu o Strategię Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego wskazuje cele strategiczne tworzące spójny i wzajemnie uzupełniający się system, gdzie efekty realizacji celów wzmacniają i uzupełniają się między sobą. Ich nadrzędną ideą jest wykorzystanie potencjałów rozwojowych, modernizacja gospodarki, innowacyjność oraz poprawa jakości życia mieszkańców regionu. Obszar transportu został wymieniony w następujących celach strategicznych:

- Cel strategiczny 2: Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych
- Cel Strategiczny 4: Wzmacnianie kapitału społecznego

w ramach których wskazano cele szczegółowe, wraz z kierunkami interwencji, które zostały opisane w kolejnych podrozdziałach.



### 7.1. Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych

Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych to jeden z celów strategicznych, wymienionych w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030. Odnosi się do realizacji idei zrównoważonego rozwoju m.in. poprzez dążenie do zapewnienia dobrych warunków do zamieszkania i pracy w różnych częściach regionu. SRWL2030 wskazuje, że do realizacji tego celu strategicznego wymagane jest podjęcie działań ukierunkowanych na wzmocnienie i uzupełnienie funkcji pełnionych przez poszczególne obszary, z maksymalnym wykorzystaniem ich lokalnych potencjałów oraz policentryczności sieci miast.

W ramach celu strategicznego, w SRWL2030 zostały wyodrębnione cele operacyjne. Wśród nich wskazać można cele związane z rozwojem transportu na terenie województwa lubelskiego oraz opisać kierunki interwencji, służące do realizacji tych celów. Monitoring postępów w ich realizacji możliwy jest dzięki zaproponowanym wskaźnikom stopnia realizacji.

#### CEL 2.1 – ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

- Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.1; Budowa i rozbudowa połączeń drogowych poprawiających dostęp do sieci TEN-T.
- Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.1; Budowa i rozbudowa połączeń drogowych poprawiających dostęp do przejść granicznych.
- Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.1; Budowa i rozbudowa ponadregionalnych połączeń drogowych.
- Kierunek interwencji nr 4 dla Działania 2.1; Inwestycje ukierunkowane na odciążenie miast od ruchu samochodowego poprzez budowę obwodnic.
- Kierunek interwencji nr 5 dla Działania 2.1; Inwestycje ukierunkowane na integrację różnych gałęzi transportu przy wykorzystaniu dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe, ze szczególnym uwzględnieniem skomunikowania istniejących i planowanych węzłów transportowych.
- Kierunek interwencji nr 6 dla Działania 2.1; Inwestycje w rozwój usług publicznego transportu zbiorowego i jego infrastruktury oraz unowocześnienie taboru do wykonywania usług publicznego transportu zbiorowego.
- Kierunek interwencji nr 7 dla Działania 2.1; Inwestycje ukierunkowane na organizację zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.

#### 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 30 Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.1

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2030 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	80 km	cykl roczny	GDDKiA ZDW Lublin

Tabela 31 Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.1	Budowa i rozbudowa połączeń drogowych poprawiających dostęp do sieci TEN-T.
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>Budowa obwodnic</li> <li>Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa 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 806, nr 809, nr 811, nr 812, nr 813, nr 815, nr 829, nr 830, nr 833, nr 835, nr 836, nr 837, nr 842, nr 844, nr 846, nr 849, nr 850, nr 853, nr 858,</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>środki własne</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> </ul>



Tabela 32 Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.1	Budowa i rozbudowa połączeń drogowych poprawiających dostęp do przejść granicznych.
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>• Budowa obwodnic</li> <li>• Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa 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 811, nr 812, nr 816, nr 822, nr 833, nr 842, nr 844, nr 850, nr 852, nr 853,</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>• Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>• Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>• Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>• środki własne</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> </ul>

Tabela 33 Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.1	Budowa i rozbudowa ponadregionalnych połączeń drogowych.
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>• Budowa obwodnic</li> <li>• Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>





<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa 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 807, nr 811, nr 833, nr 835, nr 842, nr 857, nr 858, nr 863</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>• Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>• Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>• Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>• środki własne</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> </ul>

Tabela 34 Kierunek interwencji nr 4 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 4 dla Działania 2.1	Inwestycje ukierunkowane na odciążenie miast od ruchu samochodowego poprzez budowę obwodnic.
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>• Budowa obwodnic</li> <li>• Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa 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 811, nr 812, nr 813, nr 824, nr 830, nr 835, nr 844,</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>środki własne</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> </ul>

Tabela 35 Kierunek interwencji nr 5 dla Działania 2.1

<b>Kierunek interwencji nr 5 dla Działania 2.1</b>	<b>Inwestycje ukierunkowane na integrację różnych gałęzi transportu przy wykorzystaniu dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe, ze szczególnym uwzględnieniem skomunikowania istniejących i planowanych węzłów transportowych</b>
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>Budowa obwodnic</li> <li>Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa 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 806, nr 807, nr 811, nr 812, nr 813, nr 815, nr 816, nr 820, nr 822, nr 824, nr 829, nr 830, nr 833, nr 837, nr 842, nr 844, nr 846, nr 849, nr 850, nr 853, nr 858,</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>środki własne</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> </ul>

Tabela 36 Kierunek interwencji nr 6 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 6 dla Działania 2.1	Inwestycje w rozwój usług publicznego transportu zbiorowego i jego infrastruktury oraz unowocześnienie taboru do wykonywania usług publicznego transportu zbiorowego
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zakup i modernizacja taboru drogowego przewozów subregionalnych</li> <li>Zakup nowoczesnego, bezemisyjnego taboru kolejowego do przewozów o charakterze regionalnym</li> <li>Budowa i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zakup niskoemisyjnego i przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej taboru drogowego komunikacji zbiorowej</li> <li>Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych o pojemności ok. 140 miejsc siedzących. Pojazdy powinny być wyposażone w nowoczesne, oszczędne zespoły napędowe zapewniające prędkość eksploatacyjną 160km/h, urządzenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS/ECTS), pełny monitoring wewnętrzny i zewnętrzny, klimatyzację, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej, nowoczesnie zaaranżowaną przestrzeń pasażerską, system informacji pasażerskiej, zamknięty system toalet, możliwość przewozu rowerów, itp.</li> <li>Budowa nowych i modernizacja istniejących dworców i przystanków komunikacji zbiorowej</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Teren województwa w zbiorowych przewozach drogowych</li> <li>Linie komunikacji kolejowej organizowane przez województwo lubelskie<sup>24</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>R3 Lublin – Chełm</li> <li>R6 Lublin – Kraśnik – gr. województwa – (Stalowa Wola)</li> <li>R34 Lublin – Świdnik Port Lotniczy (Lublin Airport)</li> <li>R8 Lublin – Dęblin</li> <li>R81 Dęblin – Terespol</li> </ul> </li> <li>Infrastruktura drogowa i kolejowa komunikacji zbiorowej</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operatorzy na liniach o charakterze użyteczności publicznej</li> <li>Samorząd Województwa Lubelskiego</li> <li>Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> </ul>



<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 – 2027</li> <li>Fundusz Kolejowy</li> <li>środki własne</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> </ul>

Tabela 37 Kierunek interwencji nr 7 dla Działania 2.1

Kierunek interwencji nr 7 dla Działania 2.1	Inwestycje ukierunkowane na organizację zintegrowanego systemu transportu zbiorowego
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taryfowa integracja transportu zbiorowego</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zakup oprogramowania rozliczeniowego</li> <li>Stworzenie centrum logistycznego</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Województwo Lubelskie</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</li> </ul>
<b>Partnerzy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Powiaty i Gminy na terenie województwa lubelskiego</li> <li>Operatorzy transportu zbiorowego na liniach o charakterze użyteczności publicznej</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>środki własne</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> </ul>





## CEL OPERACYJNY 2.2 – ROZWÓJ MIEJSKICH OBSZARÓW FUNKcjONALNYCH (LOM, OŚRODKÓW SUBREGIONALNYCH I LOKALNYCH)

- Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.2; Inwestycje ukierunkowane na poprawę dostępności do terminali intermodalnych/ centrów logistycznych.
- Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.2; Inwestycje ukierunkowane na dostępność do miejsc inwestycyjnych.
- Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.2; Inwestycje ukierunkowane na poprawę dostępności miast metropolitalnego, subregionalnych i powiatowych.

### 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 38 Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.2

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2030 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	80 km	cykl roczny	GDDKiA ZDW Lublin

Tabela 39 Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.2

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.2	Inwestycje ukierunkowane na poprawę dostępności do terminali intermodalnych/ centrów logistycznych
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>• Budowa obwodnic</li> <li>• Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i rozbudowa 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 809, nr 811, nr 812, nr 822, nr 824, nr 829, nr 830, nr 833, nr 842, nr 844, nr 849,</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>środki własne</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>

Tabela 40 Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.2

Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.2	Inwestycje ukierunkowane na dostępność do miejsc inwestycyjnych
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>Budowa obwodnic</li> <li>Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa 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 806, nr 807, nr 813, nr 811, nr 812, nr 815, nr 816, nr 820, nr 822, nr 824, nr 829, nr 830, nr 833, nr 835, nr 837, nr 842, nr 844, nr 846, nr 849, nr 850, nr 853, nr 858,</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>środki własne</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>

Tabela 41 Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.2

Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.2	Inwestycje ukierunkowane na poprawę dostępności miast metropolitalnego, subregionalnych i powiatowych
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa dróg o kategorii niższej niż drogi krajowe</li> <li>Budowa obwodnic</li> <li>Budowa i rozbudowa dróg dojazdowych do TEN-T</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa 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 806, nr 807, nr 811, nr 812, nr 813, nr 815, nr 816, nr 820, nr 822, nr 824, nr 829, nr 830, nr 833, nr 837, nr 842, nr 844, nr 846, nr 849, nr 850, nr 853, nr 858,</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnKS).</li> <li>Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>środki własne</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. Wzmacnienie kapitału społecznego

Wzmacnianie kapitału społecznego to jeden z celów strategicznych, wymienionych w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030. Odnosi się do realizacji idei zrównoważonego rozwoju w oparciu o działania na rzecz budowania społeczeństwa obywatelskiego i solidarnego otwartego na zmiany. SRWL2030 wskazuje, że do realizacji tego celu strategicznego wymagane jest podjęcie działań ukierunkowanych na kształtowanie od najmłodszych lat umiejętności podstawowych, przekrojowych i zawodowych, a także odpowiednie ich wykorzystywanie w sferze osobistej, społecznej i na rynku pracy. Podstawą rozwoju umiejętności jest zapewnienie sprzyjających warunków uczenia się niezależnie od statusu społecznego, ekonomicznego oraz indywidualnych predyspozycji.

W ramach celu strategicznego, w SRWL2030 zostały wyodrębnione cele operacyjne. Wśród nich wskazać można cel związany z bezpieczeństwem w ruchu drogowym na terenie województwa lubelskiego oraz opisać kierunki interwencji, służące do realizacji tego celu. Monitoring postępów w ich realizacji możliwy jest dzięki zaproponowanym wskaźnikom stopnia realizacji.

### CEL OPERACYJNY 4.5 – BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE

- Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 4.5; Inwestycje ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 4.5; Inwestycje w rozwój systemów cyfrowych niezbędnych do zarządzania bezpieczeństwem i usprawnieniem w ruchu drogowym.

#### 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 42 Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 4.5

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2030 r.)	Częstotliwość pomiaru	źródło danych
Długość przebudowanych i wybudowanych dróg (km)	0	80 km	cykl roczny	GDDKiA ZDW Lublin

Tabela 43 Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 4.5

Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 4.5	Inwestycje ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wspieranie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego</li> <li>• Edukacja kierowców</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> <li>• Budowa elementów bezpieczeństwa ruchu</li> <li>• Budowa elementów uspokojenia ruchu</li> <li>• Budowa ośrodków doskonalenia techniki jazdy</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi o kategorii niższej niż krajowe</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>• Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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> <li>• WORD y</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>• Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>• środki własne</li> </ul>



Tabela 44 Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 4.5

Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 4.5	Inwestycje w rozwój systemów cyfrowych niezbędnych do zarządzania bezpieczeństwem i usprawnieniem w ruchu drogowym
<b>Zakres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wdrażanie systemów cyfrowych poprawiających bezpieczeństwo i usprawnienia w ruchu drogowym</li> </ul>
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inteligentne systemy sterowania ruchem ITS</li> </ul>
<b>Lokalizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogi o kategorii niższej niż krajowe</li> </ul>
<b>Strategiczne powiązania, uwarunkowania przedsięwzięć</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego - zgodność zachowana,</li> <li>• Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego – zgodność zachowana,</li> <li>• Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) - zgodność zachowana,</li> <li>• Środowiskowe uwarunkowania - zgodność zachowana</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> <li>• Uczelnie wyższe i ośrodki badawcze</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).</li> <li>• Krajowy Fundusz Drogowy</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 - 2027 i inne programy pomocowe,</li> <li>• Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027</li> <li>• środki własne</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.

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 pn. „Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych(Polska)” z 24 kwietnia 2020 roku.

Dane wykorzystane w modelu zostały udostępnione przez CUPT w ramach przygotowanego Zintegrowanego Modelu Ruchu.



## 8.2. Dane wejściowe

Do opracowania modelu transportowego, który został oparty na opracowanym przez CUPT Zintegrowanym Modelu Ruchu wykorzystano następujące źródła danych:

- Granice z Państwowego rejestru granic i powierzchni jednostek podziału terytorialnego (granice powiatów, województwa),
- Granice jednostek statystycznych NUTS z EUROSTAT,
- Dane o zabudowie z Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych,
- Elementy niezbędne do budowy sieci kolejowej, drogowej i rzecznej z Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych,
- Dane sieciowe z Open Street Map,
- Dane o połączeniach autobusowych z bazy danych e-podroznik.pl,
- Dane o połączeniach kolejowych z Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów,
- Sieć transportową opracowaną w ramach projektu „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikających z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły” - w zakresie geometrii sieci (lokalizacji węzłów oraz odcinków kolejowych), nazwy i lokalizacji przystanków i stacji kolejowych,
- Mapę Interaktywną Linii Kolejowych: [mapa.plk-sa.pl](http://mapa.plk-sa.pl) – w zakresie weryfikacji poprawności zbudowanego modelu sieci,
- Mapę linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - w zakresie weryfikacji poprawności zbudowanego modelu sieci,
- Niezależne serwisy poświęcone kolejnictwu, np. Ogólnopolska Baza Kolejowa – w zakresie weryfikacji poprawności zbudowanego modelu sieci,
- Sieć transportową opracowaną w ramach Modelu IKMR2015 - w zakresie weryfikacji nazw stacji i przystanków kolejowych
- Oficjalne cenniki operatorów pasażerskich przewozów kolejowych: Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, PKP Intercity, PKP SKM w Trójmieście, SKM w Warszawie, Koleje Śląskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, Warszawska Kolej Dojazdowa, Koleje Małopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Arriva RP,
- Opracowanie rynkowej struktury biletów kolejowych UTK „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2015 roku),
- Dane z Głównego Urzędu Statystycznego na 2019 rok,
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PLK ważny od dnia 14 grudnia 2014 roku do 12 grudnia 2015 roku,
- Dane dotyczące głównych punktów miejscowości Polski z portalu [gis-support.pl](http://gis-support.pl),
- Cenniki PKS.



### 8.3. Sieć transportowa objęta modelem i jego zakres

Model transportowy dla województwa lubelskiego obejmuje:

- generację ruchu
- rozkład przestrzenny podróży dla średniego dobowego ruchu
- podział zadań przewozowych
- rozkład ruchu na sieć transportu publicznego oraz sieć drogowo-uliczną (sieć transportową) województwa lubelskiego

#### Generacja podróży

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

#### ROZKŁAD PRZESTRZENNY PODRÓŻY

Opracowany model umożliwia generowanie macierzy ruchu w podziale na:

- ruch osobowy:
  - Transport publiczny
    - Autobusy dalekobieżne,
    - Autobusy regionalne,
    - Kolej
      - Pociągi premium EIC/EIP,
      - Pociągi pospieszne TLK/IC,
      - Pociągi regionalne
  - Transport prywatny
    - Samochodowy Dom-Praca/Szkoła-Dom
    - Samochodowy Dom-Inne
    - Samochodowy – Biznes
- Towarowy:
  - Samochody ciężarowe (dostawcze),
  - Sam. cięż. bez przyczepy,
  - Sam. cięż. z przyczepą,

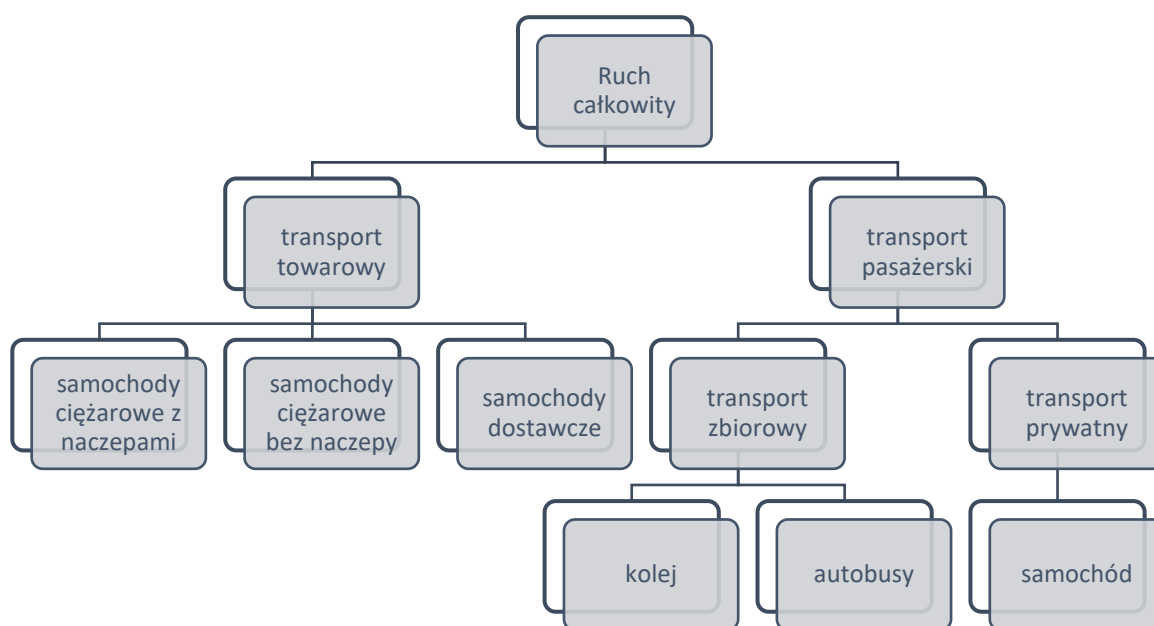
Macierz obrazuje liczbę przemieszczeń na poszczególnych odcinkach komunikacyjnych w podziale na rodzaj ruchu ze średnio dobowym ruchem rocznym w transporcie pasażerskim w uwzględnieniu pasażerów na dobę oraz w transporcie towarowym w ujęciu pojazdów na dobę.



## PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH

Odwzorowanie liczby podróży odbywanych poszczególnymi środkami transportu wykonano na podstawie założeń, wzorów i danych zgromadzonych i przygotowanych przez CUPT w Zintegrowanym Modelu Ruchu, gdzie szczegółowo opisane założenia znalazły się w raporcie technicznym. Poniższy model podziału zadań przewozowych.

Rysunek 2 Model podziału zadań przewozowych



Źródło: Opracowanie własne

## ROZKŁAD RUCHU NA SIEĆ 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 podróżnych na liniach transportu zbiorowego. Powyższy ruch został zamodelowany i przedstawiony na poniższych mapach wygenerowanych dla konkretnych modeli podróży w podziale na rodzaj środka transportu i motyw podróży (w przypadku transportu samochodowego).



