



Lubuskie
Warte zachodu

***Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa
Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030***

***KU REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO DLA CELU POLITYKI 3
Lepiej połączona Europa (w zakresie transportu)
W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027***

PROJEKT



Zielona Góra, 2022 r.



Zamawiający:



Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego
ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra

Wykonawca:



LPW Sp. z o.o.
ul. Żeliwna 38
40-599 Katowice

Umowa:

DA.III.273.2.33.2020 zawartej w dniu 15 marca 2021 r.

Autorzy:

Kierownik projektu:

mgr Łukasz Jaroszek

Specjalista ds. modelowania:

dr inż. Szymon Fierek

Specjalista ds. ochrony środowiska:

mgr Katarzyna Helińska

Specjalista ds. GIS:

mgr Mateusz Orliński

Specjalista ds. transportu:

mgr Mariusz Wilczyński

Specjalista ds. transportu:

mgr Paweł Ogrodnik

Przy współpracy:

dr Sławomir Kotylak

mgr Piotr Tykwiński

dr Jarosław Flakowski

dr Mariusz Goraj

mgr Olga Jasińska – Cieślińska

mgr inż. Andrzej Klauza

mgr inż. Alina Kozłowska

mgr Krzysztof Malinowski

mgr Małgorzata Mizera – Wołowicz

mgr Sandra Nowak

mgr Sylwia Pędzińska

mgr inż. Ewa Szykuła

mgr inż. Mariola Wielhorska



SPIS TREŚCI

INDEKS SKRÓTÓW	6
1 WPROWADZENIE	7
1.1 Wstęp	8
1.2 Cel opracowania dokumentu	9
1.3 Szczegółowy zakres prac do wykonania	12
1.4 Podmioty zaangażowane w przygotowanie, realizację i aktualizację RPRT oraz główni interesariusze	14
2 DIAGNOZA SYNTETYCZNA REGIONU	16
2.1 Demografia	17
2.2 Transport	20
2.3 Turystyka	20
2.4 Gospodarka	21
2.5 Uwarunkowania środowiskowe	21
3 CELE I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH UNIJNYCH, KRAJOWYCH I REGIONALNYCH	29
4 OPIS STANU TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM	46
4.1 Transport drogowy	46
4.2 Transport kolejowy	77
4.3 Transport autobusowy oraz miejski	99
4.4 Transport rowerowy	112
4.5 Transport wodny śródlądowy	122
4.6 Transport lotniczy	139
5 DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA	147
5.1 Sieć powiązań – tranzyt towarów	148



5.2	Działalność eksportowa	153
5.3	Koncentracja przedsiębiorczości	155
5.4	Rynek pracy	159
5.5	Transport zbiorowy	169
5.6	Powiązania funkcjonalne	185
6	ANALIZA SWOT	189
6.1	SWOT – transport drogowy	189
6.2	SWOT - transport kolejowy	191
6.3	SWOT - transport autobusowy	192
6.4	SWOT - transport rowerowy	193
6.5	SWOT - transport wodny śródlądowy	194
6.6	SWOT - transport lotniczy	195
6.7	SWOT – system transportowy województwa – ujęcie syntetyczne	196
7	PROGNOZY ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA	198
7.1	Wariant planistyczny W0	205
7.2	Wariant planistyczny W1	208
7.3	Wariant planistyczny W2	213
7.4	Wariant planistyczny W3	216
7.5	Porównanie wariantów i wariant preferowany	220
8	CELE RPRT I KIERUNKI DZIAŁAŃ	225
8.1	Cele rozwojowe RPRT	226
8.1.1	Transport kolejowy	228
8.1.2	Transport drogowy i rowerowy:	231
8.1.3	Regionalny transport autobusowy i transport miejski	233
8.1.4	Transport wodny śródlądowy	235
8.1.5	Transport lotniczy	236
9	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA RPRT WL	238



10	SYSTEM WDRAŻANIA RPRT WL	243
10.1	Zasady kwalifikacji projektów	243
10.2	Lista projektów	248
10.3	Podmioty realizujące projekty w ramach RPRT WL	248
10.4	Zdolność instytucjonalna	249
11	SYSTEM MONITOROWANIA RPRT WL	250
11.1	System monitorowania i aktualizacji Programu	250
11.2	Wskaźniki	251
12	PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH ZE STRATEGICZNĄ OCENĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	256
13	ZAŁĄCZNIKI	257
13.1	Ryzyka realizacji inwestycji	257
13.2	Kryteria wyboru inwestycji	259
13.3	Załączniki mapowe	265
14	BIBLIOGRAFIA	268
15	SPIS TABEL	272
16	SPIS RYSUNKÓW	273

Indeks skrótów

AGN	<i>Śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym</i>
CPK	<i>Centralny Port Komunikacyjny</i>
CUPT	<i>Centrum Unijnych Projektów Transportowych</i>
GIS	<i>System informacji geograficznej [Geographic Information System]</i>
GDDKiA	<i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i>
GUS	<i>Główny Urząd Statystyczny</i>
PKP PLK	<i>PKP Polskie Linie Kolejowe</i>
BDL	<i>Bank Danych Lokalnych</i>
ITS	<i>Inteligentne Systemy Transportowe</i>
JST	<i>Jednostka samorządu terytorialnego</i>
KPK	<i>Krajowy Program Kolejowy do roku 2023</i>
KSSSE	<i>Kostryńsko – Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna</i>
LSSE	<i>Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna</i>
MFiPR	<i>Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej</i>
MGMiŻ	<i>Ministerstwo Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej</i>
PBDK	<i>Program Budowy Dróg Krajowych</i>
PKB	<i>Produkt Krajowy Brutto</i>
POIiŚ	<i>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko</i>
PTZ	<i>Publiczny Transport Zbiorowy</i>
RPRT	<i>Regionalny Program Rozwoju Transportu</i>
RZGW	<i>Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej</i>
SOR	<i>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i>
SRT2030	<i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.</i>
TEN-T	<i>Transeuropejska Sieć Transportowa</i>
UE	<i>Unia Europejska</i>
UTK	<i>Urząd Transportu Kolejowego</i>
ULC	<i>Urząd Lotnictwa Cywilnego</i>
WMDT	<i>Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej</i>
WSSE	<i>Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna</i>
ZDW	<i>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze</i>
ZMR	<i>Zintegrowany Model Ruchu</i>

1 Wprowadzenie

„Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030” (zwany dalej RPRT) jest dokumentem określającym wizję, cele i założenia strategiczne dla długookresowego rozwoju systemu transportowego województwa lubuskiego. Jest to kolejny taki dokument przygotowany dla regionu przez władze województwa w horyzoncie czasowym sięgającym roku 2030.

Zjawisko rozwoju systemów logistycznych i międzygałęziowych powiązań transportowych uwidacznia się w ostatnich dziesięcioleciach poprzez międzyregionalny i międzynarodowy podział pracy. Efektywność produkcji uzależnia się od jakości powiązań, często daleko położonych od siebie zakładów czy przedsiębiorstw. Nieodpowiedni stan systemu transportowego może stanowić istotne ograniczenie rozwoju gospodarczego i kulturowego regionów Polski i Europy, z czego wynika potrzeba przygotowania i wdrożenia racjonalnej strategii dalszego działania. Stan powiązań transportowych wpływa także na warunki życia społeczeństwa, kierunki i możliwości rozwoju obszarów metropolitalnych oraz stan środowiska naturalnego. Rozwój efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego jest także jednym z głównych celów polityki Unii Europejskiej, wyrażonym w wielu dokumentach strategicznych obejmujących okres do 2030 roku.

Ponadto dokument stanowi podstawę do spełnienia tematycznego warunku podstawowego w zakresie 3. Celu Polityki UE (kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie), wskazanego w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2921/1069 z dnia 24. czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące m.in. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy.

W ostatnim okresie przygotowano lub rozpoczęto przygotowanie kilku strategicznie ważnych dokumentów określających wieloletnie założenia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa lubuskiego.

Jednym z takich dokumentów jest opracowana Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, która została przygotowana w wyniku kompleksowych prac, prowadzonych przez Zarząd Województwa Lubuskiego, z udziałem Radnych Województwa Lubuskiego oraz ekspertów uczestniczących w pracach Zespołu ds. aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 wraz z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, który formułuje uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne rozwoju województwa oraz zasady i kierunki kształtowania struktury przestrzennej województwa. Strategia jest podstawowym dokumentem samorządu województwa, określającym obszary, cele i kierunki interwencji polityki rozwoju, prowadzonej w przestrzeni regionalnej. Mając na uwadze zobowiązania wynikające z ustawy o samorządzie województwa, podstawowa odpowiedzialność samorządu województwa, w tworzeniu i realizacji strategii rozwoju województwa koncentruje się



na kształtowaniu szeroko rozumianej świadomości obywatelskiej i kulturowej, nowoczesnym rozwoju gospodarczym, a także zrównoważonym gospodarowaniu środowiskiem i przestrzenią. Obszar transportu i realizowane w jego ramach zadania samorządu, stanowią jeden z najistotniejszych elementów, od których wykonania zależeć będzie osiągnięcie celów Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030.

RPRT z jednej strony jest odpowiedzią na intensyfikację zjawisk gospodarczo-społecznych, a z drugiej strony skoncentrowany na obszarach, które potrzebują impulsu mogącego zainicjować rozwój. Dodatkowo, aby województwo lubuskie mogło skorzystać ze środków finansowych UE w zakresie transportu, opracowywany dokument musi spełnić kryteria wskazane przez Komisję Europejską.

Dokument powstawał przez okres około roku, bazując na analizie diagnostycznej danych dostępnych w 2021 roku.

1.1 Wstęp

Opracowanie pt. „Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030” wynika z wymogów określonych w rozporządzeniu ogólnym Parlamentu Europejskiego oraz Rady Europy. Według niego państwa członkowskie UE sporządzają dokument, w którym zawarte będą efektywne oraz skuteczne warunki korzystania z funduszy na okres od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2027 r., czyli obecnej perspektywy finansowej. Strategie na poziomie krajowym są uszczegóławiane poprzez działania na poziomie regionalnym. RPRT będzie więc pełnił funkcje pomocnicze w tworzeniu listy przedsięwzięć na obecną perspektywę finansową. Będzie wykorzystywany przez instytucje zarządzające dofinansowaniami do oceny wniosków o dotacje pod względem realizacji przez nich zawartych w programie potrzeb transportowych województwa lubuskiego. Szczególnie istotny więc będzie dla programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027.

„Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030” został sporządzony w oparciu o screening dokumentów strategicznych, wiedzę ekspercką oraz analizy różnych rodzajów baz danych udostępnianych m.in. przez: Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, PKP PLK, GUS. Ponadto integralną częścią RPRT są materiały analizy geoprzestrzennej (GIS). Przy tworzeniu programu kierowano się również wytycznymi opracowanymi przez Jaspers pn. „Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)” z dnia 24 kwietnia 2020 r. – wersja ostateczna.

Poprzedni Program Rozwoju Transportu Województwa 2020 wskazywał założenia, cele i kierunki rozwoju, które były podejmowane w obszarze transportu na terenie województwa lubuskiego. Zawierał on również prognozy oraz prawdopodobne trendy rozwoju na cały okres swojego obowiązywania. W związku z horyzontem czasowym nowej perspektywy, wykraczającej poza ujęte w poprzednim dokumencie ramy czasu koniecznym było stworzenie nowego opracowania, które będzie zawierało powyższe elementy dla okresu wynikającego z obecnej perspektywy finansowej UE.



Ponadto RPRT daje podstawy do kreowania transportu na terenie województwa w sposób zrównoważony, efektywny i odpowiadający na potrzeby mieszkańców przy rozsądnym gospodarowaniu środkami finansowymi. Uwzględnia potrzebę integracji ze sobą różnych gałęzi transportu w celu osiągnięcia efektu synergii. Zawiera rekomendowane inwestycje, które mają za zadanie zwiększyć jego konkurencyjność, przyspieszyć modernizację całego systemu transportowego województwa, podwyższyć znaczenie jego mocnych stron oraz osłabić wpływ obecnych słabych stron systemu.

Program powstał w spójności z dokumentami strategicznymi o różnych zasięgach. Uwzględnia zarówno uwarunkowania zawarte w strategiach o zasięgu unijnym, krajowym i lokalnym, jak np. plany zrównoważonego rozwoju transportu w miastach Gorzów Wlkp. oraz Zielona Góra. Do stworzenia RPRT konieczne jest bowiem wyjście od dokumentów ogólnych, stopniowo zmniejszając ich zasięg aż po strategie regionalne i lokalne.

1.2 Cel opracowania dokumentu

Przedmiotem prac było opracowanie dokumentu pn. „Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030”. Zgodnie z treścią rozporządzenia ogólnego Parlamentu Europejskiego i Rady Europy państwa członkowskie UE tworzą dokument, w którym określają warunki efektywnego i skutecznego korzystania z funduszy na okres od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2027 r. Polska przygotowuje umowę partnerstwa celem określenia strategii wykorzystania środków polityki spójności i koordynacji w ramach określonych obszarów wsparcia. Działania strategiczne na poziomie krajowym uzupełniane są przez działania na poziomie regionalnym. RPRT stanowi zatem wkład do stworzenia listy przedsięwzięć na perspektywę finansową 2021-2027. Opracowanie będzie również stanowiło zasób wykorzystywany przez instytucję zarządzającą do oceny wniosków przy aplikowaniu o środki z budżetu Unii Europejskiej, przede wszystkim w ramach Funduszy Europejskich dla Lubuskiego 2021-2027. W związku z tym RPRT jest spójny z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi i regionalnymi), jak również zawiera uwarunkowania zawarte w strategiach lokalnych jednostek samorządu terytorialnego. Program ten ma służyć wypełnieniu warunkowości podstawowej w Celu Polityki 3 na poziomie regionalnym: „Lepiej połączona Europa” poprzez inwestycje w sieć transportu strategicznego.

Głównym celem opracowania RPRT jest analiza istniejącej infrastruktury transportowej w województwie lubuskim – w oparciu o model analityczny – oraz zidentyfikowanie kierunków rozwoju transportu w regionie w perspektywie lat 2021-2030. Na poziomie regionalnym istotna jest ocena ekonomiczna efektywności planowanych inwestycji, dokonana na podstawie analizy popytu i modelowania transportowego, uwzględniająca wpływ liberalizacji kolei. W ocenie ekonomicznej należy uwzględnić koszty inwestycyjne poszczególnych zadań lub poszczególnych przedsięwzięć i koszty operacyjne (OPEX), czyli koszty prowadzenia operacji w ramach świadczenia usług transportu publicznego i koszty operacyjne utrzymania infrastruktury.



W ramach opracowanego RPRT elementy, które powinna obejmować analiza popytu, zostały określone w wytycznych przedstawionych przez Jaspers w publikacji pn. „Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)” z dnia 24 kwietnia 2020 r. – wersja ostateczna.

Opracowany dokument zawiera ocenę ogólnego wpływu wdrożenia planu na środowisko. W związku z powyższym został przeprowadzony proces strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) – zgodnie z art. 46 ustawy z dn. 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2021, poz. 2373, z późn. zm.).

Dokument zastąpi Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT WL) obowiązujący do końca 2020 r. i został opracowany z wykorzystaniem i w zgodzie z głównymi założeniami poniższych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa krajowego i unijnego wraz z ich aktualizacjami, a także analiz, raportów oraz innych źródeł niezbędnych do osiągnięcia głównego celu badania. Poniżej przedstawiono podstawowy zakres materiałów do analizy:

- 1) Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2021, poz. 1057 z późn. zm.);
- 2) Ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (t.j. Dz. U. 2022, poz. 505 z późn. zm.);
- 3) Aktualne projekty rozporządzeń, (wraz ze stanowiskami Rządu RP do projektów rozporządzeń dla polityki spójności na lata 2021-2027) przyjęte rozporządzenia dla polityki spójności na lata 2021-2027 opublikowane przez Komisję Europejską 24 czerwca 2021 r.;
- 4) Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2021, poz. 2373, z późn. zm.);
- 5) Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności. (M.P. 2013, poz. 121);
- 6) Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (M.P. 2019, poz. 1060);
- 7) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (M.P. 2019, poz. 1054);
- 8) Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), (uchwała Rady Ministrów 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. z późn. zm.);
- 9) Krajowy Program Kolejowy do 2023 (uchwała Rady Ministrów 162/2015 z dnia 15 września 2015 r., z późn. zm.);
- 10) Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030. Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego (załącznik do uchwały 28/397/21 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 15 lutego 2021);
- 11) Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego, sierpień 2019 r. (wraz ze sprawozdaniami z jego realizacji);

- 12) Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp. (Dz. Urz. Woj. Lub. 2018, poz.1163);
- 13) Projekt Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2021 – 2027;
- 14) Uchwała Nr 79 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030” z dnia 14 czerwca 2016 r. (M.P. z 2016 r. poz. 711);
- 15) Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027;
- 16) Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r. (będąca aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju 2020) i odpowiednie dla ocenianego obszaru dostępne projekty dokumentów stanowiących instrumenty/narzędzia realizacji SOR (m.in. w obszarach cyfryzacji, energii, środowiska, kapitału ludzkiego i społecznego);
- 17) Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030, wersja z grudnia 2019;
- 18) Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie z dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 1137);
- 19) Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej – *w trakcie zatwierdzania*;
- 20) Projekty krajowych i regionalnych programów w nowej perspektywie finansowej na lata 2021-2027;
- 21) Projekt programu regionalnego dla województwa lubuskiego („Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021 – 2027”) na lata 2021-2027;
- 22) Program Budowy Obwodnic na lata 2020-2030, Ministerstwo Infrastruktury luty 2020;
- 23) Wytyczne wspólnej inicjatywy wsparcia JASPERS, a w szczególności pn. „Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)”;
- 24) Wytyczne Komisji Europejskiej w sprawie uwzględniania zmian klimatu i różnorodności w ocenie oddziaływania na środowisko;
- 25) Wytyczne Jaspers dotyczące podatności na zmiany klimatu i oceny ryzyka zawarte w dokumencie: „Podstawy adaptacji do zmian klimatu, ocena podatności i ryzyka”.

RPRT został opracowany na podstawie aktualnych zapisów dokumentów strategicznych szczebla krajowego i regionalnego. W trakcie sporządzania dokumentu wykorzystano również z innych niezbędnych do odpowiedniego przedstawienia zagadnień, opracowań, wytycznych i przepisów, a także analiz, raportów oraz danych ilościowych pochodzących z Głównego Urzędu Statystycznego. Szczególny nacisk położono na uwzględnienie istniejących oraz zatwierdzonych wykazów inwestycji transportowych niezbędnych dla rozwoju województwa lubuskiego. Dokument uwzględnia aktualne zapisy projektu/ FEWL 2021-2027, projektu listy planowanych inwestycji w zakresie transportu oraz innych projektów dokumentów o charakterze strategicznym, które obejmują perspektywę UE na lata 2021-2027. Program uwzględnia zapisy SRWL2030.



1.3 Szczegółowy zakres prac do wykonania

Wykonanie „Regionalnego Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030” wymaga podziału całego przedsięwzięcia na zadania cząstkowe (czynności), a następnie zdefiniowania kolejności ich realizacji. Prace nad Programem zostały podzielone na pięć etapów.

- 1) diagnostyczno-analityczny,
- 2) prognostyczno-strategiczny,
- 3) projektowania dokumentu,
- 4) konsultacyjny,
- 5) końcowy.

Proces planowania rozwoju transportu na obszarach zurbanizowanych oraz wiejskich wymaga szerokiego podejścia, uwzględniającego różnice gospodarcze, przestrzenne i społeczne. RPRT jest dokumentem strategicznym dla podmiotów zainteresowanych realizacją zrównoważonej polityki transportowej na obszarze swojej właściwości. Program jest swego rodzaju narzędziem planowania transportu w perspektywie długofalowej, ze szczególnym uwzględnieniem funkcjonowania otoczenia zewnętrznego.

W ramach prac nad Programem został wykorzystany zbiór narzędzi i metod badawczych, dobranych oraz dostosowanych do charakteru dokumentu:

1. Analiza danych zastanych (Desk Research)

- Dokumenty strategiczne szczebla europejskiego, krajowego oraz lokalnego,
- Akty prawne,
- Wytyczne i instrukcje,
- Dane ilościowe.

2. Analiza geoprzestrzenna (GIS)¹

- Dane GDDKiA, PKP PLK, UTK, BDOT10K oraz CPK,
- Zintegrowany Model Ruchu (udostępniony przez CUPT),
- Dane z rejestru Pesel (udostępnione przez Centrum Informacyjne Rządu Kancelarii Prezesa Rady Ministrów).

3. Modelowanie i prognozowanie ruchu

- Zintegrowany Model Ruchu (udostępniony przez CUPT).

Dążąc do osiągnięcia głównego celu opracowania tj. analizy istniejącej infrastruktury transportowej w województwie lubuskim wykorzystany został krajowy makroskopowy model transportowy opracowany przez CUPT. Przy jego pomocy zaproponowano kierunki rozwoju

¹ W dokumencie zostały opracowane mapy, w których zostały uwypuklono najważniejsze informacje. Stąd też nie został zachowany standard opracowywania map. Zwłaszcza, że mapy w części diagnostycznej mają charakter poglądowy.

transportu w regionie w perspektywie lat 2021-2030. Model transportowy, składając się z dwóch zasadniczych, integralnych części – strony popytowej i strony podażowej, umożliwia weryfikację potrzeb transportowych na badanym obszarze oraz możliwości ich zaspokojenia. Zastosowanie w pracach takiego modelu pozwala na wyznaczenie szeregu wskaźników, odnoszących się zarówno do całego systemu transportowego, jak i do charakterystyk gałęziowych. Finalnie, wyniki mogą być zaprezentowane w postaci graficznej (np. natężenia ruchu, saturację, dostępność itp.) oraz tabelarycznie. Pozwala to na różnym etapie prac projektowych do przeprowadzenia takich analiz jak np.:

- Diagnozę stanu istniejącego,
- Identyfikację słabych i silnych stron systemu transportowego.

4. Partycypacja społeczna

- 2 spotkania konsultacyjne w ramach wojewódzkich konsultacji społecznych,
- przedłożenie projektu dokumentu do wojewódzkich konsultacji społecznych.

Celem włączenia społeczeństwa w opracowanie Programu jest weryfikacja i poddanie ocenie interesariuszy (tak samorządowców, jak i mieszkańców gmin) projektu dokumentu. Efektem będzie wskazanie potencjalnie słabszych punktów/wąskich gardeł, które jeszcze można zmodyfikować i usprawnić, z korzyścią dla projektu oraz jego beneficjentów. Tu ocenie poddawany jest planistyczno-strategiczny etap prac, a rekomendacje Wykonawcy stają się elementem debaty społecznej w modelu partycypacyjnym.

Ze względu na spodziewane łagodzenie rygorów stanu zagrożenia epidemicznego, konsultacje tego etapu odbędą się prawdopodobnie w formie spotkań offline (rzeczywistych). Zakłada się zorganizowanie po jednym spotkaniu w Gorzowie Wlkp. i w Zielonej Górze (w porozumieniu w urzędami miejskimi obu miast).

W spotkaniach wezmą udział przedstawiciele Wykonawcy oraz Zamawiającego. Ponadto o spotkaniach poinformowani zostaną drogą elektroniczną:

- prezydenci, burmistrzowie, wójtowie oraz starostowie powiatów z terenu województwa lubuskiego oraz przedstawiciele województw ościennych,
- przedstawiciele i organizacje społeczeństwa obywatelskiego,
- kluczowi interesariusze, do których zaliczać się będą: PKP PLK, GDDKiA,
- ogólnopolscy i regionalni operatorzy transportu kolejowego, operatorzy połączeń autobusowych, przewoźnicy towarów/firmy logistyczne, lokalne stowarzyszenia przedsiębiorców i organizacje pozarządowe.

Do wszystkich jednostek samorządu terytorialnego z obszaru województwa lubuskiego zostanie skierowana prośba o umieszczenie na stronach internetowych i portalu Facebook linku umożliwiającego pobranie projektu dokumentu oraz informacji o lokalizacji i terminie spotkań. Działania te mają zachęcić mieszkańców do zapoznania się z projektem dokumentu lub do udziału w spotkaniach.



Z konsultacji społecznych zostanie przygotowany raport, w którym Wykonawca odniesie się do wszystkich zgłoszonych podczas konsultacji uwag, wskazując jednocześnie, które z uwag zostały wprowadzone do projektu Programu, a które zostały odrzucone wraz z podaniem powodu odrzucenia.

1.4 Podmioty zaangażowane w przygotowanie, realizację i aktualizację RPRT oraz główni interesariusze

Instytucją odpowiedzialną za powstanie niniejszego dokumentu jest Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego.

Zarząd Województwa Lubuskiego, zgodnie z ustawą o samorządzie województwa, wykonuje zadania o zasięgu wojewódzkim w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego oraz dróg publicznych. Ponadto prowadzi politykę rozwoju województwa, na którą składają się m.in. rozbudowa oraz utrzymanie infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim, pozyskiwanie środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej. Samorząd Województwa pełni rolę koordynującą działania związane z zakresem budowy i modernizacji różnego rodzaju infrastruktury transportowej. Jest to jeden z kluczowych elementów wpływających na rozwój regionu. Zadania są wykonywane przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego, który współpracuje z różnymi podmiotami oraz gminami w zakresie rozwoju.

Kolejną grupą zaangażowaną w rozwój RPRT stanowią samorzady lokalne (powiatowe i gminne), które mają wpływ na podejmowanie decyzji o inwestycjach transportowych oraz mogą skoordynować własne działania, związane z systemami transportowymi wraz z systemami innych gmin – w szczególności gmin i powiatów ościennych. Do grupy interesariuszy należy także zaliczyć zarządzających infrastrukturą transportową. Przed wszystkim są oni odpowiedzialni za budowę oraz utrzymanie sieci transportowej. Następną grupę stanowią organizatorzy transportu zbiorowego lub towarowego, którzy odpowiedzialni są za przygotowanie i zapewnienie spójnej, skoordynowanej i komplementarnej oferty przewozowej.

Ważnymi podmiotami wnoszącym wkład w rozwój przedmiotowego Programu są samorzady miast wojewódzkich – Gorzowa Wielkopolskiego oraz Zielonej Góry, na których terenie funkcjonują systemowe rozwiązania w zakresie transportu zbiorowego. Zestawienie wszystkich interesariuszy przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 1. Interesariusze RPRT 2030



Źródło: opracowanie własne

2 Diagnoza syntetyczna regionu²

Rysunek 2. Podział administracyjny województwa lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS stan na 31.12.2021 roku.

² Rocznik Statystyczny Województwa Lubuskiego 2021. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny

Województwo lubuskie położone jest w środkowozachodniej Polsce, w bezpośrednim sąsiedztwie Niemiec, tj. landów Brandenburgii i Saksonii. Od strony północnej graniczy z województwem zachodniopomorskim, od wschodniej z wielkopolskim, a od południowej z dolnośląskim. Powierzchnia województwa lubuskiego wynosi 13 988 km², co stanowi 4,5% powierzchni kraju (13 lokata). Administracyjnie województwo dzieli się na 12 powiatów ziemskich, 2 miasta na prawach powiatu oraz 82 gminy, wśród których wyróżnić należy 39 gmin wiejskich, 34 gminy miejsko-wiejskie oraz 9 gmin miejskich.

Atutem regionu, ale też wyzwaniem jest jego między metropolitalne położenie - bliskość aglomeracji berlińskiej, wrocławskiej, poznańskiej i szczecińskiej, a także dostępność do strategicznych szlaków komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym. Przez województwo lubuskie przebiegają dwa korytarze sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T: Morze Północne – Bałtyk i Bałtyk – Adriatyk, z biegnącymi wzdłuż nich - równoleżnikowo autostradą A2 (Berlin – Warszawa) oraz południkowo - drogą ekspresową S3 (Świnoujście – Lubawka). Do drogowej sieci kompleksowej TEN-T zalicza się natomiast droga krajowa nr 18 (po ukończeniu rozbudowy będzie należeć do sieci autostrad - A18), będąca częścią trasy Berlin – Wrocław. Dzięki korzystnemu położeniu województwo lubuskie stanowi atrakcyjny obszar do inwestowania, osiedlania się oraz wypoczynku. Szeroka współpraca i postępująca integracja z niemieckimi sąsiadami oraz aktywność różnorodnych instytucji (m.in. przedsiębiorstw, placówek edukacyjnych i kulturalnych), wykorzystujących płynące z tego możliwości, stwarzają korzystne uwarunkowania rozwojowe województwa.

- ✓ Odległość drogowa między miastami wojewódzkimi (Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra) wynosi ok. 110 km;
- ✓ W 2020 r. produkt krajowy brutto woj. lubuskiego wynosił 49,90 mld zł, co stanowiło 2,1% PKB Polski. Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca wynosił 49,39 tys. zł, co plasowało lubuskie na 9. miejscu względem innych województw;
- ✓ Współczynnik aktywności zawodowej wg BAEL dla województwa lubuskiego w roku 2020 wynosił 50,7% i był poniżej średniej krajowej;
- ✓ Region cechuje dostępność do szlaków komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym, łączących zachód ze wschodem Europy oraz Skandynawię z południem kontynentu.

2.1 Demografia

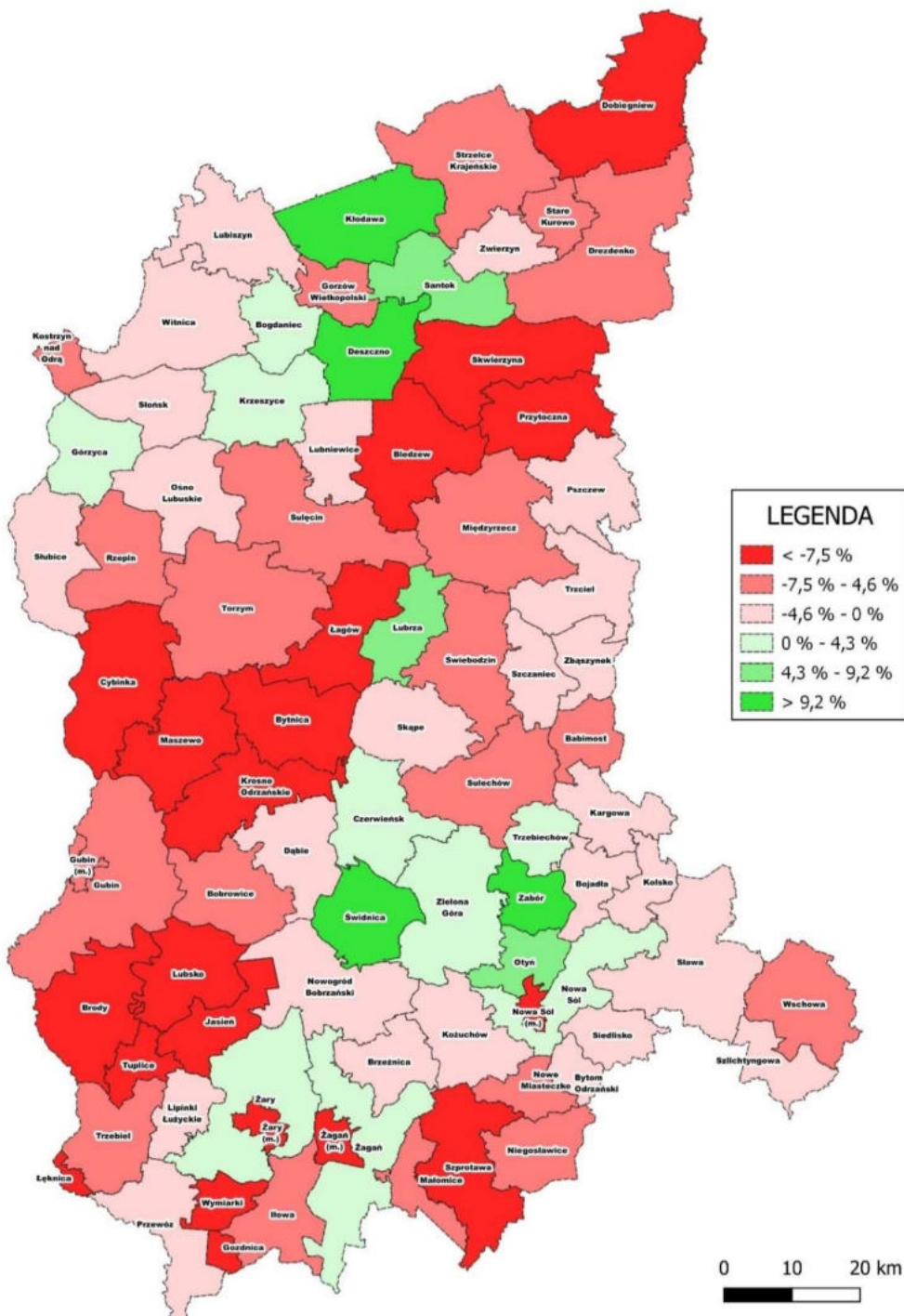
- ✓ Województwo lubuskie zamieszkuje 1 007 145,6 tys. osób (5,5% ogółu ludności polski, 13 miejsce w kraju), z czego 51,4% stanowią kobiety, a 48,6% mężczyźni;
- ✓ Ubytek rzeczywisty liczby ludności województwa w ciągu 2020 roku, wynikający z ujemnego przyrostu naturalnego, który wyniósł 3 991 osób, osiągnął stopę minus 4,4‰;
- ✓ W latach 2010-2020 liczba mieszkańców wzrosła o 1,6%;
- ✓ Prognozowana liczba mieszkańców lubuskiego w 2050 roku wynosi 878 645, z czego 433 669 to kobiety, a 444 976 mężczyźni;



- ✓ Średnia gęstość zaludnienia w województwie wynosi 72 os/km² i jest wyraźnie niższa niż w kraju (123 os/km²). Pod tym względem region zajmuje 12. pozycję w kraju;
- ✓ Wartość salda migracji ogółem w województwie osiągnął wartość – 717 osób
- ✓ Strukturę ludności województwa według ekonomicznych grup wieku cechuje wieloletni, stały spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym oraz wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym:
 - udział osób w wieku przedprodukcyjnym stanowił 15,2% ogółu ludności,
 - udział osób w wieku produkcyjnym stanowił 62,6% ogółu ludności,
 - udział osób w wieku poprodukcyjnym stanowił 22,1%.

Według prognozy ludności gmin na lata 2017 – 2030 (najnowsze opracowanie autorstwa GUS) większość gmin odnotuje spadek liczby ludności. Najwięcej mieszkańców utracą gminy leżące w zachodniej części województwa, oddalonej od największych ośrodków miejskich. Nie jest to jednak regułą, ponieważ w tym gronie znalazło się także trzecie pod względem wielkości miasto województwa – Nowa Sól. Prognozuje się, że największy ubytek, wynoszący powyżej 7,5 % zanotują gminy Dobiegniew, Skwierzyna, Przytoczna, Bledzew, Łagów, Bytnica, Krosno Odrzańskie, Maszewo, Cybinka, Lubsko, Jasień, Tuplice, Brody, Szprotawa oraz miasta Nowa Sól, Żary, Żagań. Wzrost ludności estymuje się przede wszystkim w gminach będących tzw. „obwarzankami” największych ośrodków miejskich jak Gorzów Wielkopolski czy Zielona Góra, a także w mniejszym stopniu gminy wiejskie Nowa Sól, Żary oraz Żagań (bez części miejskich notujących spadki). Jest to oznaką intensywnego procesu suburbanizacji, czyli wyprowadzki ludności na obszary przedmieść. Gminy z największą prognozowaną dynamiką wzrostu ludności, przekraczającą 9,2 % to Kłodawa, Świdnica, Zabór, Deszczno.

Rysunek 3. Zmiany liczby ludności gmin województwa lubuskiego w latach 2016 - 2030



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognoza ludności gmin na lata 2017 – 2030”, GUS 2017

2.2 Transport

- ✓ Długość dróg publicznych o nawierzchni twardej ogółem liczy 9 681,5 km, w tym:
 - krajowych – 908,8 km,
 - wojewódzkich – 1 595,8 km,
 - powiatowych – 3 473,2 km,
 - gminnych – 3 703,7 km.
- ✓ Sieć dróg ekspresowych w województwie liczy obecnie 168,7 km;
- ✓ Gęstość dróg publicznych twardych ogółem wynosi 69,2 km/100 km²;
- ✓ Długość linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w województwie lubuskim wynosi 1 057 km, w tym:
 - linii czynnych – 927 km,
 - linii czynnych zelektryfikowanych – 334 km,
 - linii jednotorowych – 655 km,
 - linii dwutorowych – 401 km.
- ✓ Gęstość czynnych linii kolejowych w województwie – 6,6 km/100 km²;
- ✓ Długość dróg rowerowych – 713,6 km;
- ✓ Długość linii komunikacji miejskiej – 1822,1 km;
- ✓ Liczba pojazdów samochodowych na tysiąc mieszkańców względem roku 2015 wzrosła o 157,2 (ok. 29%) wynosząc w 2019 r. 704,3 poj./tys. mieszkańców;

2.3 Turystyka

- ✓ W 2020 roku w województwie działały 281 obiekty noclegowe, w tym:
 - hotele – 67,
 - motele – 12,
 - pensjonaty – 13.
- ✓ Dostępnych było 18 tysięcy miejsc noclegowych
- ✓ Wartość wykorzystania miejsc noclegowych wyniosła 14,2% (W związku z pandemią Covid-19 wartość niższa o około 50 % od notowanej rok wcześniej);
- ✓ Liczba turystów z zagranicy to 73,2 tys.

Analiza liczby korzystających w 2019 r. (który należy uznać za ostatni najbardziej miarodajny ze względu na pandemię Covid 19) z noclegów w rozbiciu na powiaty ukazała, że najwięcej osób zatrzymywało się w powiatach: ślubickim (145,3 tys.), świebodzińskim (113,7 tys.), sulęcińskim (56,0 tys.), międzyrzeckim (50,4 tys.) oraz miast na prawach powiatu Gorzów Wielkopolski (68,1 tys.) i Zielona Góra (78,7 tys.). Są to głównie jednostki, przez teren których przebiega autostrada A2, stanowiąca jeden z głównych korytarzy transportowych ze wschodu na zachód Europy. Można zatem przypuszczać, że większość wśród osób korzystających z noclegów stanowią uczestnicy ruchu tranzytowego, dla których pobyt w województwie lubuskim stanowi jedynie przerwę w podróży.

2.4 Gospodarka

- ✓ 120 839 podmioty wpisane do rejestru gospodarki narodowej REGON;
- ✓ 1 200 podmiotów na 10 tys. mieszkańców);
- ✓ Dominującym rodzajem podmiotów gospodarki narodowej jest Handel: naprawa pojazdów samochodowych (25,4 tys.);
- ✓ W regionie 96,6% wszystkich podmiotów zatrudniało poniżej 10 pracowników (Polska 96,3%);
- ✓ Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w 2020 r. wyniosła 6,3% (7. miejsce w Polsce ex aequo z województwem łódzkim) i była identyczna jak średnia krajowa (6,2%);
- ✓ Średnia wartość współczynnika aktywności zawodowej osób w wieku produkcyjnym dla województwa lubuskiego wyniosła 75,9%.

2.5 Uwarunkowania środowiskowe

Ochrona obszarów i obiektów wartościowych pod kątem przyrodniczym i krajobrazowym, wynika z ustawy o ochronie przyrody³. Ochrona ta ma na celu przede wszystkim utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów, zachowanie bioróżnorodności biologicznej, czy kształtowanie właściwych postaw człowieka wobec przyrody przez edukację, informację i promocję. Różnorodność wartościowych obszarów i obiektów sprawia, że część z nich objęta jest więcej niż jedną formą ochrony przyrody. Łącznie obszary chronione obejmują powierzchnię 522 718,76 ha, stanowiąc 37,4% powierzchni województwa⁴.

Na obszarze województwa lubuskiego zlokalizowane są wskazane obszary chronione⁵:

- ✓ 2 parki narodowe, częściowo Drawieński Park Narodowy oraz w całości najmłodszy polski Park Narodowy „Ujście Warty”, utworzony w 2001 r. – o łącznej powierzchni 13 667,7 ha, stanowiących 1,0% powierzchni województwa;
- ✓ 67 rezerwatów przyrody o łącznej powierzchni 4 063,9 ha, stanowiących 0,3% powierzchni województwa;
- ✓ 8 parków krajobrazowych o łącznej powierzchni 98 695,49 ha, stanowiących 7,06% powierzchni województwa;
- ✓ 38 obszarów chronionego krajobrazu o łącznej powierzchni 409 819 595,61 ha, stanowiących 29,78% powierzchni województwa;
- ✓ 2 stanowiska dokumentacyjne, o łącznej powierzchni 53,8 ha, stanowiących 0,004% powierzchni województwa;
- ✓ 417 użytków ekologicznych o łącznej powierzchni 3 589,2 ha, stanowiących 0,3% powierzchni województwa;

³ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2021 poz. 1098)

⁴ *Ochrona środowiska 2021*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2021 r.

⁵ *Ibidem*



- ✓ 17 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych o łącznej powierzchni 15 349 ha, stanowiących 1,1% powierzchni województwa;
- ✓ 1 401 pomników przyrody.

Uśredniona powierzchnia obszarów chronionych w powiatach województwa lubuskiego wynosi 37%, przy czym największą, bo aż 73% powierzchni powiatu zajmują obszary chronione w powiecie strzelecko-drezdeneckim, 55% powierzchni w powiecie gorzowskim, natomiast w dwóch przypadkach jest to ponad 40%: w powiecie sulęcińskim (49% powierzchni) oraz w powiecie żarskim (42% powierzchni). Najmniejszy udział obszarów chronionych znajduje się powiecie grodzkim – mieście Gorzów Wielkopolski (5%).

Poza obszarami chronionymi, których ustanowienie wynika z prawodawstwa krajowego, na obszarze województwa lubuskiego znajdują się również formy ochrony przyrody, których podstawą jest prawodawstwo unijne. Podstawą funkcjonowania programu Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 są unijne dyrektywy:

- Tzw. Dyrektywa ptasia⁶, określająca kryteria do wyznaczania ostoi dla gatunków ptaków zagrożonych wyginięciem i wyznaczająca obszary ptasie – formalnie obszaru specjalnej ochrony ptaków (OSO),
- Tzw. Dyrektywa siedliskowa⁷, ustalająca zasady ochrony pozostałych gatunków zwierząt, a także roślin i siedlisk przyrodniczych oraz procedury ochrony obszarów szczególnie ważnych przyrodniczo, wyznaczająca obszary siedliskowe mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO).

Obszary Natura 2000 obejmują ponad 25% powierzchni województwa, a w ich skład wchodzi 76 obszarów⁸:

- ✓ 13 obszarów specjalnej ochrony ptaków o powierzchni 294 200,1 ha;
- ✓ 66 specjalne obszary ochrony siedlisk o powierzchni 209 176 ha;
- ✓ 1 obszar o podwójnym statusie ochrony, stanowiący zarówno obszar specjalnej ochrony ptaków jak i obszar specjalnej ochrony siedlisk.

Podobnie jak w przypadku części obszarów ochrony wynikających z ustawy o ochronie przyrody, część obszarów Natura 2000 zlokalizowana jest przy granicy województwa lubuskiego, obejmując swoim zasięgiem województwa sąsiednie.

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych na obszarze województwa wymaga poszanowania dla istnienia obszarów chronionych i zachowania ich walorów przyrodniczych jako podstawowego warunku uzyskania decyzji umożliwiającej realizację planowanych przedsięwzięć.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa - wcześniej dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa.

⁷ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 V 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

⁸ <https://www.gov.pl/web/rdos-gorzow-wielkopolski/o-sieci>

Klimat akustyczny w województwie lubuskim badany jest przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska⁹ w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Dodatkowo dla aglomeracji powyżej 100 tys. mieszkańców, dla terenów wzdłuż głównych dróg, głównych linii kolejowych pomiary dokonują zarządzający wskazanymi terenami, wykonując na ich podstawie strategiczne mapy hałasu, wskazujące obszary zagrożone ponadnormatywnymi poziomami hałasu. Mapy te sporządzane są co 5 lat, a ostatnia runda mapowania akustycznego miała miejsce w 2017 roku.

Przekazane do GIOŚ dane dotyczące map akustycznych, uzupełnione danymi z własnych pomiarów z 2018 r.¹⁰, wskazują na główne źródła hałasu:

- ✓ Komunikacja samochodowa, tramwajowa, lotnicza i kolejowa;
- ✓ Parkingi, zajezdnie autobusowe i tramwajowe;
- ✓ Zakłady przemysłowe, rzemieślnicze i usługowe;
- ✓ Obiekty publiczne, w tym np.: stadiony, tereny zabaw, dyskoteki, kluby muzyczne;
- ✓ tereny budowy.

Spośród wskazanych powyżej czynników, dominującym czynnikiem hałasu obciążającym klimat akustyczny jest ruch drogowy. Na poziom generowanego hałasu drogowego wpływa wiele czynników, takich jak: natężenie ruchu (w tym pojazdów ciężkich), brak płynności ruchu, ukształtowanie terenu, stan techniczny dróg, rodzaj zastosowanej nawierzchni, a także prędkość, stan techniczny i rodzaj napędu pojazdów, rodzaj stosowanych opon. Z uwagi na wyższe możliwe do osiągnięcia prędkości i wyższy poziom natężenia ruchu pojazdów, szczególnie duży hałas emitowany jest od dróg krajowych, w tym od autostrad i dróg ekspresowych. Zgodnie z badaniem poziomu hałasu przeprowadzonym w 2017 r. przez GDDKiA na wybranych odcinkach dróg krajowych (zidentyfikowane 300 km dróg), po których przemieszcza się powyżej 3 mln pojazdów rocznie, prawie 89 tys. mieszkańców województwa było narażonych na przekroczenia norm hałasu. Na przestrzeni minionych kilku lat od opracowania poprzedniej edycji map akustycznych w roku 2011/12 natężenie ruchu na drogach krajowych systematycznie wzrasta i jest to wzrost na poziomie 14%. W przypadku województwa lubuskiego wzrost ten jest większy i wynosi 19%, co statystycznie przekłada się na wzrost poziomu hałasu w otoczeniu dróg o 0,8dB. Ze względu na duże przedsięwzięcia infrastrukturalne prowadzone na terenie województwa, a w szczególności na odciążenie drogi nr 92 przez autostradę A2 oraz wyprowadzenie ruchu samochodowego ze starego korytarza drogi nr 3 na drogę ekspresową S3, przytoczony powyżej wskaźnik 0,8dB należy uznać za zawyżony w przypadku wielu odcinków drogowych woj. lubuskiego.

Szczegółowe badania wykazały, iż na terenie objętym analizą 3,2 tys. osób narażonych jest na hałas drogowy przekraczający dopuszczalne poziomy wskaźnik LDWN (długookresowy średni

⁹ GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Zielonej Górze opracowuje raport *Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa lubuskiego*

¹⁰ *Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa lubuskiego w roku 2018* GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Zielonej Górze, Zielona Góra 2019

poziom dźwięku) w przedziale do 5dB. Zdecydowanie mniej osób - 2,2 tysiąca, narażonych jest na hałas o poziomie przekraczającym wartości normatywne o 5-10 dB. Przekroczenia rzędu 10-15 dB występują w przypadku 1,2 tys. mieszkańców. Przekroczenia w przedziale 15-20 dB występują w przypadku 180 mieszkańców. Większych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu (tj. >20 dB) nie stwierdzono.

W przypadku transportu kolejowego badania monitoringowe i interwencyjne z 2018 roku wykazały przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla pory nocnej dla dwóch z czterech przebadanych punktów, tj. dla linii kolejowej nr 358 w Nietkowie oraz dla linii kolejowej nr 3 w Rzepinie, odpowiednio o 1,5 dB i 7,1 dB.

Badania dotyczące emisji hałasu w transporcie lotniczym, z uwagi na śladową liczbę operacji w Porcie Lotniczym Zielona Góra – Babimost, nie wykazały wystąpienia przekroczenia.

Spełniając wymogi ustawy Prawo ochrony środowiska w województwie lubuskim obowiązują programy dotyczące ochrony przed hałasem przyjęte przez rady miast Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry oraz przez Sejmik Województwa Lubuskiego w zakresach wskazanych w poszczególnych dokumentach.

Podobnie jak w przypadku hałasu, jakość powietrza w województwie lubuskim jest badana w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska przez GIOŚ, który korzysta również z badań prowadzonych przez inne podmioty i instytucje. Dla potrzeb oceny jakości powietrza oraz realizacji programów związanych z jego ochroną wydzielono trzy strefy: miasto Gorzów Wielkopolski (pow. 86 km², ludność 123.6 tys.), miasto Zielona Góra (pow. 277 km², ludność 141.2 tys.) oraz strefa lubuska - reszta województwa (pow. 13.625 km², ludność 746,7 tys. osób).

Wojewódzka sieć monitoringu składa się z 7 stałych stacji oraz jednej mobilnej, przy czym stacje stałe mają możliwość wykonania pomiarów metodami automatyczną i manualną, a stacja mobilna wyłącznie metodą manualną. Na potrzeby rocznego monitoringu za 2020 rok pomiary zostały przeprowadzone w 84 stanowiskach na obszarze województwa. Obserwacjom i ocenom poddawane są głównie stężenia substancji takich jak: dwutlenek siarki (SO₂), dwutlenek azotu (NO₂), pył PM10 oraz tlenek węgla (CO). Ponadto w wybranych stacjach monitorowane są: benzen (C₆H₆), benzo(a)piren oraz benzo(a)pirenu w pyłe PM10, pył PM2,5, ozon (O₃).

Poza najważniejszym źródłem zanieczyszczeń pochodzącym z sektora komunalno-bytowego, duże znaczenie w regionie, zwłaszcza w jego największych miastach, ma niska i wciąż niezadowolająca jakość powietrza atmosferycznego związana z emisją liniową (komunikacyjną). Emisja liniowa jest przyczyną występowania w powietrzu szkodliwych substancji (w tym gazów cieplarnianych), które mają negatywny wpływ na środowisko i na zdrowie człowieka. Głównym źródłem emisji liniowej w regionie jest transport drogowy, emitujący zanieczyszczenia w postaci pyłów PM2,5 i PM10 (powstających głównie w wyniku ścierania się opon i nawierzchni dróg oraz hamulców i unosu zanieczyszczeń z powierzchni dróg) oraz tlenków azotu emitowanych z układów wydechowych pojazdów. Tlenki azotu z emisji liniowej stanowią aż 60,1% emisji

w województwie lubuskim¹¹. Największa koncentracja zanieczyszczeń komunikacyjnych związana jest z rejonami przebiegu autostrady A1, drogi ekspresowej S3, drogi krajowej nr 18, gęstej sieci drogowej miast Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry oraz innymi drogami krajowymi ze wzmożonym ruchem pojazdów, gdzie szczególnym problemem jest ruch tranzytowy na obszarach o zwartej zabudowie mieszkaniowej miast takich jak m.in. Kostrzyn nad Odrą, Krosno Odrzańskie, Nowogród Bobrzański, Żagań. Rozwój sieci dróg krajowych oraz budowa obwodnic prawie w całości umożliwiła eliminację międzyregionalnego ruchu tranzytowego na terenie województwa, ograniczając znacznie wpływ emisji liniowej na główne ośrodki miejskie.

Powietrze w województwie lubuskim można określić jako dość czyste w porównaniu do reszty kraju. W ramach prowadzonych pomiarów nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych stężeń¹². Przekroczenie i brak osiągnięcia celu długoterminowego zaobserwowano natomiast w przypadku ozonu, którego nadmiar w dolnej warstwie atmosfery niekorzystnie wpływa na zdrowie ludzi, niszczy roślinność i przyspiesza korozję materiałów. Problemem jest notoryczne przekraczanie norm emisji w przypadku benzo(a)pirenu w pyłe PM10, który przede wszystkim dotyczy mniejszych jak i większych miejscowości oraz miast, wynikający przede wszystkim z niskiej emisji.

Województwo lubuskie położone jest w dorzeczu Odry. Południowa część województwa w zasięgu Regionu Wodnego Środkowej Odry (PGW Wody Polskie RZGW we Wrocławiu, a północna w zasięgu Regionu Wodnego Warty (PGW Wody Polskie RZGW w Poznaniu). Województwo lubuskie charakteryzuje dobrze rozwinięta sieć hydrograficzna. W regionie występuje kilkaset jezior, w tym kilkadziesiąt o powierzchni większej niż 50 ha. Największe z nich, które charakteryzują się dużą głębokością i czystością, to: Ciecz, Niesulickie, Lubikowskie, Chłop, Szarcz, Lipie, Ostrowiec i Osiek. Jak również bogaty rozbudowany system rzeczny - Odra, druga co do wielkości rzeka w kraju oraz przepływające przez województwo główne rzeki: Warta, Noteć, Nysa Łużycka, Bóbr, Obra.

Na obszarze województwa lubuskiego wydzielonych zostało 205 jednolitych części wód powierzchniowych (jcw) rzecznych (z czego wyznaczonych do monitorowania przez RWMŚ w Zielonej Górze zostało 187 jcw) oraz 60 jcw jeziornych, przy czym w ujęciu zlewniowym w województwie znajduje się 217 zlewni jcw powierzchniowych, w tym 212 zlewni jcw rzecznych oraz 5 zlewni jcw jeziornych. Od 1 stycznia 2018 r. z wejściem w życie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.) obowiązuje nowy podział na regiony, zgodnie z którym województwo lubuskie znajduje się na obszarze 4 regionów wodnych: Środkowej Odry, Warty, Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego oraz Noteci.

¹¹ *Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubuskim. Raport wojewódzki za rok 2020.* GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska. Regionalny Wydział Monitoringu w Zielonej Górze. Zielona Góra 2021

¹² *Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubuskim. Raport wojewódzki za rok 2020.* GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska. Regionalny Wydział Monitoringu w Zielonej Górze. Zielona Góra 2021



W 2018 badania wskaźników umożliwiających określenie stanu chemicznego przeprowadzono w 86 ze 187 jcwp (46%). W 15 jcwp (8%) stwierdzono dobry stan chemiczny, natomiast w 71 jcwp (38%) stan chemiczny poniżej dobrego.

Spośród 187 jcwp województwa lubuskiego, ocenę stanu wykonano dla 83 jcwp, z czego wszystkie osiągnęły zły stan wód. W 16 jcwp nie było możliwe określenie stanu, co spowodowane było: całkowitym lub okresowym brakiem wody w korycie, brakiem klasyfikacji stanu/potencjału ekologicznego przy równoczesnym dobrym stanie chemicznym lub brakiem stanu chemicznego przy równoczesnym dobrym stanie/potencjale ekologicznym.