Mapa 7 Model podróży samochodem osobowym w relacji dom-praca/szkoła-dom

Województwo Lubelskie

Transport pasażerski

Transport prywatny osobowy

Podróże samochodem osobowym dom-praca/szkoła-dom

— 1 - 2000

— 2000 - 4000

— 4000 - 6000

— 6000 - 8000

— 8000 - 10000

— 10000 - 12000

— 12000 - 12735

□ Granice powiatów

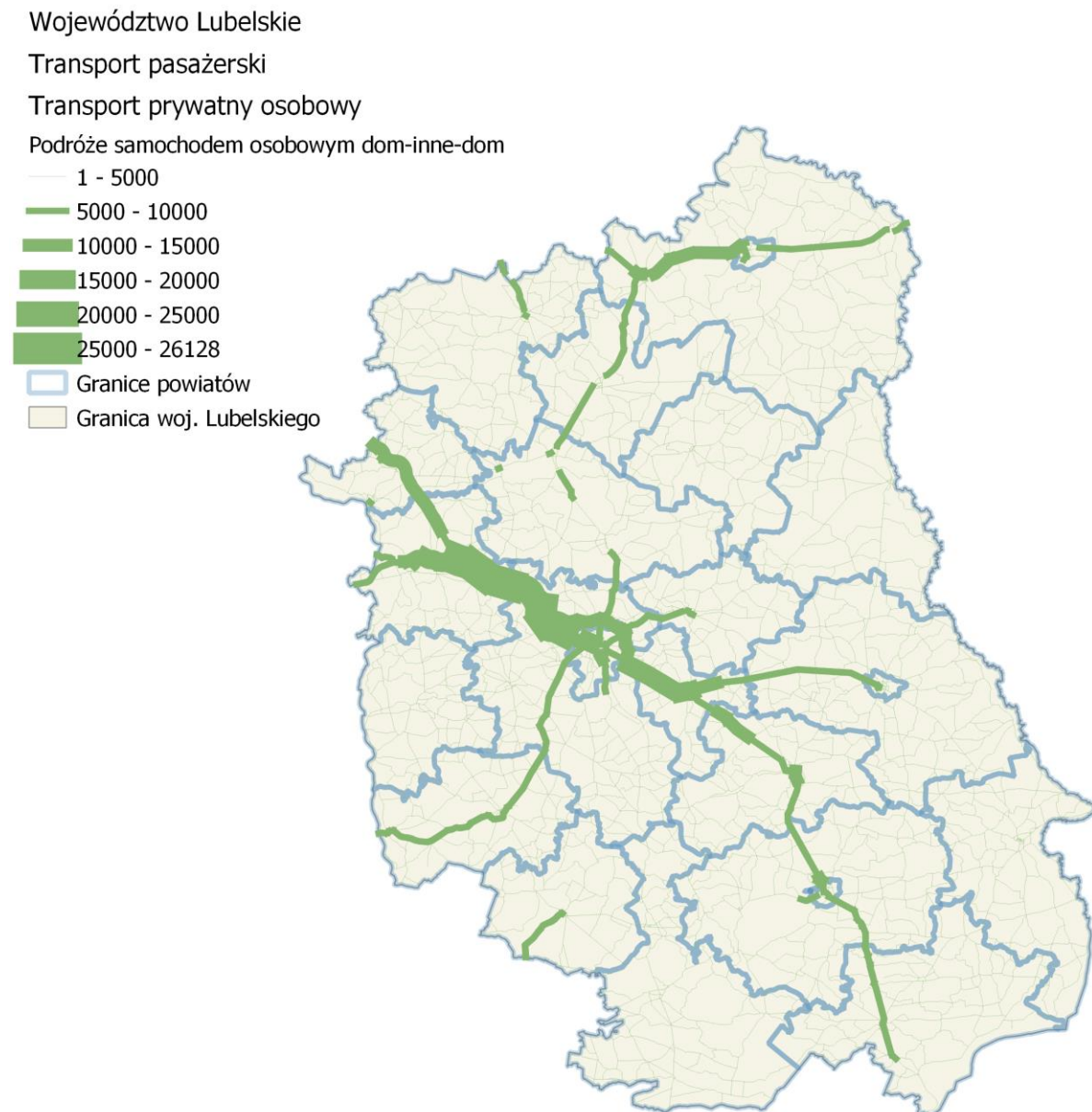
□ Granica woj. Lubelskiego



Źródło: Opracowanie własne/QGIS



Mapa 8 Model podróży samochodem osobowym w relacji dom-inne-dom



Źródło: Opracowanie własne/QGIS

Mapa 9 Model podróży samochodem osobowym w celach biznesowych

Województwo Lubelskie

Transport pasażerski

Transport prywatny osobowy

Podróże samochodem osobowym -biznesowe

— 1 - 1000

1000 - 2000

2000 - 3000

3000 - 4000

4000 - 4465

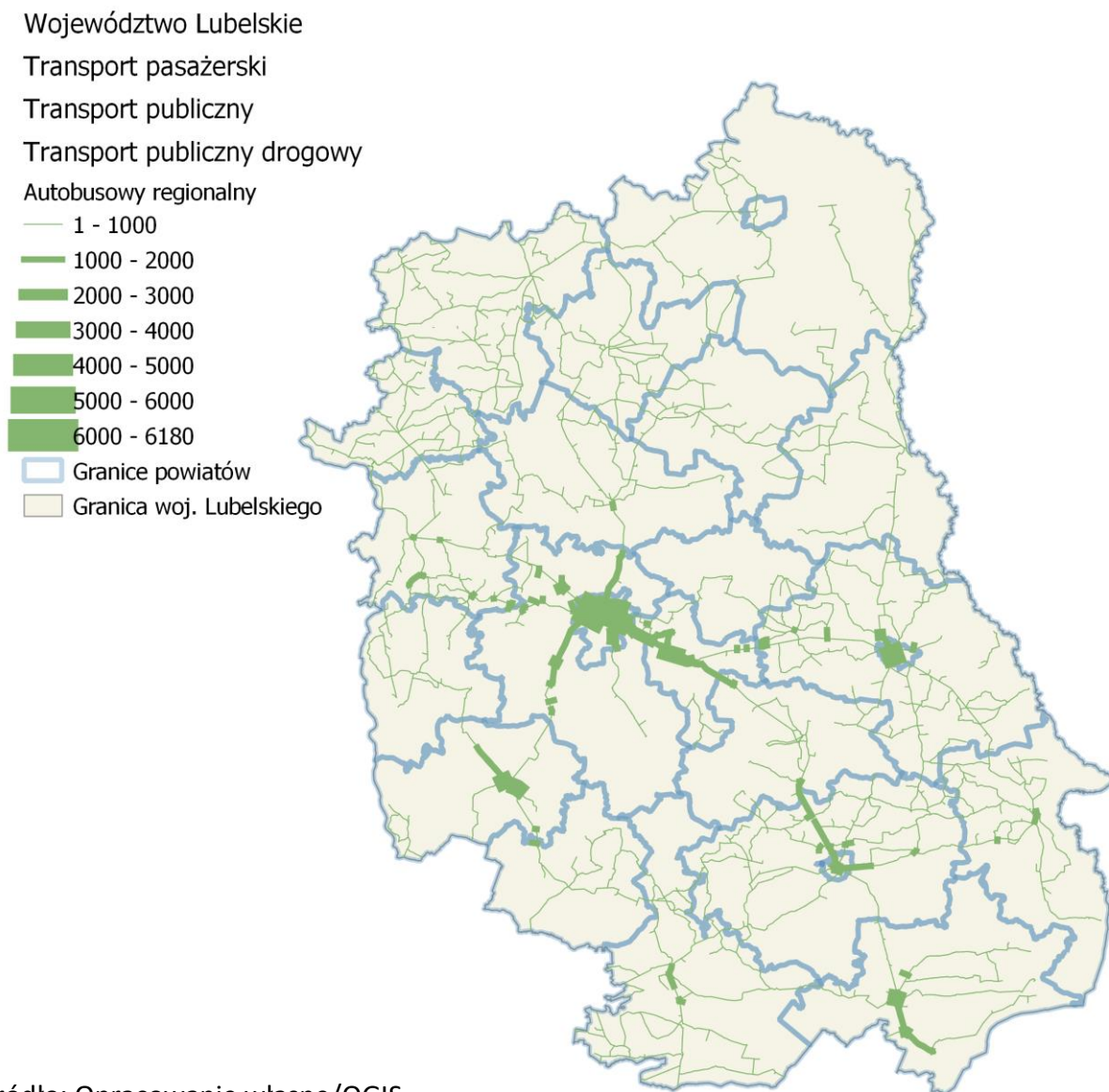
Granice powiatów

Granica woj. Lubelskiego



Źródło: Opracowanie własne/QGIS

Mapa 10 Model podróży autobusami regionalnymi



Źródło: Opracowanie własne/QGIS

Mapa 11 Model podróży autobusami dalekobieżnymi

Województwo Lubelskie

Transport pasażerski

Transport publiczny

Transport publiczny drogowy

Autobusowy dalekobieżny

— 1 - 1000

— 1000 - 2000

— 2000 - 3000

— 3000 - 4000

— 4000 - 5000

— 7000 - 7319

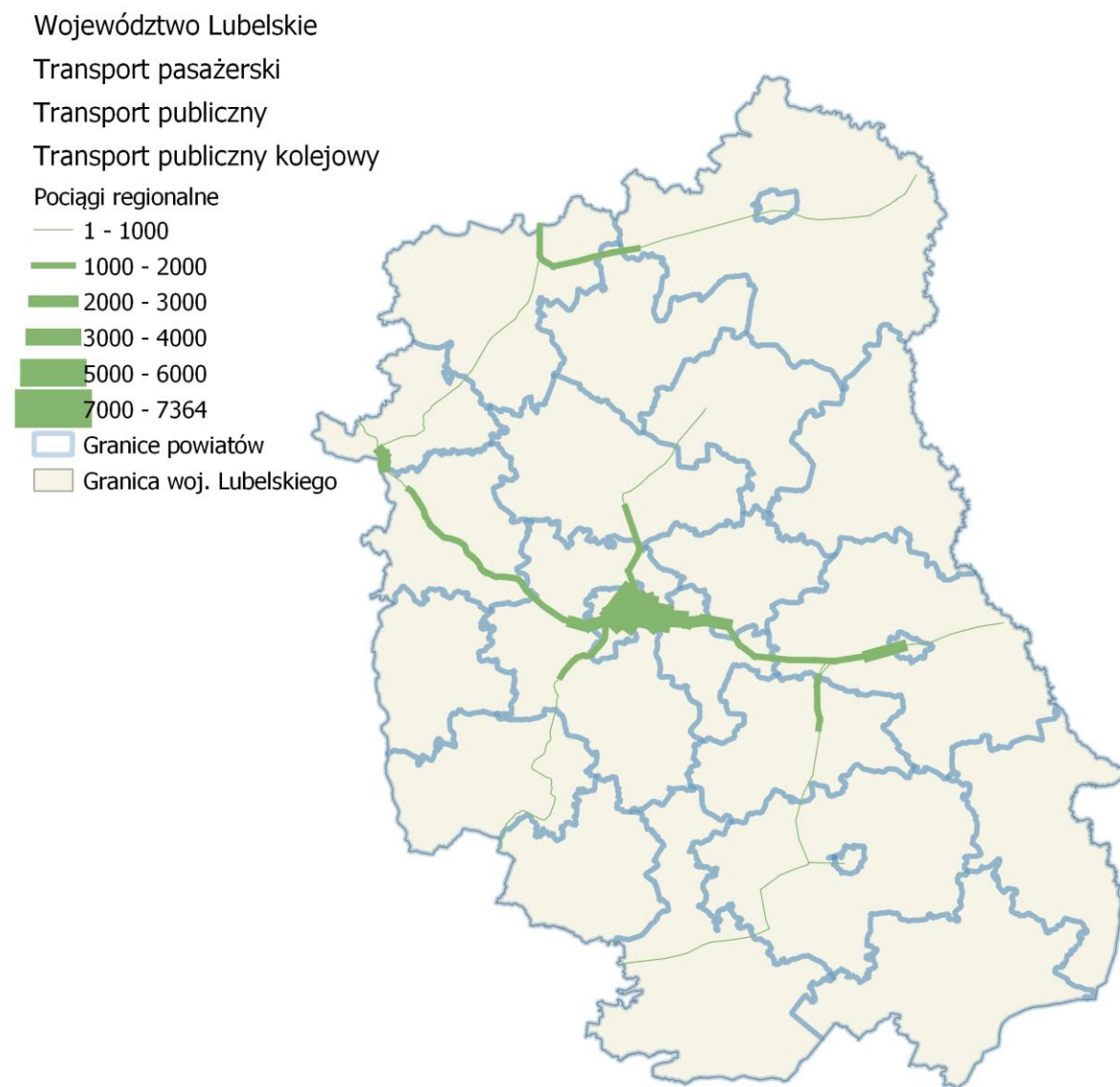
□ Granice powiatów

□ Granica woj. Lubelskiego



Źródło: Opracowanie własne/QGIS

Mapa 12 Model podróży koleją regionalną



Źródło: Opracowanie własne/QGIS

Mapa 13 Model podróży koleją dalekobieżną TLK/IC

- Województwo Lubelskie  
Transport pasażerski  
Transport publiczny  
Transport publiczny kolejowy  
Pociągi pospieszne - TLK/IC
- 1 - 500
  - 500 - 1000
  - 1000 - 1500
  - 1500 - 2000
  - 2000 - 2500
  - 3500 - 3722
  - Granice powiatów
  - Granica woj. Lubelskiego



Źródło: Opracowanie własne/QGIS

Mapa 14 Model podróży koleją premium EIC/EIP

- Województwo Lubelskie
- Transport pasażerski
- Transport publiczny
- Transport publiczny kolejowy
- Pociągi premium - EIC/EIP
- 1 - 26
- Granice powiatów
- Granica woj. Lubelskiego



Źródło: Opracowanie własne/QGIS



Mapa 15 Wyciąg z modelu transportowego - natężenie ruchu na drogach wojewódzkich – suma ruchu

### Województwo Lubelskie

Natężenie ruchu w Województwie - suma

— 0 - 1864

— 1864 - 5351

— 5351 - 10313

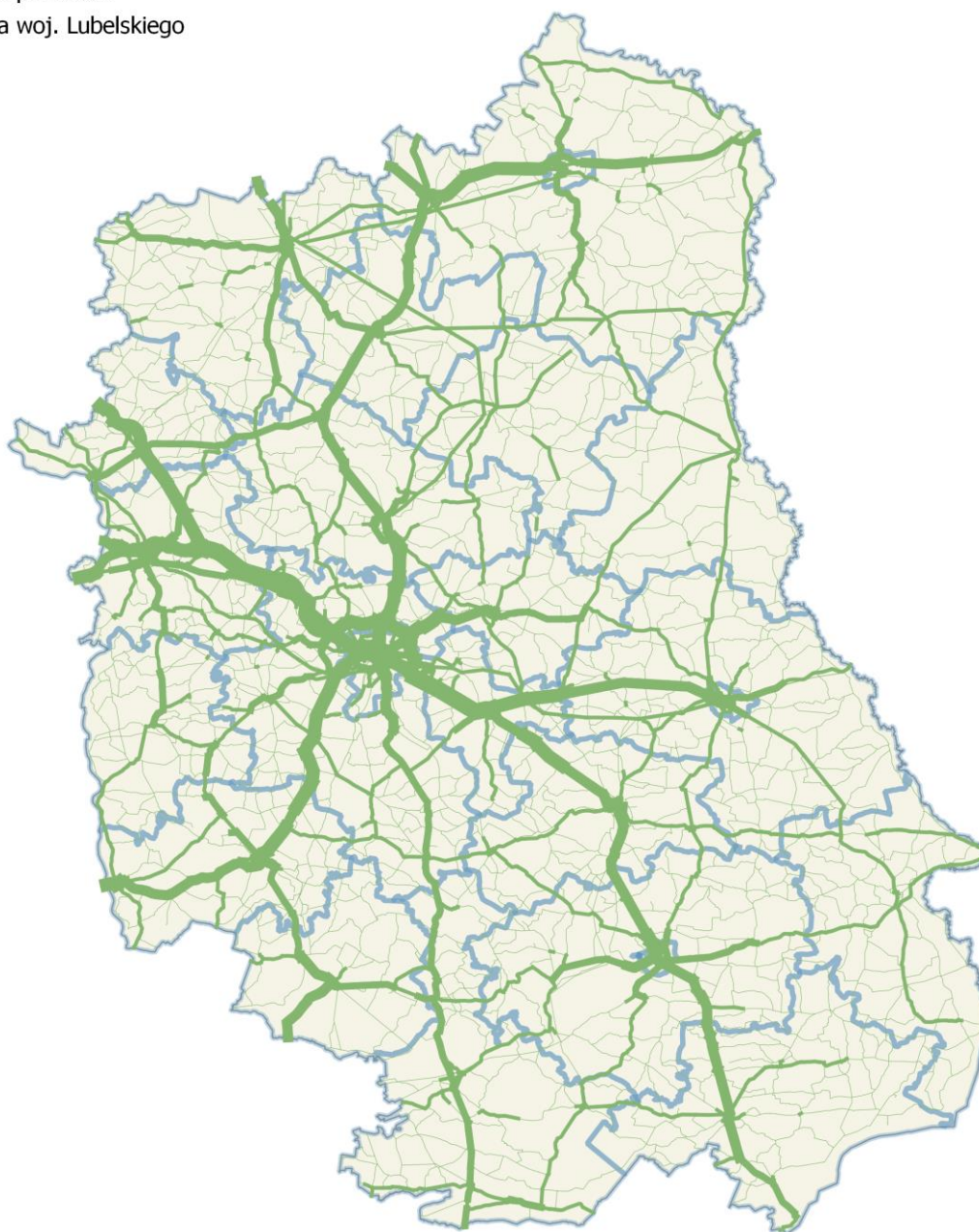
— 10313 - 17062

— 17062 - 28586

— 28586 - 50712

□ Granice powiatów

□ Granica woj. Lubelskiego



Źródło: Opracowanie własne/QGIS





Do powyższego modelu zostały wprowadzone projekty, które zostały wskazane do realizacji zgodnie z powyższym dokumentem (załącznikiem nr 1). W przypadku budowy dróg nie będących obwodnicami, obliczenie dobowego ruchu zostało określone na podstawie obecnego kształtu macierzy podróży. W przypadku budowy nowych dróg, takich jak obwodnice, do podsumowania ich ruchu zostały wskazane obecne drogi niższego szczebla niż drogi wojewódzkie, przebiegające w bliskiej odległości planowanych dróg. Na ich podstawie zostały wybrane macierze podróży i wskazane dobowe podróże uśrednione ze wszystkich odcinków z których składa się dany projekt. Natężenie jest sumą potoków w obydwu kierunkach.

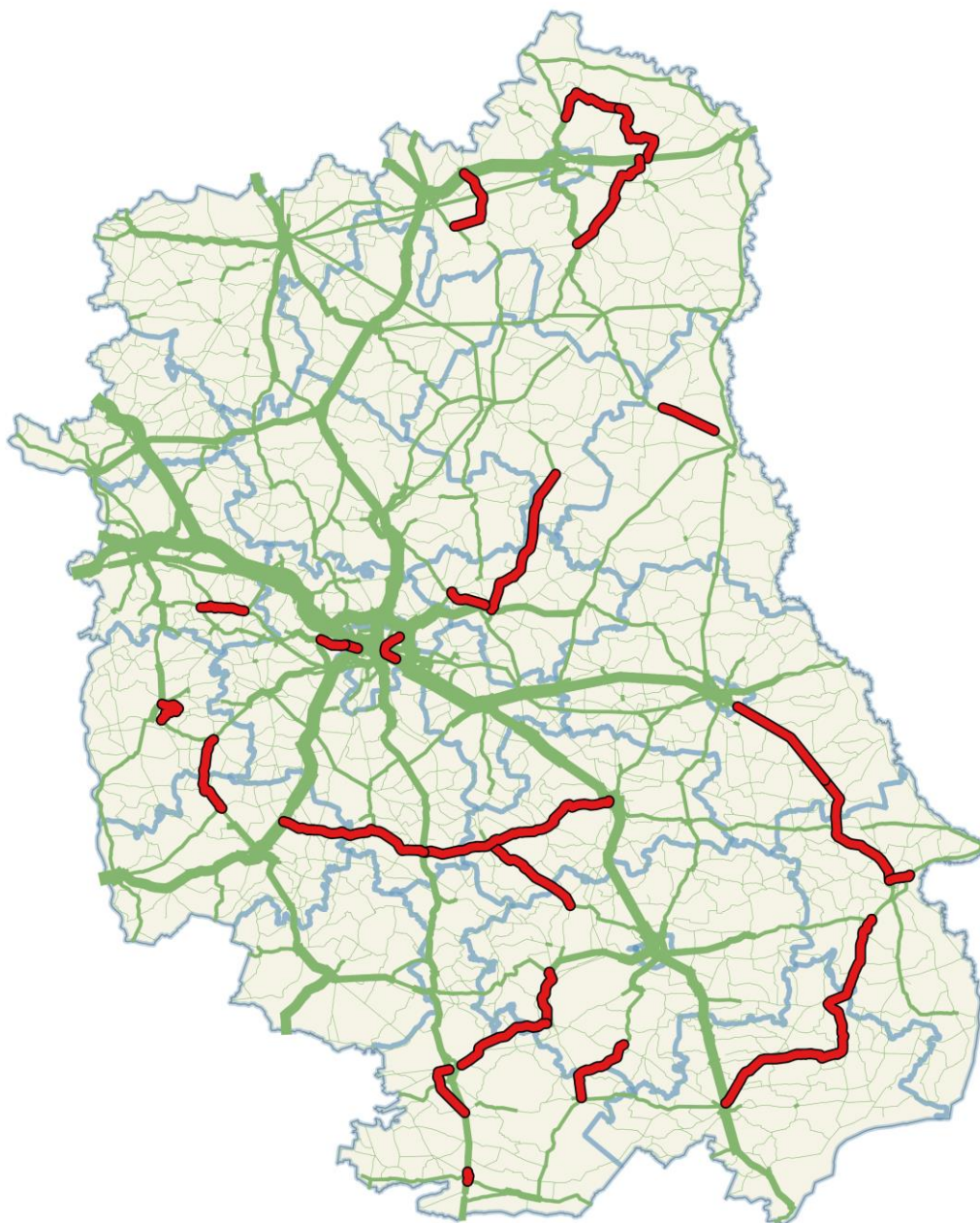
Tabela 45 Średnie natężenie pojazdów na poszczególnych projektach

Numer projektu	Średnie natężenie pojazdów na całym odcinku projektu [P/dobę]
Projekt nr 1	4346
Projekt nr 2	630
Projekt nr 3	108
Projekt nr 4	444
Projekt nr 5	971
Projekt nr 6	716
Projekt nr 7	585
Projekt nr 8	723
Projekt nr 9	262
Projekt nr 10	3357
Projekt nr 11	2620
Projekt nr 12	1399
Projekt nr 13	1802
Projekt nr 14	2244
Projekt nr 15	2885
Projekt nr 16	2411
Projekt nr 17	2310
Projekt nr 18	1894
Projekt nr 19	2461
Projekt nr 20	2400
Projekt nr 21	1921
Projekt nr 22	1340
Projekt nr 23	2378
Projekt nr 24	8096
Projekt nr 25	2804

Źródło: Opracowanie własne na podstawie modelu ruchu/QGIS



Mapa 16 Projekty wskazane do realizacji wpisane w model transportowy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie modelu ruchu/QGIS



#### 8.4. Model Prognozowany

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 kombinację wszystkich trzech zmiennych objaśniających. Do utworzenia modelu niezbędne jest wykorzystanie prognozowanych danych opartych na modelu stworzonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych(CUPT). W momencie tworzenia powyższego dokumentu CUPT jest w trakcie ustaleń na poziomie Krajowego Planu Transportowego powyższego modelu. W momencie przekazania modelu do wykorzystania w modelach wojewódzkich, dokument ten zostanie uzupełniony o powyższą kwestę.