W 2018 r. spośród 60 jcwp jeziornych województwa lubuskiego zaplanowanych do badań w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska oceniono 39 jcwp, co stanowiło 65% jcwp, tj. 37 jcwp naturalnych i 2 jcwp silnie zmienione. W ramach monitoringu diagnostycznego przebadano 9 jcwp, w ramach monitoringu operacyjnego 38 jcwp, a w ramach monitoringu badawczego 29 jcwp. Spośród 39 badanych jezior, 8 jezior było objętych zarówno monitoringiem diagnostycznym, jak i operacyjnym (w tym dwa jeziora – Tarnowskie Duże i Głębokie k. Międzyrzecza badane również w ramach monitoringu diagnostycznego reperowego). Wszystkie jeziora leżą w Dorzeczu Odry, na obszarze czterech regionów wodnych: Środkowej Odry, Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, Warty oraz Noteci.

Klasyfikacja badanych w 2018 roku elementów biologicznych wykonana została dla 20 jcwp, z czego bardzo dobry stan (I klasa) został określony w 2 jcwp (10%), dobry (II klasa) w 4 jcwp (20%), umiarkowany (III klasa) w 5 jcwp (25%), słaby (IV klasa) w 7 jcwp (35%), a zły stan (V klasa) w 2 jcwp (10%) (wykres 3.34). Wśród wskaźników biologicznych wartości poniżej stanu dobrego odnotowano najczęściej dla fitoplanktonu (12 z 20 jcwp, tj. 60%), ichtiofauny (7 z 10, tj. 70%) oraz makrofitów (4 z 8 jcwp, tj. 50%).

Spośród 60 jcwp jeziornych województwa lubuskiego, pod kątem stanu chemicznego sklasyfikowano 30 jezior (50%). Dla 9 jezior (15%) określono stan chemiczny dobry, natomiast 21 jezior (35%) osiągnęło stan chemiczny poniżej dobrego.

Spośród 60 jcwp jeziornych, ocenę stanu jednolitych części wód jeziornych w roku 2018 wykonano dla 30 jezior (50%), z czego 1 jezioro (2%) osiągnęło stan dobry, a 29 jezior (48%) stan zły.

W 2018 roku badania jakości wód podziemnych na terenie województwa lubuskiego prowadzono w sieci monitoringu krajowego, w ramach monitoringu operacyjnego.

Na obszarze województwa lubuskiego sieć pomiarowa obejmowała 10 punktów pomiarowo - kontrolnych. W 9 punktach próby pobrano 2 razy w roku, natomiast w jednym punkcie raz. Badania prowadzono na terenie miasta Gorzów Wlkp. – 1 punkt, oraz na terenie powiatów: gorzowskiego – 3 punkty, sulęcińskiego – 1 punkt, strzelecko – drezdeneckiego – 4 punkty, żagańskiego – 1 punkt (rysunek 3.9). Na terenie województwa lubuskiego badaniami

objęto 3 Jednolite Części Wód Podziemnych (JCWPd) o numerach: 33 – 5 punktów, 34 – 4 punkty oraz 93 – 1 punkt.

Jakość wód podziemnych w roku 2018 w województwie lubuskim kształtowała się następująco:

- w 5 punktach pomiarowych (50%) stwierdzono wody dobrej jakości (II klasa): 540 - Strzelce Klasztorne, 1475 - Witnica, 1785 - Gorzów Wielkopolski, 2023 - Gościm, 2024 - Górki Noteckie,
- w 2 punktach (20%) badania wykazały zadawalającą jakość wód (III klasa): 1181 - Słońsk, 1476 - Kłodawa,
- w 3 punktach (30%) odnotowano wody niezadawalającej jakości (IV klasa): 1257 - Gościmiec, 1274 – Osiedle Poznańskie (gmina Deszczno), 1870 - Szprotawa. W 2018 roku na terenie województwa nie odnotowano wód bardzo dobrej jakości (I klasa) oraz wód złej jakości (V klasa). Wykonane badania wykazały, że 70% badanych wód spełniało kryteria określone dla dobrego stanu chemicznego, natomiast 30% spośród badanych wód wykazało słaby stan chemiczny.

Szczegółowe dane klimatyczne i hydrologiczne zebrane na przestrzeni dwóch ostatnich dekad w województwie lubuskim, wyraźnie wskazują na postępujące zmiany klimatu, które przyspieszyły w ostatnich latach. Efektem tych zmian jest coraz częstsze występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych, w tym m.in.: nawałnych deszczy, fal upałów czy porywistych wiatrów, zagrażających bezpieczeństwu mieszkańców i funkcjonowaniu obszarów wrażliwych i gospodarki. Dane z lat 1971-2010 wskazują, że w województwie lubuskim średnia roczna temperatura wyrównywała się na obszarze całego województwa do poziomu dla najcieplejszych, centralnych części regionu, natomiast w ostatniej dekadzie zauważalny jest już wzrost średniorocznej temperatury o przynajmniej 1°C. Rozkład temperatur średnich w latach 2019 i 2020 na terenie województwa wskazuje na anomalie: wyjątkowo ciepłej zimy, upalanego lata, jak również ciepłej wiosny i jesieni. W analogicznym okresie w całej Polsce, w tym w województwie lubuskim, zaobserwowano spadek rocznej sumy opadów, przy czym w przypadku województwa lubuskiego spadek ten na poziomie 20% względem średniej z lat 1991-2010 dotyczył 2020 roku (w 2019 spadek był ok. 10 procentowy), zasięgiem swoim obejmując północno-zachodni fragment województwa. Rozkład sumy opadów dla województwa w roku hydrologicznym 2019 był dość równomierny. Pojawiające się coraz częściej w okresie letnim i jesiennym deszcze nawałne, rozregulowują dotychczasowy cykl hydrologiczny.

Do zmian klimatu niezbędne jest podejście dwutorowe, obejmujące łagodzenie (mitygacja – zapobieganie lub ograniczanie emisji gazów cieplarnianych¹³), czyli ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Odbywać się to powinno poprzez zwiększenie udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych oraz zwiększenie efektywności energetycznej w transporcie

¹³ Gazami cieplarnianymi są: dwutlenek węgla (CO₂), metan (CH₄), podtlenek azotu (N₂O), fluorowęglowodory (HFC), perfluorowęglowodory (PFC), sześćfluorek siarki (SF₆) oraz trójfluorek azotu (NF₃)



i adaptację, będącą procesem przystosowywania się do zmieniających warunków klimatycznych i zwiększenia odporności na nadchodzące zmiany. W przypadku adaptacji do zmian klimatu kluczowy jest rozwój niskoemisyjnego transportu, elektromobilności i popularyzacja paliw alternatywnych oraz odporna na zmiany klimatu infrastruktura, która jest szczególnie wrażliwa na ekstremalne zjawiska pogodowe (m.in. silne wiatry, ulewy, podtopienia, osuwiska, opady śniegu i gradu, burze, niską i wysoką temperaturę oraz inwersję termiczną) wymagając wdrażania systemów szybkiego reagowania na ich występowanie.



3 Cele i kierunki rozwoju transportu w dokumentach strategicznych unijnych, krajowych i regionalnych

W niniejszym rozdziale przedstawiono najważniejsze dokumenty strategiczne, które odnoszą się do transportu oraz wyzwań z nim związanych. Od unijnych dokumentów poprzez krajowe, regionalne oraz lokalne. Natomiast zebranie wszystkich dokumentów w sposób syntetyczny pozwala w szerokim ujęciu spojrzeć na zakres dokumentów, które są ważne z punktu widzenia opracowywania RPRT.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu. Dokument prezentuje końcowy oraz właściwy system transportu, który powinien być konkurencyjny i poprawiający mobilność, szczególnie w miejscach, gdzie bariery i wąskie gardła kluczowych obszarów są w większości usunięte. Zapisy Białej Księgi wskazują, że inwestycje w infrastrukturę transportową pozytywnie wpływają na wzrost gospodarczy, umożliwiając tworzenie nowych miejsc pracy, rozwój handlu oraz, co najważniejsze, zwiększenie dostępności terytorialnej i mobilności obywateli. W dokumencie nakreślone są warunki, jakie należy spełnić, aby osiągnąć maksymalne efekty działań, jednocześnie minimalizując negatywne skutki dla środowiska. Działania te są określone w perspektywie średnio i długookresowej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r. nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (zmienione Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2017/849 z dnia 7 grudnia 2016 r. w odniesieniu do map w załączniku I i II). W Rozporządzeniu określono projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania krajów UE, wskazując wymogi jakościowe dla infrastruktury. Wyznaczono dwupoziomą strukturę, obejmującą sieć kompleksową i sieć bazową, której elementy wskazano w załącznikach do Rozporządzenia.

Sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej. Jest identyfikowana i rozwijana dla zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów UE oraz optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i ich interoperacyjności. Ukończenie sieci kompleksowej wyznaczono do 2050 r.

Sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne dla osiągnięcia celów rozwoju sieci TEN-T. Państwom członkowskim wyznaczono obowiązek rozwijania sieci bazowej do 2030 r.

Z elementów sieci bazowej wyodrębniono strategiczne ciągi komunikacyjne obsługujące przewozy dalekobieżne i mające za zadanie usprawnienie połączeń transgranicznych w ramach Unii. Są to korytarze sieci bazowej, których celem jest zapewnienie integracji modalnej, interoperacyjności i skoordynowanego rozwoju infrastruktury, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu i wąskich gardeł.



Obecnie trwa rewizja sieci TEN-T.

IV Pakiet Kolejowy określono dla ukończenia wdrażania jednolitego rynku usług kolejowych (jednolity europejski obszar kolejowy). Celem jest liberalizacja sektora kolejowego i zwiększenie jego konkurencyjności w stosunku do innych rodzajów transportu, a także zapewnienie obywatelom Europy szerszego wyboru i lepszej jakości usług kolejowych. Jest to zestaw tekstów legislacyjnych obejmujących dwa filary:

- techniczny¹⁴, mający na celu znaczne ograniczenie kosztów i obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw kolejowych chcących prowadzić działalność w całej Europie, w tym zapewniający interoperacyjność urządzeń europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS),
- rynkowy¹⁵, ustanawiający prawo przedsiębiorstw kolejowych mających siedzibę w jednym państwie członkowskim do świadczenia wszystkich rodzajów usług pasażerskich w całej UE.

Europejski Zielony Ład to nowa strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo. W efekcie zmian powinno ono żyć w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto, w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Obejmuje wszystkie sektory gospodarki, w szczególności: transport, energię, rolnictwo, budownictwo oraz przemysł (m.in. teleinformatyczny i chemiczny).

W ramach przyspieszenia przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, w dokumencie założono:

- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o 90% (do 2050 r.);
- potrzebę zwiększenia roli kolei w transporcie towarów, którego 75% stanowi dziś transport drogowy;
- rozwój inteligentnych systemów zarządzania ruchem;
- wzrost roli zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności (prowadzącej do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach);

¹⁴ Na który składają się: Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/796 z 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004; Dyrektywa PEiR (UE) 2016/797 z 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona); Dyrektywa PEiR (UE) 2016/798 z 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona).

¹⁵ Na który składają się: Dyrektywa PEiR (UE) 2016/2370 z 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową;

Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/2338 z 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego; Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/2337 z 14 grudnia 2016 r. uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych.

- rozwijanie produkcji i wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych (w tym powstawanie publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi rosnącej liczby bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów);
- zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń generowanych przez transport (zaostreżenie norm emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi oraz rozwiązanie kwestii emisji zanieczyszczeń przez samoloty i działalność portów lotniczych).

Filarem inwestycyjnym Europejskiego Zielonego Ładu jest Plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonej Europy¹⁶, który ma spowodować uruchomienie w nadchodzącym dziesięcioleciu zrównoważonych inwestycji publicznych i prywatnych z budżetu UE i powiązanych instrumentów finansowych.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych ustanawia wspólne ramy dla promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz cele Unii do 2030 r., w tym m.in. zasady dotyczące wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu. Określa również kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy oraz odnawialnych ciekłych i gazowych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego.

W dokumencie wskazano wprowadzenie przez państwa członkowskie obowiązku zapewnienia przez dostawców paliw do 2030 r. co najmniej 14% udziału energii odnawialnej w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu (tzw. „udziału minimalnego”). W wyniku tego przewiduje się, że ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ma od 1 stycznia 2021 r. wynosić co najmniej 70%. Ponadto wskazał, aby zwiększyć rozwój i wdrażanie elektromobilności na drogach oraz przyspieszyć zastosowanie zaawansowanych technologii w kolei. Również wskazano, aby zapewnić dostępności paliw ze źródeł odnawialnych dla transportu, w tym w zakresie publicznie dostępnych punktów ładowania o dużej mocy oraz innej infrastruktury tankowania.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości to nowa strategia stanowiąca podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz zwiększenia odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy. Dokument wskazuje, że wszystkie rodzaje transportu muszą stać się zrównoważone, a ekologiczne alternatywy powszechnie dostępne. W ramach działań na rzecz inteligentnej i zrównoważonej przyszłości wskazano:

- do 2030 r.:
 - ✓ wprowadzenie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów;
 - ✓ sprawienie, że minimum 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu;
 - ✓ podwojenie kolejowych przewozów ekspresowych;

¹⁶ Komunikat Komisji z dnia 14 stycznia 2020 r. – COM (2020) 21 final.

- ✓ neutralność emisyjną podróży zbiorowych do 500 km;
- ✓ wprowadzenie na dużą skalę zautomatyzowanego transportu;
- ✓ wprowadzenie na rynek bezemisyjnych statków morskich;
- do 2035 r.:
 - ✓ wprowadzenie na rynek bezemisyjnych samolotów;
- do 2050 r.:
 - ✓ bezemisyjność prawie wszystkich samochodów osobowych, furgonetek i autobusów;
 - ✓ podwojenie kolejowego ruchu towarowego;
 - ✓ zrealizowanie w pełni operacyjnej, multimodalnej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej to strategia służąca wdrażaniu priorytetów dotyczących spadku emisji, której podstawowym celem jest obniżenie emisji gazów cieplarnianych do 2050 roku pochodzących z sektora transportu o co najmniej 60% z poziomu z 1990 r. i podlegać dalszemu ograniczaniu aż do poziomu zerowego.

Europa w ruchu - strategia na rzecz ekologicznej, konkurencyjnej i połączonej mobilności to zestaw inicjatyw przyjętych przez Komisję Europejską w 2017 r. i 2018 r. (tzw. pakiety mobilności), których nadrzędnym celem jest wprowadzenie bezpiecznej, czystej i połączonej mobilności. I pakiet mobilności wskazuje: poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspieranie inteligentnego pobierania opłat za użytkowanie dróg, zmniejszenie emisji CO₂, zanieczyszczenia powietrza i zatorów komunikacyjnych, ograniczenie formalności administracyjnych dla przedsiębiorstw, zwalczanie nielegalnego zatrudnienia oraz zapewnienie odpowiednich warunków i czasu odpoczynku pracownikom. W ramach II pakietu mobilności zakłada się: redukcję emisji CO₂ o co najmniej 40 proc. do 2030 r., natomiast III pakiet mobilności przewiduje umożliwienie Europie czerpania pełnych korzyści z modernizacji mobilności, tak aby sprawić, by mobilność europejska była bezpieczna i bardziej dostępna. Przemysł europejski powinien być bardziej konkurencyjny, europejskie miejsca pracy bardziej bezpieczne, a mobilność czystsza i lepiej dostosowana do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) to dokument, stanowiący kompleksowy program reform i projektów strategicznych, którego celem jest wzmocnienie odporności gospodarczej i społecznej oraz budowa potencjału polskiej gospodarki na przyszłość. KPO ma służyć odbudowie kondycji polskiej gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią Covid-19 i zapewnić jej większą odporność na przyszłe nieprzewidziane okoliczności. W KPO wskazano dedykowany dla sektora transportu komponent - zielona, inteligentna mobilność, w ramach którego głównym celem jest rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego. Powinien on zapewnić odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, poprzez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Jego realizacji służyć będą cele szczegółowe: zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (wsparcie przemysłu dla gospodarki,



zeroemisyjny transport zbiorowy) oraz zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań (linie kolejowe, pasażerski tabor kolejowy, projekty intermodalne, bezpieczeństwo, cyfryzacja).

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.

Głównym celem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Strategia jest ukierunkowana na inkluzywny rozwój społeczno-gospodarczy. W zakresie transportu wyznaczono obszary wpływające na osiągnięcie celów Strategii: Transport – rozwój infrastruktury transportu determinuje zarówno jakość życia obywateli, dostępność rynków pracy, jak i konkurencyjność gospodarki. Oprócz budowy czy modernizacji materialnej infrastruktury transportu istotny jest efektywny sposób jej wykorzystania. Wiąże się to między innymi z integracją różnych gałęzi transportu, a także z poprawą jakości usług transportowych.

Jednym z założeń **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030** jest poprawa konkurencyjności regionów w oparciu o optymalne wykorzystanie ich potencjału rozwojowego, proaktywną politykę innowacyjną, rozwój kapitału ludzkiego i społecznego na rzecz dostosowania jego jakości do potrzeb rynku pracy oraz wypełnienie braków infrastrukturalnych.

Istotną kwestią wciąż pozostaje powiązanie regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. W tym względzie ważne jest uzupełnienie braków i luk w podstawowej infrastrukturze transportowej o charakterze krajowym, regionalnym i lokalnym, które warunkują odpowiednią dostępność województw i obszarów.

Do wyzwań stojących przed rozwojem regionalnym kraju zaliczono zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju. W celu zwiększania konkurencyjności polskich regionów ważna jest rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej. Kluczowe znaczenie ma dostępność transportowa w wymiarach międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności głównych miast Polski) oraz wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do głównych ośrodków wzrostu z peryferyjnych części regionów).

Głównym efektem podejmowanych w ramach polityki transportowej działań określonych w **Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.** ma być zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja ww. celu w perspektywie do 2030 r. i dalszej wiąże się z realizacją sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu:



- kierunek interwencji 1:** *budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;*
- kierunek interwencji 2:** *poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;*
- kierunek interwencji 3:** *zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;*
- kierunek interwencji 4:** *poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;*
- kierunek interwencji 5:** *ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;*
- kierunek interwencji 6:** *poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.*

Osiągnięcie celu rozwoju systemu transportowego w kraju wymaga, aby w pierwszej kolejności rozwijać w sposób spójny powiązania infrastrukturalne w układzie krajowym i europejskim głównych ośrodków miejskich, tj. 18 ośrodków wojewódzkich i ich aglomeracji (18 miast wojewódzkich, w tym dwie pary stolic w województwach kujawsko-pomorskim i lubuskim). Jednym z podstawowych działań, mających na celu wzrost konkurencyjności polskich regionów do 2030 r., będzie ukończenie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych składających się z połączeń autostradowych i dróg ekspresowych, nowoczesnych linii kolejowych, a także połączeń lotniczych oraz połączeń morskich i wodnych śródlądowych.

W transporcie najważniejszym kierunkiem interwencji jest uspołnienie całego systemu transportowego. Wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej urzeczywistnić, jak również poprawy jakości infrastruktury, jej standardów technicznych oraz wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (węzły multimodalne, centra przesiadkowe i terminale cargo – m.in. przy dworcach kolejowych, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii – z uwzględnieniem obszarów pozamiejskich, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze). Lepsze wykorzystanie możliwości, jakie stwarza sieć oraz wykorzystanie relatywnie mocnych stron każdego rodzaju transportu przyczynią się w znacznym stopniu do zmniejszenia zatorów, emisji zanieczyszczeń i liczby wypadków.

Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. (PEP) to dokument wyznaczający ramy transformacji energetycznej w Polsce, przy uwzględnieniu wyzwań związanych z dostosowaniem gospodarki do unijnych uwarunkowań dotyczących celów klimatyczno-energetycznych na 2030 r., Europejskiego Zielonego Ładu czy planu odbudowy gospodarczej po pandemii COVID-19. Polityka energetyczna państwa opiera się na trzech filarach: sprawiedliwej transformacji, zeroemisyjnym systemie energetycznym oraz dobrej jakości powietrza, a jej ustawowym celem jest bezpieczeństwo energetyczne, przy zapewnieniu konkurencyjności gospodarki, efektywności energetycznej i zmniejszenia oddziaływania sektora energii na środowisko.

Rozwój zeroemisyjnego transportu wskazany został w 4 celu szczegółowym - Rozwój rynków energii, w ramach którego przewiduje się zapewnienie warunków funkcjonowania



i rozwoju rynku biokomponentów i biometanu dla osiągnięcia celu 14% OZE w transporcie w 2030 r. oraz zapewnienie warunków funkcjonowania i instrumentarium wsparcia rynku paliw alternatywnych, w szczególności: elektromobilności, CNG i LNG, paliw syntetycznych w transporcie i wodoru.

W nowej perspektywie finansowej niezmiernie ważnym dokumentem jest **Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030**¹⁷. Dokument przedstawia krajowe założenia i cele oraz polityki i działania odnoszące się do pięciu wymiarów: obniżenie emisyjności; bezpieczeństwo energetyczne; efektywność energetyczna; wewnętrzny rynek energii; badania naukowe, innowacje i konkurencyjność. Cele oraz działania związane z transportem zostały ujęte w wymiarze obniżenia emisyjności, które są związane zarówno z emisją i pochłanianiem gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, jak również dotyczące wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Ze względu na pojawiające się coraz częściej ekstremalne zjawiska pogodowe, uwzględniono również zagadnienie adaptacji do zmian klimatu.

Cel redukcyjny dla Polski w zakresie emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS został określony na poziomie -7% w 2030 r. w porównaniu do poziomu w roku 2005. Podany cel ma być zrealizowany poprzez obniżenie emisji w transporcie, budownictwie i rolnictwie, przy uwzględnieniu korzystnych efektów płynących z pochłaniania CO₂ przez ekosystemy oraz elastyczności związanej z użytkowaniem gruntów, zmianą użytkowania gruntów i leśnictwem.

Zakłada się m.in. ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zwiększanie efektywności energetycznej w transporcie. Przewidziano utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Kluczowy jest rozwój niskoemisyjnego transportu, elektromobilności i popularyzacja paliw alternatywnych.

Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do 2030) wskazuje jako główny cel poprawę jakości życia mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej, szczególnie ochronę ich zdrowia i warunków życia, z uwzględnieniem ochrony środowiska, z jednoczesnym zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju. Realizację celu zakłada się poprzez osiągnięcie dopuszczalnych poziomów pyłu zawieszonego i innych szkodliwych substancji w powietrzu, wskazywanych przez Światową Organizację Zdrowia do 2030 r.

Wskazano w nim plan działań na poziomach krajowym, wojewódzkim i lokalnym, m.in. w zakresie transportu, obejmujący np. tworzenie systemów zarządzania ruchem ulicznym,

¹⁷ Dokument został opracowany w wypełnieniu obowiązku wynikającego z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany dyrektywy 94/22/WE, dyrektywy 98/70/WE, dyrektywy 2009/31/WE, rozporządzenia (WE) nr 663/2009, rozporządzenia (WE) nr 715/2009, dyrektywy 2009/73/WE, dyrektywy Rady 2009/119/WE, dyrektywy 2010/31/UE, dyrektywy 2012/27/UE, dyrektywy 2013/30/UE i dyrektywy Rady (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia (UE) nr 525/2013 i zostanie przedłożony do Komisji Europejskiej w związku z art. 3 ww. regulacji.

wraz z nadaniem priorytetu dla ruchu pojazdów komunikacji publicznej, rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego miejskiego, modernizację infrastruktury kolejowej i rozwój połączeń kolejowych aglomeracyjnych, regionalnych i międzyregionalnych, budowę obwodnic miast w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego, rozwój alternatywnych niezmotoryzowanych form transportu (budowę ścieżek rowerowych oraz systemów bezobsługowego wypożyczenia rowerów miejskich), budowę parkingów typu Park&Ride oraz Park&Bike, stosowanie na terenie miast nawierzchni o najwyższej odporności na ścieranie, ustanawianie stref ograniczonej emisji z transportu.

Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do Przyszłości” jest to pakiet dokumentów przewidzianych na lata 2016-2025 i służy wsparciu rozwoju ekosystemu elektromobilności oraz zwiększeniu zastosowania innych paliw alternatywnych (np. gazu ziemnego LNG i CNG) w Polsce. Jest jednym ze strategicznych projektów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, a jego główne cele to: upowszechnienie infrastruktury ładowania i zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych, rozwój przemysłu w obszarze elektromobilności oraz stabilizacja sieci elektroenergetycznej poprzez integrację pojazdów z siecią. Spodziewanymi efektami Planu w 2025 r. na poziomie ogólnopolskim będzie m.in. poruszanie się po drogach: 1 mln pojazdów elektrycznych, 54 tys. pojazdów napędzanych CNG (dostępne będą 32 punkty ładowania wzdłuż sieci bazowej TEN-T), 3 tys. pojazdów zasilanych LNG (powstanie 14 punktów tankowania LNG wzdłuż sieci bazowej TEN-T).

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. Dokument określa cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg już istniejącej oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem głównym, do którego dążyć będzie resort infrastruktury i rozwoju poprzez realizację Programu jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie państwa oraz rozwój jego regionów. Poprawa gęstości i przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją. Budowa obwodnic poprawi funkcjonowanie miast najbardziej dotkniętych niedogodnościami wynikającymi z ruchu tranzytowego. Zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami UE-15 a Polską.

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 został przyjęty 13 kwietnia 2021 r. celem, którego jest budowa drogowych obejść miejscowości, zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców. W ramach realizacji obwodnic miast na sieci dróg



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



krajowych określono 2 listy zadań: realizacyjną (inwestycji kierowanych do realizacji) oraz rezerwową (zadań, które mogą zostać skierowane do realizacji w wyniku uzyskania oszczędności). Spodziewanym efektem Programu będą: poprawa bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD) zakłada wsparcie samorządów terytorialnych w realizacji zadań na drogach samorządowych. Zadaniem Programu jest dofinansowanie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych, a także zadań obejmujących budowę mostów lokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Do wsparcia przewidziane są także drogi samorządowe zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym. Dodatkowo w ramach ostatniej nowelizacji rozszerzono katalog zadań mogących uzyskać dofinansowanie o: budowę obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich, budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu, będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach. Program ma wpłynąć na przyspieszenie rozwoju nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, przyczyniając się do poprawy poziomu życia oraz zwiększenia atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych, a także do pobudzenia aktywności gospodarczej przedsiębiorców i skuteczniejszej walki ze skutkami spowolnienia gospodarczego wywołanego pandemią COVID-19.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 (PBID), którego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z ukierunkowaniem na zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar). Wśród przewidzianych do realizacji działań znalazły się m.in.: budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, budowa zatok autobusowych, przebudowa skrzyżowań, budowa kładek dla pieszych, montaż znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, poprawa geometrii skrzyżowań dróg i łuków poziomych jezdni, wprowadzenie stref bezpieczeństwa w otoczeniu jezdni, montaż efektywnego oświetlenia, poprawa przepustowości, uporządkowanie warunków parkowania itp.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z zapisów SRT, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego. Komplementarne wobec celu głównego cele szczegółowe obejmują: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych. W ramach celów jednym z kierunków interwencji jest – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego:



- poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe;
- poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową;
- uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego;
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych.

Zgodnie z założoną polityką Rządu, priorytety inwestycyjne określono z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb poszczególnych regionów kraju. W ujęciu terytorialnym, priorytety przyczyniają się do poprawy stanu infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach pasażerskich pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, a także między poszczególnymi stolicami województw. Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej i górnośląskiej). Poprawa stanu technicznego kolejowej sieci TEN-T umożliwi zwiększenie zewnętrznej dostępności kraju, w tym także obszarów zaliczonych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego do obszarów o najniższej dostępności transportem kolejowym – w województwie lubuskim to ciąg C-E 59 na odcinku Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, którego głównym celem jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych. Program składa się z trzech komponentów. Główny, na który zaplanowano środki w programie: inwestycyjnego (m.in. przygotowanie dokumentacji, uzupełnienie istniejącej sieci o nowe odcinki linii kolejowych, rewitalizacja istniejących linii kolejowych oraz przywrócenie zlikwidowanych połączeń kolejowych w regionach). Drugi pośredni, bez środków w programie: organizacji przewozów pasażerskich (zachęcający samorządy województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, do ośrodka miejskiego zlokalizowanego nie dalej niż 30 km od granicy województwa). Trzeci pośredni, bez środków w programie: ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją (mający na celu powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej nieeksploatowanych lub wygaszanych linii poprzez tworzenie mechanizmów utrudniających zarządcy likwidację linii).

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025 został ustanowiony uchwałą nr 63/2021 z dnia 19 maja 2021 r. Dokument jest wieloletnim programem, który obejmuje zadania związane z infrastrukturą punktową wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A oraz zadania związane z dostępnością infrastruktury miejsc postojowych dla podróżnych. Przyjęty dokument realizuje założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), a także cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku poprzez zwiększanie dostępności



do zintegrowanego oraz nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju. Celem programu jest zwiększenie dostępności do transportu kolejowego szczególnie wśród lokalnych społeczności. Dostępne środki będą przeznaczone na budowę oraz modernizację przystanków kolejowych oraz miejsc postojowych dla osób zamierzających kontynuować podróż koleją. W efekcie program powinien przyczynić się ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego, w tym na terenie województwa lubuskiego.

Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 (projekt) projekt dokumentu identyfikuje działania zmierzające do rozwoju transportu intermodalnego i uwzględniania ich potrzeb w ramach przyszłego dofinansowania w perspektywie finansowej UE 2021-2027, w związku z czym wskazuje kluczowe dla transportu intermodalnego elementy infrastruktury transportowej oraz określa podstawowe działania dla jej rozwoju, w tym potrzeby w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury, wytyczne dla lokalizacji terminali intermodalnych, potrzeby w zakresie taboru kolejowego, czy rozwoju systemów telematycznych i informacyjnych. Jako cel główny dokumentu przyjmuje się stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych, co będzie realizowane przez 3 cele szczegółowe. Pierwszy cel mówi o powstaniu kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw. Drugi wskazuje na poprawę konkurencyjności transportu intermodalnego. Trzeci wskazuje na cyfryzację transportu intermodalnego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym przyjęty 4 grudnia 2020 r. Przedstawiono w nim podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, sposób ich świadczenia i finansowania, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

W przedstawione powyżej cele dokumentów strategicznych UE i krajowych wpisują się dążenia określone w **Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030**. Jeden z celów zapisanych w Strategii opiera się na osiągnięciu spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu, przy równoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego. Przedsięwzięcia służące rozwojowi infrastruktury technicznej i transportowej prowadzone będą z uwzględnieniem ochrony środowiska naturalnego. Obejmą one głównie m.in. inwestycje związane z rozbudową i modernizacją systemów energetycznych i teleinformatycznych oraz usprawniające komunikację drogową (budowa/modernizacja dróg, obwodnic, przepraw mostowych), kolejową (budowa/modernizacja linii kolejowych, taboru, stacji, zwiększenie liczby połączeń), lotniczą i wodną, a także wzmacniające dostępność teleinformatyczną. Poprawa standardu i dostępności, a także ograniczenie szkodliwości dla środowiska transportu zbiorowego oraz inwestycje związane z rozbudową tras rowerowych będą miały wpływ na wzrost liczby osób



z nich korzystających, co przyniesie wymierny efekt w postaci poprawy stanu środowiska naturalnego.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp. jest podstawą prowadzenia polityki przestrzennej w województwie. Celem sporządzania planu jest określenie spójnej polityki przestrzennej dla województwa, wykorzystującej potencjał społeczny, kulturowy, środowiskowy i gospodarczy obszaru, w sposób zapewniający zrównoważony rozwój. Rozwój województwa powinien w szczególności uwzględniać zintegrowanie polityk sektorowych na poziomie regionalnym, zapewniać spójność terytorialną, gospodarczą oraz społeczną. W Planie w zakresie transportu zostały wyznaczone kierunki zagospodarowania przestrzennego, które wskazują na: poprawę drogowej dostępności komunikacyjnej w zakresie powiązań zewnętrznych i wewnętrznych, wzrost bezpieczeństwa w obrębie miejskich i wiejskich terenów zabudowanych, poprawę parametrów użytkowych sieci i infrastruktury kolejowej, stworzenie spójnego systemu pasażerskich i towarowych powiązań kolejowych, rozwój transportu lotniczego, zwiększenie znaczenia transportu wodnego w przewozach towarów oraz turystyce, zwiększenie wykorzystania kombinowanego przewozu towarów, wzrost znaczenia transportu zbiorowego, zwiększanie znaczenia ruchu rowerowego jako środka komunikacji.

Poprawa funkcjonowania systemu komunikacji opiera się na podjęciu działań w zasięgu powiązań zewnętrznych i wewnętrznych realizowanych na sieci drogowej, kolejowej, wodnej i lotniczej. Zakłada się integrację wszystkich sposobów przewozu pasażerów i towarów, z jednoczesnym naciskiem na zwiększenie wykorzystywania metod innych niż transport samochodowy.

Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027 (ZUP) przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 24 czerwca 2021 roku, której przygotowanie wynika z art. 10 rozporządzenia ogólnego. Zgodnie z jego treścią państwa członkowskie UE przygotowują dokument, w którym określą warunki efektywnego i skutecznego korzystania z funduszy na okres od 1 stycznia 2021 r. do 31. grudnia 2027 r.

UP, ze względu na swój charakter, nie zawiera tak dokładnych informacji, jakie wymagane są we wzorze UP, ale jednocześnie pokazują szerszy kontekst i uzasadnienie dla przyszłej interwencji. Konieczność określenia ram dla nowej perspektywy wymagała dokonania przeglądu obecnej sytuacji Polski oraz oceny skuteczności dotychczasowych działań podejmowanych w ramach polityki spójności. Podjęto też próbę zidentyfikowania potrzeb w różnych dziedzinach gospodarki, na których powinny być skoncentrowane działania w przyszłej perspektywie. Wyzwania i cele rozwojowe stanowią część diagnostyczną dokumentu, na końcu której umieszczono logikę powiązań zidentyfikowanych wyzwań z działaniami wynikającymi z celów polityki spójności po cel rozwojowy, jaki dzięki wdrażaniu funduszy unijnych ma być osiągnięty. Transport wpisuje się w dwa wyzwania, które są ujęte w Umowie Partnerstwa.

1) Cel „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa”



W perspektywie do 2050 r. Polska dąży do znaczącego obniżenia emisyjności gospodarki, skupieniu się na gospodarce przyjaznej środowisku i wpisującej się w model niskoemisyjnej gospodarki obiegu zamkniętego. Znaczące obniżenie emisyjności polskiej gospodarki wiąże się z koniecznością transformacji m.in. w sektorach: energetycznym, transportowym, w przemyśle oraz w usługach. Zaplanowane działania będą dotyczyły ograniczenia emisyjności tych sektorów, efektywniejszego wykorzystania energii oraz wdrażania nowych zeroemisyjnych technologii.

Działania będą się ściśle wpisywały w cel Europejskiego Zielonego Ładu. Komisja Europejska dąży do zwiększenia unijnego celu na 2030r., dotyczącego redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz osiągnięcia przez kraje UE neutralności klimatycznej do 2050 r., tj. do co najmniej 50 proc., a potencjalnie do 55 proc. w stosunku do poziomu w 1990 r. Polska jako jedyny kraj w UE, nie zobowiązała się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r., jednak cel ten pozostaje punktem odniesienia planowanych działań.

2) Lepiej połączona Europa (a more Connected Europe)

Pomimo intensywnych działań inwestycyjnych polski system transportowy nadal odznacza się deficytami w obszarze infrastruktury. Luki występują m.in. w zakresie sieci kolejowej oraz drogowej wchodzącej w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Ze względu na wciąż występujące potrzeby inwestycyjne w obszarze interwencji CP3 jako priorytetowe działania finansowane ze środków PS na lata 2021-2027 należy wskazać:

- 1) Rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz poza nią (transport drogowy, szynowy/kolejowy, wodny śródlądowy, morski,):
 - *likwidacja wąskich gardeł technicznych (np. powiązanie transportowe portów morskich i rzecznych z zapleczem lądowym);*
 - *„domknięcie” komodalnej sieci transportowej poprzez rozwój punktów przenoszenia potoku ładunków między gałęziami transportu;*
 - *budowa międzynarodowych powiązań transportowych, w szczególności w relacji północ-południe (PL-LT, PL-CZ/SK);*
 - *rozwój połączeń i powiązań transgranicznych (w tym o charakterze lokalnym/regionalnym);*
 - *dalszy rozwój infrastruktury służącej bezpieczeństwu, w tym w transporcie lotniczym;*
 - *zwiększenie kolejowej i drogowej dostępności transportowej poprzez budowę i przebudowę połączeń na sieci i poza siecią TEN-T, w tym połączeń włączających do sieci.*

W kontekście zrównoważonego rozwoju istotne jest dokończenie realizacji korytarzy sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, ze szczególnym uwzględnieniem sieci kolejowej. Pomimo realizacji szeregu projektów drogowych, nadal nie zakończono wszystkich niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych dotyczących dróg wpisujących się w sieć TEN-T. Ważną rolę w zakresie



funkcjonowania międzynarodowych korytarzy transportowych spełniają komunikacyjne połączenia transgraniczne pomiędzy Polską a jej sąsiadami. Jako istotne działania należy traktować budowę i rozbudowę dróg i linii kolejowych pozwalających na włączenie się w sieć TEN-T.

2) Rozwój wodnej infrastruktury transportowej:

- *inwestycje w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury dróg wodnych morskich i śródlądowych, m.in. portów, kanałów, nabrzeży, śluz, infrastruktury żeglugowej i przeładunkowej, etc.*

Dalsze intensywne działania inwestycyjne są niezbędne dla poprawy konkurencyjności portów morskich. Szczególnie istotne jest kontynuowanie działań w zakresie poprawy dostępu do portów od strony lądu i morza oraz zwiększania możliwości obsługi transportu intermodalnego. Konieczna jest integracja portów morskich z transportem wodnym śródlądowym, którego rozwój musi zostać znacząco przyspieszony. Rozwój zrównoważonej mobilności intermodalnej wymaga także inwestycji w poprawę parametrów szlaków wodnych oraz w międzynarodowe i krajowe węzły transportu intermodalnego.

3) Poprawa dostępności transportowej:

- *działania w zakresie infrastruktury dla usług transportowych – wewnątrz wojewódzkich, wewnątrz powiatowych i wewnątrzgminnych (obejmujących m.in. obszary wiejskie i mniejsze miasta) – z preferencją dla transportu kolejowego;*
- *poprawa dostępności miast i ich odciążenie od ruchu tranzytowego.*

W efekcie dotychczasowych decyzji co do miejsc realizacji inwestycji zauważalny jest fakt nierównomiernego ich rozkładu przestrzennego, co przełożyło się na niższy postęp w zakresie podnoszenia dostępności części obszarów Polski, szczególnie w północnej i wschodniej części kraju. Konieczność dalszej likwidacji regionalnych różnic w dostępie do infrastruktury transportowej stanowi jedno z najważniejszych wyzwań dla polityki rozwoju kraju oraz dla polskich regionów. W powyższym kontekście można wskazać m.in. na konieczność budowy nowych i modernizacji istniejących linii, bądź odcinków linii kolejowych oraz dróg, w tym obwodnic i dróg w miastach, a także dróg lokalnych, poprawiających spójność komunikacyjną regionów i subregionów oraz ograniczających wykluczenie komunikacyjne (np. poprzez budowę, lub odbudowę w przypadku wcześniejszej likwidacji lub wyłączenia z ruchu, linii umożliwiających włączenie miast do systemu kolejowego). Działania służące poprawie dostępności powinny być prowadzone niezależnie od położenia przedmiotu interwencji w sieci TEN-T, jednakże w przypadku inwestycji drogowych z preferencją dla działań zmierzających do połączenia komunikowanego obszaru z siecią TEN-T bądź stanowiących tzw. pierwszą/ostatnią milę.

4) Wsparcie zmian w mobilności oraz zmniejszenie emisyjności sektora transportu dotyczące wszystkich dziedzin transportu: towarowego, zbiorowego i indywidualnego:



- *w przypadku logistyki gospodarczej: wsparcie komodalności łańcuchów dostaw (nowe usługi, dostosowanie środków transportu, infrastruktura punktowa);*
- *rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego i jego infrastruktury oraz unowocześnienie taboru i dostosowanie go do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi/regionalnymi centrami wzrostu (z preferencją dla transportu kolejowego, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych miast) oraz integracja różnych form transportu (np. węzły przesiadkowe);*
- *działania na rzecz rozwoju bezpieczeństwa całego sektora transportu;*
- *wsparcie przeniesienia pracy transportowej i przewozowej dotychczas realizowanej przez sektor drogowy na inne gałęzie (kolejowy, wodny śródlądowy, morski, rurociągowy), zgodnie z rachunkiem efektywności ekonomicznej.*

Kompleksowa realizacja działań w powyższym zakresie pozwoli m.in. na osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki. W celu zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego dla pasażerów istotne jest też wsparcie inwestycji w zakresie budowy i modernizacji dworców, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi dla samochodów i rowerów).

Zwiększenie dostępności nowoczesnego taboru transportowego (w tym niskoemisyjnego) wpływa nie tylko na komfort podróżnych, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności i bezpieczeństwo przejazdu, ale również ogranicza negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne. Rozwój transportu intermodalnego wymaga zwiększenia ilości oraz poprawy jakości taboru przystosowanego do tego typu przewozów. Umożliwienie szerokiego wykorzystania systemów prowadzenia ruchu na kolei uzasadnia doposażenie starszych lokomotyw w odpowiednie do tego celu urządzenia.

5) Cyfryzacja sektora transportu zarobkowego (towarowego, pasażerskiego) i indywidualnego:

- *wsparcie infrastruktury technicznej;*
- *systemy sterowania i zarządzania ruchem i sensoryka;*
- *analiza danych (w tym Big Data).*

Jako priorytetowe należy traktować dalsze wdrażanie innowacyjnych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu, m.in. poprzez automatyzację procesów sterowania ruchem w ramach wszystkich rodzajów transportu (np. kontynuowanie wdrażania systemu ERTMS na kolei, wdrażanie drogowych systemów ITS). Ponadto postępować powinna cyfryzacja transportu intermodalnego np. poprzez wykorzystanie systemów śledzenia ładunków.



Bardzo ważnym instrumentem realizującym politykę regionalną jest program **Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021 - 2027 (FEWL 2021 - 2027)**, który jednocześnie stanowi narzędzie realizacji polityki spójności na obszarze województwa lubuskiego w perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020 (z wykorzystaniem środków do roku 2023) i 2021-2027. Program RPO realizuje cele Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 poprzez efektywne wykorzystanie regionalnego potencjału społeczno-gospodarczego dla inteligentnego i zrównoważonego rozwoju województwa. RPO uwzględnia wsparcie dla obszarów strategicznej interwencji wyznaczonych w SRWL2030, w tym w zakresie instrumentów terytorialnych, takich jak ZIT, IIT i RLKS. Należy zauważyć, że dokumenty sektorowe, tj. Program Rozwoju Innowacji Województwa Lubuskiego (pełniącego rolę regionalnej strategii innowacji) oraz Regionalny Program Rozwoju Transportu, pełnią także rolę warunków ex-ante w wykorzystywaniu środków UE w ramach regionalnego programu operacyjnego¹⁸. Podstawą realizacji RPO jest zawarty kontrakt programowy pomiędzy ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego i Zarządem Województwa Lubuskiego¹⁹.

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021 – 2027 (FENiKS) jest kolejnym programem wspierającym regionalny rozwój w obszarze transportu drogowego w ramach nowej perspektywy unijnej 2021-2027. Stanowi kontynuację dwóch wcześniejszych programów Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 oraz 2014 – 2020. Główny układ osi priorytetowych opiera się na: rozwoju głównych połączeń transportowych w Polsce, transporcie kolejowym i intermodalnym oraz transporcie miejskim.

Program **Współpracy Interreg Brandenburgia – Polska 2021-2027** w ramach celu „Europejska Współpraca Terytorialna” Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) gdzie realizowana jest współpraca w ramach trzech komponentów:

- współpracy transgranicznej regionów państw sąsiadujących ze sobą;
- współpracy transnarodowej kilku / kilkunastu państw w danym regionie Europy;
- współpracy międzyregionalnej obejmującej cały obszar UE.

Dzięki działaniom w ramach współpracy transgranicznej Interreg granice dzielące państwa stają się mniej widoczne i uciążliwe. Dzieje się tak przez realizację wspólnych przedsięwzięć ukierunkowanych m.in. na rozwój infrastruktury drogowej i turystycznej, ochronę dziedzictwa

¹⁸ Pełne uruchomienie funduszy strukturalnych i inwestycyjnych jest możliwe po spełnieniu przez państwa członkowskie warunków wstępnych (tzw. warunków ex ante). Warunki te tworzą katalog wymogów, które muszą zostać spełnione przez państwo członkowskie przed rozpoczęciem realizacji programów operacyjnych lub w pierwszych latach tej realizacji.

¹⁹ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 oprócz kontraktu programowego (dot. dofinansowania RPO), zaproponowała nową formułę mechanizmów wdrażania w postaci kontraktów sektorowych (dot. terytorialnego ukierunkowania interwencji sektorowych w programach rozwoju). W kontraktach programowych i sektorowych ujęte zostaną przedsięwzięcia priorytetowe, istotne z punktu widzenia rozwoju województwa, które wpisane do programu rozwoju będą mogły ubiegać się o wsparcie i finansowanie.

naturalnego, współpracę w dziedzinie edukacji, czy wspólne inicjatywy instytucji publicznych z sąsiadującymi regionów.

Wytyczne wspólnej inicjatywy wsparcia JASPERS, a w szczególności pn. **„Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)”** wytyczne opracowano celem wsparcia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz polskich regionów w procesie przygotowywania regionalnych planów transportowych (RPT) stanowiących wkład do stworzenia listy przedsięwzięć na perspektywę finansową 2021-2027.

Głównym celem RPT WL 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.

Dokonując analizy powyższych dokumentów strategicznych oraz dokumentów programowych, które umożliwiają osiągnięcie celów zapisanych w dokumentach planistycznych zauważa się kompleksowe podejście do obszaru transportu. Interwencja w zakresie inwestycji w transporcie będzie próbą rozwiązania problemów generowanych przez ten obszar, które również w znacznym stopniu wpływają na jakość życia, sytuację społeczną i mają bezpośrednie przełożenie na poziom rozwoju gospodarczego województwa jak i całego.



4 Opis stanu transportu w województwie lubuskim

4.1 Transport drogowy

Stan sieci drogowej

Województwo lubuskie posiada dobrą dostępność komunikacyjną. Sieć transportową województwa tworzą przede wszystkim drogi znajdujące się w sieci TEN-T, czyli A2, S3 i A18 (obecnie DK18 – jezdnia południowa w przebudowie). Droga ekspresowa S3 stanowiąca oś transportową północ - południe wskazuje na oddziaływanie w regionie dwóch największych ośrodków miejskich – Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry. Autostrada A2 oraz docelowa A18 stanowią korytarze transportowe, pozwalające na szybką komunikację w kierunku zachodnim z Berlinem i UE, w kierunku wschodnim z dużymi ośrodkami w Polsce jak Poznań, Łódź, Warszawa oraz w kierunku południowo - wschodnim: Wrocław, Katowice, Kraków. Pozostałe miasta łączy dość równomiernie rozłożona sieć dróg krajowych i wojewódzkich.

Województwo należy do regionów o dobrze rozwijającej się sieci dróg ekspresowych i autostrad. W 2020 r. było 89,2 km autostrad i 168,7 km dróg ekspresowych (w 2013 r. było 89,2 km autostrad i 105,1 km dróg ekspresowych). Według stanu na koniec 2019 r. sieć dróg w województwie lubuskim wyniosła 16 399,5 km (w 2013 r. 14 974,8 km). Drogi o nawierzchni twardej o długości 9 681,5 km (w 2013 r. 8 475,8 km) stanowiły 59% długości dróg publicznych, z czego 8 688,7 km (w 2013 r. 7 475,6 km) miało nawierzchnię ulepszoną²⁰.

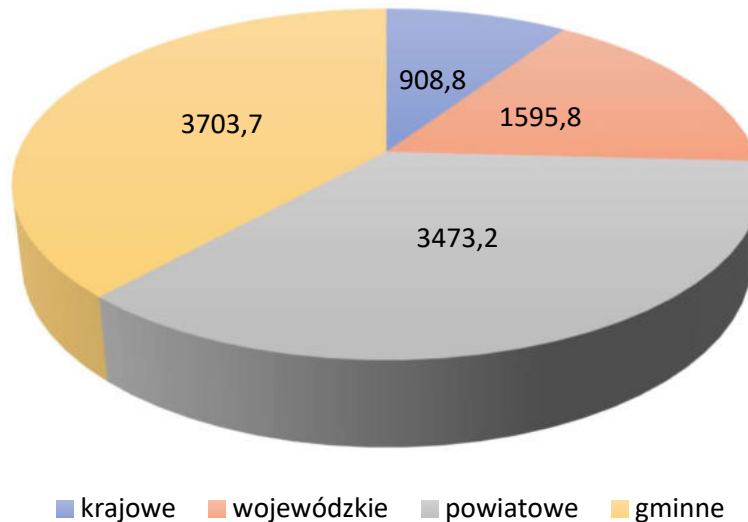
W województwie lubuskim na 10 tys. ludności przypadało 96,1 km dróg o nawierzchni twardej (w 2013 r. wynosiło 83,0 km). Jest to wskaźnik wyższy od wartości krajowej wynoszącej 81,9 km. Podobna tendencja ma miejsce w przypadku dróg miejskich o twardej nawierzchni. W tym przypadku na 10 tys. ludności przypadało 19,0 km (w 2013 r. wynosiło 16,8 km), natomiast średnia krajowa wynosi 16,2 km.

²⁰ Bank Danych Lokalnych, dane za 2020 r.

Do dróg o nawierzchni twardej zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).



Rysunek 4. Struktura dróg publicznych o nawierzchni twardej w woj. lubuskim (km)



Źródło: Opracowanie własne, dane za rok 2020 (na podstawie BDL).

Sieć dróg krajowych w województwie lubuskim stanowi istotny element sieci tranzytowej zarówno w wymiarze krajowym, jak i europejskim. Jest to związane ze wzrostem przewozów tranzytowych (głównie ruch ciężki) po wejściu Polski do strefy Schengen. Duży udział takiego ruchu widoczny jest na osi północ-południe (S3), wschód-zachód (A2, DK92) oraz osi północno-wschodniej (S3, DK22). Ponadto rośnie udział ruchu tranzytowego na drodze DK18 (przyszła A18), która znajduje się na osi zachód – południowy wschód i stanowi alternatywę dla autostrady A4 w województwie dolnośląskim.

Istniejąca sieć dróg na terenie województwa lubuskiego zapewnia również połączenia w zakresie jednostek osadniczych i służy do skomunikowania głównych ośrodków województwa:

- Gorzów Wlkp. – S3, DK22, DW158, DW151, DW130, DW132;
- Zielona Góra – S3, DK32, DK27, DW283, DW282, DW281, DW280;

powiązań ich z ośrodkami subregionalnymi:

- Nowa Sól – S3, DW315, DW292;
- Żary – DK12, DK27, DW287;
- Żagań – DK12, DW296, DW295;
- Świebodzin – A2, S3, DK92, DW303, DW276;
- Słubice – A2, DK31, DK29, DW137;

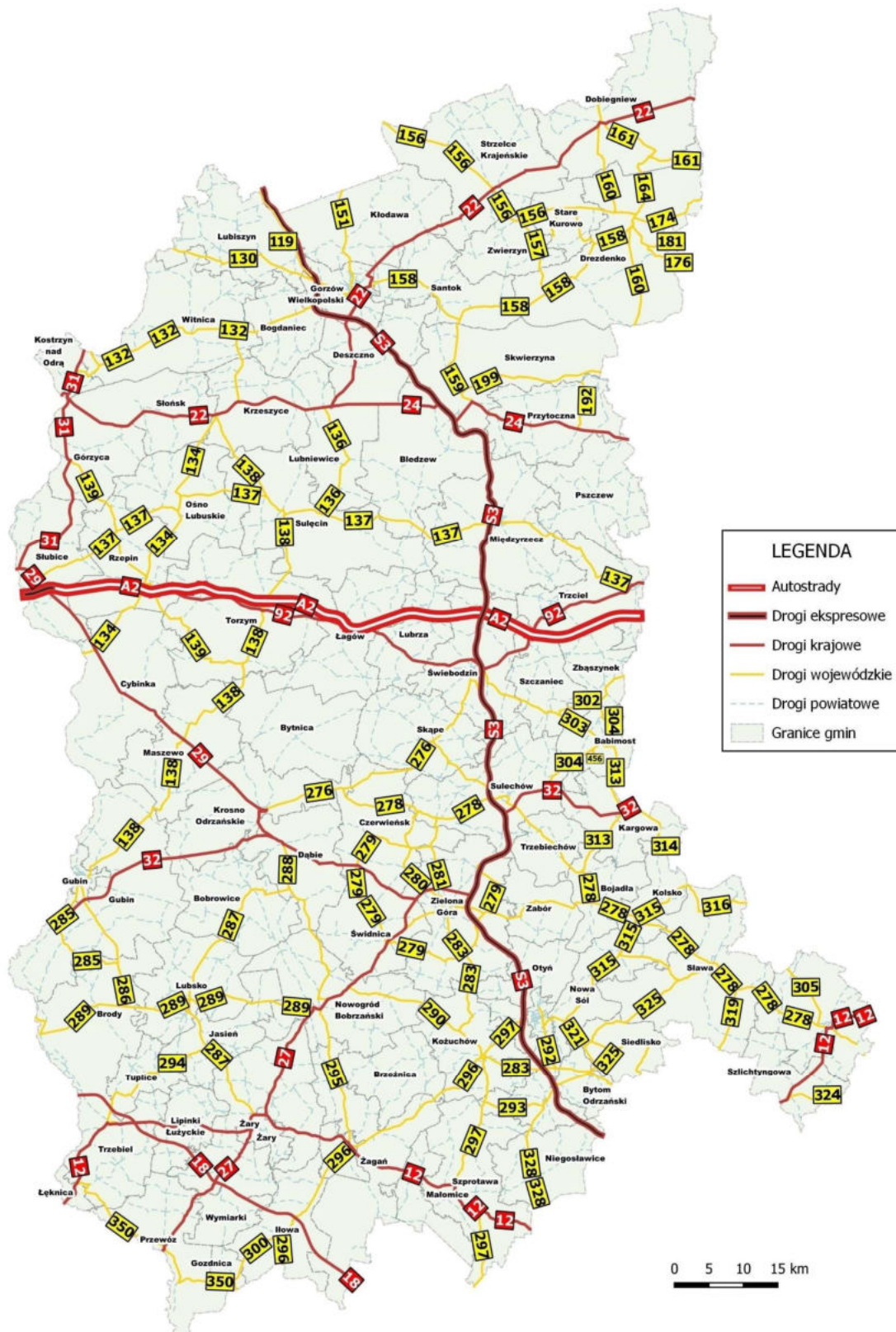
lokalnymi:

- Międzyrzecz – S3, DW137;
- Wschowa – DK12, DW278;
- Krosno Odrzańskie – DK32, DK29, DW276;

- Strzelce Krajeńskie – DK22, DW156;
- Sulęcín – DW138, DW137, DW136;
- Kostrzyn nad Odrą – DK22, DK31, DW132;
- Gubin – DK32, DW138, DW286, DW285;
- Lubsko – DW289, DW287;
- Szprotawa – DK12, DW297;
- Drezdenko – DW160, DW156, DW174, DW181;
- Skwierzyna – S3, DK24, DW159;
- Nowogród Bobrzański – DK27, DW295, DW289, DW288, DW290.