#### 8.5. 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 przewidzianych do finansowania z europejskiego funduszu rozwoju regionalnego

Wskazane poniżej kryteria są odzwierciedleniem:

- celów polityki spójności 2021-2027 w odniesieniu do infrastruktury drogowej
- celów i kierunków działań 2.1, 2.2, 4.5 sformułowane w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030.

Analiza kryterialna zakłada dwuetapowość na etapie oceny danego projektu:

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

W poniższej tabeli przedstawione zostały **kryteria merytoryczne dopuszczające**, których spełnienie jest obligatoryjne przez każdy analizowany projekt, niezależnie od Działania i Poddziałania, do którego go zakwalifikowano.



Tabela 46 Kryteria merytoryczne dopuszczające – ujednolicone dla dwóch kategorii Działań I wyodrębnionych w ich ramach Poddziałań

L.p.	Nazwa kryterium	T/N
1	Zgodność ze Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej punktowej
2	Zgodność ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej punktowej
3	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 punktowej
4	Trwałość projektu (czy wiarygodność finansowa podmiotu realizującego gwarantuje realizację projektu)	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej punktowej
5	Zwiększenie dostępności obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej punktowej
6	Kwalifikowalność ze względu na model transportowy	Niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu i jego odrzuceniem przed fazą analizy merytorycznej punktowej

Źródło: Opracowanie własne

Kryteria merytoryczne punktowe przypisano według wyodrębnionych Działań:

- 9.1. projekty drogowe
- 9.2. projektowy kolejowe

Kryteria merytoryczne punktowe w zakresie realizacji projektów drogowych podzielono dla następującej Podkategorii:

- 9.1.1. Poprawa efektywności układu powiązań drogowych

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

- 9.2.1. Sieć kolejowa
- 9.2.2. Tabor kolejowy



## 9.1. Kryteria merytoryczne wyboru projektów drogowych

### 9.1.1. Podkategoria „Poprawa efektywności układu powiązań drogowych”

Tabela 47 Wykaz kryteriów merytorycznych punktowych 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 zakłada wykonanie/wybudowanie/installację systemów zarządzania ruchem, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, urządzeń ochrony środowiska	0-1
4	Kryterium kontynuacji ciągu	0-1
5	Kryterium gotowości do realizacji projektu	0-1
6	Kryterium domykające	0-1
Suma		6

Tabela 48 Kryterium merytoryczne punktowe 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)	0,25
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi (ew. Pomiędzy miastem regionalnym a wojewódzkim)	0,25
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi (ew. Pomiędzy miastem subregionalnym (ew. Pomiędzy miastem subregionalnym a regionalnym)	0,25
	Usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami)	0,25

Tabela 49 Kryterium merytoryczne punktowe 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 50 Kryterium merytoryczne punktowe nr 3 dla podkategorii nr 9.1.1.

	Punkty
Projekt zakłada wykonanie/wybudowanie/instalację systemów zarządzania ruchem, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, urządzeń ochrony środowiska	TAK - 1
	NIE - 0

Tabela 51 Kryterium merytoryczne punktowe 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 2021-2027 wg Dokumentu Implementacyjnego do SRT)	0,5

Tabela 52 Kryterium merytoryczne punktowe nr 5 dla podkategorii nr 9.1.1.

	Podkryteria	Punkty
Kryterium domykające	Inwestycja domyka wcześniej realizowane projekty	1
	Inwestycja jest styczna z wcześniej realizowane projekty	0,5
	Inwestycja nie powiązana z wcześniej realizowanym projektami	0

Tabela 53 Kryterium merytoryczne punktowe nr 5 dla podkategorii nr 6.1.1.

	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 punktowe wyboru projektów kolejowych

### 9.2.1. Podkategoria „Sieć kolejowa”

Tabela 54 Wykaz kryteriów merytorycznych punktowych 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
Suma		3

Tabela 55 Kryterium merytoryczne punktowe 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 56 Kryterium merytoryczne punktowe 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	0,25
	usprawnienie połączenia z rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi	0,25
	usprawnienie połączenia z centrami logistycznymi	0,25
	Skrócenie czasu przejazdu pociągu regionalnego	0,25



Tabela 57 Kryterium merytoryczne punktowe nr 3 dla podkategorii nr 9.2.1.

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

### 9.2.2. Podkategoria: „Tabor Kolejowy”

Tabela 58 Wykaz kryteriów merytorycznych punktowych 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 59 Kryterium merytoryczne punktowe 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 60 Kryterium merytoryczne punktowe nr 2 dla podkategorii nr 9.2.2.

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

Tabela 61 Kryterium merytoryczne punktowe nr 3 dla podkategorii nr 9.2.2.

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

Tabela 62 Kryterium merytoryczne punktowe nr 4 dla podkategorii nr 9.2.2.

	Punkty
Komplementarność z innymi projektami	TAK - 1
	NIE - 0



### 9.3. Uzasadnienie wyboru projektów (drogowych) do oceny

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

Krotność interwencji dla danego projektu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 63 Krotność interwencji dla danego projektu

L.p.	Lista projektów drogowych do oceny	Krotność interwencji dla danego projektu
1	Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska	5
2	Budowa obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków Dołhobyczów – granica Państwa	7
3	Budowa obwodnicy m. Opole Lubelskie Etap I	5
4	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830. Etap II	6
5	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap I odcinek droga wojew. Nr 812 - DK Nr 2	7
6	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska- Etap II odcinek DK Nr 2 - węzeł na autostradzie A2	7
7	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap III odcinek węzeł na autostradzie A2 - droga wojew. Nr 811	7
8	Budowa obwodnicy Biłgoraju w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835	5
9	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813 Międzyrzec Podlaski – Parczew – Ostrów Lubelski - Łęczna	5
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000) do km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik	7
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin-Nałęczów-Bochotnica na odcinku od granicy m. Lublin (km 3+956) do węzła drogowego „Lublin Szerokie” (km ok. 6+700) o dł. ok. 2,744 km	6
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm - Rejowiec - Krasnystaw na odcinku Żuków - Korolówka	7
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - Łęczna - Biskupice na odcinku Kijany – Łęczna	5
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór - Łęczna	3
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw odcinek Rudnik -Wysokie	7
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw odcinek Wysokie -Krasnystaw	7



17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-gr. państwa na odcinku od granicy m. Chełm do m. Białopole	6
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-gr. państwa na odcinku od m. Białopole do m. Hrubieszów	6
19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn na odcinku Biłgoraj - Zwierzyniec	5
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn na odcinku Szczepieszyn-Zwierzyniec	5
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski – Żółkiewka Wieś – Nielisz – Sitaniec na odcinku Żółkiewka - Nielisz	4
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 850 Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów	5
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 849 Zamość - Jacnia - Józefów na odcinku Jacnia - Józefów	5
24	Przebudowa i rozbudowa DW Nr 822 w granicach administracyjnych miasta Lublin	6
25	Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w ciągu DW Nr 830	6



#### 9.4. Lista projektów przewidywanych do oceny

Analiza kryteriów wyboru projektów przedstawiona w rozdziale nr 9 pozwoliła dokonać oceny projektów w toku analizy merytorycznej punktowej. W zależności od uzyskanej w toku analizy merytorycznej punktowej łącznej liczby punktów, projekty w ramach wyodrębnionych Poddziałania zakwalifikowane zostały do listy podstawowej do realizacji, listy rezerwowej bądź podlegały odrzuceniu.

Dobór projektów do oceny, które poddane zostały analizie warunkowany był wskazanymi kierunkami interwencji określonymi dla poszczególnych OSI subregionalnych w rozdziale 6.2.2. „Obszary Strategicznej interwencji o znaczeniu regionalnym” w „Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku”<sup>28</sup>, gdzie określone zostały przedsięwzięcia flagowe, szczególnie istotne dla wykorzystania potencjałów rozwojowych poszczególnych subregionów, w tym przede wszystkim przedsięwzięcia wpływające na poprawę dostępności komunikacyjnej subregionów funkcjonalnych. Wykorzystano również autorską listą projektów, postulowanych przez inne dokumenty strategiczne województwa lubelskiego, bądź takich, które zachowują zgodność z celami i kierunkami działań (oraz kierunkami interwencji) opisanymi w rozdziale nr 7.

W poniższej tabeli przedstawione są wskaźniki, warunkujące obecność w ramach danej decyzji dot. realizacji projektu.

Tabela 64 Wskaźnik kwalifikowalności projektu do realizacji w ramach EFRR

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

<sup>28</sup> Strategia Województwa Lubelskiego do 2030 roku, strona 141



## RODZAJ PODDZIAŁANIA: POPRAWA EFEKTYWNOŚCI UKŁADU POWIĄZAŃ DROGOWYCH

Tabela 65 Wskaźniki kwalifikowalności dla Poddziałania "Poprawa efektywności układu powiązań drogowych"

L.p.	Tytuł projektu	Kryterium funkcji drogi	Długość drogi	Systemy zarządzania	Kryterium kontynuacji ciągu	Kryterium gotowości do realizacji	Kryterium domykające	Łączna liczba punktów	Wskaźnik kwalifikowalności do realizacji
1	Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska	1	0,75	1	1	0,75	1	5,5	91,7
2.	Budowa obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków Dołhobyczów – granica Państwa	0,75	0,5	1	1	0,75	1	5	83,3
3.	Budowa obwodnicy m. Opole Lubelskie Etap I	0,25	0,25	1	0,5	0,75	0,5	3,25	54,2
4.	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830. Etap II	0,25	1	1	0,5	0	1	3,75	62,5
5.	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap I odcinek droga wojew. Nr 812 - DK Nr 2	0,75	1	1	0,5	0	1	4,25	70,8
6.	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska- Etap II odcinek DK Nr 2 - węzeł na autostradzie A2	0,75	0,5	1	0,5	0	0,5	3,25	54,2
7.	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap III odcinek węzeł na autostradzie A2 - droga wojew. Nr 811	0,25	0,75	1	0,5	0	0,5	3	50
8.	Budowa obwodnicy Biłgoraju w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835	1	1	1	1	0,25	1	5,25	87,5



9.	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813 Międzyrzec Podlaski – Parczew – Ostrów Lubelski - łączna	0,5	0,5	1	0,5	0,5	1	4	66,7
10.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km - Etap II Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000) do km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik	0,75	1	1	1	1	1	5,75	95,8
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin-Naęczów-Bochońca na odcinku od granicy m. Lublin (km 3+956) do węzła drogowego „Lublin Szerokie" (km ok. 6+700) o dł. ok. 2,744 km	1	0,25	1	1	0,25	0,5	4	66,7
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm - Rejowiec - Krasnystaw na odcinku Żuków - Korolówka	1	1	1	0,5	0	1	4,5	75
13.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - łączna - Biskupice na odcinku Kijany – łączna	1	0,75	1	1	1	1	5,75	95,8
14.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór - łączna	0,25	1	1	1	1	1	5,25	87,5
15.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw odcinek Rudnik -Wysokie	1	1	1	0,5	0,25	0,5	4,25	70,8
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw odcinek Wysokie -Krasnystaw	1	1	1	0,5	0,25	0,5	4,25	70,8
17.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-gr. państwa na odcinku od granicy m. Chełm do m. Białopole	0,75	1	1	0,5	0,25	0,5	4	66,7





18.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-gr. państwa na odcinku od m. Białopole do m. Hrubieszów	0,75	1	1	0,5	0,25	0,5	4	66,7
19.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn na odcinku Biłgoraj - Zwierzyniec	0,75	1	1	0,5	0,25	0,5	4	66,7
20.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn na odcinku Szczepieszyn-Zwierzyniec	0,75	1	1	0,5	0,25	0,5	4	66,7
21.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski – Żółkiewka Wieś – Nielisz – Sitaniec na odcinku Żółkiewka - Nielisz	0,75	1	1	1	0	0,5	4,25	70,8
22.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 850 Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojów	0,5	1	1	0,5	0	0	3	50
23.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 849 Zamość - Jacnia - Józefów na odcinku Jacnia - Józefów	0,75	1	1	0,5	0,25	0,5	4	66,7
24.	Przebudowa i rozbudowa ulicy Natęczowskiej w ciągu DW Nr 830	1	0,25	1	1	0	1	4,25	70,8



### 9.5. Podsumowanie

Z powyższej analizy kryterialnej wynika, że spośród wyselekcjonowanych projektów pozytywnie przeszło analizę merytoryczną punktową 25 projektów. Wszystkie 25 projektów osiągnęło przynajmniej 50 proc. łącznej liczby możliwych punktów do uzyskania w ramach analizy merytorycznej punktowej, kwalifikując się na listę podstawową.

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

Odpowiedzialność Dyrektora Zarządzającego związana jest bezpośrednio z realizacją zobowiązań wynikających ze Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku.

Ponadto wskazuje się, że odpowiedzialność Dyrektora Zarządzającego związana jest również za realizację tych Poddziałań oraz projektów, których część wykonawcza przydzielona została innym podmiotom.

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 przedstawicieli Departamentu Infrastruktury i Majątku Województwa (IM)
3. Przedstawiciel Departamentu Finansów (DF),
4. Przedstawiciel Departamentu Strategii i Rozwoju (SR),
5. Przedstawiciel Departamentu Wdrażania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (DWEFRR),
6. Przedstawiciel Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym przy udziale:
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 pół roku.

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

### 10.2.1. Procedura udziału podmiotów realizujących

Poniższa tabela wskazuje jednostki odpowiedzialne za monitoring Planu transportowego w odniesieniu do Celów Strategicznych i Operacyjnych wskazanych w przedmiotowym dokumencie.

Tabela 66 Jednostki odpowiedzialne za monitoring założeń Planu transportowego w odniesieniu do Działań przypisanych do Celów Strategicznych i Operacyjnych

L.p.	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działania	Podmiot realizujący	Jednostka nadzorująca
2	<b>PRZESTRZEŃ Wzmacnianie powiązań i układów funkcjonalnych</b>	2.1 Zrównoważony rozwoj systemów infrastruktury technicznej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa regionalnych i międzyregionalnych powiązań komunikacyjnych z uwzględnieniem szkieletowego układu dróg ekspresowych (S19, S17. I S12) oraz planowanej autostrady A2, w tym budowa obwodnic miast;</li> </ul>	Zarząd Dróg Wojewódzkich Lublin	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój lokalnych układów drogowych z uwzględnieniem ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zapewniających dostęp do miejsc koncentracji podstawowych usług, a także infrastruktury sprzyjającej elektromobilności;</li> </ul>	ZDW Lublin, Powiaty i Gminy Województwa Lubelskiego	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizacja zintegrowanego systemu transportu zbiorowego;</li> </ul>	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa standardu usług w publicznym transporcie zbiorowym poprzez zakup lub modernizację taboru;</li> </ul>	UMWL, Powiaty i Gminy	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
		2.2 Rozwój miejskich obszarów funkcyjnych (LOM, ośrodków	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwijanie funkcji metropolitalnych Lublina, w tym gospodarczych, edukacyjnych, naukowych,</li> </ul>	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych



		subregionalnych i lokalnych)	turystycznych, kulturalnych, konferencyjno – wystawienniczych o charakterze regionalnym, krajowym i międzynarodowym;	Miasto Lublin i gminy LOM	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmacnianie funkcji subregionalnych Białej Podlaskiej, Chełma, Puław i Zamościa;</li> </ul>	Urząd Marszałkowski i Województwa Lubelskiego	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozwój funkcji ponadlokalnych (usług ponadpodstawowych) i specjalistycznych miast powiatowych;</li> </ul>	Powiaty i Gminy	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizacja terenów inwestycyjnych, w tym służących rozwijaniu logistyki (między innymi w oparciu o potencjał Portu Lotniczego Lublin);</li> </ul>	UMWL, Powiaty i Gminy	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
		2.3 Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu;</li> </ul>	UMWL, ZDW Lublin, Powiaty i Gminy	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności do świadczonych usług społecznych;</li> </ul>	UMWL, Powiaty i Gminy	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
4	<b>SPOŁECZEŃSTWO</b> <b>Wzmacnianie kapitału społecznego</b>	4.4 Wzmocnienie współpracy transgranicznej i międzyregionalnej	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wspieranie działań i współpraca z właściwymi podmiotami na rzecz realizacji inwestycji sprzyjających pogłębianiu kontaktów międzyregionalnych, w tym w zakresie infrastruktury granicznej (budowa i rozbudowa przejść granicznych oraz dostosowanie ich do obsługi ruchu turystycznego) oraz poprawiającej dostępność do</li> </ul>	Urząd Marszałkowski i Województwa Lubelskiego	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych



			przejsć granicznych (drogi, linie kolejowe, parkingi buforowe, lotnisko, infrastruktura turystyczna);		
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wspieranie działań i wykorzystanie nowych powiązań i możliwości rozwojowych wynikających z budowy trasy S19 Północ – Południe „Via Carpatia”;</li> </ul>	Urząd Marszałkowski i Województwa Lubelskiego	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
		4.5 Bezpieczeństwo publiczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wdrażanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu komunikacyjnego, między innymi poprzez automatyzację procesów sterowania i zarządzania ruchem;</li> </ul>	ZDW Lublin, Powiaty i Gminy	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;</li> </ul>	UMWL, ZDW Lublin, Powiaty i Gminy	Centrum Realizacji Inwestycji Transportowych



### 10.3. System monitorowania i oceny realizacji

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

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 i ewaluacji 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 do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)

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.