Drogi wojewódzkie stanowią uzupełnienie sieci dróg krajowych pomiędzy dużymi ośrodkami gospodarczymi na terenie województwa lubuskiego. Drogi te stanowią niejednokrotnie alternatywę dla ruchu tranzytowego w stosunku do autostrady A2, drogi ekspresowej S3 oraz mocno obciążonych dróg krajowych. Uzupełnieniem dróg wojewódzkich są drogi powiatowe stanowiące połączenia między miejscowościami. Drogi gminne stanowią sieć uzupełniającą, służącą miejscowym potrzebom. Szczegółowy rozkład układu drogowego oraz powiązań pomiędzy miastami przedstawiono na poniższym rysunku (Rysunek 4.). W rozkładzie ruchu dla województwa lubuskiego, zauważalny jest wzrost wewnętrznego średniodobowego ruchu pojazdów (SDR), zwłaszcza w obszarze oddziaływania ośrodków wojewódzkich. Zielona Góra i Gorzów Wlkp. mają promienisty układ komunikacyjny w skład którego wchodzi dróg krajowe i wojewódzkie, tworzące główne trasy wylotowe z miasta. Trasami tymi odbywają się migracje wahadłowe, związane z codziennymi dojazdami do pracy.

Rysunek 5. Sieć drogowa w województwie lubuskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K oraz OSM z 2021 roku.



Natężenie ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych

Bezpośrednim rezultatem obliczeń wykonanych w modelu ruchu są potoki ruchu drogowego (globalne oraz z podziałem na wszystkie środki transportu przewidziane w modelu) oraz potoki pasażerskie dla roku bazowego 2019. Przedstawiono je odpowiednio na rysunku nr 5. Pod koniec roku 2021 GDDKiA przekazała wyniki pomiarów średniodobowego natężenia ruchu wykonanego w 2020 i 2021, na podstawie którego obserwujemy najbardziej obciążone ruchem drogi:

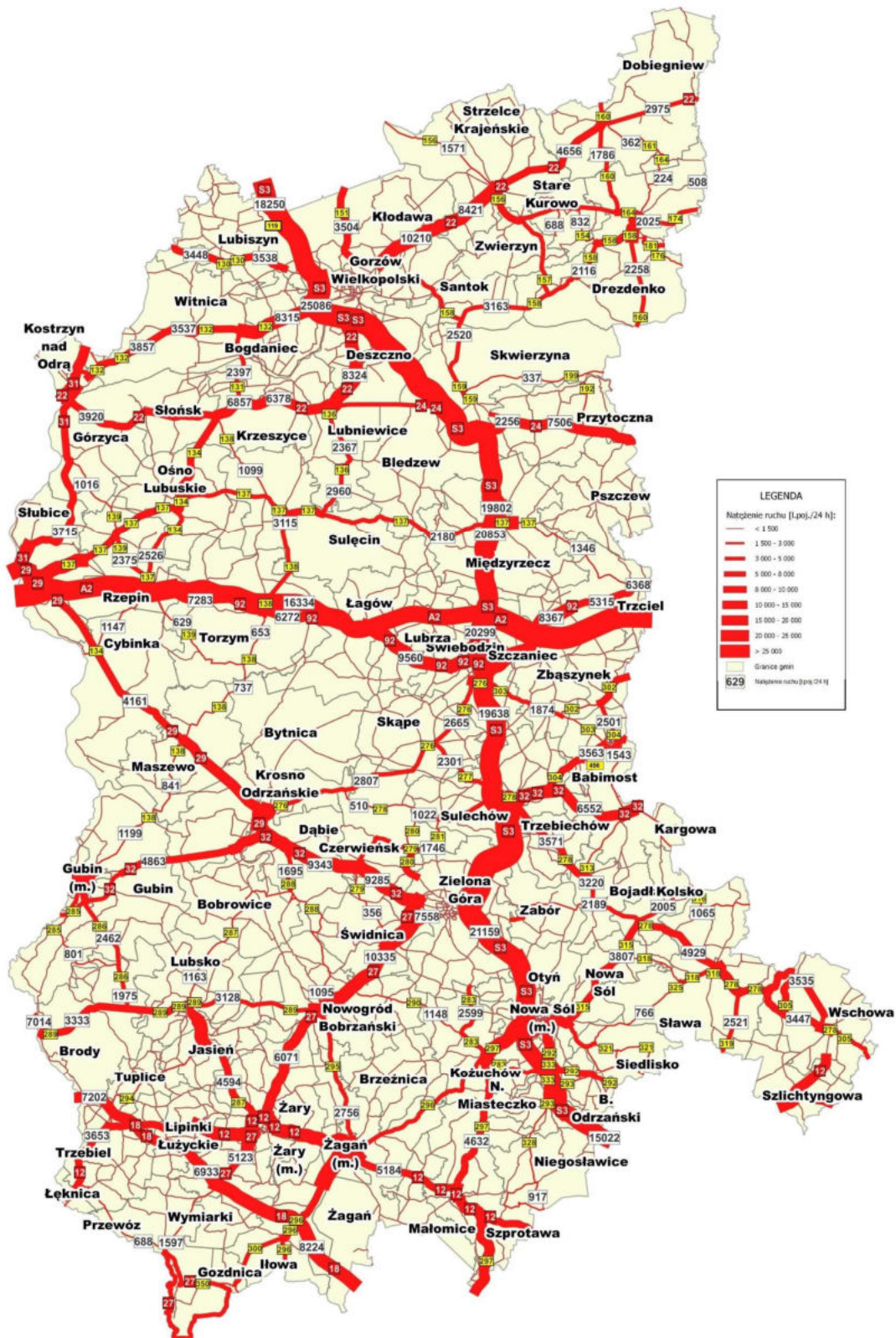
- autostrada A2 – szczególnie na odcinku na wysokości Jordanowa i Nowego Tomyśla prawie 24 000 pojazdów/24h w obu kierunkach²¹,
- droga ekspresowa S3 – szczególnie na odcinkach na wysokości Zielonej Góry (ok. 32 000 pojazdów/24h) oraz między DK24 a Gorzowem Wlkp. (ok. 24 000 pojazdów/24h),
- droga krajowa nr 29 - maksymalnie ok. 15 000 pojazdów/24h na wysokości Świecka, Krosna Odrzańskiego oraz na odcinku od granicy Państwa do Słubic,
- droga krajowa nr 32 – maksymalnie ok. 30 100 pojazdów/24h na wysokości Zielonej Góry,
- droga wojewódzka nr 296 – maksymalnie ok. 11 700 pojazdów/24h na wysokości Żagania. Najbardziej obciążona droga wojewódzka.

Informacje o natężeniu ruchu są szczególnie przydatne do określenia stopnia wykorzystania przepustowości. Przekłada się to bezpośrednio na warunki ruchu i prędkości w sieci obciążonej. Dla całego obszaru województwa wielkość wykorzystania przepustowości zaprezentowano na rysunku nr 6. W skali doby najgorsze warunki ruchu panują na autostradzie A2 przy granicy z województwem oraz na drodze krajowej nr 32 między Kargową a Sulechowem. Skutkuje to znacznym obniżeniem prędkości – nawet o ok. 35km/h.

Udział różnych kategorii pojazdów w całkowitych potokach ruchu jest różnorodny w zależności od odcinka drogowego. Dla przykładu, na odcinku autostrady A2 bliższym granicy kraju udział samochodów osobowych i ciężarowych jest na podobnym poziomie (po ok. 11 000 pojazdów/24h), natomiast na większości dróg jest wyraźna przewaga samochodów osobowych. Zdarzają się także odwrotne relacje – przykładem jest droga nr 92 na odcinku między Świebodzinem, a drogą A2 (w kierunku węzła w Torzymiu i dalej w Rzepinie), na którym jest prawie trzykrotnie więcej samochodów ciężarowych niż osobowych (4 900 pojazdów ciężarowych/24h i 1 800 samochodów osobowych/24h). Droga ta może stanowić alternatywę dla płatnej A2.

²¹ Wg prognoz modelu krajowego największe natężenie występowało na odcinku przygranicznym prawie 31 000 pojazdów/24h, lecz ze względu na panującą pandemię pomiar wg GPR 2020/21 wskazywał na niższą wartość.

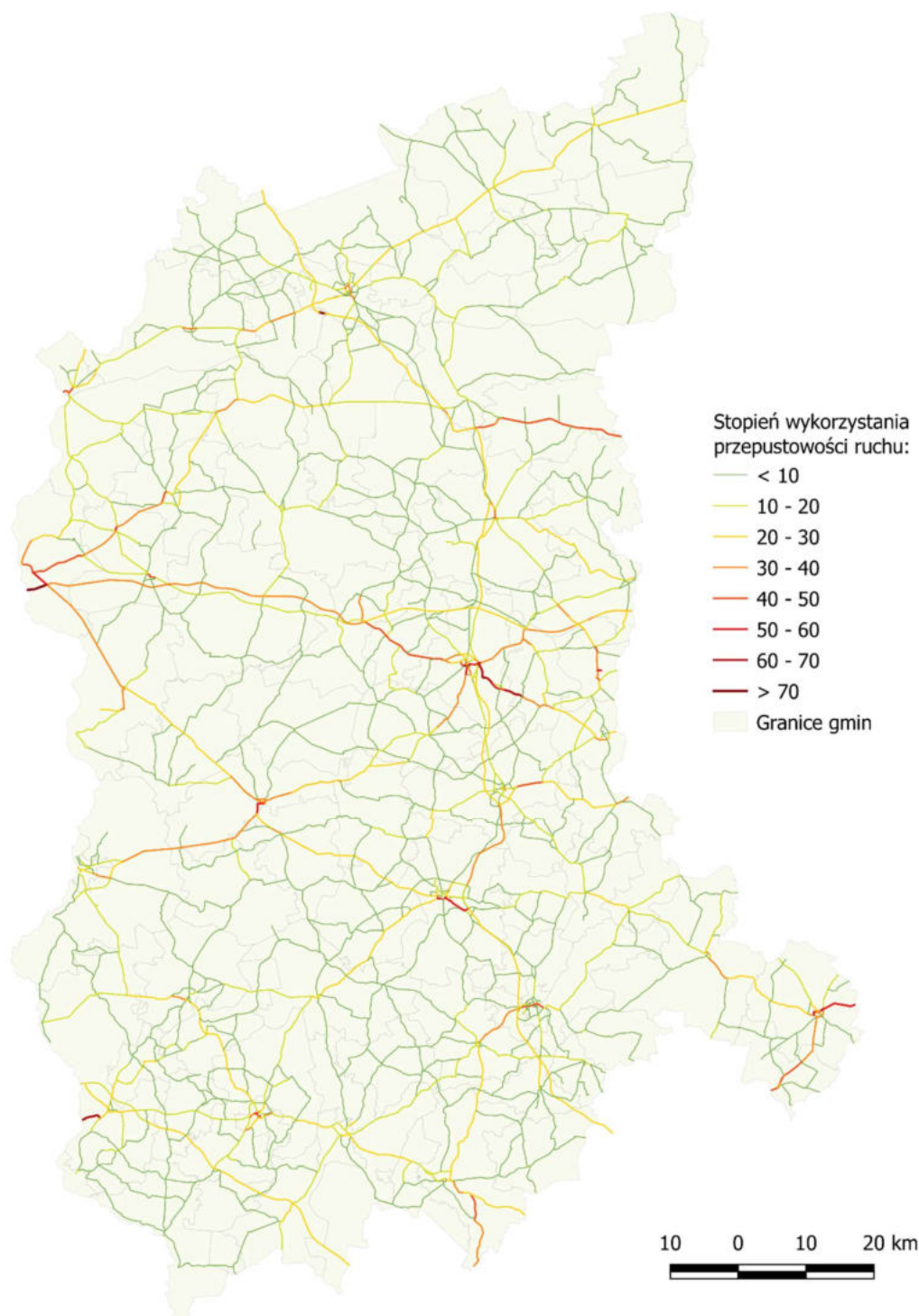
Rysunek 6. Natężenie ruchu na drogach województwa lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2020



Rysunek 7. Stopień wykorzystania przepustowości odcinków sieci transportowej województwa lubuskiego



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 roku.



Analiza środków transportu przez pryzmat pracy przewozowej wskazuje, że w całkowitej pracy przewozowej w transporcie prywatnym (ok. 13,5 mln pojazdokilometrów), aż 69% pojazdów stanowią samochody osobowe. Pozostałe 31% ruchu związane jest z ruchem różnej kategorii pojazdów ciężarowych, czyli z transportem ładunków.

Sieć TEN-T – Korytarze drogowe: Morze Północne-Bałtyk i Bałtyk-Adriatyk.

Unia Europejska od lat konsekwentnie dąży do stworzenia na swoim terenie spójnej sieci transportowej. W polityce Wspólnoty w zakresie infrastruktury, realizowanej od czasu jej powstania, wprowadzono zmiany przyczyniające się do jej doskonalenia. Zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych służy transeuropejska sieć transportowa TEN-T.

Sieć TEN-T obejmuje strukturę kompleksową i bazową. Sieć kompleksowa, której ukończenie planowane jest na 2050 r., ma na celu zapewnienie dostępności i łączności wszystkim regionom w UE. Natomiast sieć bazowa, która ma zostać ukończona do 2030 r., składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają strategiczne znaczenie dla osiągnięcia celów TEN-T. Rolą korytarzy sieci bazowej jest rozwiązywanie problemu wąskich gardeł, intensyfikacja połączeń międzynarodowych oraz poprawienie wydajności i przepustowości systemu transportowego Wspólnoty z uwzględnieniem obszaru handlu międzykontynentalnego.

Przez obszar województwa lubuskiego przebiegają dwa korytarze sieci bazowej Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T: Morze Północne – Bałtyk i Bałtyk – Adriatyk. W skład korytarza Bałtyk – Adriatyk wchodzi droga ekspresowa S3 ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wielkopolski i Zieloną Górę na południe do przejścia granicznego w Lubawce na granicy z Czechami oraz lubuski fragment linii kolejowej E-59 relacji Szczecin – Dobiegniew – Poznań. Korytarz Morze Północne - Bałtyk obejmuje autostradę A2 z Berlina przez Świecko na wschód w kierunku Poznania i przebiegającą w tej samej osi zachód – wschód linię kolejową E-20. Natomiast przyszła autostrada A18 należy do sieci kompleksowej, stanowiącej alternatywę dla III drogowego transeuropejskiego korytarza transportowego. Korytarz ten łączy Ukrainę, Słowację i południową Polskę z Dreznem i Berlinem.

Dla województwa lubuskiego niezmiernie ważna jest inicjatywa Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETCROUTE65), obecnie funkcjonująca jako Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej z ograniczoną odpowiedzialnością (ŚKT-EUWT z o.o.), którego członkami jest 8 regionów z 4 krajów: Szwecji, Polski (województwo zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie), Węgier i Chorwacji. Regiony, które należą do inicjatywy EUWT cechuje: podobny potencjał w postaci doskonałego położenia strategicznego, szanse rozwoju zaawansowanych systemów transportowych, powiązanie śródlądowymi drogami wodnymi z ważnymi węzłami (hubami) UE oraz portami morskimi. Regiony charakteryzują się także podobnymi potencjałami sektora gospodarki i kultury oraz stają przed podobnymi wyzwaniami związanymi głównie z niezadowalającym stanem infrastruktury transportowej. Warto dodać, że członkowie mają podobne poglądy polityczne dotyczące transportu i mają wspólny cel, jakim jest stworzenie kompatybilnej infrastruktury transportowej



niwelującej bariery rozwoju między poszczególnymi regionami. Problematyka zrównoważonego rozwoju zajmuje szczególne miejsce w politykach prowadzonych przez poszczególne regiony. Główny cel współpracy to wspieranie rozwoju dostępności transportowej wzdłuż osi transportu multimodalnego Morze Bałtyckie – Adriatyk i dynamizowanie tym samym rozwoju. Celem ugrupowania jest ułatwienie i wspieranie współpracy transgranicznej, transnarodowej i międzyregionalnej w ramach Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, a także wzmocnienie spójności ekonomicznej i społecznej, w szczególności poprzez realizację projektów albo programów współpracy terytorialnej. Oś korytarza oparta jest o międzynarodową drogę E- 65, prowadzącą ze szwedzkiego Malmö do Chania na Krecie. Na terenie Polski oś tą stanowi droga ekspresowa S3, linie kolejowe CE-59 i E-59 („Nadodrzanek”) oraz droga wodna rzeki Odry. Niestety CETC nie znalazł się w transeuropejskiej sieci korytarzy bazowych, a jedynie jego niektóre odcinki są częścią korytarza Bałtyk-Adriatyk²². Wpisanie w sieć TEN-T znacząco ułatwi zdobywanie funduszy na realizację różnorodnych projektów społeczno-gospodarczych, a także na modernizację i rozwój infrastruktury transportowej w regionach położonych na trasie korytarza. W interpelacji z 6 lipca 2016 r. dotyczącej Korytarza Środkowoeuropejskiego CETC ROUTE65 w sieci paneuropejskich korytarzy transportowych TEN-T zostało wniesione zapytanie o rewizję korytarza sieci TEN-T. W odpowiedzi uzyskano informację, iż kolejna rewizja sieci TEN- T nastąpi do 31 grudnia 2023 r.²³

Emisyjność transportu drogowego

Model sieci drogowej zawiera informacje pozwalające wyznaczyć emisję CO₂ z podziałem na uwzględnione w modelu środki transportu prywatnego. Przykładowo emisja CO₂ dla samochodów osobowych w odniesieniu do każdego odcinka w sieci do którego tej rodzaj pojazdu jest dopuszczony jest obliczana na podstawie poniższego równania²⁴.

$$emi_{s_i}^{CO_2} = (0,000000001730499v_{cur_i}^6 - 0,0000007596669v_{cur_i}^5 + 0,0001327817v_{cur_i}^4 - 0,01193719v_{cur_i}^3 + 0,6176447v_{cur_i}^2 - 19,57495v_{cur_i} + 464,5828) q_i$$

Zgodnie z przyjętym sposobem wyznaczania emisji CO₂, zależy ona w głównej mierze od prędkości pojazdów i natężenia ruchu. Zatem nie powinno dziwić, że największe wartości odnotowywane są na tych samych odcinkach, na których jest największy ruch, czyli na ciągach dróg A2 i S3 oraz nieco mniej na DK18 i DK12 (rysunek 7).

Analizując bardziej szczegółowo dane dot. emisji CO₂, zestawione w tabeli 1., widać, że ok. 52% emisji pochodzi z pojazdów poruszających się drogami krajowymi (A2, S3 i pozostałe drogi krajowe), znacznie mniej, bo 32% z pojazdów poruszających się drogami wojewódzkimi. Od strony udziału różnego rodzaju pojazdów w całkowitej emisji niezależnie od rodzaju drogi, największy udział mają samochody ciężarowe (największy na A2, bo aż 63%, na pozostałych

²² „Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030”, luty 2021

²³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2016-005565-ASW_PL.html

²⁴ gdzie: $emi_{s_i}^{CO_2}$ - emisja CO₂ środka transportu i

v_{cur_i} - prędkość w sieci obciążonej dla i środka transportu

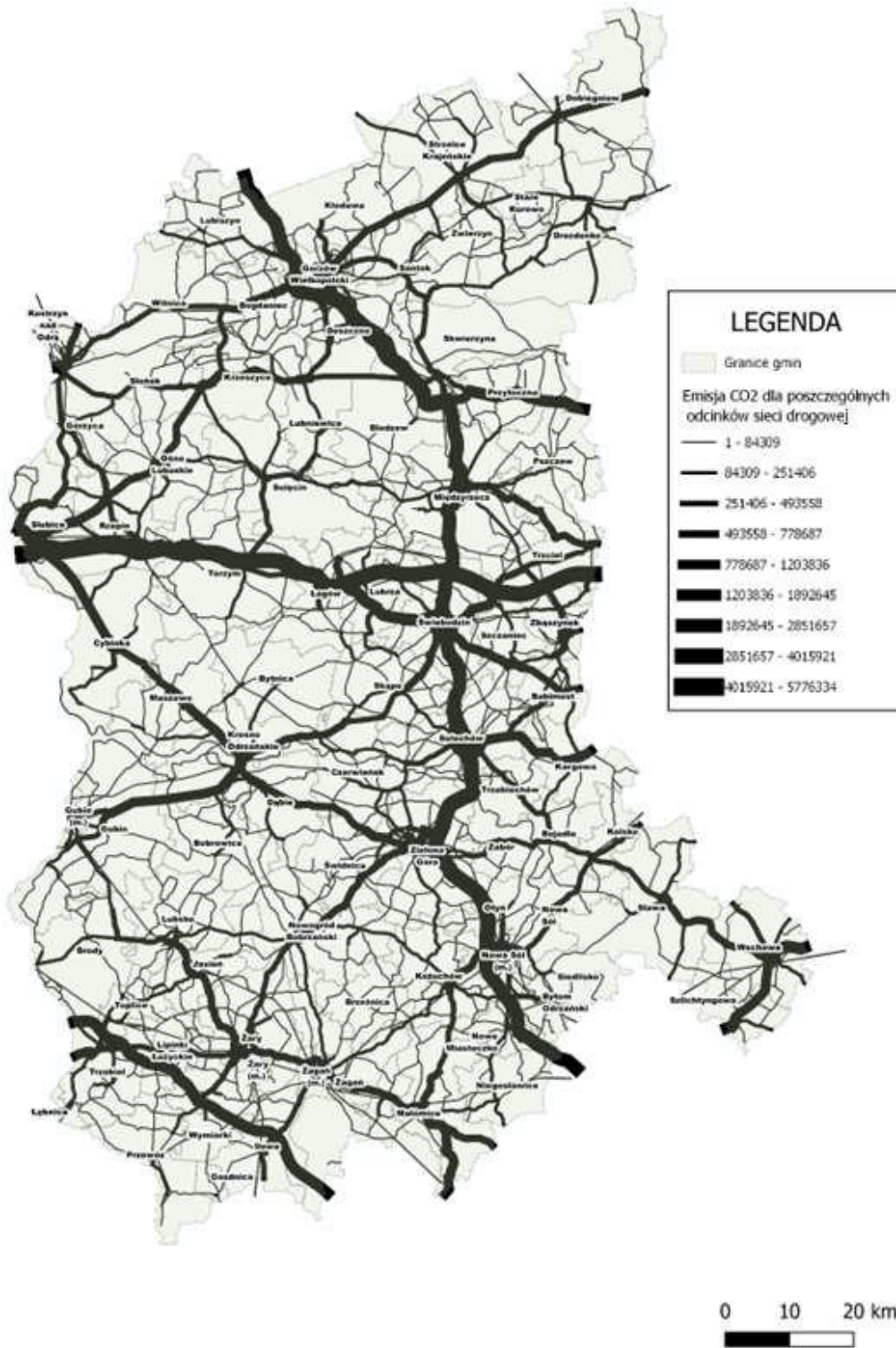
q_i - natężenie ruchu środka transportu i



drogach +/- 50%). W przypadku udziału samochodów osobowych jest on globalnie na poziomie 42% (najwięcej na S3 – 45% i na drogach wojewódzkich – 44%). Z zestawienia tego wynika, że duży potencjał w zakresie redukcji emisji CO₂ istnieje na drogach wojewódzkich – szczególnie, jeśli zestawić przedstawione wyżej informacje z lokalizacjami stacji ładowania, których jest relatywnie niewiele i w znacznej mierze pomijają drogi wojewódzkie.



Rysunek 8. Emisja CO₂ na sieci drogowej



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 roku.

Analizując problem emisji CO₂ przestrzennie, widać, że największe wartości występują na obszarze powiatu świebodzińskiego i międzyrzeckiego – odpowiednio 14% i 12% emisji całego województwa. Znaczną emisję odnotowuje się też na terenie powiatu słubickiego i żarskiego – po 9%. Udział pozostałych powiatów jest na poziomie 4-7%.

Tabela 4.1. Emisja CO₂ w transporcie drogowym w podziale na rodzaje dróg i pojazdów

	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe	Samochody dostawcze	Razem
Autostrada A2	40 693 445	82 736 454	8 258 331	131 688 233
Droga ekspresowa S3	107 994 627	117 919 862	15 064 381	240 978 863
Pozostałe drogi krajowe	208 002 656	280 194 060	40 339 304	528 536 026
Drogi wojewódzkie	187 777 235	205 838 197	34 423 045	428 038 469
Pozostałe drogi	195 240 170	187 125 589	30 611 635	412 977 333
Całość sieci drogowej	744 952 457	879 849 196	131 125 856	1 742 218 924

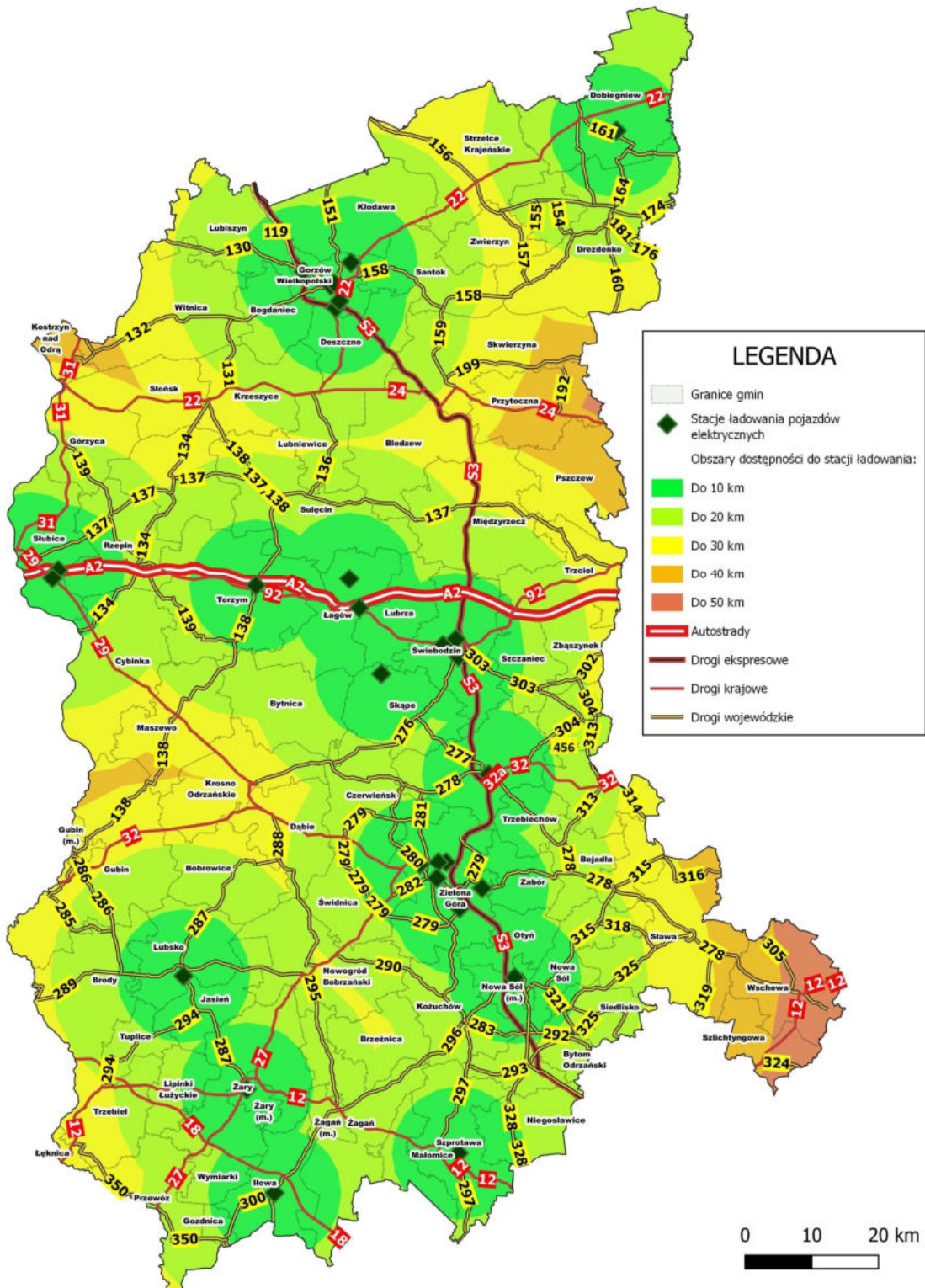
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 roku

Stacje ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych

W województwie lubuskim zlokalizowane są 32 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych²⁵, które rozlokowane są zwłaszcza w okolicach głównych ośrodków miejskich oraz dróg tranzytowych. Zdecydowana większość obszaru w województwie posiada dostęp do stacji ładowania mniejszy niż 30 km, uwzględniając jedynie stacje występujące w województwie lubuskim. Dla promowania napędu elektrycznego konieczne jest stałe zwiększanie liczby stacji ładowania. Dzięki dogęszczaniu tej sieci poprawi się komfort użytkowania pojazdów elektrycznych, a w perspektywie przyszłych lat może to skutkować wzrostem liczby użytkowników tych pojazdów. Takie działania wpływają na zmniejszenie emisyjności transportu, szczególnie wzdłuż najbardziej obciążonych arterii.

²⁵ W tym trzy stacje tankowania LNG. Źródło: Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, UDT 2022

Rysunek 9. Stacje ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych na terenie województwa lubuskiego wraz z obszarami dojazdu do nich



Źródło: opracowanie własne stan na podstawie Openstreetmap, UDT 2022



Lokalizacja infrastruktury tankowania paliw alternatywnych w ciągu dróg wojewódzkich mogłaby pomóc w promocji paliw alternatywnych. Decyzje o budowie instalacji podejmują jednak niezależne od województwa podmioty, kierując się przede wszystkim rachunkiem ekonomicznym, co skutecznie wpływa na pominięcie dróg wojewódzkich w planach inwestycyjnych.

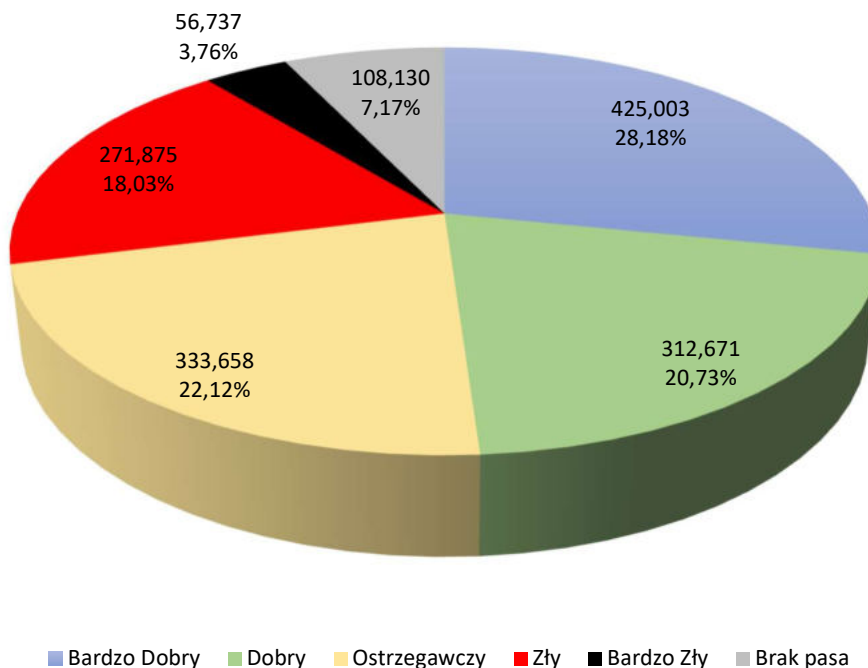
Sytuacja na drogach wojewódzkich województwa lubuskiego

Najprostszą metodą identyfikacji stanu technicznego jest ocena wizualna, która pozwala oszacować ilość i natężenie w wybranych grupach uszkodzeń (ubytków, spękań, itd.). Jednakże podstawową trudnością związaną z oceną wizualną jest uzyskanie obiektywności przeglądu i powtarzalności wyników pomiarów. Stosowana do oceny stanu technicznego metoda oceny wizualnej (BIKB-IBDM) ogranicza swobodę subiektywnej oceny poszczególnych parametrów, dzięki czemu uzyskiwane wyniki są porównywalne ze sobą.

Stan nawierzchni dróg wojewódzkich

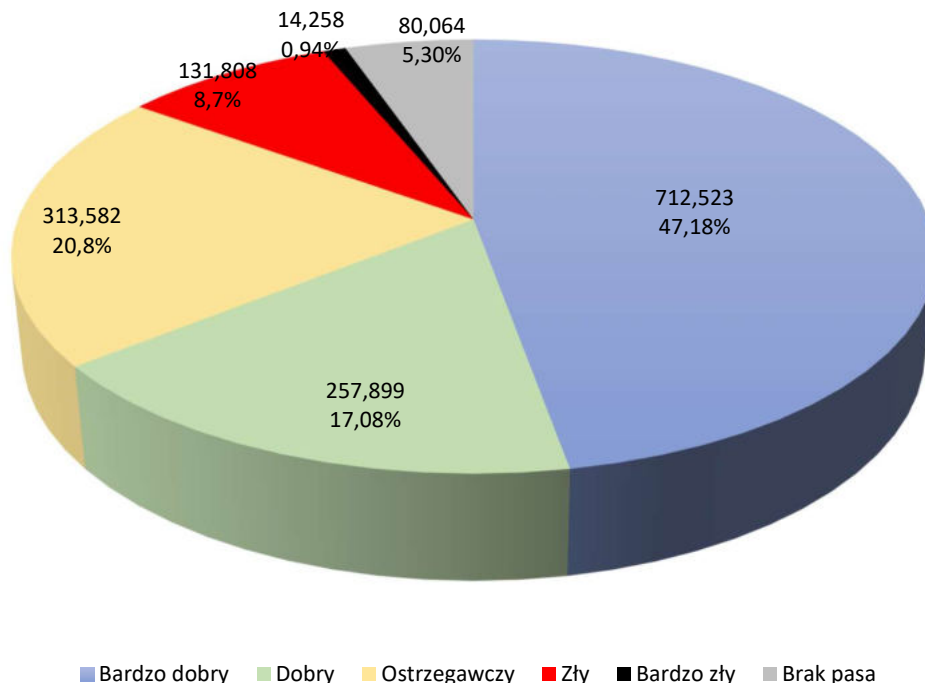
W 2020 r. przeprowadzono 5-letni przegląd dróg wojewódzkich (następny zaplanowany jest w 2025 r.), obejmujący swym zakresem ocenę stanu technicznego nawierzchni. W porównaniu z przeglądem wykonanym w 2015 r. wykazał on poprawę stanu nawierzchni administrowanych dróg wojewódzkich na obszarze województwa lubuskiego (stan b. dobry i dobry z 49% w 2015 r. wzrósł do 64,3% w 2020 r.). Odnotowano również zmniejszenie się udziału nawierzchni w bardzo złym stanie wraz z brakiem pasa (z 11% w 2015 r. do 6,2% w 2020 r.) i w złym stanie technicznym (z 18% w 2015 r. do 8,7% w 2020 r.). Natomiast stan ostrzegawczy zmniejszył się z 22% w 2015 r. do 20,8% w 2020 r.

Rysunek 10. Ocena stanu nawierzchni - 5 - letni przegląd dróg wojewódzkich - 2015 rok [km]



Źródło: opracowanie ZDW dane za 2015 r.

Rysunek 11. Ocena stanu nawierzchni - 5 - letni przegląd dróg wojewódzkich - 2020 rok wg odc. Jednorodnych [km]



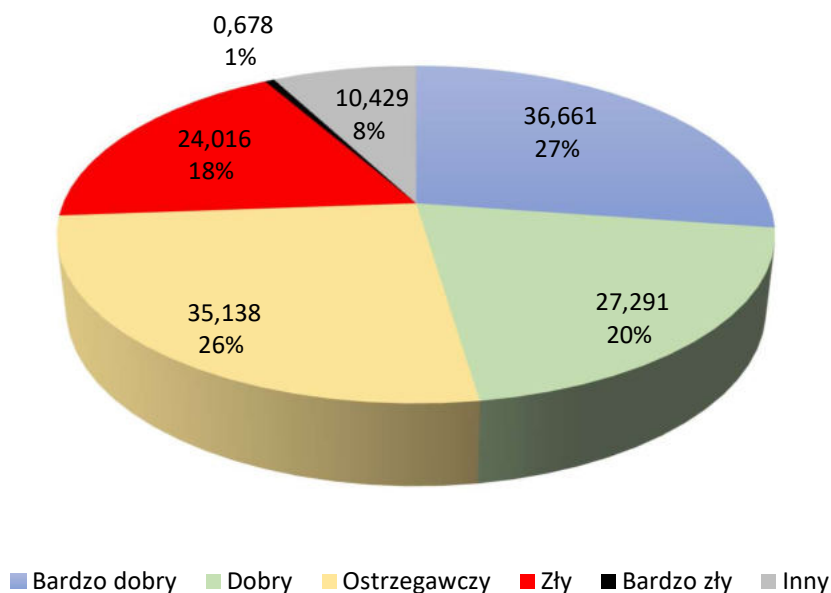
Źródło: opracowanie ZDW dane za 2020 r.



Analizę stanu technicznego przeprowadzono na podstawie oceny odcinków jednorodnych, osobno dla strony lewej i prawej drogi, przy czym brak jednego pasa drogi (nienormatywna szerokość) wykazano jako stan bardzo zły.

Stan nawierzchni dróg w Zielonej Górze został przedstawiony na poniższym rysunku. Przegląd dróg został wykonany w 2020 r.: 27% dróg jest w stanie bardzo dobrym, 20% już tylko w dobrym, 26% dróg sygnalizuje stan ostrzegawczy, natomiast 19% dróg jest w złym lub bardzo złym stanie. W przypadku dróg wojewódzkich przebiegających przez Zieloną Górę ok. 47% stanowią drogi, które są w stanie bardzo dobrym oraz dobrym. Analizując poszczególne drogi wojewódzkie można wskazać, iż droga DW279 w 18% jest w stanie złym lub bardzo złym. Natomiast 10% długości drogi DW281 jest w stanie złym. W przypadku DW282 i DW283 po 1% jest w stanie złym. Natomiast dla tej ostatniej drogi to aż 44% wskazuje stan ostrzegawczy.

Rysunek 12. Ocena stanu nawierzchni dróg w Zielonej Górze [km]

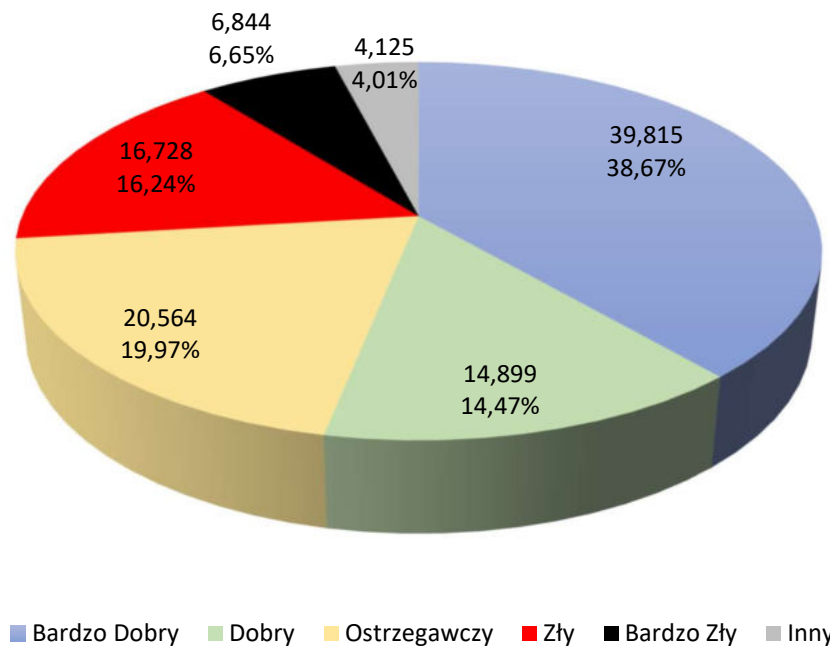


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z UM Zielona Góra – dane za 2020 r.²⁶

Stan nawierzchni dróg w Gorzowie Wielkopolskim został przedstawiony na poniższym rysunku. Przegląd dróg został wykonany w 2018 r. Ponad 38% dróg ma bardzo dobry stan nawierzchni, prawie 15% już tylko dobry. Blisko 20% sygnalizuje stan ostrzegawczy. Prawie 23% dróg jest w stanie złym lub bardzo złym. W przypadku dróg wojewódzkich przebiegających przez miasto Gorzów Wlkp. ponad 50% jest w stanie bardzo dobrym i 8,6% w stanie dobrym. W stanie bardzo złym lub złym jest prawie 25%. Sygnał ostrzegawczy sygnalizuje 10% dróg wojewódzkich. Dobry i bardzo dobry stan dróg występuje na drogach DW158 i DW151. W przypadku dróg DW130 i DW132 blisko w 50% jakość stanu nawierzchni wskazuje na stan ostrzegawczy, zły lub bardzo zły.

²⁶ Ocena stanu nawierzchni dotyczyła dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

Rysunek 13. Ocena stanu nawierzchni dróg w Gorzowie Wielkopolskim [km]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z UM Gorzów Wlkp. – dane za 2018 r.

Mapy dotyczące stanu nawierzchni dróg wojewódzkich oraz dróg w miastach Zielona Góra oraz Gorzów Wlkp. zostały zamieszczone w załączniku w rozdziale nr 13 niniejszego dokumentu.

Występującym problemem na sieci dróg wojewódzkich są przeprawy promowe, które należy w perspektywie długofalowej doprowadzić do likwidacji poprzez budowę mostów. Istotnym, brakującym mostem na Odrze jest most w Połęczku, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 138, którego budowa mogłaby otworzyć nowy korytarz północ – południe, zlokalizowany w pobliżu zachodniej granicy województwa. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze administruje trzema przeprawami promowymi przez Odrę:

- Przeprawa w Połęczku - droga wojewódzka nr 138,
- Przeprawa w Brodach - droga wojewódzka nr 280,
- Przeprawa w Pomorsku - droga wojewódzka nr 281.

Wskazać należy również (*na podstawie modelu transportowego*) na rosnące w ostatnich latach natężenie ruchu i istnienie wciąż wąskich gardeł na ważnych drogach krajowych i wojewódzkich. Pomimo zrealizowania wielu inwestycji związanych z budową obwodnic, rozbudową i przebudową ciągów dróg na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, wciąż istnieje potrzeba modernizacji sieci dróg wojewódzkich oraz dróg innych kategorii, które stanowią bezpośredni dojazd do węzłów autostradowych oraz dróg ekspresowych, ze względu na ich bardzo ważną rolę w układzie komunikacyjnym województwa.

Lubuska sieć drogowa wymaga uzupełnienia o brakujące elementy infrastruktury drogowej, w szczególności obwodnice i mosty. Istotnym problemem są również obiekty

inżynierskie w ciągach tych dróg, które nie spełniają wymagań technicznych. Zestawienie inwestycji przedstawiono w części dotyczącej *Inwestycji na sieci drogowej w okresie programowania 2021-2027* niniejszego rozdziału.

Analiza zdarzeń drogowych

Wg raportu Komendy Wojewódzkiej Policji za rok 2020²⁷ w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, województwo lubuskie znajduje się wśród regionów o najniższej liczbie zdarzeń drogowych – ok. 2,6% ogółu zdarzeń. W 2020 r. zarejestrowano 2,2% ogółu wypadków w Polsce, ok. 3,0% ogółu ofiar śmiertelnych, a rannych zostało 2,6% ogółu rannych w kraju. Przełożyło się to na 607 wypadków, w których śmierć poniosło 76 osób, a 677 osób zostało rannych. Od 2017 r. można zaobserwować wzrost liczby wypadków śmiertelnych z 84 na 92 osoby, który wyhamował w roku 2019. Dużym problemem w regionie są wypadki wynikające z nieodpowiedzialnego zachowania się kierowców. W odniesieniu do roku 2019 roku nastąpił spadek liczby wypadków i kolizji, co było najprawdopodobniej wynikiem wprowadzania obostrzeń w przemieszczaniu się spowodowanej z tytułu COVID-19. W podziale na powiaty do największej ilości wypadków doszło w Zielonej Górze (17,3% ogółu wypadków), z czego 9 osób poniosło śmierć tj. 12% ogółu zabitych, a 16,2% osób odniosło rany. Na drugim miejscu plasuje się Gorzów Wlkp. 12,7% ogółu wypadków, z czego 17,1% osób odniosło śmierć, a rannych zostało 11,3% ogółu osób. Na kolejnych miejscach znajdują się: powiat nowosolski (9,9% wypadków), powiat świebodziński 9,7% wypadków, powiat międzyrzecki – 8,2% ogółu wypadków. Śmierć poniosło odpowiednio 5,3%, 3,9%, 10,5%.

Najczęstszą przyczyną wypadków drogowych było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 31,94% wypadków ogółem, a na kolejnym miejscu nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 21,42%. Najczęściej do wypadków dochodziło na jezdni 69,1% - śmierć poniosło 51 osób tj. 67,1% (ogółu ofiar śmiertelnych). Na drugim miejscu do wypadków dochodziło na przejściu dla pieszych 12,19% ogółu wypadków, a śmierć poniosło 10 osób tj. 13,16% ogółu ofiar śmiertelnych. Do największej ilości wypadków drogowych (pod względem kategorii dróg) dochodziło na drogach powiatowych i wojewódzkich – po 27% ogółu wypadków, gdzie śmierć poniosło prawie 58% osób (32,21% na drogach powiatowych i 23,68% na drogach wojewódzkich, a rannych zostało ponad 50% ogółu ludzi (22,6% na drogach powiatowych i 27,92% na drogach wojewódzkich).

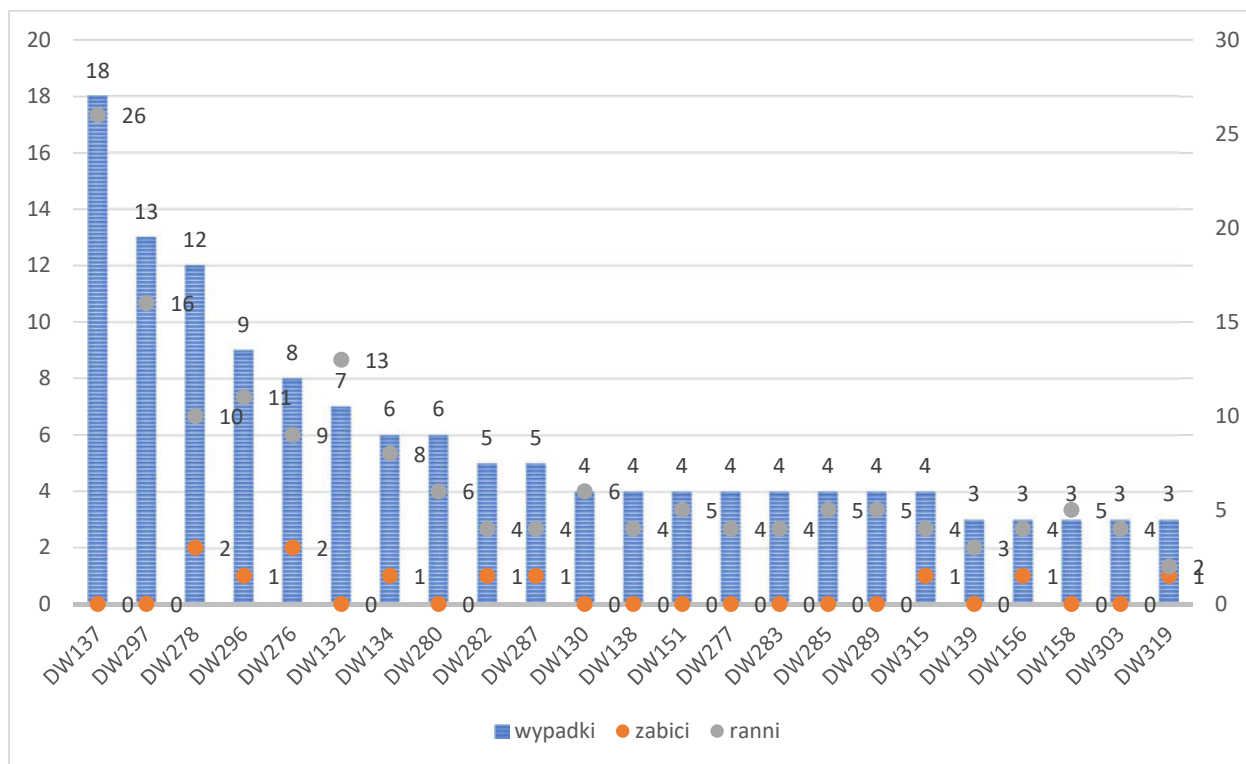
W 2020 r. w rozbiciu na poszczególne drogi wojewódzkie do największej liczby wypadków dochodziło na drodze wojewódzkiej DW137 – 18 wypadków, żadnej ofiary śmiertelnej, a 26 osób zostało rannych. Drugą drogą o największej liczbie wypadków jest DW297, gdzie było 13 wypadków, ofiar śmiertelnych nie było, a 13 osób zostało rannych. Na trzecim miejscu plasuje się DW278, gdzie wydarzyło się 12 wypadków, dwie ofiary śmiertelne, natomiast rannych zostało 10 osób. Najwięcej ofiar śmiertelnych (po dwie) było na drogach DW276, DW278, DW300 i DW333. Na tych drogach rannych zostało od 0 do 10 osób. Piętnaście dróg wojewódzkich można

²⁷ Analiza stanu bezpieczeństwa w województwie lubuskim za rok 2020 w porównaniu z latami 2018/2019

określić jako bezpieczne, gdyż nie doszło na nich do żadnego wypadku. Szczegółowe zestawienie wypadków zostało przedstawione na rysunku poniżej.

W odniesieniu do dróg wojewódzkich ze względu na lokalizacje możemy wskazać, iż w latach 2017-2020 największa liczba wypadków zdarzyła się na drodze wojewódzkiej nr 280 w Zielonej Górze. Natomiast na drugim miejscu jest Gorzów Wlkp. w ciągu drogi DW151. Na trzecim miejscu znajduje się droga wojewódzka nr 282 w Zielonej Górze oraz droga wojewódzka w Międzyrzeczu DW137. Na kolejnych miejscach znajdują się takie lokalizacje jak: Czerwieńsk (DW280), Drezdenko (DW160), Gorzów Wlkp. (DW130, DW132), Gubin (DW138), Iłowa (DW296, DW300), Kożuchów (DW297), Lubiszyn (DW130), Nowa Sól (DW297, DW315), Santok (DW158), Skąpe (DW276), Sława (DW278), Słubice (DW137), Strzelce Krajeńskie (DW156), Sulęcín (DW138), Szczaniec (DW303 - obszar wiejski), Szprotawa (DW297), Świebodzin (DW276), Trzciel (DW137), Trzebiechów (DW278), Witnica (DW132), Zielona Góra (DW283), Żagań (DW296).

Rysunek 14. Wypadki drogowe na drogach wojewódzkich w 2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Gorzowie Wlkp.

Dostępność potencjałowa drogowa

Realizacja planów transportowych w poprzedniej perspektywie finansowej UE (2014-2020) była w znacznym stopniu uwarunkowana założeniami polityki spójności. Jednym z tych założeń było większe ukierunkowanie na wymierne efekty podjętej interwencji. Zwiększało to zapotrzebowanie na kompleksowe i nowoczesne wskaźniki rezultatu. Jednocześnie wiele dokumentów postrzegało rozwój infrastruktury przez pryzmat poprawy dostępności



przestrzennej (w różnych skalach geograficznych), wskazując równolegle na potrzebę terytorializacji efektów prowadzonej polityki inwestycyjnej. Ponadto podkreślana coraz bardziej potrzeba zrównoważonego rozwoju transportu oraz uwzględniania polityki klimatycznej, wymaga rozwoju metodologii pozwalającej na sprawną identyfikację, a następnie porównanie efektów w ujęciu modalnym. Założenia te z jeszcze większą mocą zyskały na znaczeniu w rozpoczynającej się obecnie, perspektywie finansowej UE 2021-2027.

Można przyjąć ogólne założenia o skali i kierunkach interwencji wspieranej ze środków UE. Zmiany dostępności dotyczą jednocześnie wielu gałęzi transportu (transport drogowy, kolejowy, lotniczy oraz wodny śródlądowy). Z tego punktu widzenia kluczowym jest wykorzystanie syntetycznego wskaźnika dostępności w ujęciu multimodalnym. Znaczenie podejścia multimodalnego wzrasta wraz z rozwojem układów transportowych. Domykanie się sieci nowoczesnej infrastruktury w poszczególnych gałęziach transportu powoduje, że coraz większy nacisk musi być kładziony na ich wzajemną komplementarność. Na znaczeniu zyskuje także analiza terytorialna, ponieważ po powstaniu bazowego szkieletu sieci drogowej lub kolejowej, następne inwestycje w bardzo różnym stopniu kontrybuują do dalszego podnoszenia poziomu wskaźników dostępności. Tym samym celowa jest ocena ich efektywności, także z tego punktu widzenia.