## 11. Załącznik I – Lista projektów – Harmonogram realizacji – Mapy projektów

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
1	Budowa obwodnicy m. Tarnogród leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska	85	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	2022	2024	2025	2024	-	2025	2026
2	Budowa obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm – Hrubieszów	75	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	2022	2024	2025	2024	-	2025	2026



	– Witków Dołhobyczów – granica Państwa									
3	Budowa obwodnicy m. Opole Lubelskie Etap I	45	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	2022	2023	2024	2023	-	2024	2026
4	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830. Etap II	95	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2023	2024	2025	2024	2024	2025	2027
5	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap I odcinek droga wojew. Nr 812 - DK Nr 2	150	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2024	2025	2025	2025	2025	2026	2027
6	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska- Etap II odcinek DK Nr 2 - węzeł na autostradzie A2	70	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2024	2025	2025	2025	2025	2026	2028



7	Budowa wschodniej obwodnicy miasta Biała Podlaska - Etap III odcinek węzeł na autostradzie A2 - droga wojew. Nr 811	90	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2026	2027	2027	2027	2027	2028	2030
8	Budowa obwodnicy Biłgoraju w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 835	250	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2024	2026	2027	2026	2026	2028	2030
9	Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 813 Międzyrzec Podlaski – Parczew – Ostrów Lubelski - łączna	80	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2018	2025	2025	2025	2025	2026	2027
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 Chodel - Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km - Etap II Rozbudowa drogi	180	Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027	2020	2022	2023	2022	2022	2023	2025



	wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000) do km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik									
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin-Naęczów-Bochothnica na odcinku od granicy m. Lublin (km 3+956) do węzła drogowego „Lublin Szerokie” (km ok. 6+700) o dł. ok. 2,744 km	30	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2022	2023	2023	2023	2023	2023	2024
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa -	100	Fundusze Europejskie dla	2022	2023	2024	2023	2023	2023	2025



	Chełm - Rejowiec - Krasnystaw na odcinku Żuków - Korolówka		Lubelskiego 2021-2027							
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - łączna - Biskupice na odcinku Kijany - łączna	57,45	Fundusze Europejskie dla Polski 2021-2027	2018	2021	2024	2024	2024	2025	2027
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór - łączna	300	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2019	2022	2024	2024	2024	2024	2027
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw odcinek Rudnik - Wysokie	320	Fundusze Europejskie dla Polski 2021-2027	2022	2024	2025.	2024	2024	2025	2026
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw	368,1	Fundusze Europejskie dla Polski 2021-2027	2022	2024	2025	2025	2024	2025	2027



	odcinek Wysokie - Krasnystaw									
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-gr. państwa na odcinku od granicy m. Chełm do m. Białopole	211,06	Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027	2022	2024	2025	2024	2024	2024	2026
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-gr. państwa na odcinku od m. Białopole do m. Hrubieszów	221,8	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2022	2024	2025	2024	2024	2025	2027
19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn na odcinku Biłgoraj - Zwierzyniec	200	Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027	2022	2024	2024	2024	2024	2024	2025



20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecz - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczebrzeszyn na odcinku Szczebrzeszyn-Zwierzyniec	105	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2022	2024	2024	2024	2024	2024	2026
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski – Żółkiewka Wieś – Nielisz – Sitaniec na odcinku Żółkiewka - Nielisz	194,66	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2027	2029
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 850 Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów	485,44	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2024	2026	2026	2026	2026	2027	2029
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 849 Zamość - Jacnia - Józefów na odcinku Jacnia - Józefów	133,76	Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2024	2026	2026	2026	2026	2027	2028
24	Przebudowa i rozbudowa ulicy	70	Fundusze Europejskie	2025	2026	2026	2026	2027	2027	2028



25	Naęczowskiej w Lublinie w ciągu DW 830  Zakup i modernizacja taboru kolejowego (10 szt.)	200	dla Lubelskiego 2021-2027  Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027	2023	-	2023	-	2024	-	2027
----	--	-----	---	------	---	------	---	------	---	------





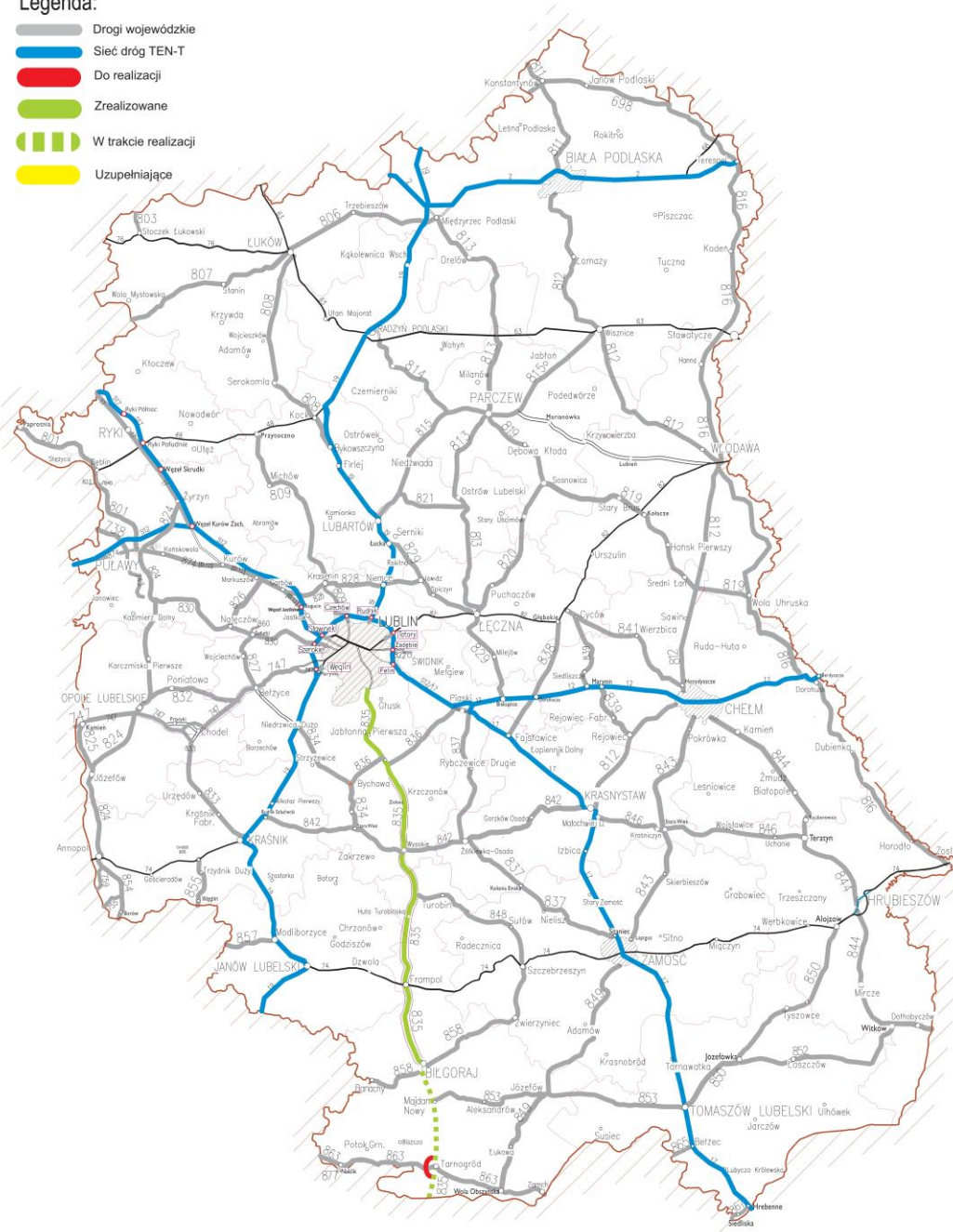
Mapa 17 Projekt nr 1

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa obwodnicy m. Tamogród o długości ok. 7 km  
w ciągu DW 835 Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające



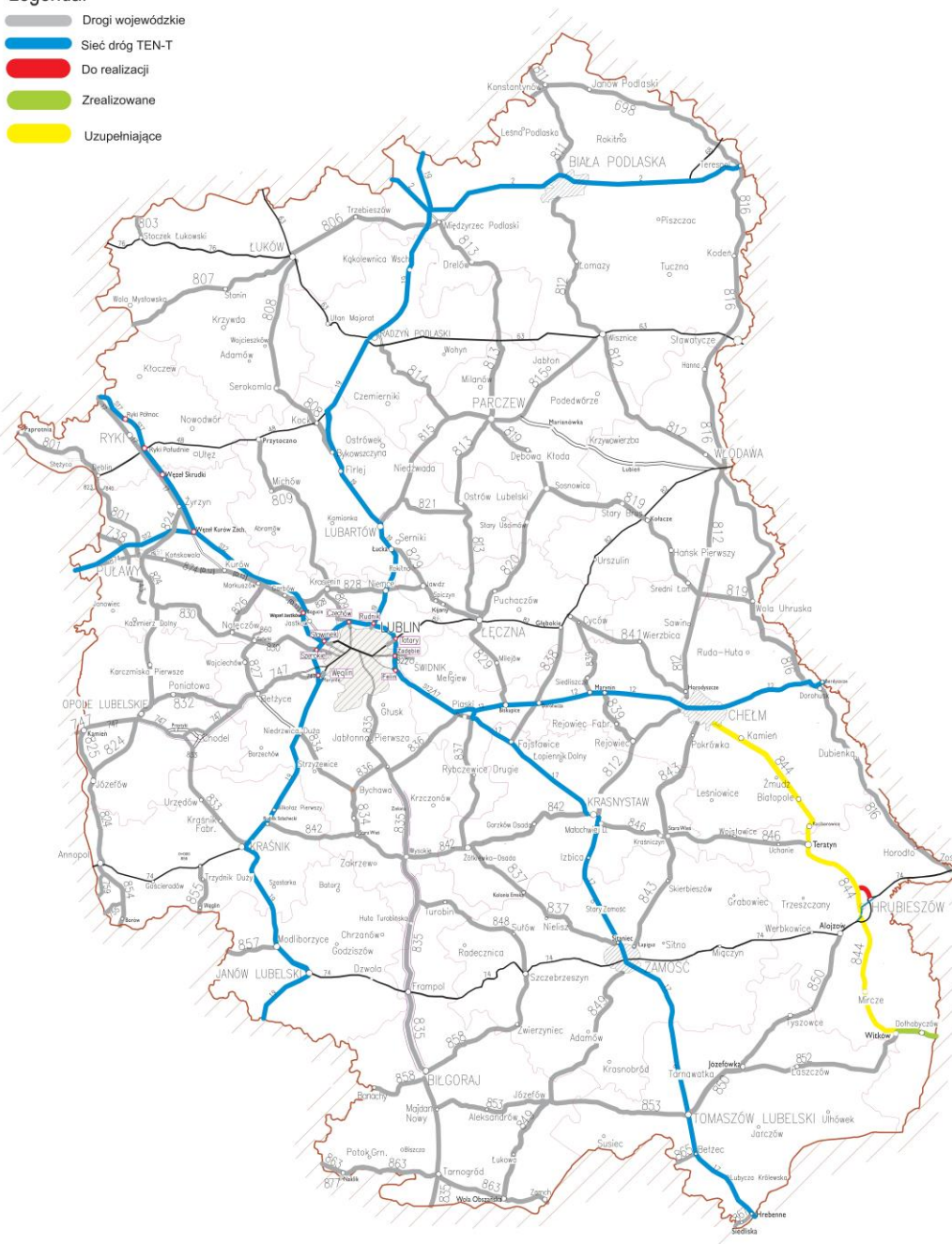
Mapa 18 Projekt nr 2

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa obwodnicy m. Hrubieszów o długości ok. 5 km  
w ciągu DW 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - Granica Państwa

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające



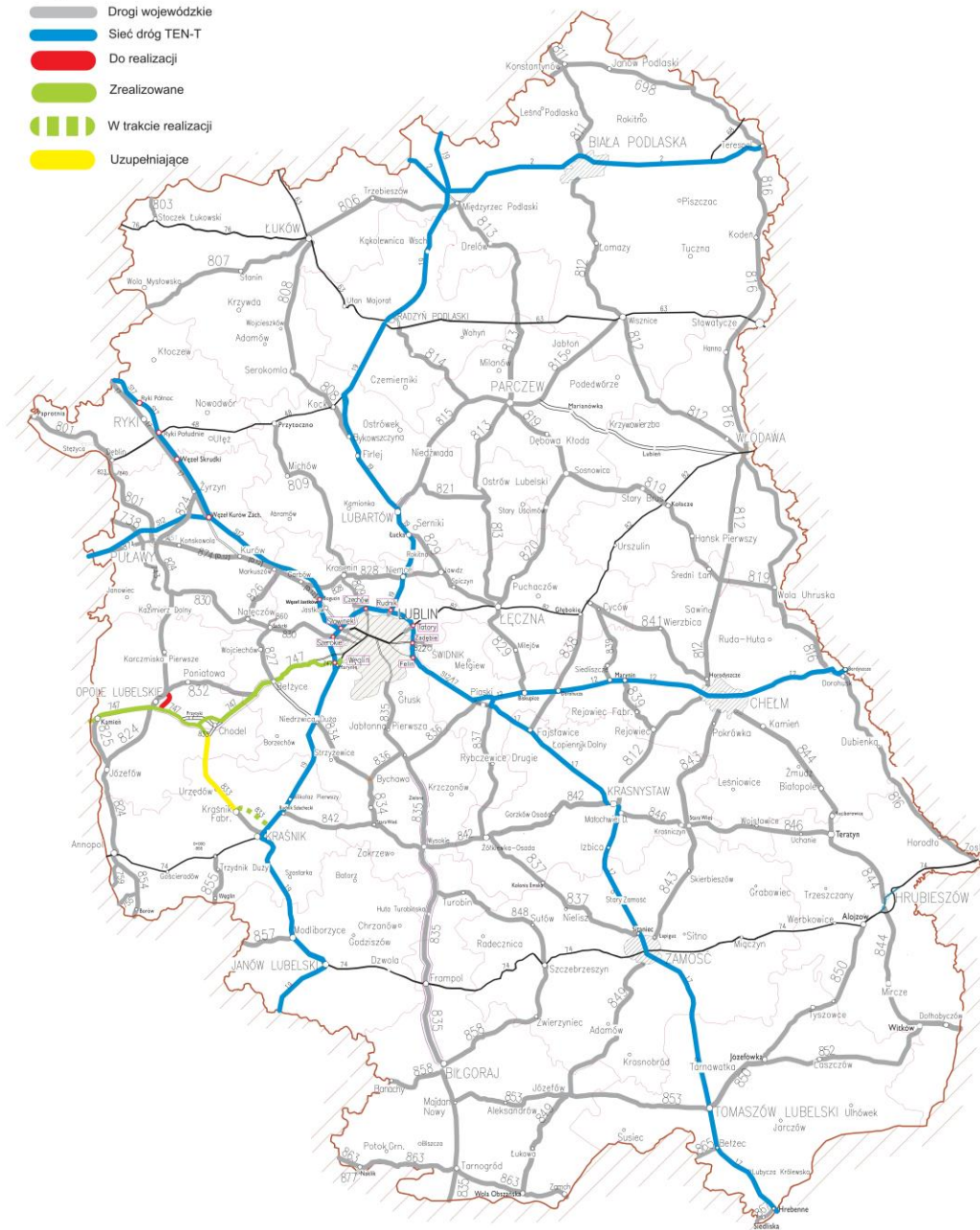
Mapa 19 Projekt nr 3

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa obwodnicy m. Opole Lubelskie o długości ok. 2 km  
ETAP I

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające



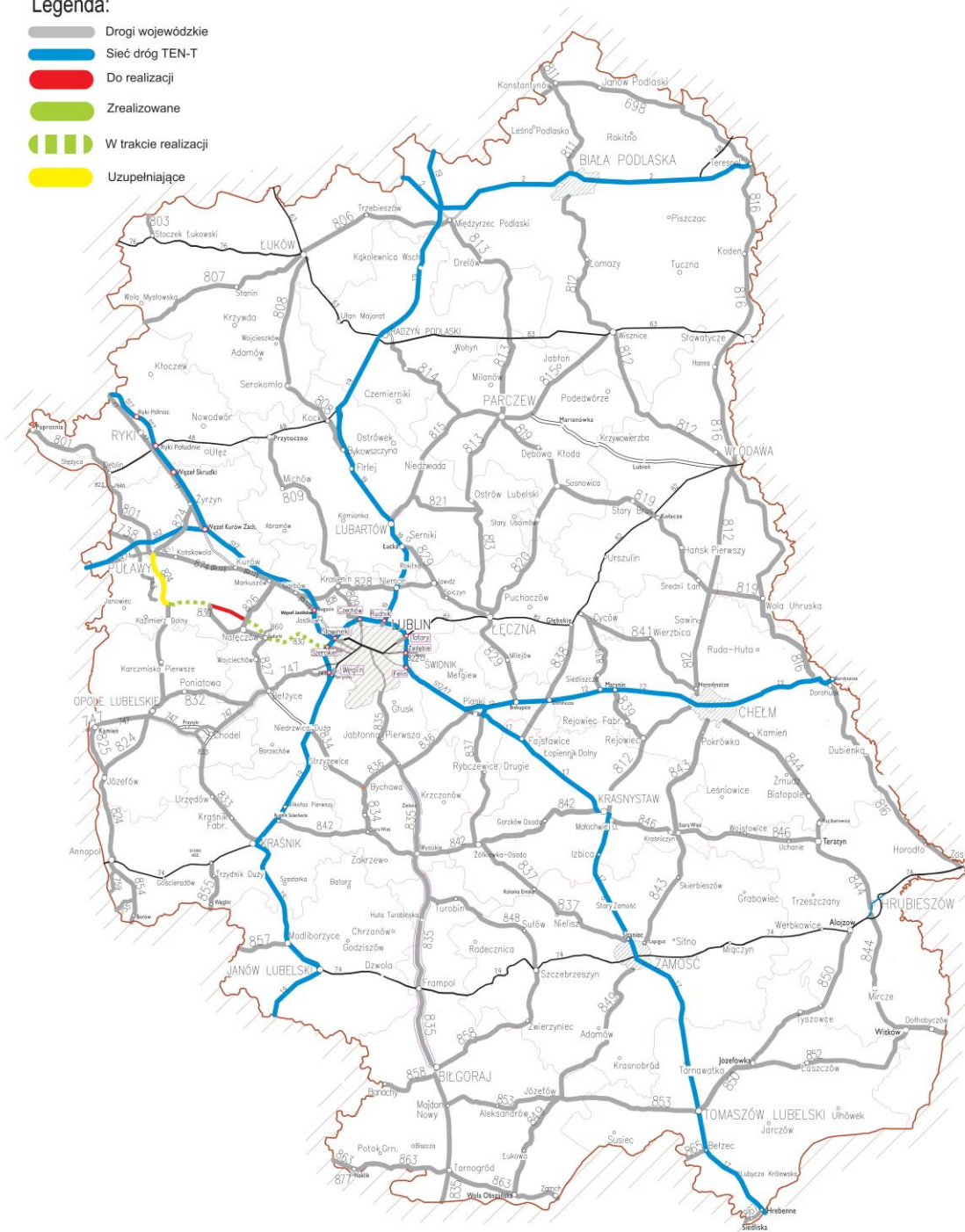
Mapa 20 Projekt nr 4

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa obwodnicy m. Nałęczów o długości ok. 9,5 km  
w ciągu DW 830 Lublin - Nałęczów - Bochońnica - ETAP II

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające



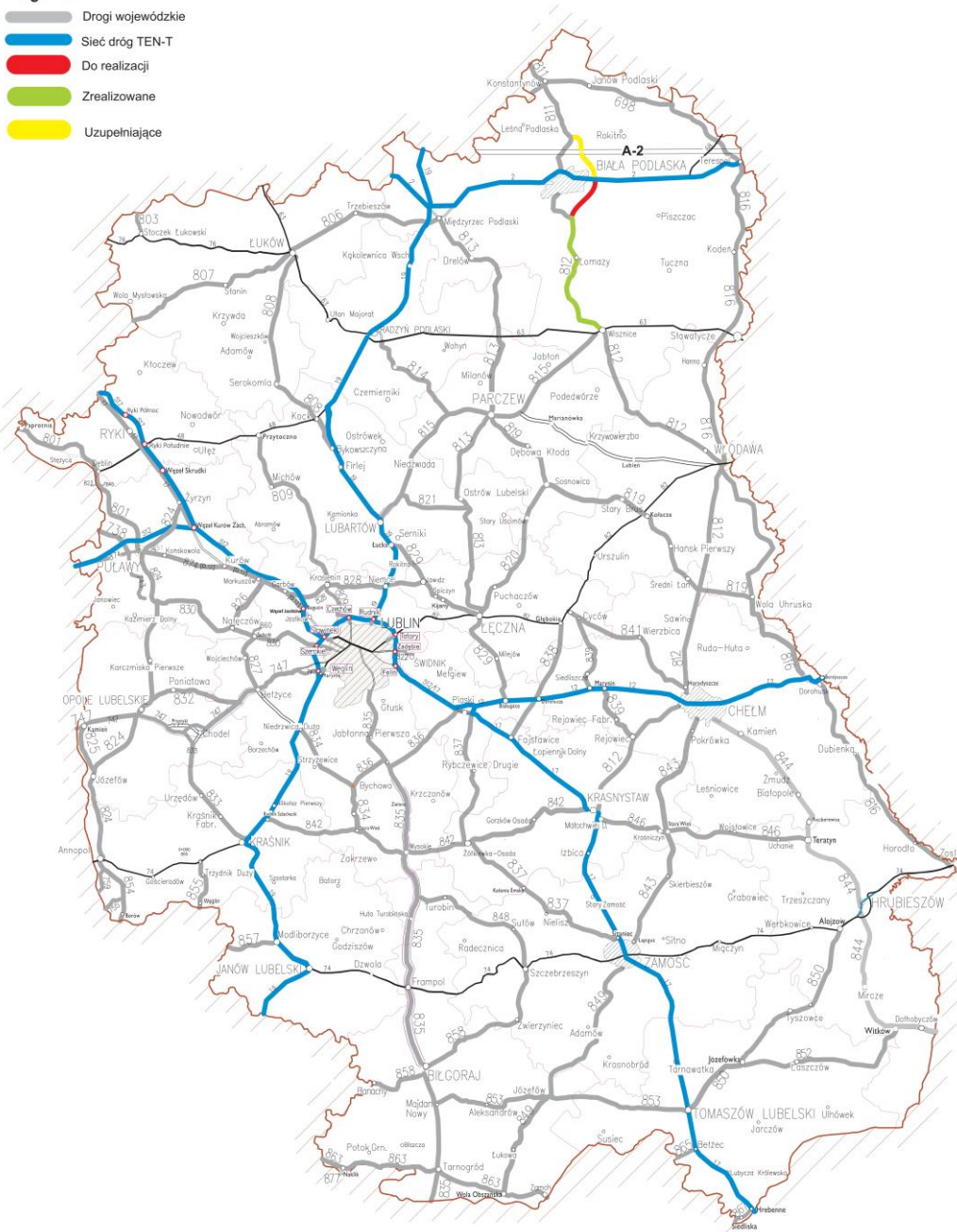
Mapa 21 Projekt nr 5

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa wschodniej obwodnicy m. Biała Podlaska o długości ok. 10 km  
ETAP I

Legenda:

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające



Mapa 22 Projekt nr 6

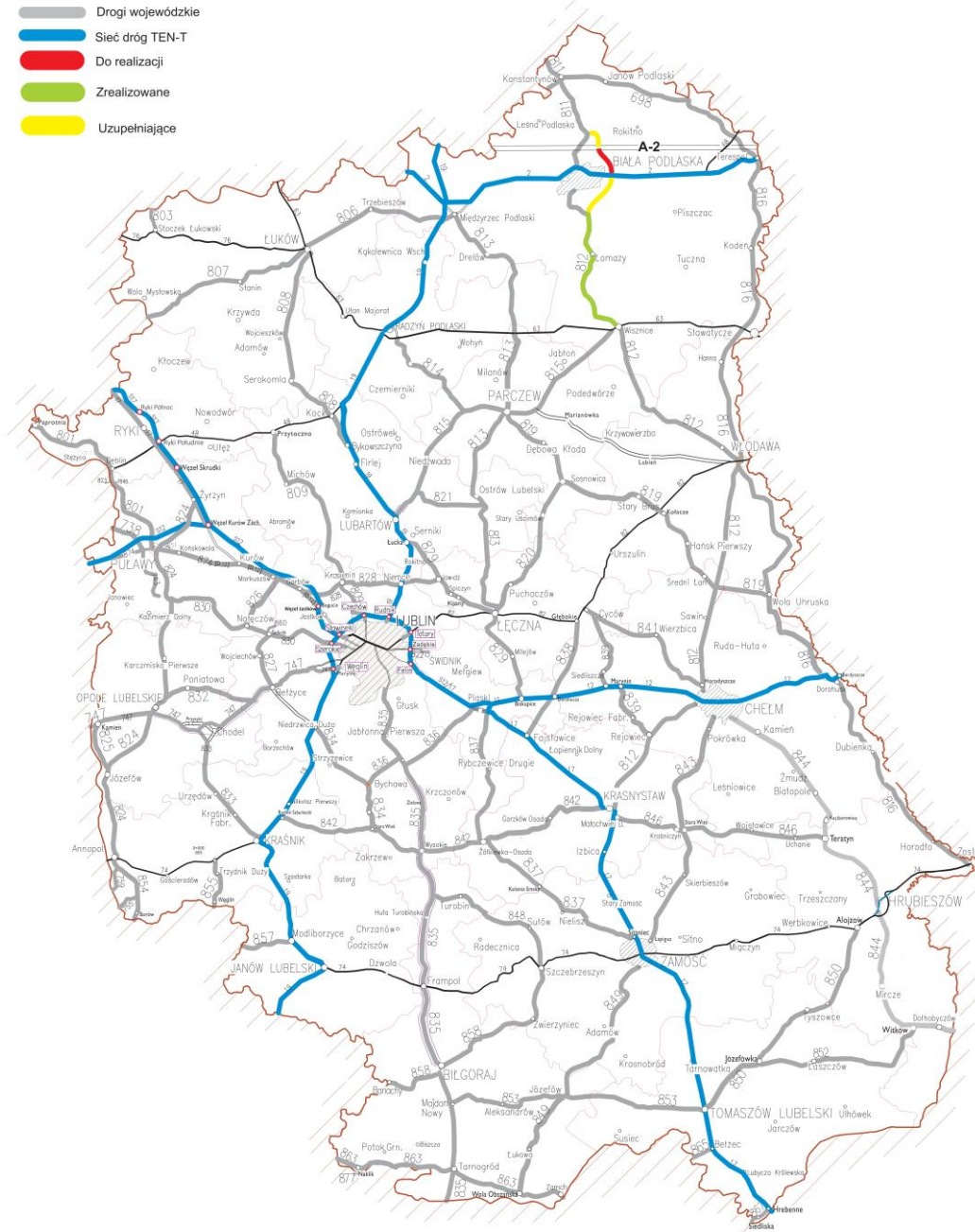
## WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa wschodniej obwodnicy m. Biła Podlaska o długości ok. 4,5 km  
ETAP II

### Legenda:

-  Drogi wojewódzkie
-  Sieć dróg TEN-T
-  Do realizacji
-  Zrealizowane
-  Uzupełniające

Poz. 10

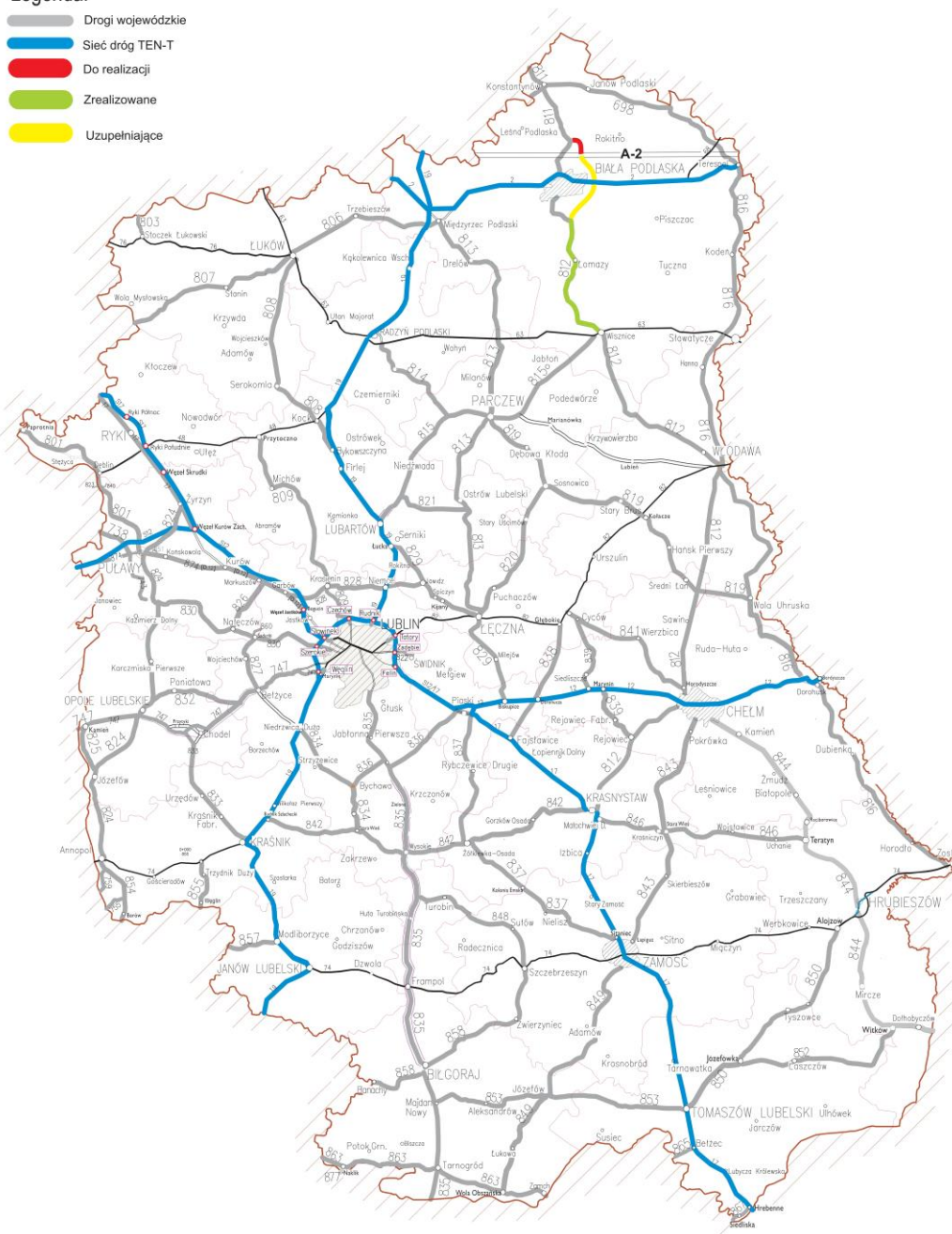


### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa wschodniej obwodnicy m. Biała Podlaska o długości ok. 7 km  
ETAP III

Legenda:

-  Drogi wojewódzkie
-  Sieć dróg TEN-T
-  Do realizacji
-  Zrealizowane
-  Uzupełniające



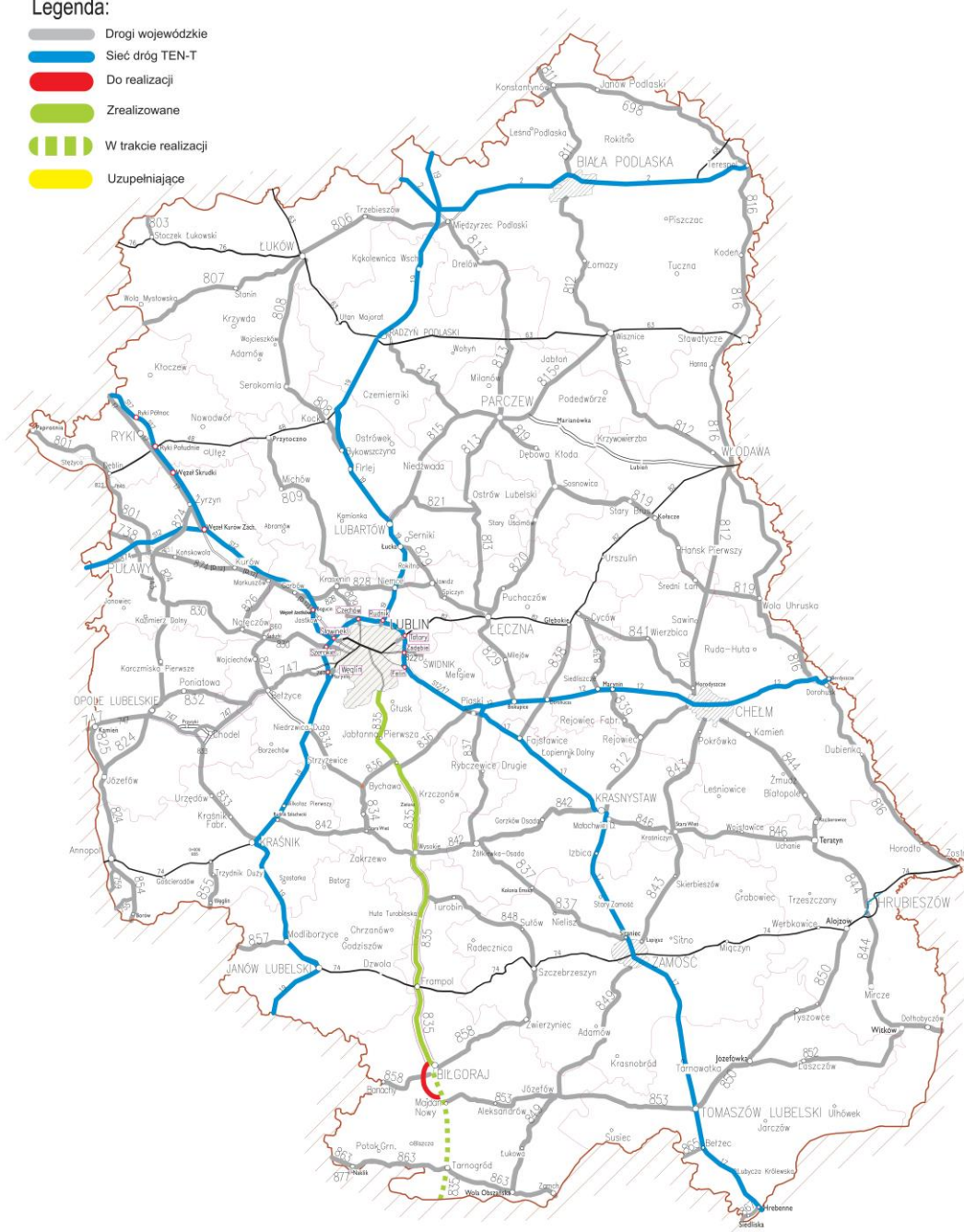
Mapa 24 Projekt nr 8

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa obwodnicy m. Biłgoraja o długości ok. 10 km  
w ciągu DW 835 Lublin - Wysokie - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające





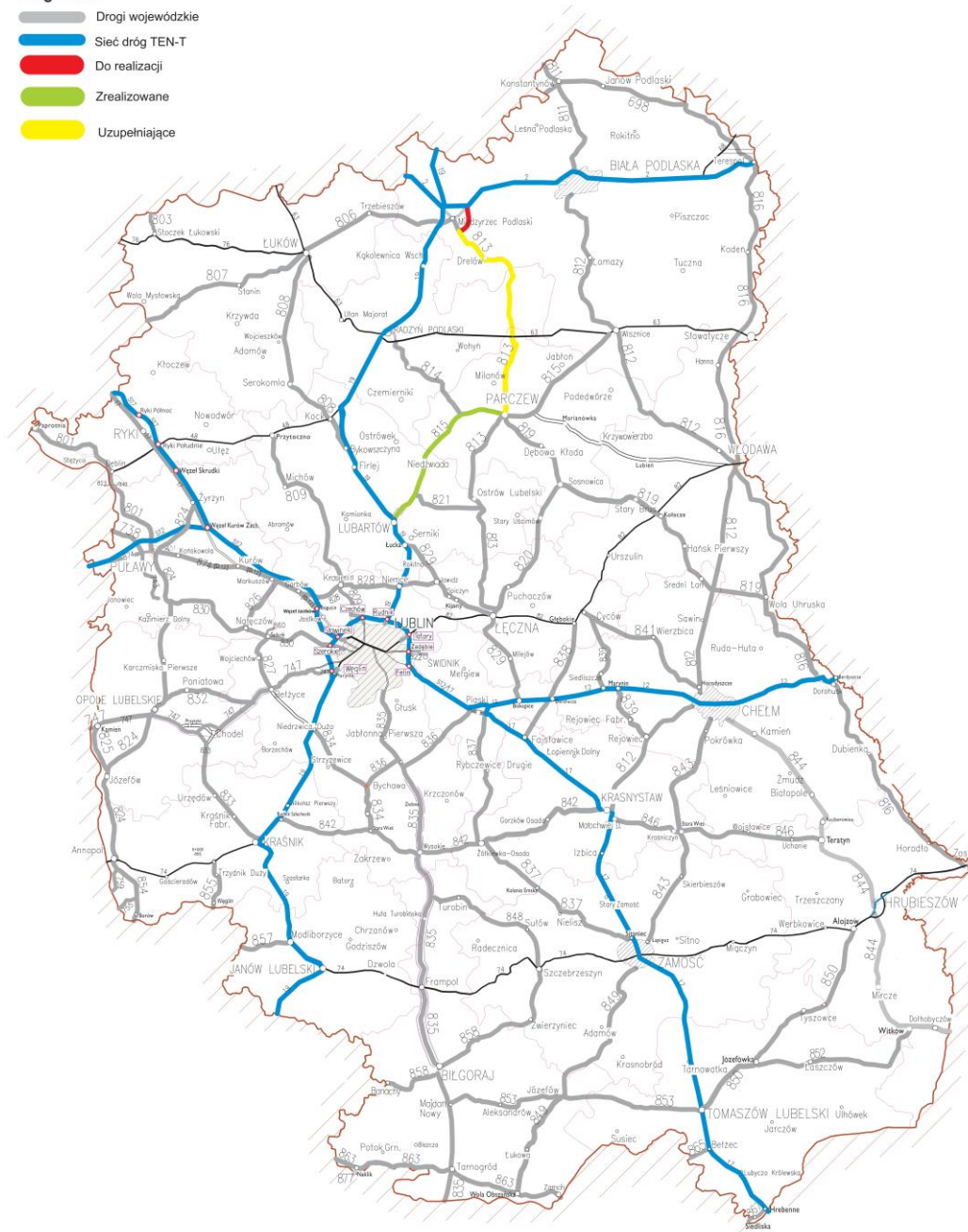
Mapa 25 Projekt nr 9

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Budowa obwodnicy m. Międzyrzec Podlaski o długości ok. 4,7 km  
w ciągu DW813 Międzyrzec Podlaski - Parczew - Ostrów Lubelski - Łęczna

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające



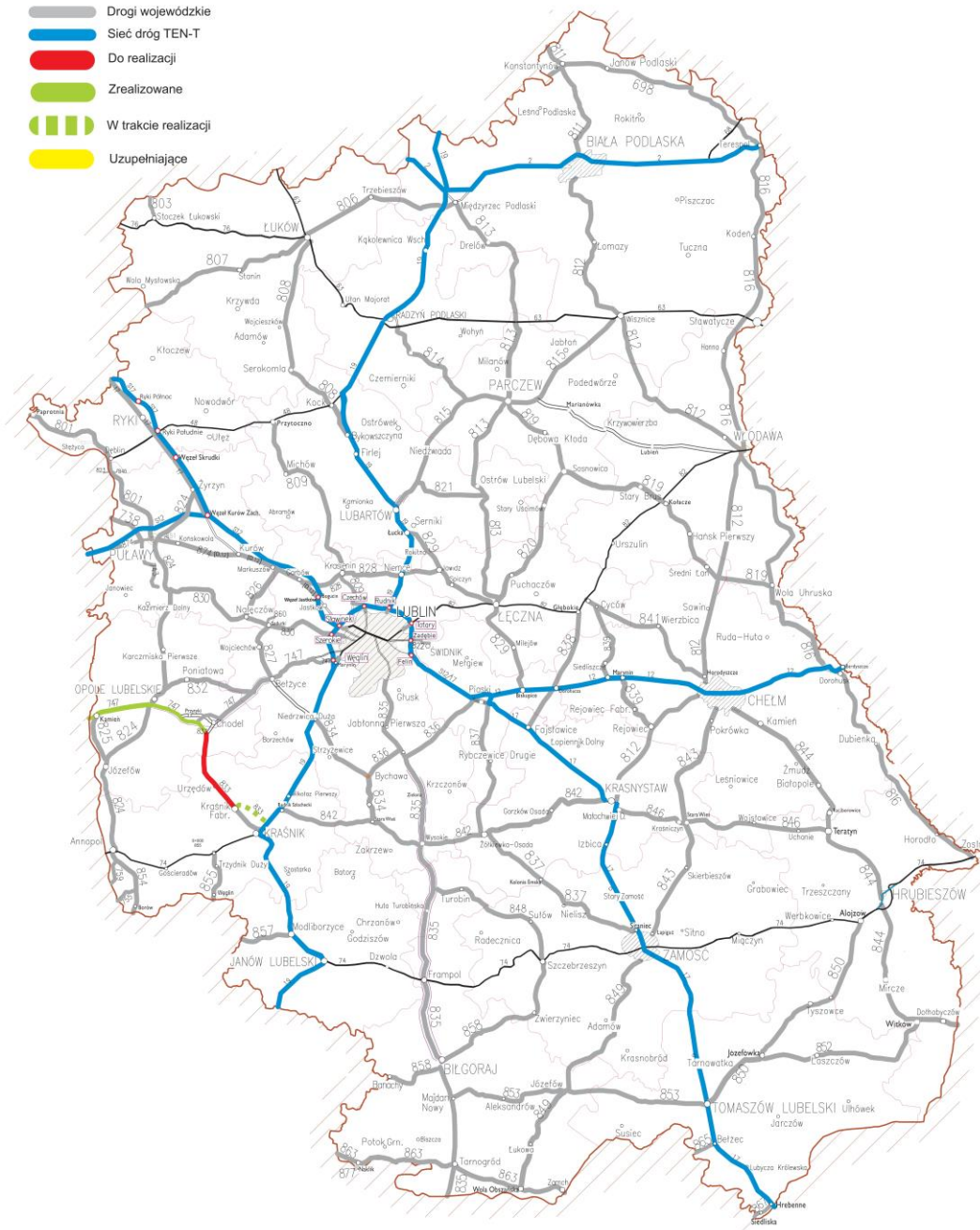
Mapa 26 Projekt nr 10

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 833 Chodel - Kraśnik od km 0+000 do km 26+679 o długości 26,679 km - Etap II Rozbudowa DW 833 na odcinku od km 1+326 (po rozbudowie km 1+000) do km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 (po rozbudowie km 17+207,70) do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające



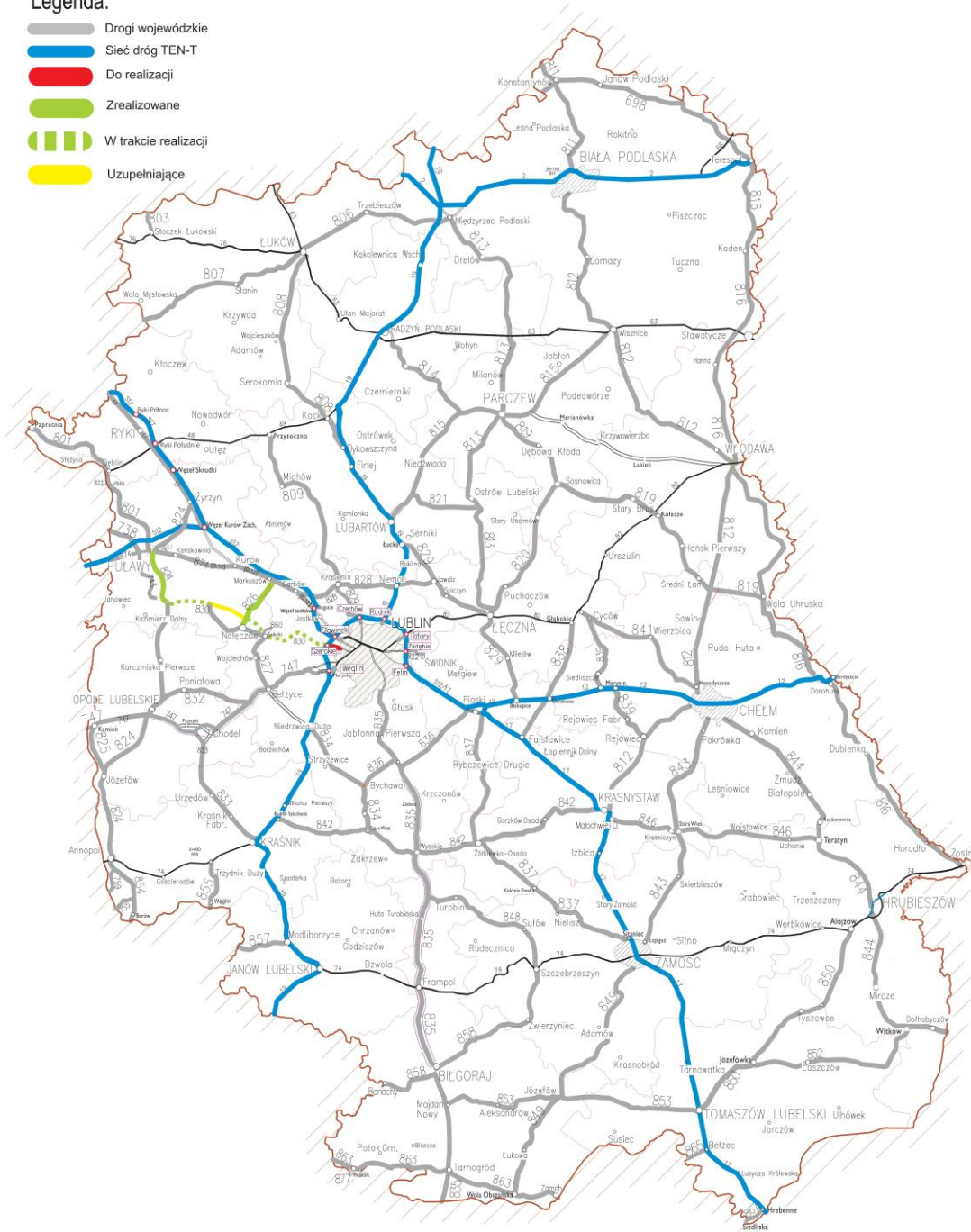
Mapa 27 Projekt nr 11

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 830 Lublin - Nałęczów - Bochnotnica na odcinku od granicy m.Lublin (km 3+956) do węzła drogowego "Lublin Szerokie" (km ok. 6+700) o długości 2,744 km

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające

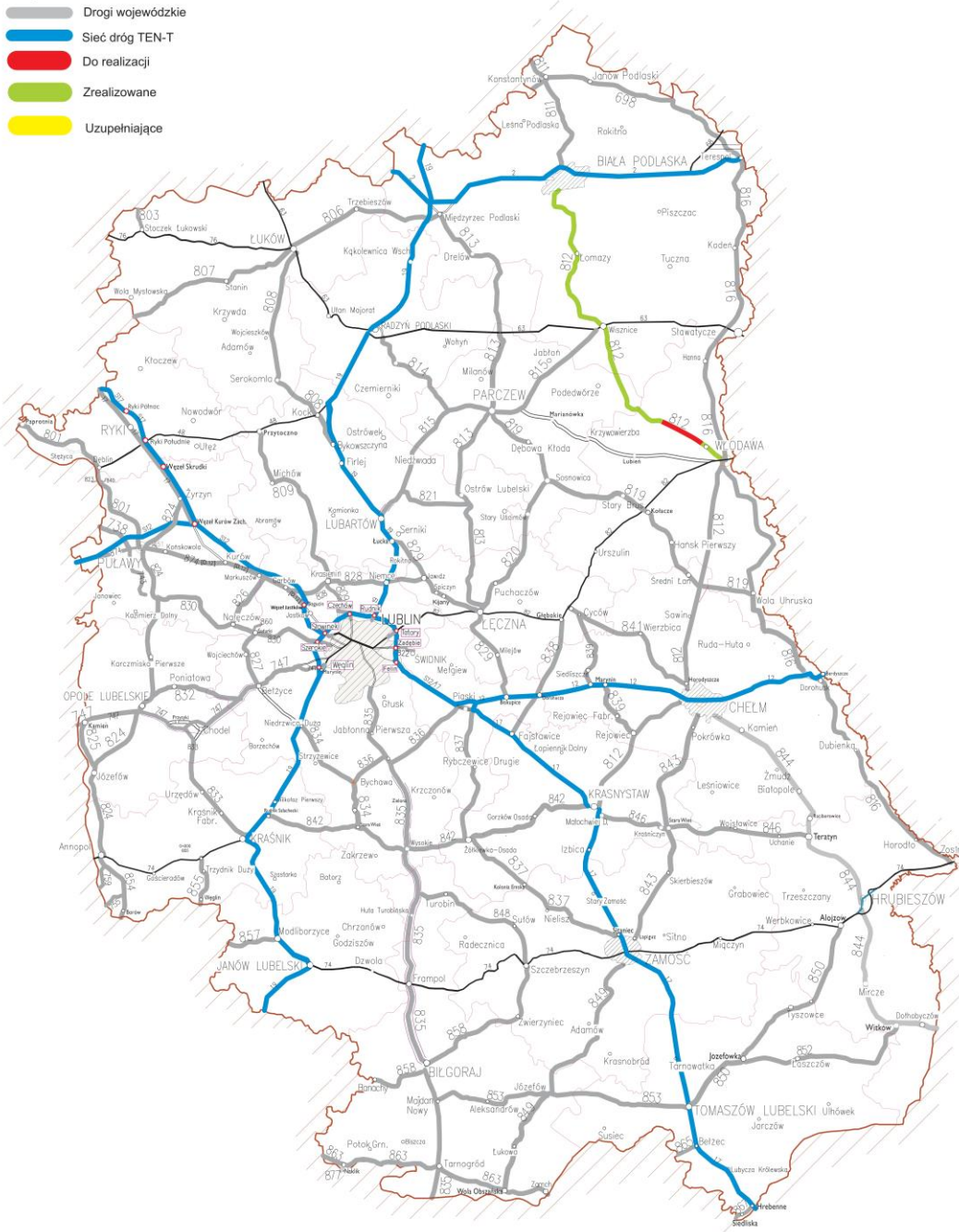


### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 812 Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm - Rejowiec - Krasnystaw  
na odc. Żuków - Korolówka od km 61+540 do km 70+755 o długości 9,215 km

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające



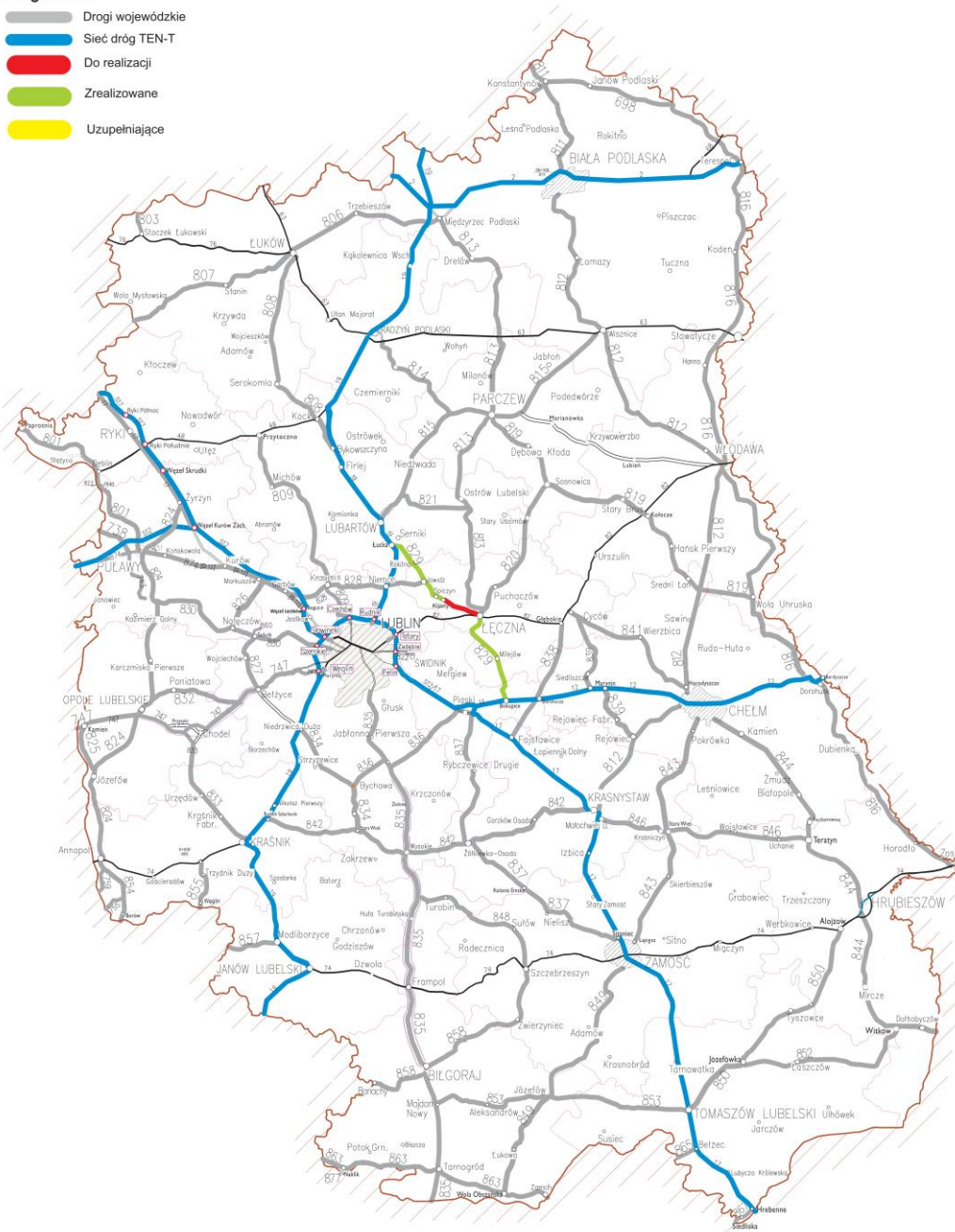
Mapa 29 Projekt nr 13

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 829 Łęczna - Łucka - Biskupice na odcinku Kijany - Łęczna  
(od km 14+860 do km 21+999) o długości 7,139 km

Legenda:

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające

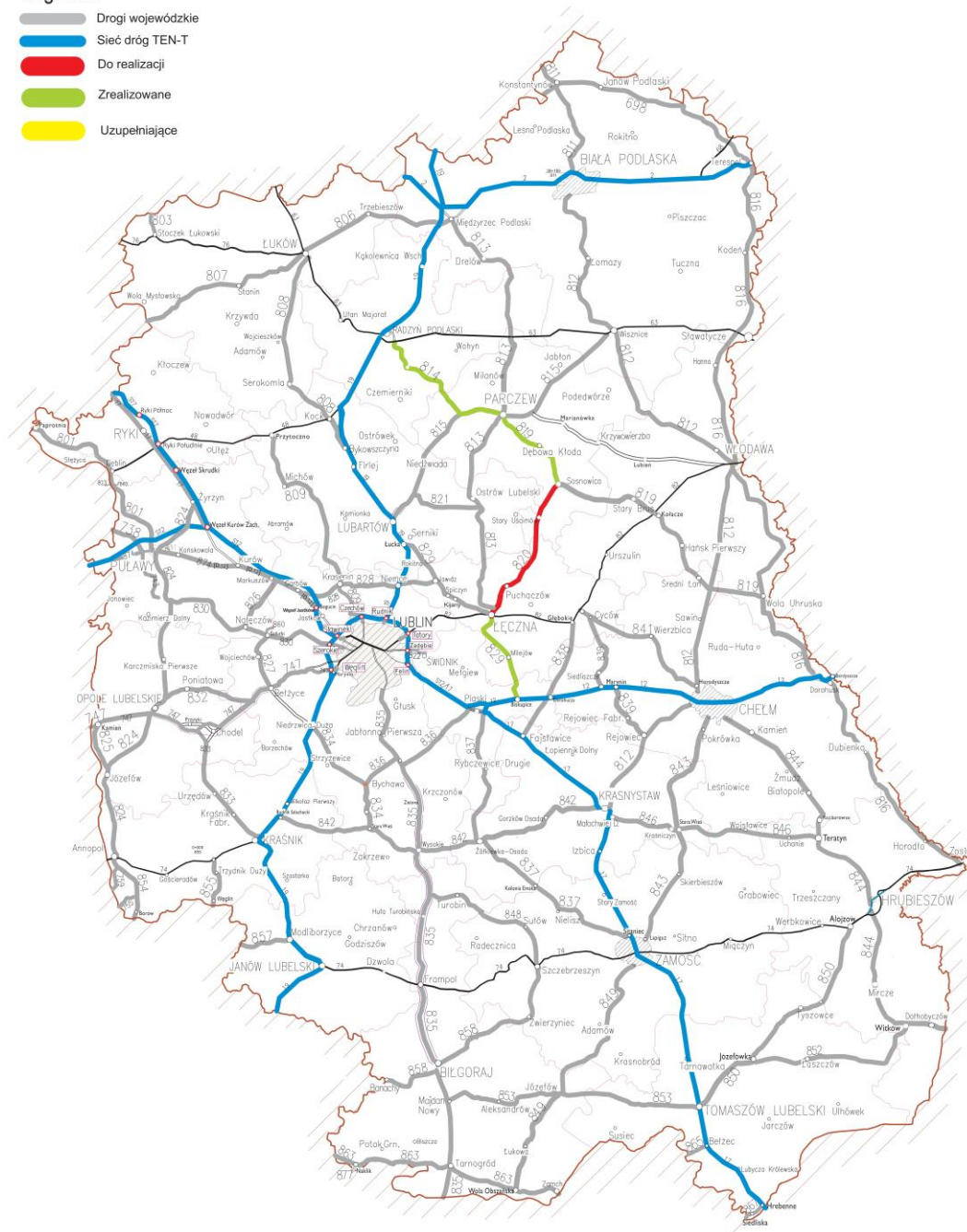


### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 820 Sosnowica Dwór - Łęczna  
(od km 0+000 do km 28+460) o długości 28,460 km

Legenda:

-  Drogi wojewódzkie
-  Sieć dróg TEN-T
-  Do realizacji
-  Zrealizowane
-  Uzupełniające



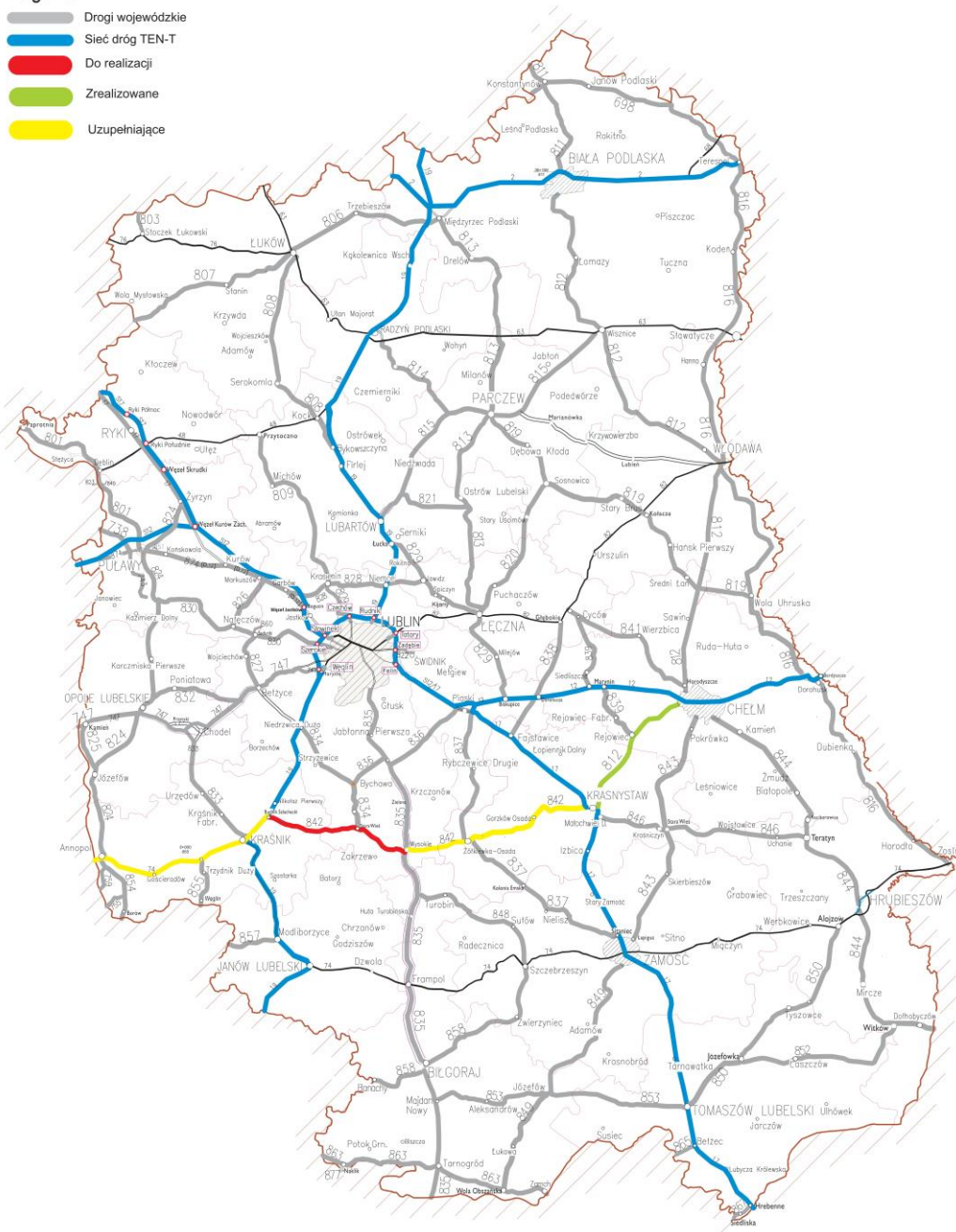
Mapa 31 Projekt nr 15

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 842 Rudnik Szlacheczki - Wysokie - Krasnystaw na odcinku Rudnik - Wysokie (od km 0+015 do km 30+150) o długości 30,135 km

**Legenda:**

-  Drogi wojewódzkie
-  Sieć dróg TEN-T
-  Do realizacji
-  Zrealizowane
-  Uzupełniające

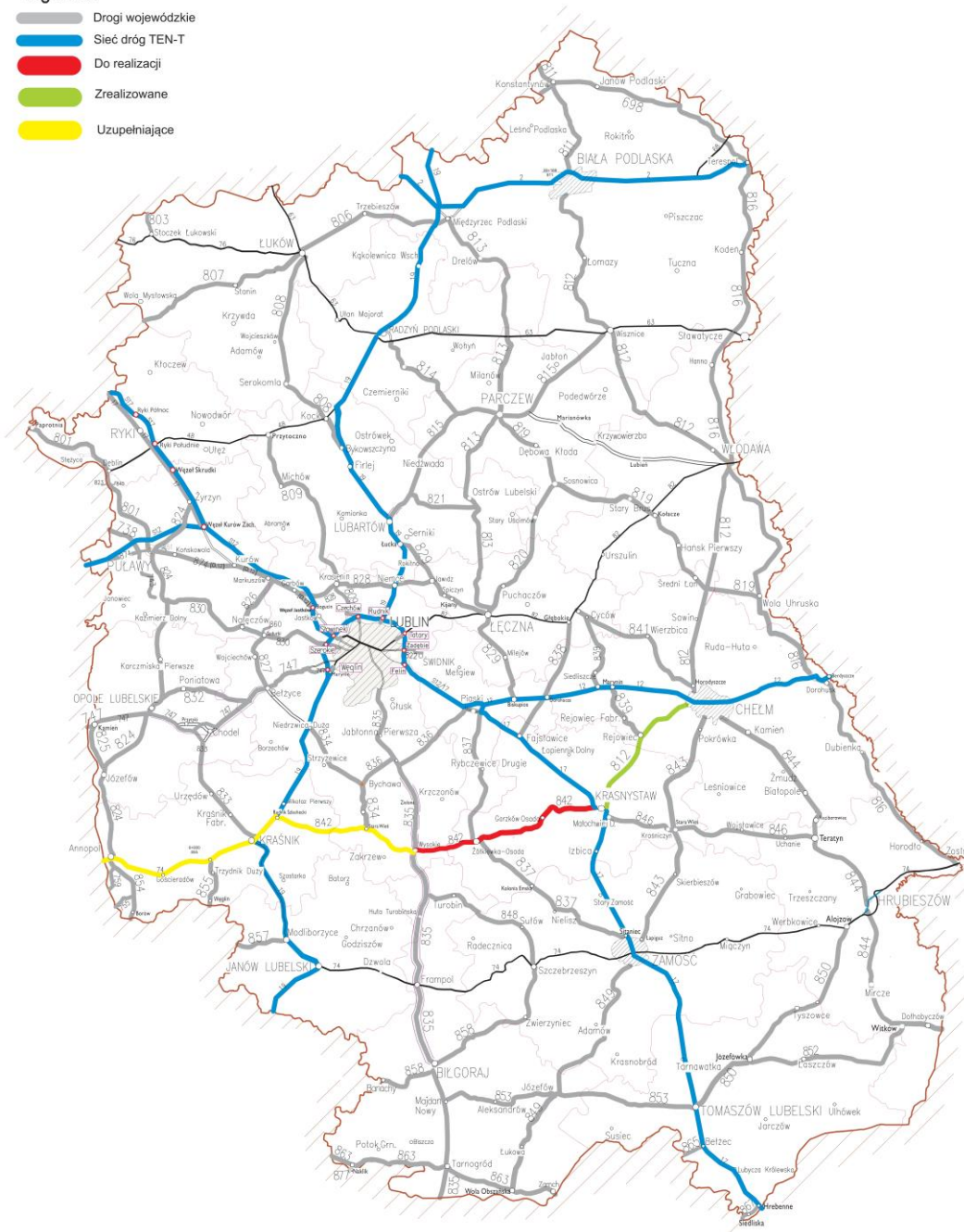


### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw na odcinku Wysokie - Krasnystaw (od km 30+150 do km 66+960) o długości 36,810 km