Jednym z głównych efektów do osiągnięcia w ramach polityki spójności w obszarze transportu do 2023 r. była poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym realizowane m.in. przez jeden z priorytetów, jakim było: zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym. Głównym wskaźnikiem rezultatu strategicznego w Celu tematycznym poprzedniej Umowy Partnerstwa, który mierzył zmianę dostępności transportowej kraju i regionów był Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT). Także obecnie konsultowany projekt nowej Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności w latach 2021-2027 w Polsce, ocenia dostępność w oparciu o wskaźnik WMDT. W ślad za Strategią Rozwoju Zrównoważonego Transportu w projekcie zapisano wartość docelową wskaźnika syntetycznego w roku 2030 na poziomie 45 jednostek.

Dostępność transportowa województwa lubuskiego jest mierzona wskaźnikiem WMDTII (Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej II) i można rozpatrywać ją w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Natomiast wartości wskaźnika dotyczącego dostępności drogowej w ujęciu krajowym (Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDTII²⁸) obliczone dla roku 2020 lokują region lubuski na jednej z ostatnich pozycji wśród

²⁸ Wskaźnik WMDT (Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej) pokazuje sumę relacji transportowych między ośrodkami, regionami, przy czym każda relacja uwzględnia zarówno czas przejazdu między ośrodkami A i B oraz znaczenie (atrakcyjność) tych ośrodków w systemie transportowym (potencjał demograficzny, ekonomiczny lub inny). Wskaźnik dostępności jest obliczany odrębnie dla gałęzi transportu na poziomach gmin, powiatów, województw, makroregionów i kraju. W ten sposób, dla każdego poziomu analizy przestrzennej osobno, powstają wskaźniki gałęziowe: drogowy (WDDT), kolejowy (WKDT), lotniczy (WLDT; tylko dla transportu pasażerskiego) i żegluga śródlądowej (WZDT; tylko transport towarowy).

województw kraju (13 pozycja). Zarówno w 2006 jak i 2013 r. oraz 2020 r. gorzej dostępne od lubuskiego w skali kraju są jedynie województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie oraz zachodniopomorskie. WMDT dla województwa lubuskiego w 2020 r. wynosi 19,95 (dla sąsiednich regionów: dolnośląskie – 32,92, wielkopolskie – 34,57, ale już zachodniopomorskie – 13,22; dla porównania najwyższa wartość obowiązuje dla województwa mazowieckiego – 61,05)²⁹.

W okresie programowania (2014-2020/2023) zmiany dostępności w województwie lubuskim były jednymi ze słabszych w kraju, co przedstawiono na poniższym rysunku, gdzie prognozy dla roku 2023 są wynikiem uwzględniania wszystkich projektów drogowych jak wskazano w opracowaniu. Natomiast pod kątem przyszłej perspektywy przyjęto rok bazowy jako 2020, w którym województwo lubuskie ciągle plasuje się na jednej z ostatnich pozycji.

²⁹ Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”, luty 2021

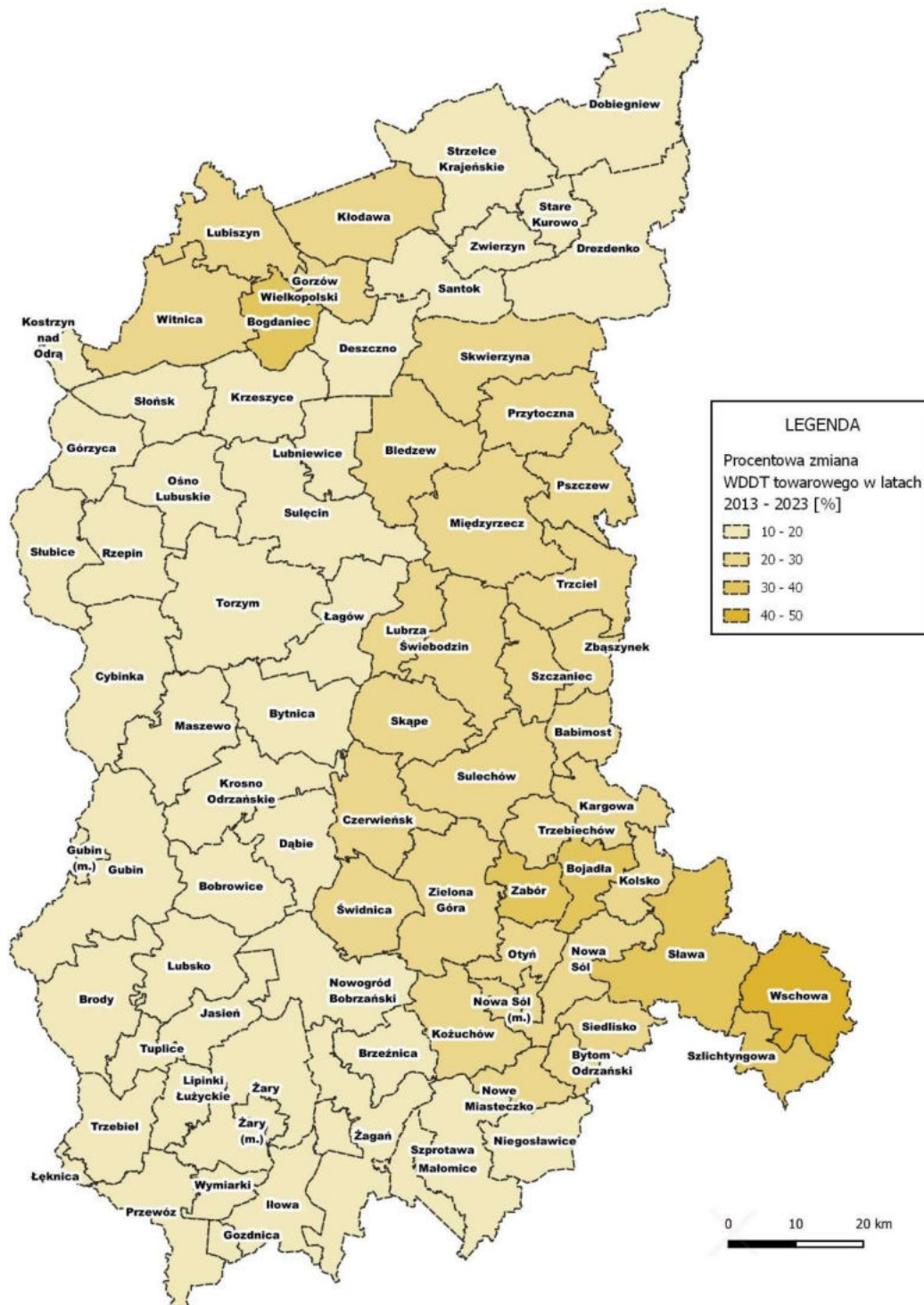


Rysunek 15. Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego w latach 2013-2023



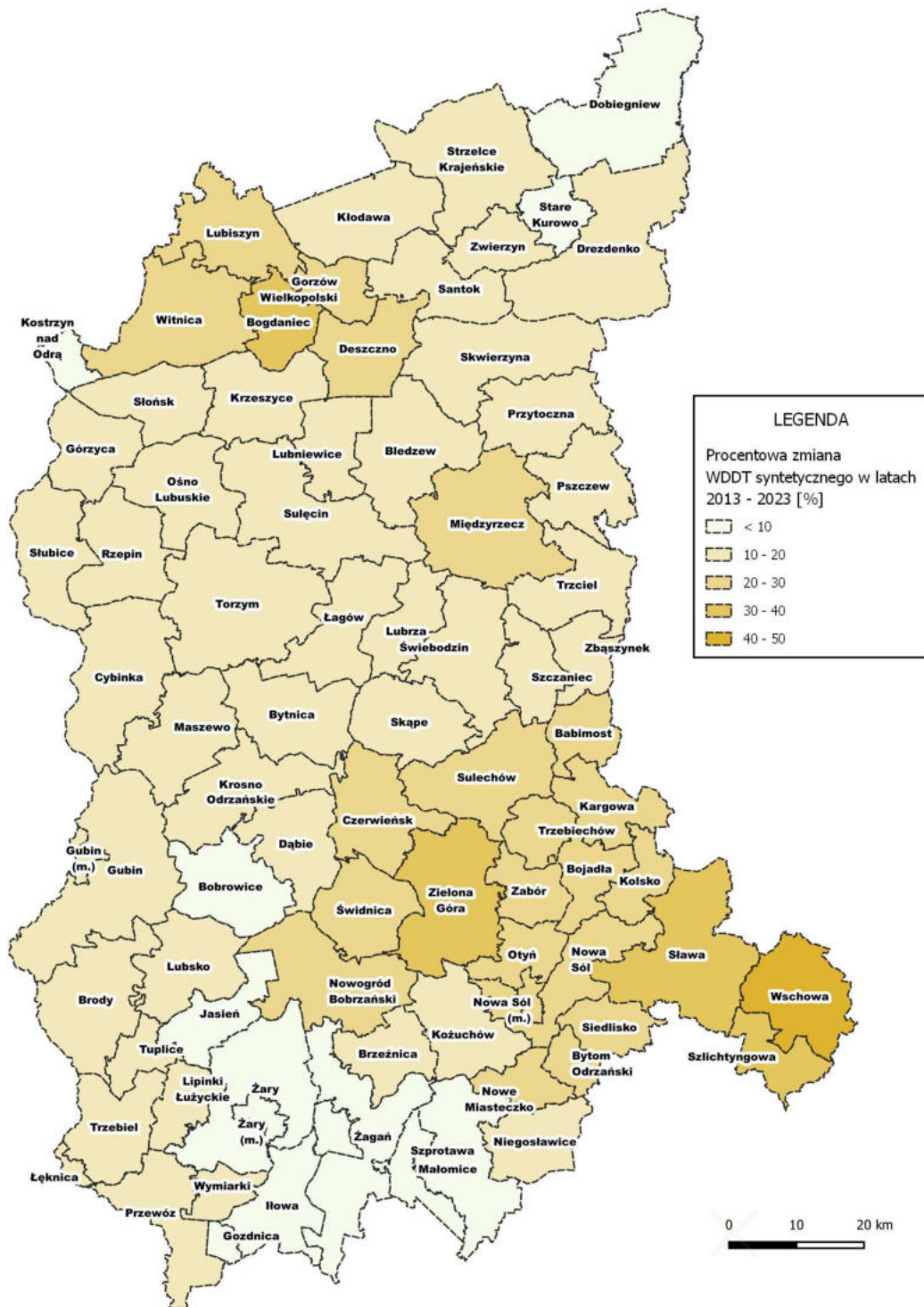
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”.

Rysunek 16. Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT towarowego w latach 2013-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”.

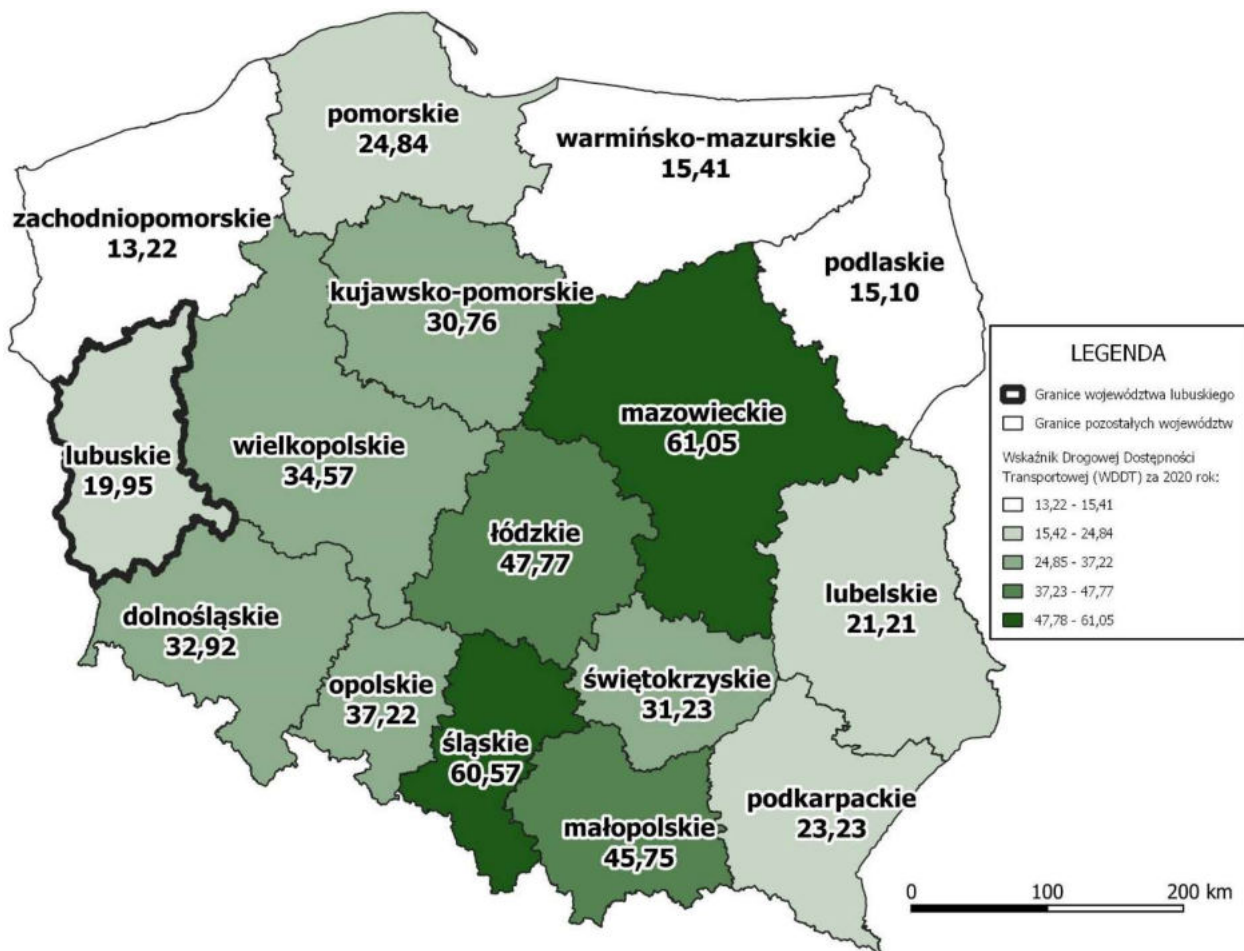
Rysunek 17. Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT syntetycznego w latach 2013-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”.



Rysunek 18. Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT rok bazowy 2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”.

Inwestycje na sieci drogowej w okresie programowania 2014-2020

W latach 2014 – 2020 na terenie województwa lubuskiego zostało zrealizowanych lub są w trakcie realizacji 42 inwestycje z unijnym dofinansowaniem. Łączna kwota projektów wyniosła ponad 3,15 mld zł, a wartość dofinansowania wyniosła prawie 1,9 mld zł.

Tabela 4.2. Inwestycje na sieci drogowej 2014-2020

Tytuł projektu	Nazwa beneficjenta	Wartość projektu	Wartość dofinansowania	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia projektu
Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi	M. ZIELONA GÓRA	36 001 404	27 975 308	2016-04-26	2019-12-31
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 158 na odcinku Drezdenko - Gorzów Wlkp.	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	17 398 810	13 490 860	2015-08-21	2020-11-30
Rozbudowa drogi woj. nr 276 m. Sycowice	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	14 704 772	12 002 968	2015-08-04	2019-12-20

Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030

Tytuł projektu	Nazwa beneficjenta	Wartość projektu	Wartość dofinansowania	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia projektu
Rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Stare Strącze – Wschowa	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	22 490 577	17 680 395	2017-08-01	2023-10-20
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Sulechów - Konotop	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	18 521 748	14 623 075	2015-09-07	2020-04-24
Rozbiórka i budowa nowego mostu wraz z mostem objazdowym przez rz. Wartę w m. Skwierzyna w ciągu drogi woj. nr 159, Nowe Polichno-Skwierzyna w km 13+423	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	17 392 060	14 583 546	2014-01-01	2017-08-22
Przebudowa drogi woj. nr 315 na odcinku Przyborów - granica województwa	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	13 378 995	10 950 550	2016-08-01	2019-11-25
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 134 relacji Ośno Lubuskie - Rzepin	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	14 944 913	10 200 000	2015-08-10	2019-08-30
Budowa obwodnicy m. Drezdenko - Etap II	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	12 120 302	9 825 215	2016-05-10	2017-12-28
Budowa nowego mostu wraz z korektą niebezpiecznego łuku, droga wojewódzka nr 276 Krosno Odrzańskie - Świebodzin, m. Przetoczna	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	9 721 821	9 110 792	2014-01-01	2019-06-17
Przebudowa drogi woj. nr 138 na odc. Torzym - Sulęcín - dk. 22	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	10 417 619	8 691 303	2017-08-25	2020-05-29
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 160 relacji Drezdenko – Międzychód	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	10 374 015	7 937 706	2015-09-09	2019-10-21
Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica - Etap II	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	12 171 766	7 676 192	2014-01-01	2020-09-29
Budowa obwodnicy miejscowości Rzepin w ciągu dróg wojewódzkich nr 134 i 139 (dojazd do węzła A2)	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	9 186 637	6 679 927	2014-01-01	2017-12-28
Rozbudowa drogi woj. nr 297 w m. Wrociszów	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	7 622 282	6 084 924	2015-07-30	2018-12-12
Przebudowa wraz z rozbudową drogi woj. nr 297 na odc. Cisów - granica powiatu	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	6 967 494	5 948 930	2014-05-19	2018-02-28
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 276 na odc. Krosno Odrz. - Radnica	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	6 819 720	5 868 602	2014-01-01	2017-09-29
Rozbudowa drogi woj. nr 158 w m. Lipki Wielkie	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	6 557 069	5 423 121	2014-01-01	2019-10-30
Rozbudowa drogi woj. nr 137 w m. Trzemeszno Lubuskie	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	6 414 527	5 399 296	2014-01-01	2017-10-13
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 na odcinku Kożuchów - Żagań w m. Stypułów	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	7 020 280	5 340 000	2014-01-01	2018-06-12
Rozbudowa drogi woj. nr 296 w m. Iłowa ul. Żagańska	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	6 309 105	5 186 486	2014-01-01	2017-09-18
Rozbudowa drogi woj. nr 276 w m. Chociule	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	7 062 547	5 052 509	2014-06-06	2020-12-18
Przebudowa drogi woj. nr 159 w km 11+900 do km 12+305 wraz z mostem nad terenem zalewowym rz. Warty w Skwierzynie (estakada)	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	8 441 101	4 797 153	2014-05-30	2019-12-16
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Gorzupia Dolna	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	5 501 523	4 411 761	2015-09-07	2020-03-31
Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj. Etap II	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	3 147 492	2 550 000	2017-11-10	2019-09-27
Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj. - Etap I	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	5 668 144	4 250 000	2016-08-08	2018-12-19
Przebudowa drogi woj. nr 130 (dojazd do drogi S3, węzeł Marwice)	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	3 239 734	2 656 608	2015-09-23	2018-05-09
Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m Debrznica	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	2 443 726	2 374 803	2014-01-01	2017-09-28
Przebudowa drogi woj. nr 159 (Skwierzyna – droga woj. nr 158)	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	2 061 130	1 706 828	2016-08-08	2018-08-30
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 302 w miejscowości Chlastawa - rondo	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	1 647 195	1 461 998	2014-01-01	2016-12-19
Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 297 i 283 w m. Kożuchów (rondo)	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	1 541 860	1 237 585	2014-01-01	2016-12-28



Tytuł projektu	Nazwa beneficjenta	Wartość projektu	Wartość dofinansowania	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia projektu
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 137 relacji Słubice - Sulęcín - Międzyrzecz	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	13 037 810	10 683 697	2015-09-04	2020-04-27
Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej	M. GORZÓW WLKP.	56 835 302	31 676 001	2015-09-18	2021-12-30
Budowa obwodnicy m. Podmokle Wielkie, Kosieczyn i Chlastawa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 302 - dojazd do węzłów na autostradzie A2 w Trzcielu oraz Nowym Tomysłu	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	47 871 059	36 937 770	2015-11-20	2022-08-19
Budowa południowej obwodnicy miasta Zielona Góra w ciągu drogi krajowej	M. ZIELONA GÓRA	152 183 734	114 441 278	2014-01-01	2023-12-31
Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II	WOJ. LUBUSKIE/ ZDW ZIELONA GÓRA	79 540 739	58 926 196	2014-11-25	2022-05-04
Budowa węzła przesiadkowego przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej	M. GORZÓW WLKP.	19 235 324	13 292 704	2019-07-19	2022-12-30
Przebudowa drogi powiatowej Nr 2271 D Osiecznica – węzeł autostradowy (Luboszków) A18 – granica powiatu (Rudawica)	POWIAT BOLESŁAWIECKI	25 675 042	21 170 876	2015-12-22	2018-12-15
Budowa drogi ekspresowej S3 Nowa Sól – Legnica, odc. w. Nowa Sól Płd. – w. Kaźmierzów (bez węzła)	GDDKiA	980 314 897	570 210 866	2014-01-01	2018-12-31
Budowa drogi ekspresowej S3 Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól, odc. Sulechów (w. Kruszyna) - Nowa Sól	GDDKiA	1 335 544 654	697 331 179	2014-01-01	2020-12-31
Modernizacja wschodniego wylotu DK nr 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta	M. GORZÓW WLKP.	69 956 409	49 278 751	2015-12-23	2021-12-31
SUMA		3 087 485 338	1 894 406 510		

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy dotacji oraz informacji uzyskanych od jednostek samorządu terytorialnego oraz GDDKiA – stan na maj 2021

Inwestycje na sieci drogowej w okresie programowania 2021-2027 (do 2030 r.)

W ramach rozwoju regionu opracowana została Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, w której zostały ujęte cele strategiczne związane z rozwojem dróg na terenie województwa (CEL strategiczny 3. Integracja przestrzenna regionu):

- 1) Kontynuacja budowy i modernizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych na terenie województwa lubuskiego

W ramach realizowanego rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) na terenie województwa lubuskiego trwa budowa autostrady A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdni południowej). Celem całego przedsięwzięcia jest dostosowanie drogi krajowej nr 18 (na odcinku Olszyna-Golnice o długości 70 km) do standardów sieci drogowej o parametrach autostradowych. Inwestycja stanowi drugi etap budowy autostrady A18 (pierwszy to budowa jezdni północnej). Ponadto konieczna jest przebudowa odcinka autostrady A2 na odcinku Świecko - Granica Państwa, budowa MOP-ów na lubuskim odcinku drogi ekspresowej S3.

- 2) Modernizacja dróg krajowych wraz z budową obwodnic



Strategiczne zadania na drogach krajowych realizowane będą na podstawie Programu budowy 100 obwodnic oraz Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Rada Ministrów przyjęła 13 kwietnia 2021 r. uchwałę w sprawie ustanowienia Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km. Na realizację Programu rząd przeznaczy 28 mld zł. W województwie lubuskim będzie realizowanych 6 zadań:

1. Obwodnica Dobiegniewa w ciągu drogi krajowej nr 22 - planowana data ogłoszenia przetargu na P&B: III kwartał 2024 r.
2. Obwodnica Kostrzyna nad Odrą w ciągu drogi krajowej nr 31 - planowana data ogłoszenia przetargu na P&B IV kwartał 2024 r.
3. Obwodnica Krosna Odrzańskiego w ciągu drogi krajowej nr 29 - planowana data ogłoszenia przetargu na P&B I kwartał 2023 r.
4. Obwodnica Przytocznej w ciągu drogi krajowej nr 24 - planowana data ogłoszenia przetargu na P&B: II kwartał 2024 r.
5. Obwodnica Strzelec Krajeńskich w ciągu drogi krajowej nr 22 - data ogłoszenia przetargu: 30.06.2020 r. data zawarcia umowy na P&B: II kwartał 2021 r .
6. Obwodnica Wschowy i Dębowej Łęki w ciągu drogi krajowej nr 12 - planowana data ogłoszenia przetargu na P&B: II kwartał 2024 r.

Ponadto w ww. Strategii wskazano inne inwestycje związane z poprawą i dostosowaniem infrastruktury dróg krajowych do obecnego i przyszłego natężenia ruchu, w tym:

1. Kompleksowa rozbudowa drogi krajowej 22 w całym przebiegu: od granicy z Niemcami do granicy z województwem wielkopolskim.
2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dostępności ciągów komunikacyjnych, poprzez modernizację odcinków dróg krajowych oraz realizację budowy obwodnic miejscowości: Przytoczna w ciągu drogi krajowej nr 24, Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29, Słubice - połączenie DK29 z DK31, Górzycza, Kostrzyn nad Odrą w ciągu drogi DK31, Wschowa i Dębowa Łęka w ciągu drogi krajowej nr 12. Inwestycje priorytetowe na drogach wojewódzkich

3) Inwestycje priorytetowe na drogach wojewódzkich

Inwestycje na drogach wojewódzkich polegające na przebudowie, rozbudowie lub budowie nowych odcinków dróg i mostów oraz obwodnic realizowane będą w oparciu o zatwierdzony przez Zarząd Województwa Lubuskiego Plan inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2021-2027. Zadania będą realizowane ze środków unijnych z FEWL oraz programów rządowych MdR oraz RFRD lub innych dostępnych źródeł.



Nadal istniejącym problemem jest niedostosowanie sieci drogowej do wzrastających potrzeb ruchowych. W związku z tym, konieczne jest inwestowanie w infrastrukturę drogową na ciągach dróg prowadzących m.in. do węzłów autostradowych i ekspresowych znajdujących się w sieci TEN-T (A2, planowana A18, S3 a także A4).

Jednym z większych całościowych założeń inwestycyjnych, obejmujących drogi wojewódzkie, jest Odrzański Układ Komunikacyjny, w ramach którego planowane do realizacji są następujące zadania:

- a) Rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nr 278 Pomorsko - Sulechów,
- b) Budowa mostu przez rz. Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 281 w m. Pomorsko,
- c) Zachodnia Obwodnica Zielonej Góry;

Zadania te, planowane do realizacji z wykorzystaniem wszelkich możliwych środków zewnętrznych (tak krajowych jak i unijnych, zarówno na poziomie regionalnym jak i ministerialnym, tj. FEWL oraz FEnIKS), umożliwią rozproszczenie części ruchu tranzytowego po północno-zachodniej stronie Zielonej Góry.

4) Budowa i modernizacja przepraw mostowych

Poprawa dostępności komunikacyjnej odbywa się poprzez budowę i przebudowę przepraw mostowych na lubuskich odcinkach rzek, w tym m.in.: budowa przepraw mostowych na rzece Odra w rejonie miejscowości Kostrzyn nad Odrą w ciągu drogi krajowej nr 22 i w rejonie miejscowości Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29, budowa mostu zachodniego na rzece Warta w Gorzowie Wielkopolskim, budowa mostu na rzece Odra w miejscowości Pomorsko wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 281 od Zielonej Góry do Pomorska i dalej nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 278 do drogi ekspresowej S3 (alternatywnie do węzła północnego Sulechów), budowa mostu przez rzekę Odra w Połęczku w ciągu DW 138, budowa mostu łączącego północną część Słubic i Frankfurt nad Odrą. Budowa i modernizacja innych obiektów mostowych leżących na sieci drogowej województwa lubuskiego w celu dostosowania ich do wymaganych parametrów technicznych.

Po wielu latach starań rozpoczęto budowę nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 282 wraz z budową mostu przez rzekę Odrę w Milsku łączącego Zieloną Górę z ośrodkami położonymi za rzeką Odrą, która stanowiła barierę komunikacyjną. Inwestycja zrealizowana została ze środków RPO Lubuskie 2020, zakończona w październiku 2022 r.