**Legenda:**

-  Drogi wojewódzkie
-  Sieć dróg TEN-T
-  Do realizacji
-  Zrealizowane
-  Uzupełniające





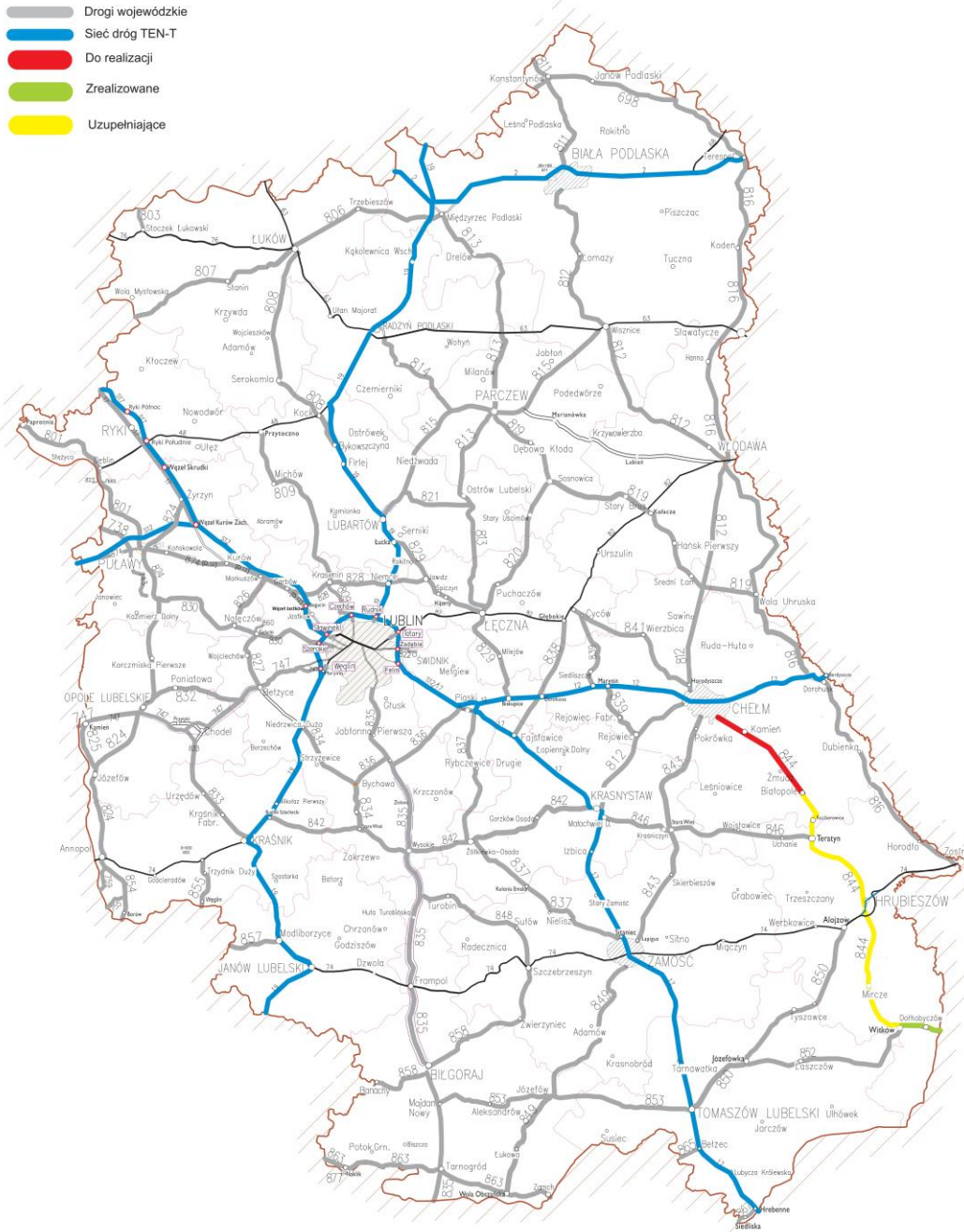
Mapa 33 Projekt nr 17

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 844 Chelm - Hrubieszów - Witków - Dolhobyczów - Granica Państwa na odcinku Chelm - Białopole (od km 6+714 do km 27+820) o długości 21,106 km

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające

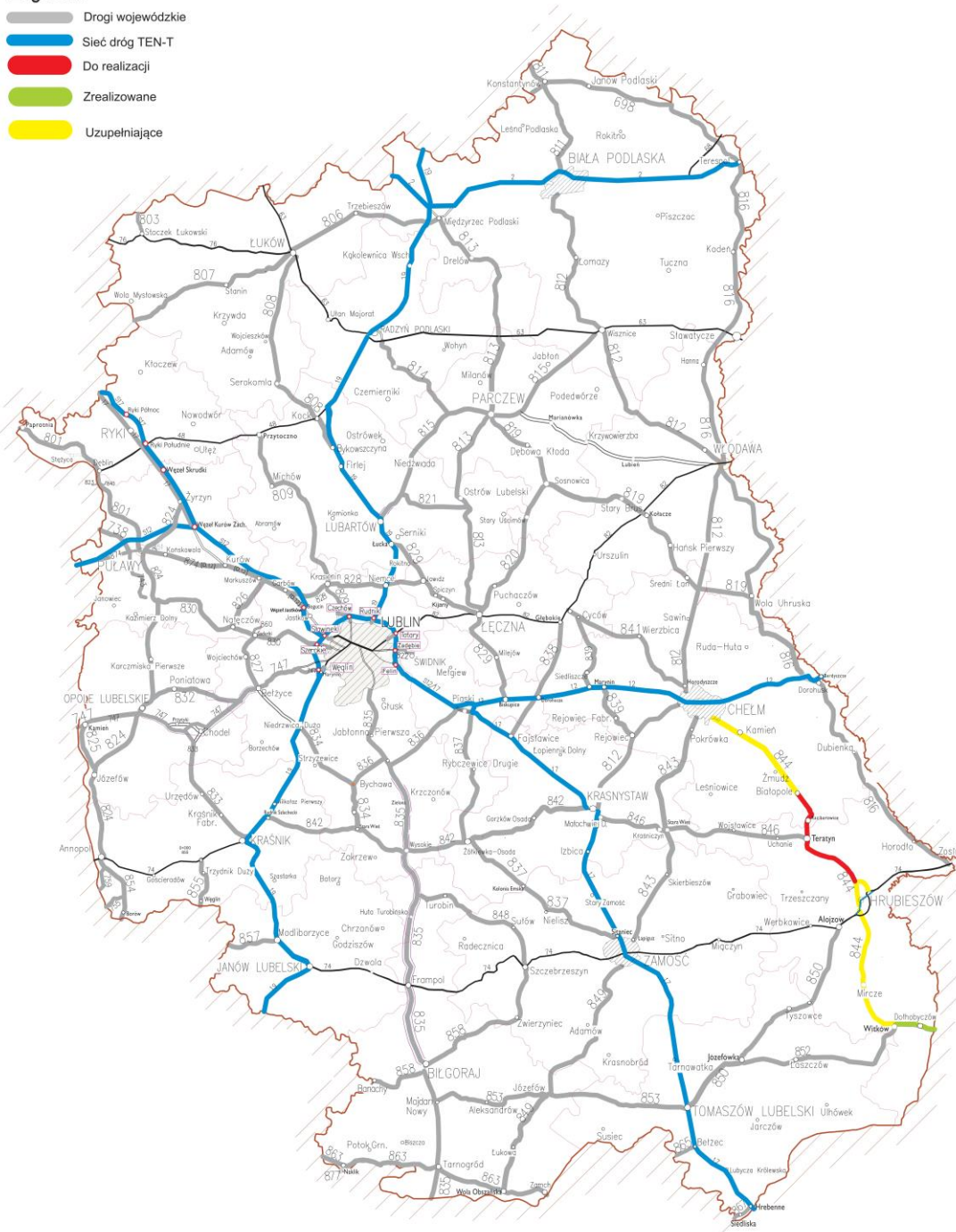


### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dolhobyczów - Granica Państwa  
na odc. Białopole - Hrubieszów od km 27+820 do km 50+000 o długości 22,180 km

Legenda:

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające



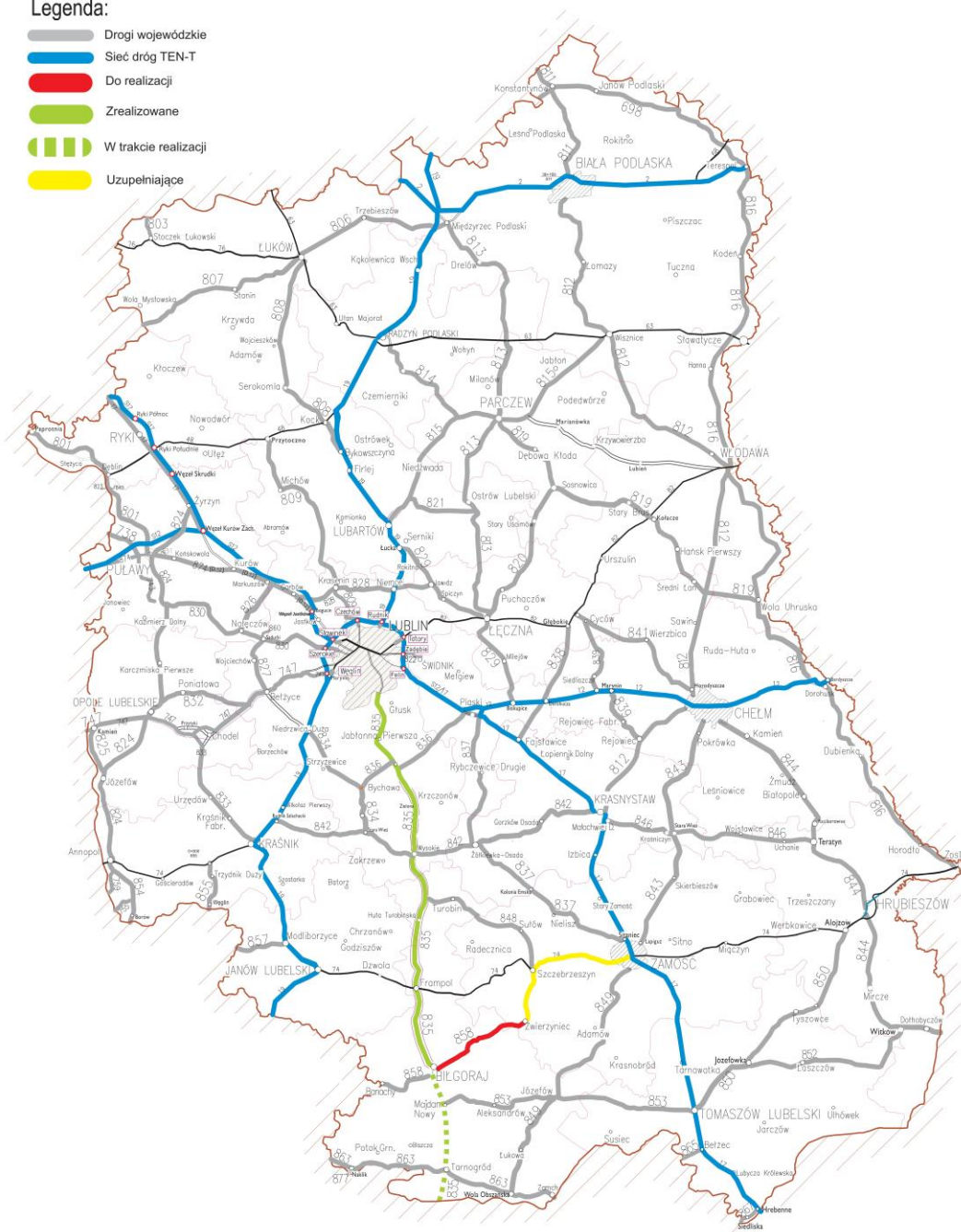
Mapa 35 Projekt nr 19

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 858 Zarzecze - Bilgoraj - Zwierzyniec - Szczepreszyn na odcinku Bilgoraj - Zwierzyniec (od km 47+960 do km 67+010) o długości 19,306 km

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające



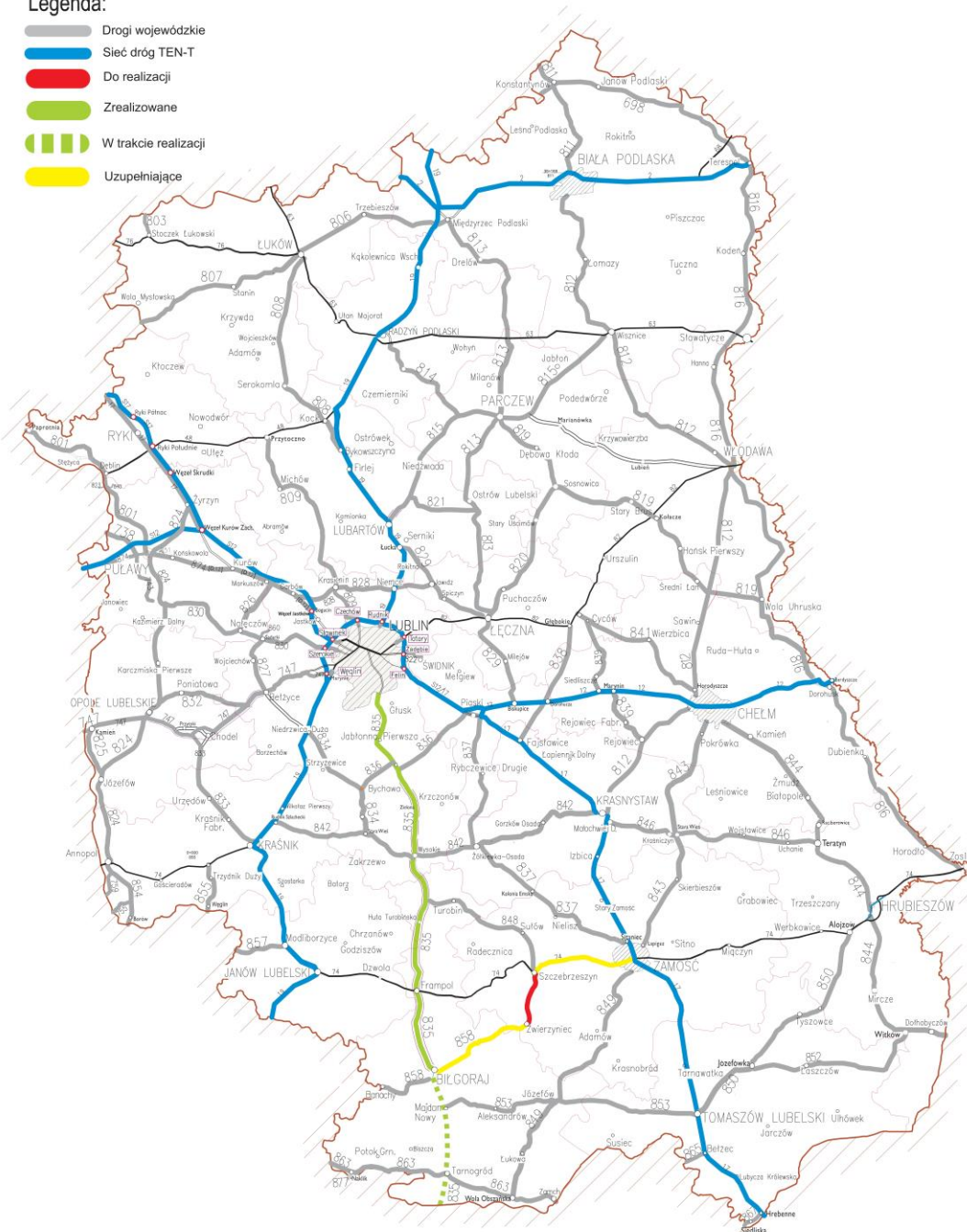
Mapa 36 Projekt nr 20

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 858 Zarzeczce - Biłgoraj - Zwierzyniec - Szczepieszyn na odcinku Zwierzyniec - Szczepieszyn (od km 67+010 do km 77+316) o długości 10,306 km

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające



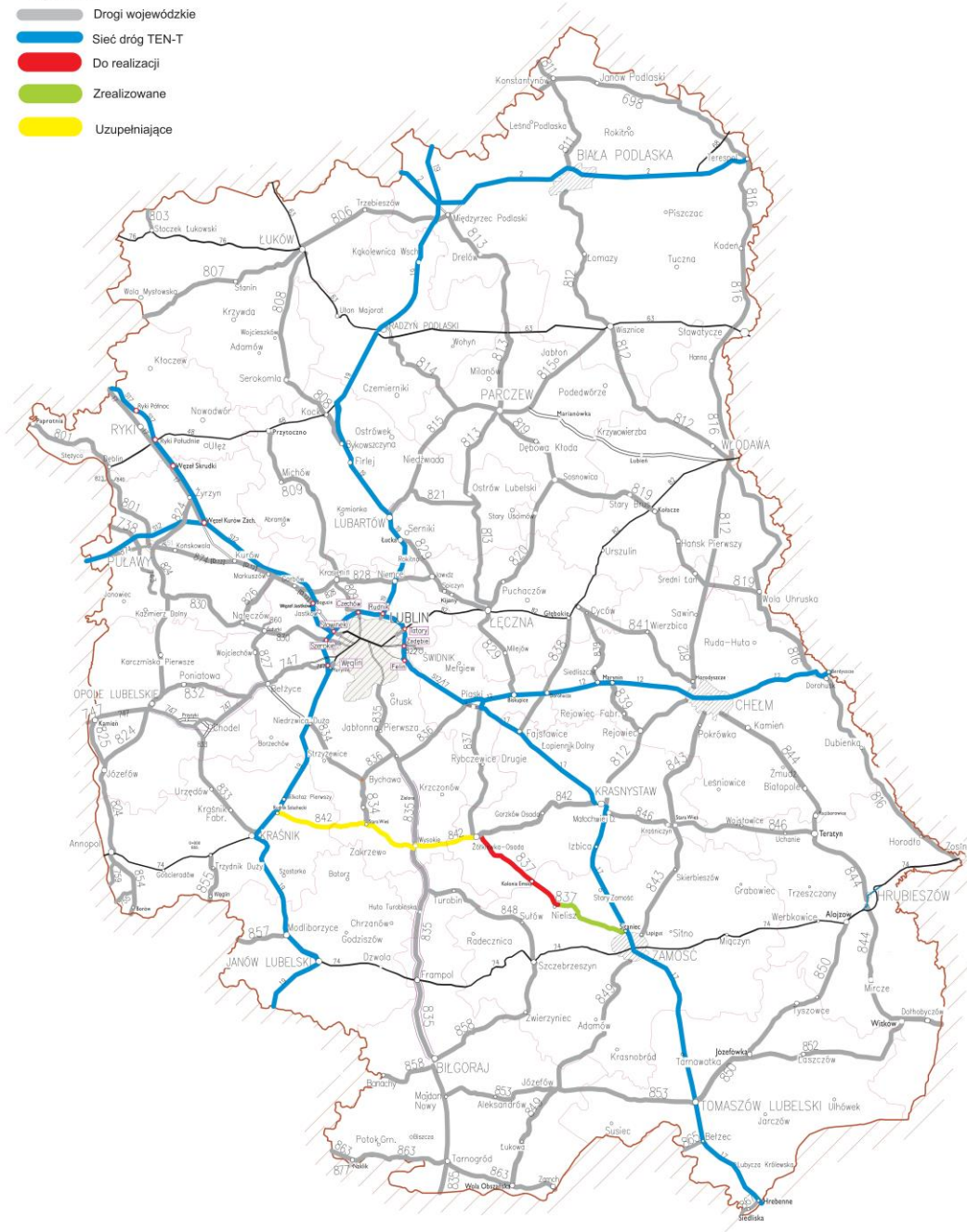
Mapa 37 Projekt nr 21

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 837 Piaski - Żółkiewka - Nielisz - Sitaniec  
na odc. Żółkiewka - Nielisz od km 28+534 do km 48+000 o długości 19,466 km

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające

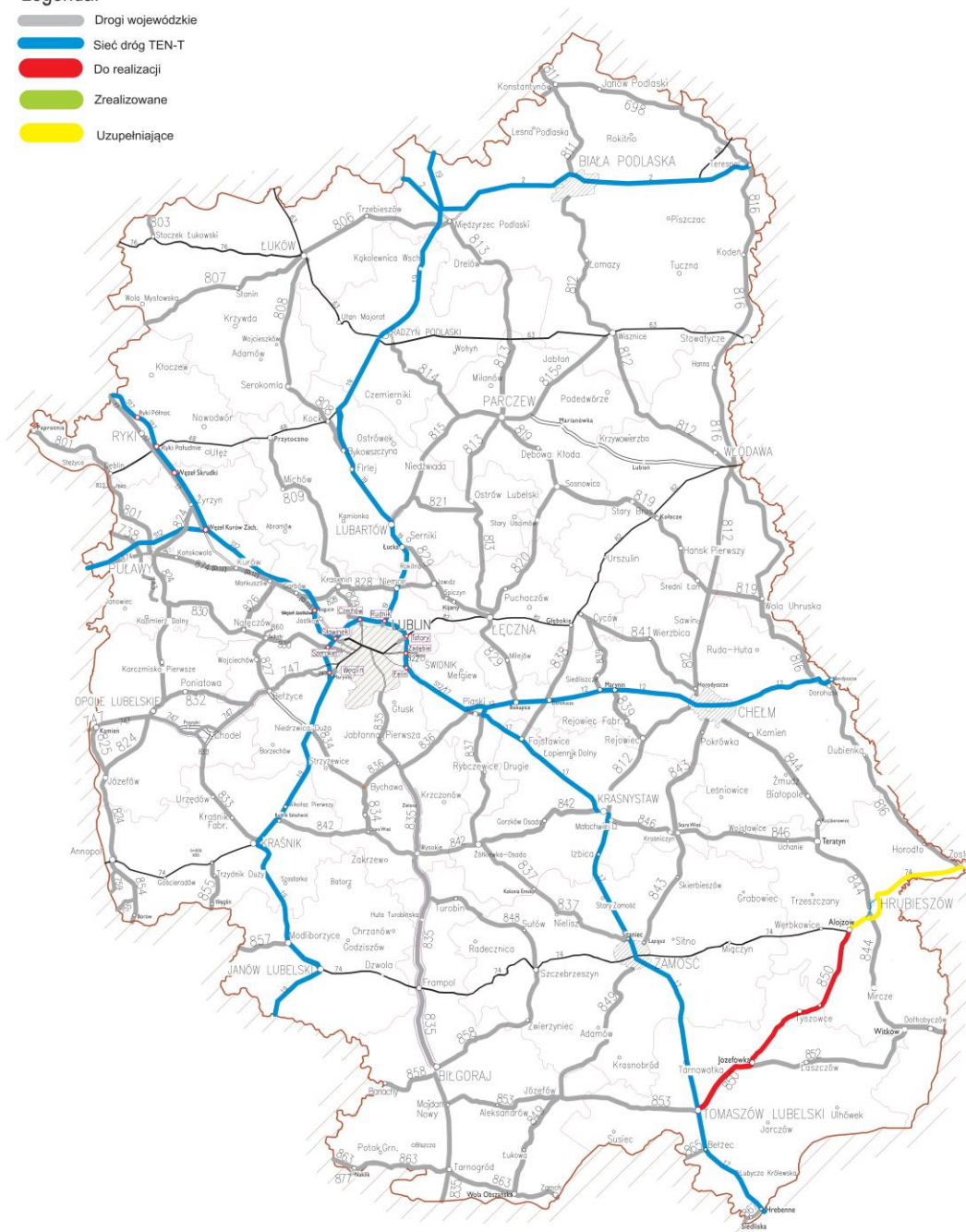


### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 850 Tomaszów Lubelski - Józefówka - Alojzów  
od km 0+000 do km 48+544 o długości 48,544 km

Legenda:

-  Drogi wojewódzkie
-  Sieć dróg TEN-T
-  Do realizacji
-  Zrealizowane
-  Uzupełniające



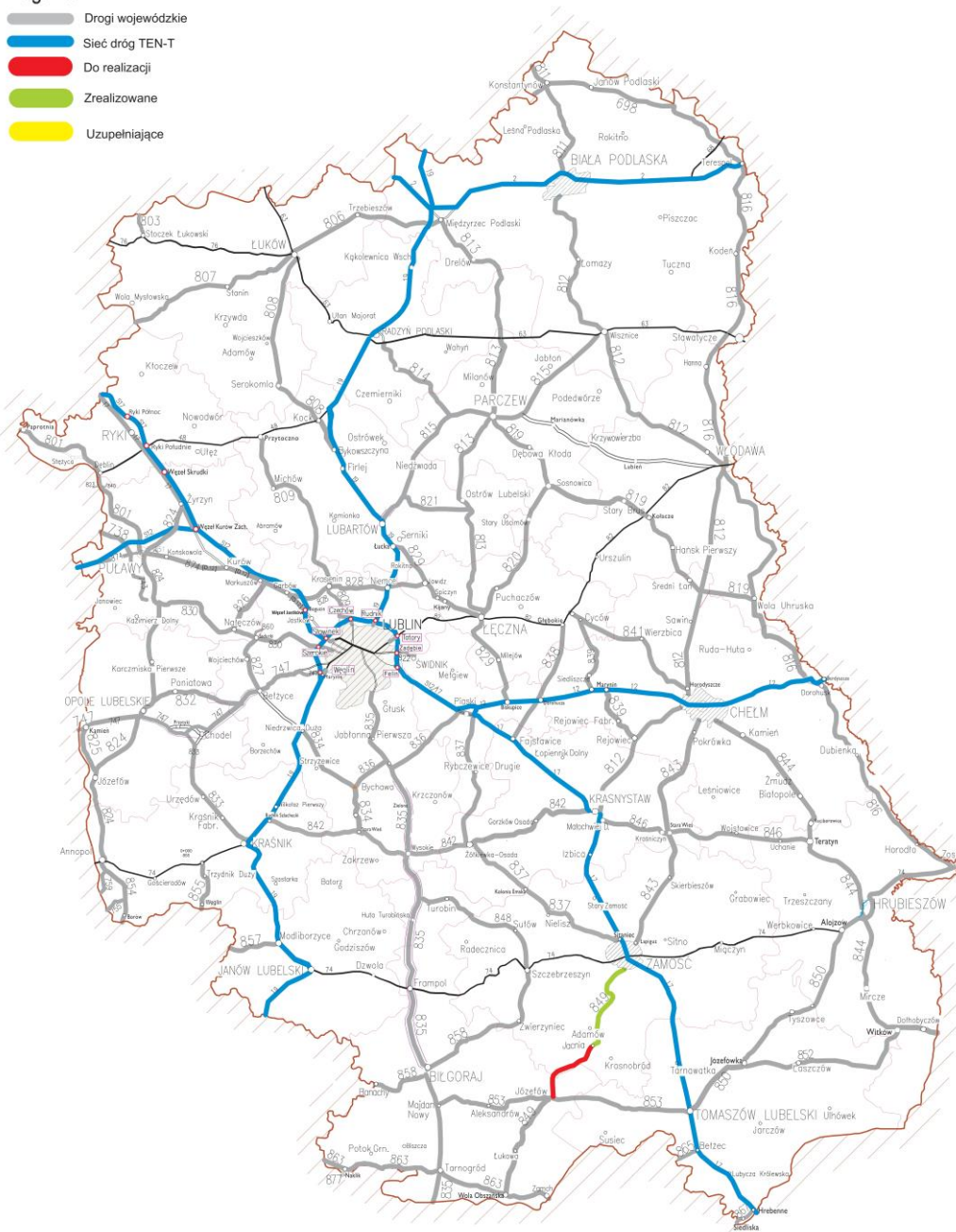
Mapa 39 Projekt nr 23

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozbudowa DW 849 Zamość - Jacnia - Józefów  
odc. Jacnia - Józefów od km 24+100 do km 37+476 o długości 13,376 km

Legenda:

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- Uzupełniające



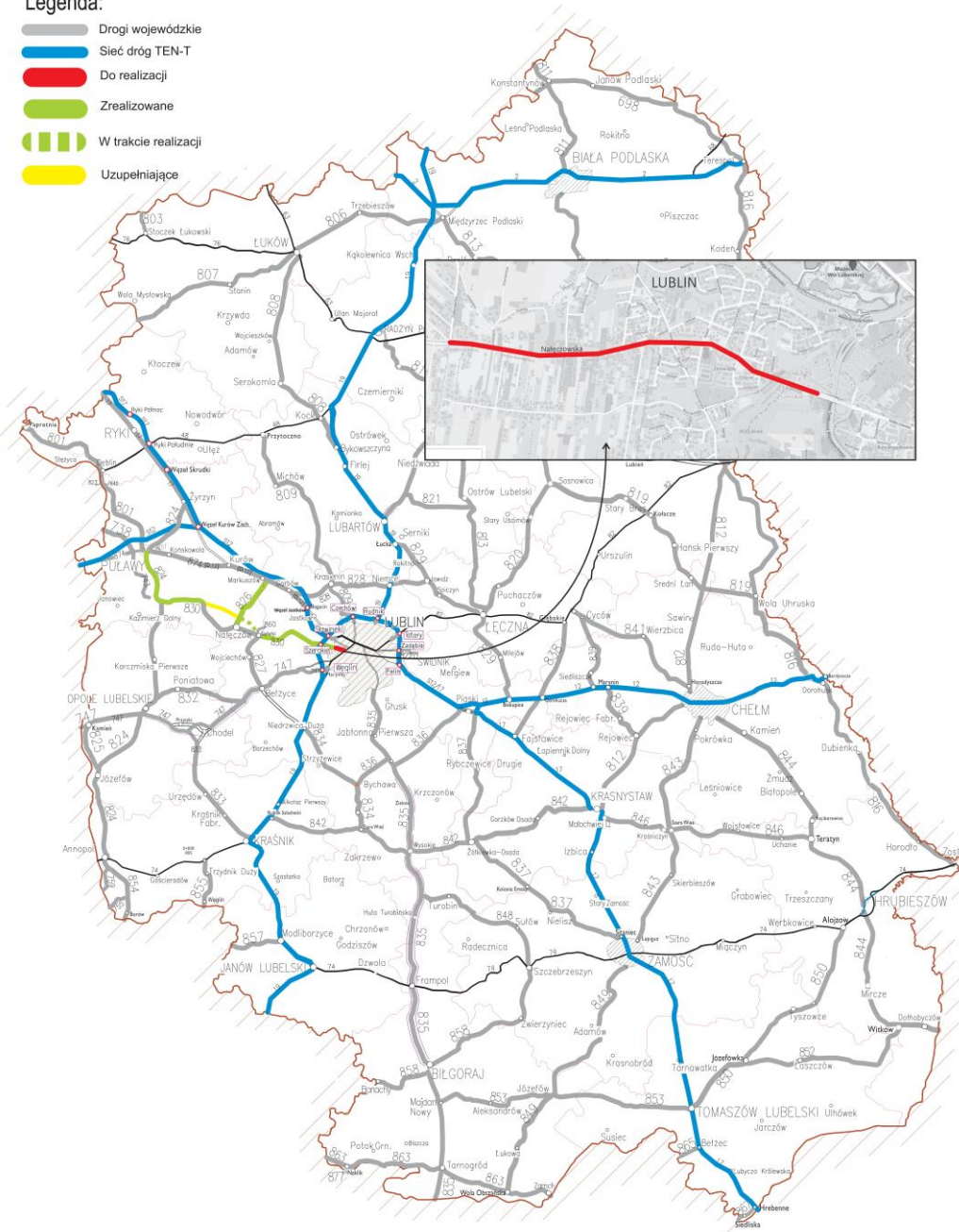
Mapa 40 Projekt nr 24

### WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE - SIĘĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Przebudowa i rozbudowa ulicy Nałęczowskiej w Lublinie  
w ciągu DW 830

**Legenda:**

- Drogi wojewódzkie
- Sieć dróg TEN-T
- Do realizacji
- Zrealizowane
- W trakcie realizacji
- Uzupełniające





## Spis Tabel

Tabela 1 Plan Działań.....	14
Tabela 2 Procentowy udział poszczególnych płci w ogóle mieszkańców województwa lubelskiego.....	16
Tabela 3 Gęstość zaludnienia w poszczególnych jednostkach terytorialnych województwa lubelskiego.....	17
Tabela 4 Zmiany w liczbie ludności w poszczególnych jednostkach terytorialnych województwa lubelskiego.....	18
Tabela 5 Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową .....	21
Tabela 6 Prognoza demograficzna do 2035 roku .....	23
Tabela 7 Przeciętne miesięczne wynagrodzenia mieszkańców województwa lubelskiego w latach 2018 -2019.....	27
Tabela 8 Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie lubelskim na tle kraju .....	29
Tabela 9 Wykaz dróg krajowych w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie .....	37
Tabela 10 Wykaz dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego .....	40
Tabela 11 Wykaz dróg powiatowych .....	45
Tabela 12 Statystyki wypadków drogowych w województwie lubelskim .....	48
Tabela 13 Wskaźniki wypadków drogowych w województwie lubelskim na tle kraju.....	48
Tabela 14 Udział wypadków drogowych w województwie lubelskim na tle kraju .....	49
Tabela 15 Struktura wypadków i zabitych w województwie lubelskim.....	50
Tabela 16 Wykaz linii kolejowych na obszarze województwa lubelskiego .....	53
Tabela 17 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym w województwie lubelskim .....	57
Tabela 18 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w województwie lubelskim .....	57
Tabela 19 Masa towarów w przewozach intermodalnych (tys. ton).....	65
Tabela 20 Wykaz szlaków rowerowych na terenie województwa lubelskiego .....	67
Tabela 21 Długość granicy z Ukrainą I Białorusią w odniesieniu do liczby zlokalizowanych przejść granicznych.....	69
Tabela 22 Wykaz węzłów przesiadkowych na terenie województwa lubelskiego .....	73
Tabela 23 Analiza SWOT.....	84
Tabela 24 Cele wskazane w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku .....	86
Tabela 25 Lista zadań inwestycyjnych na terenie województwa lubelskiego .....	90
Tabela 26 Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku .....	92
Tabela 27 Lista projektów podstawowych I rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK .....	93
Tabela 28 Lista projektów podstawowych I rezerwowych PO PW objętych KPK .....	93
Tabela 29 Lista projektów krajowych objętych KPK.....	94
Tabela 30 Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.1 .....	103
Tabela 31 Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.1 .....	103
Tabela 32 Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.1 .....	104
Tabela 33 Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.1 .....	104



Tabela 34 Kierunek interwencji nr 4 dla Działania 2.1 .....	105
Tabela 35 Kierunek interwencji nr 5 dla Działania 2.1 .....	106
Tabela 36 Kierunek interwencji nr 6 dla Działania 2.1 .....	107
Tabela 37 Kierunek interwencji nr 7 dla Działania 2.1 .....	108
Tabela 38 Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 2.2 .....	110
Tabela 39 Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 2.2 .....	110
Tabela 40 Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 2.2 .....	111
Tabela 41 Kierunek interwencji nr 3 dla Działania 2.2 .....	112
Tabela 42 Proponowane wskaźniki stopnia realizacji Działania 4.5 .....	114
Tabela 43 Kierunek interwencji nr 1 dla Działania 4.5 .....	114
Tabela 44 Kierunek interwencji nr 2 dla Działania 4.5 .....	115
Tabela 45 Średnie natężenie pojazdów na poszczególnych projektach .....	129
Tabela 46 Kryteria merytoryczne dopuszczające – ujednolicone dla dwóch kategorii Działań I wyodrębnionych w ich ramach Poddziałania.....	133
Tabela 47 Wykaz kryteriów merytorycznych punktowych w ramach podkategorii 9.1.1.....	134
Tabela 48 Kryterium merytoryczne punktowe nr 1 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	134
Tabela 49 Kryterium merytoryczne punktowe nr 2 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	135
Tabela 50 Kryterium merytoryczne punktowe nr 3 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	135
Tabela 51 Kryterium merytoryczne punktowe nr 4 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	135
Tabela 52 Kryterium merytoryczne punktowe nr 5 dla podkategorii nr 9.1.1. ....	135
Tabela 53 Kryterium merytoryczne punktowe nr 5 dla podkategorii nr 6.1.1. ....	136
Tabela 54 Wykaz kryteriów merytorycznych punktowych w ramach podkategorii 9.2.1.....	137
Tabela 55 Kryterium merytoryczne punktowe nr 1 dla podkategorii nr 9.2.1. ....	137
Tabela 56 Kryterium merytoryczne punktowe nr 2 dla podkategorii nr 9.2.1. ....	137
Tabela 57 Kryterium merytoryczne punktowe nr 3 dla podkategorii nr 9.2.1. ....	138
Tabela 58 Wykaz kryteriów merytorycznych punktowych w ramach podkategorii 9.2.2.....	138
Tabela 59 Kryterium merytoryczne punktowe nr 1 dla podkategorii nr 9.2.2. ....	139
Tabela 60 Kryterium merytoryczne punktowe nr 2 dla podkategorii nr 9.2.2. ....	139
Tabela 61 Kryterium merytoryczne punktowe nr 3 dla podkategorii nr 9.2.2. ....	139
Tabela 62 Kryterium merytoryczne punktowe nr 4 dla podkategorii nr 9.2.2. ....	139
Tabela 63 Krotność interwencji dla danego projektu .....	140
Tabela 64 Wskaźnik kwalifikowalności projektu do realizacji w ramach EFRR.....	142
Tabela 65 Wskaźniki kwalifikowalności dla Poddziałania “Poprawa efektywności układu powiązań drogowych” .....	143
Tabela 66 Jednostki odpowiedzialne za monitoring założeń Planu transportowego w odniesieniu do Działań przypisanych do Celów Strategicznych I Operacyjnych.....	149



## Spis Map

Mapa 1 Podział administracyjny województwa lubelskiego.....	16
Mapa 2 Drogi międzynarodowe i krajowe będące w zarządzie GDDKiA Oddział w Lublinie...	38
Mapa 3 Sieć dróg wojewódzkich województwa lubelskiego .....	44
Mapa 4 Drogi krajowe i wojewódzkie na tle korytarzy transportowych zlokalizowanych w województwie lubelskim .....	47
Mapa 5 Przebieg linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego .....	55
Mapa 6 Mapa planowanych i realizowanych zadań inwestycyjnych zapisanych w PBDK na lata 2014-2023 – stan na 21.10.2021 r. ....	91
Mapa 7 Model podróży samochodem osobowym w relacji dom-praca/szkoła-dom .....	120
Mapa 8 Model podróży samochodem osobowym w relacji dom-inne-dom.....	121
Mapa 9 Model podróży samochodem osobowym w celach biznesowych.....	122
Mapa 10 Model podróży autobusami regionalnymi.....	123
Mapa 11 Model podróży autobusami dalekobieżnymi.....	124
Mapa 12 Model podróży koleją regionalną .....	125
Mapa 13 Model podróży koleją dalekobieżną TLK/IC.....	126
Mapa 14 Model podróży koleją premium EIC/EIP .....	127
Mapa 15 Wyciąg z modelu transportowego - natężenie ruchu na drogach wojewódzkich – suma ruchu.....	128
Mapa 16 Projekty wskazane do realizacji wpisane w model transportowy .....	130
Mapa 17 Projekt nr 1.....	161
Mapa 18 Projekt nr 2.....	162
Mapa 19 Projekt nr 3.....	163
Mapa 20 Projekt nr 4.....	164
Mapa 21 Projekt nr 5.....	165
Mapa 22 Projekt nr 6.....	166
Mapa 23 Projekt nr 7.....	167
Mapa 24 Projekt nr 8.....	168
Mapa 25 Projekt nr 9.....	169
Mapa 26 Projekt nr 10.....	170
Mapa 27 Projekt nr 11.....	171
Mapa 28 Projekt nr 12.....	172
Mapa 29 Projekt nr 13.....	173
Mapa 30 Projekt nr 14.....	174
Mapa 31 Projekt nr 15.....	175
Mapa 32 Projekt nr 16.....	176
Mapa 33 Projekt nr 17.....	177
Mapa 34 Projekt nr 18.....	178
Mapa 35 Projekt nr 19.....	179
Mapa 36 Projekt nr 20.....	180
Mapa 37 Projekt nr 21.....	181
Mapa 38 Projekt nr 22.....	182
Mapa 39 Projekt nr 23.....	183



Mapa 40 Projekt nr 24..... 184



## Spis Rysunków

Rysunek 1 Metodologia prac projektowych.....	11
Rysunek 2 Model podziału zadań przewozowych.....	119

## Spis Wykresów

Wykres 1 Liczba ludności ze względu na strukturę wiekową.....	22
Wykres 2 Prognoza demograficzna dla Województwa Lubelskiego.....	25