W ramach jednej z 21 priorytetowych inwestycji rządowego programu „Mosty dla Regionów” w dniu 29 grudnia 2020 r. podpisana została umowa o dofinansowanie dotacją celową z budżetu Państwa zadania stanowiącego zadanie własne Województwa Lubuskiego pn.: „Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 281 w m. Pomorsko” (przeprawa pomiędzy gminami Sulechów i Czerwieńsk), dotycząca przygotowania dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji zezwalającej na realizację

inwestycji polegającej na budowie przeprawy mostowej. Dodatkowo w ramach rządowego programu „Mosty dla Regionów” w dniu 24.06.2021 r. podpisano również umowę o dofinansowanie dotacją celową z budżetu państwa dla zadania pn.: „Rozbiórka istniejącego i budowa nowego mostu nad rzeką Noteć w ciągu drogi wojewódzkiej nr 157 Zwierzyn – Goszczanowo w m. Gościmiec”.

5) Modernizacja sieci dróg lokalnych wraz z budową obwodnic

Poprawa i dostosowanie infrastruktury dróg powiatowych i gminnych do obecnego i przyszłego natężenia ruchu, wraz z poprawą dostępności tych ciągów komunikacyjnych dla mieszkańców województwa lubuskiego, budowa obwodnic miejscowości w ciągu dróg powiatowych i gminnych, między innymi poprzez przebudowę dróg łączących mniejsze ośrodki miejskie z siedzibami władz gminnych oraz powiatowych lub drogami prowadzącymi pośrednio lub bezpośrednio do dróg wpisanych do sieci TEN-T. Budowa obwodnic miejscowości w ciągu dróg powiatowych i gminnych, które pozytywnie wpłyną na poprawę BRD.

Obecnie trwa budowa Południowej Obwodnicy Zielonej Góry, która docelowo ma być drogą krajową nr 27. Inwestycja ta realizowana jest przez Urząd Miasta Zielona Góra. Umowę na realizację podpisano w 2018 roku. Budowa 13-kilometrowej trasy ma wynieść około 127 mln zł, przy czym miasto otrzymało na ten cel dofinansowanie wynoszące 114 mln zł. Powyższa obwodnica powinna być gotowa do końca 2023 roku. Innym zadaniem planowanym przez Miasto Zielona Góra jest budowa zachodniej obwodnicy, która będzie łączyła się z przygotowywanym przez Województwo Lubuskie nowym przebiegiem DW nr 281 i mostem w Pomorsku.

Ponadto Urząd Miasta Gorzów Wlkp. planuje realizację inwestycji pn. Północna Obwodnica Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, która przebiegać będzie od węzła S3 Gorzów Wielkopolski Północ przez ul. Myśluborską, planowaną do budowy ul. Kamienną, ulicę Górczyńską do Ronda Gdańskiego. Zgodnie z planami miasta, droga ta stanowić będzie alternatywny korytarz obsługujący ruch zewnętrzny, przebiegający drogą ekspresową S3, proponowanym do zmiany przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 130, łącząc się z drogą krajową nr 22 poza terenami wysoko zurbanizowanymi.

W województwie lubuskim od wielu lat są realizowane inwestycje w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Nabór prowadzony jest rokrocznie od 2019 do 2027 r., gdzie przewidziano na realizację zadań prawie 3 mld zł każdego roku. W składanych wnioskach na rok 2021 województwo lubuskie otrzymało od rządu ponad 83 mln zł na realizację zadań infrastrukturalnych. Wsparcie uzyska 67 zadań: 22 powiatowych i 45 gminnych, co przełoży się na budowę, przebudowę lub remont 99 kilometrów dróg: 55 km powiatowych i 44 km gminnych³⁰.

³⁰ Lista zadań zatwierdzonych do dofinansowania w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na 2021 r. dla województwa lubuskiego



Powyższe działania mają charakter strategiczny związany z rozwojem regionu, co prawda w wielu innych programach czy strategiach są ujęte dodatkowe zadania drogowe, lecz w niniejszym dokumencie opisano tylko te najważniejsze. Ponadto wiele inwestycji jest w trakcie opracowywania w ramach poszczególnych programów, gdzie nabór jeszcze trwa.

Koszty utrzymania sieci drogowej

Na podstawie otrzymanych z ZDW Zielona Góra danych przedstawiono roczne koszty bieżącego utrzymania infrastruktury drogowej. Koszty te wynikają z niezbędnego zakresu utrzymania przejezdności dróg oraz utrzymania parametrów technicznych obiektów inżynierskich i zabezpieczenia zimowego utrzymania.

Tabela 4.3. Roczne koszty utrzymania infrastruktury drogowej 2018-2020

Roczne koszty utrzymania bieżącej infrastruktury - wydatki bieżące ZDW				
Lata	łącznie	zł/km drogi woj.	w tym utrzymanie obiektów mostowych	w tym zimowe utrzymanie
2018	15 140 143,63	9495,825	2 097 021,29	4 200 063,06
2019	16 847 604,50	10566,74	2 537 850,58	3 998 822,36
2020	22 064 331,31	13838,64	3 750 652,83	3 438 458,92

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, opracowanie własne

Modernizacja istniejącej infrastruktury umożliwi ograniczenie nakładów na bieżącą eksploatację drogi w pierwszych latach, natomiast budowa nowej infrastruktury zwiększa zapotrzebowanie na nakłady związane z utrzymaniem zimowym i, szczególnie w okresie pogwarancyjnym, na bieżące utrzymanie.

Przy rozbudowie infrastruktury należy przygotować się na zabezpieczenie dodatkowych środków odpowiadających przynajmniej wartości na rok 2022 (z uwzględnieniem wskaźnika inflacji) na każdy kilometr nowej drogi.

4.2 Transport kolejowy

Stan sieci kolejowej

Województwo lubuskie posiada dość gęstą sieć linii kolejowych, które obsługują większość ośrodków miejskich. Linie znacznie różnią się swoimi parametrami, dlatego charakterystyka przewozów jest mocno zróżnicowana. Przez teren województwa lubuskiego przebiegają zarówno linie magistralne (w tym o znaczeniu międzynarodowym), lokalne jak i te obecnie już nieeksploatowane, które jednak istnieją w bazie danych PKP PLK.

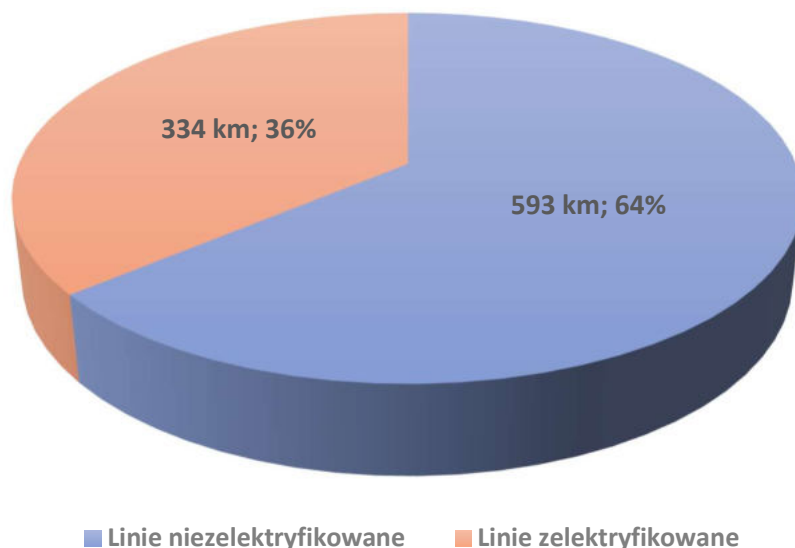
Wśród linii kolejowych warto wyróżnić te, które zaliczają się do korytarza transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T):

- E20 (linia kolejowa nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice) – linia o przebiegu równoleżnikowym, która łączy ze sobą m. in. Słubice, Świebodzin i Zbąszynek z Poznaniem od wschodu oraz z Frankfurtem nad Odrą i Berlinem od zachodu. Należy do sieci bazowej TEN-T.
- E59 (linia kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny) – linia o przebiegu skośnym północno – zachodnim, której niewielki fragment przebiega przez województwo lubuskie na terenie gmin Drezdenko oraz Dobiegniew. Skomunikowanie z resztą regionu jest zapewnione na stacji Krzyż. Należy do sieci bazowej TEN-T.
- CE59 (linia kolejowa nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny) – linia przebiegająca przez niemal całe województwo lubuskie, zwana również „Nadodrzańką” ze względu na przebieg w niewielkiej odległości od Odry. Przebiega m.in. przez jeden z głównych ośrodków w Województwie – Zieloną Górę oraz Nową Sól, Bytom Odrzański i Kostrzyn nad Odrą łącząc je z takimi miastami jak Wrocław od południa czy Szczecin od północy. Należy do kompleksowej sieci TEN-T, stanowiąca wraz z drogą ekspresową S3 główną oś transportową województwa w układzie południkowym.

W 2020 roku na terenie województwa lubuskiego znajdowało się 1 057 km linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK SA, z czego:

- 927 km czynnych linii,
- 334 km czynnych linii zelektryfikowanych,
- 655 km linii jednotorowych,
- 401 km linii dwutorowych.

Rysunek 19. Długość linii kolejowych w województwie lubuskim w podziale na linie zelektryfikowane oraz niezelektryfikowane



Źródło: opracowanie własne na podstawie Regulaminu sieci PKP PLK S.A za 2020 r.

Rysunek 20. Długość linii kolejowych w województwie lubuskim w podziale na linie jednotorowe oraz dwutorowe



Źródło: opracowanie własne na podstawie Regulaminu sieci PKP PLK S.A za 2020 r.

Rysunek 21. Sieć kolejowa województwa lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10K oraz PKP PLK S.A. stan na rok 2021.



Możemy zauważyć, że niewielki odsetek obecnie eksploatowanych linii kolejowych jest zelektryfikowany, co ma duże znaczenie dla przewozów kolejowych. Wpływ ten jest szczególnie zauważalny w przewozach pasażerskich, ponieważ jedna ze stolic regionu – Gorzów Wielkopolski posiada dostęp jedynie do linii niezelektryfikowanej. Powoduje to konieczność zastosowania specjalnego typu taboru i ogranicza konkurencyjność kolei w tej relacji. Zdecydowaną większość połączeń stanowią te lokalne, ponieważ w przypadku dalekobieżnych istnieje konieczność podmian lokomotywy, co wpływa niekorzystnie na czas przejazdu. Wysoki odsetek pasażerów podróżuje więc w stronę Krzyża pociągami regionalnymi, gdzie dokonuje przesiadki na pociągi dalekobieżne. Jednym z pomysłów na poprawę warunków ruchowych kolei jest plan zakupu taboru hybrydowego, który będzie zdolny do obsługi zarówno linii zelektryfikowanych jak i niezelektryfikowanych bez konieczności wykonywania zabierających czas manewrów związanych ze zmianą lokomotywy. Ponadto taki typ taboru przyczyni się do poprawy ekologii zmniejszając emisję CO₂ na odcinkach posiadających elektryczną sieć trakcyjną, które dotychczas były obsługiwane pojazdami o napędzie spalinowym.

Dość wysoki jest również udział linii kolejowych jednotorowych, co powoduje występowanie tzw. „wąskich gardeł” oraz ograniczeń w prowadzeniu ruchu kolejowego. Warto wspomnieć o takim odcinku na terenie Gorzowa Wielkopolskiego. Znajduje się tam jednotorowa estakada w ciągu linii dwutorowej. W latach 2016 -2019 odcinek ten został zmodernizowany, dzięki czemu obecnie mimo jednego toru prowadzenie ruchu nie jest już takie uciążliwe, znacznie zwiększyła się prędkość dopuszczalna w tym miejscu. Remont został wykonany w sposób umożliwiający docelowe funkcjonowanie dwóch torów, co znacząco zwiększy przepustowość linii kolejowej nr 203.

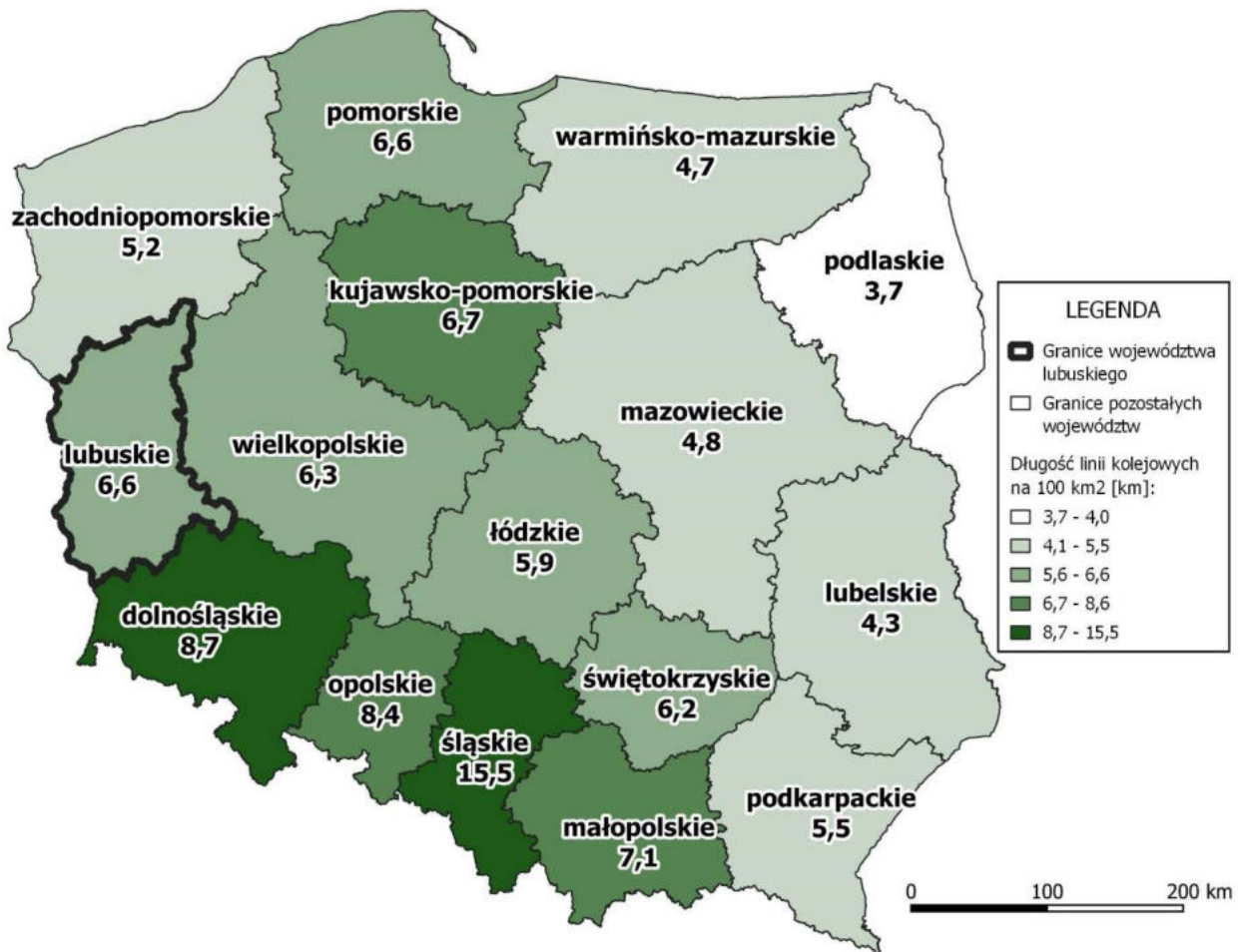
Gęstość sieci kolejowej możemy rozpatrywać jako długość sieci kolejowej w stosunku do powierzchni danego województwa lub w stosunku do liczby mieszkańców. Na tej podstawie wyróżnia się dwa wskaźniki:

- Długość linii kolejowych na 100 km² powierzchni,
- Długość linii kolejowych na 10 000 mieszkańców.

Dla województwa lubuskiego na 10 tysięcy ludności przypada 9,2 km linii kolejowej, natomiast na 100 km² długość ta wynosi 6,6 km.

Pod względem długości linii kolejowych na 100 km² powierzchni województwo plasuje się mniej więcej w połowie rankingu województw. Rozpiętość tej wartości waha się od 3,7 km (województwo podlaskie) do 15,5 km (województwo śląskie), a wyniki dla poszczególnych województw przedstawiono na rysunku 21.

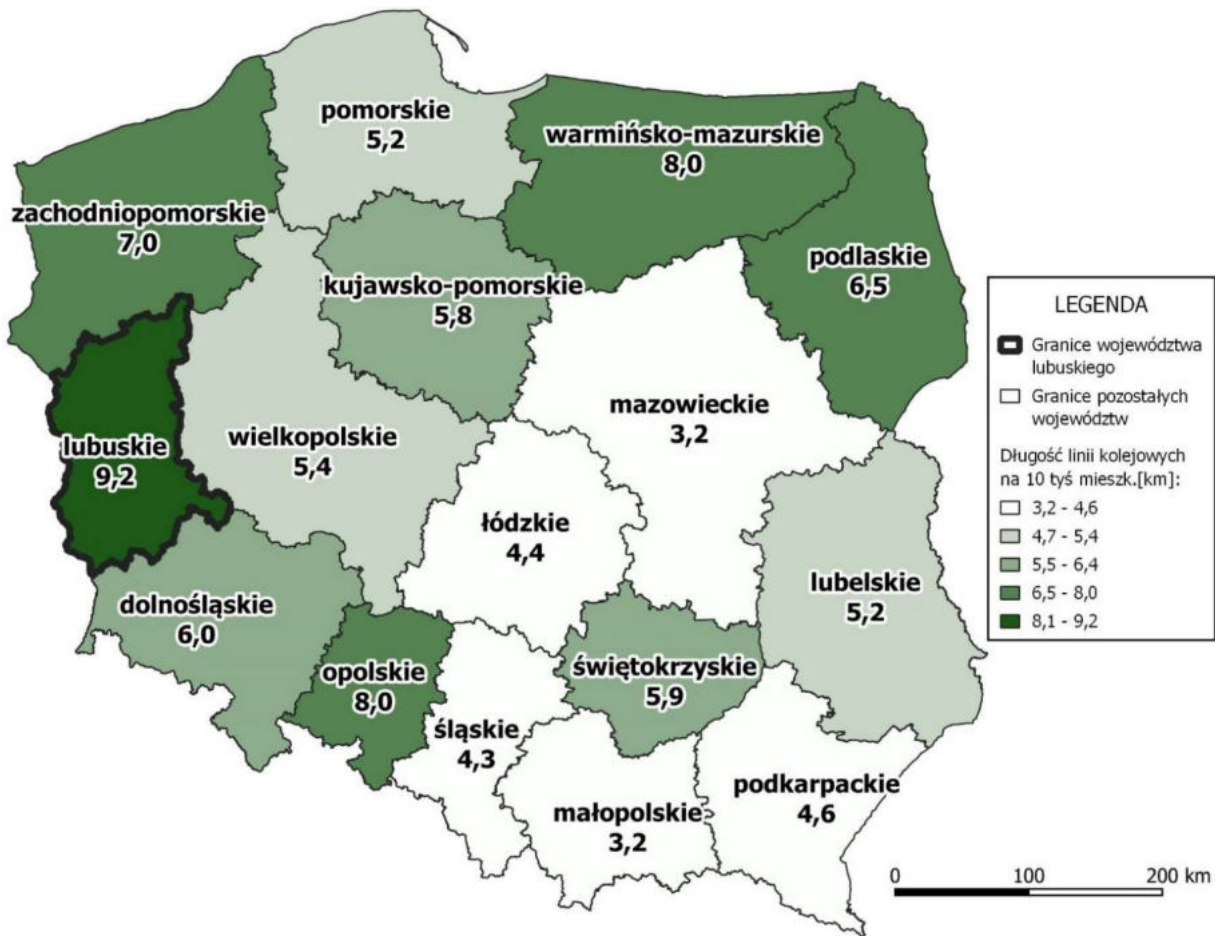
Rysunek 22. Długość linii kolejowych na 100 km² powierzchni



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za 2020 r.

Województwo lubuskie korzystniej wypada pod względem długości sieci kolejowej przypadającej na 10 000 mieszkańców. Według tego wskaźnika najgęstsza sieć występuje właśnie w województwie lubuskim, gdzie na każde 10 000 mieszkańców przypada 9,2 km sieci kolejowej. Najmniejszą gęstością w Polsce na 10 000 mieszkańców cechują się za to województwa małopolskie oraz mazowieckie, gdzie przypada 3,2 km sieci kolejowej. Rozkład tego wskaźnika przedstawia rysunek 22.

Rysunek 23. Długość linii kolejowych na 10 000 mieszkańców



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za 2020 r.

Gęstość sieci kolejowej plasuje województwo lubuskie powyżej średniej dla Polski, jednakże niektóre z nich są wykorzystywane z bardzo niską częstotliwością. Jedną z przyczyn jest mała gęstość zaludnienia, która nie gwarantuje wysokich potoków pasażerskich na wielu relacjach. Kolejnym czynnikiem może być stan techniczny niektórych odcinków linii kolejowych, które ze względu na niskie prędkości maksymalne są mniej konkurencyjne względem innych form transportu.

Pasażerskie przewozy kolejowego w województwie lubuskim realizowane są przede wszystkim przez spółkę Polregio Sp. z o.o., świadczącą na rzecz wojewódzkiego organizatora transportu usługi w przewozach regionalnych, oraz spółkę PKP Intercity Sp. z o.o., operującą w ramach przewozów ponadregionalnych i międzynarodowych. Dodatkowo, w ramach podpisanych porozumień z marszałkami sąsiednich województw, w województwie lubuskim pojawiają się pociągi przewoźników samorządowych z województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego.

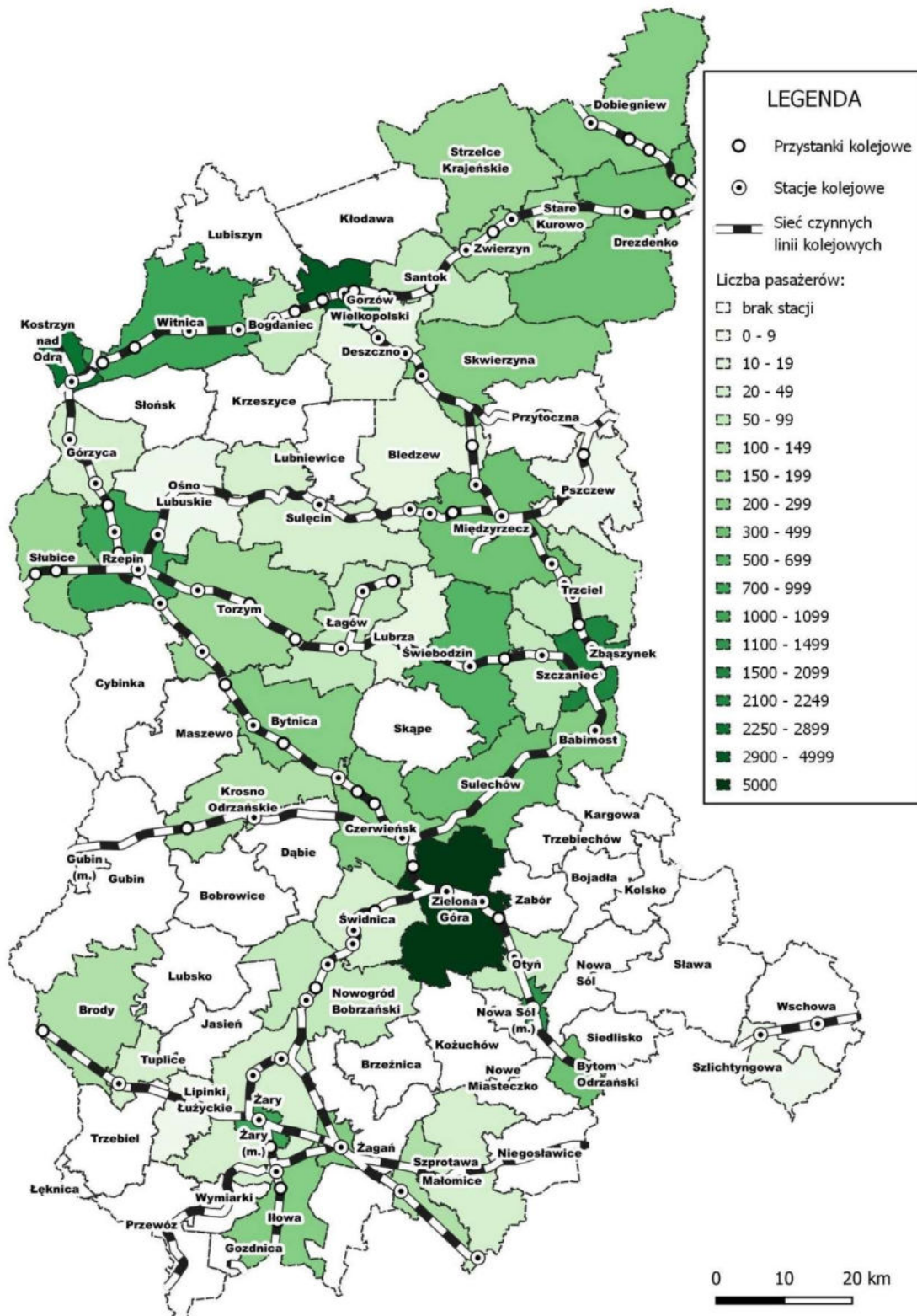
Jednym ze wskaźników intensywności ruchu kolejowego pasażerskiego jest liczba zatrzymań pociągów na stacjach w ciągu doby. Stacje o największej dobowej liczbie zatrzymań pociągów według danych Urzędu Transportu Kolejowego w województwie lubuskim to Zielona Góra, Kostrzyn oraz Zbąszynek. Relatywnie dużo pociągów, przeciętnie więcej niż jeden na godzinę (czyli ponad 24 zatrzymania na dobę) obsługują stacje: Rzepin, Nowa Sól, Gorzów Wielkopolski, Przylep, Żary, Sulechów, Babimost, Niedoradz, Stary Kisielin, Dobiegniew, Nowy Kisielin. Na pozostałych stacjach kolejowych na terenie województwa lubuskiego pociągi zatrzymują się przeciętnie rzadziej niż 1/60 min. Na terenie województwa pociągi zatrzymują się regularnie na 95 stacjach lub przystankach kolejowych.



Rzeczpospolita
Polska



Rysunek 24. Wymiana pasażerska w gminach w ujęciu dobowym



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK za 2019 rok



Ważnym wskaźnikiem świadczącym o wykorzystaniu kolei jest liczba pasażerów, która wsiada/wysiada na danej stacji w ujęciu dobowym. W 2019 roku największa wymiana pasażerska, przekraczająca 1 000 osób na dobę miała miejsce w Zielonej Górze (4 800 osób), Gorzowie Wielkopolskim (2 400 osób), Zbąszynku (2 100 osób), Kostrzynie (2 000 osób) oraz w Nowej Soli (1 100 osób). W celu poprawy dostępności stacji/przystanków kolejowych do zabudowy warto stosować wyjścia z peronów na dwie strony. Umożliwi to znaczne skrócenie czasu dojścia w przypadku zlokalizowania zabudowy po obydwu stronach miejsca zatrzymania pociągu. Powstające lub istniejące w pobliżu stacji/przystanków kolejowych przystanki autobusowe zaleca możliwie mocno „przybliżyć” do wejścia na perony, w celu skrócenia dojścia pieszego podczas połączeń przesiadkowych.

Liczba przewiezionych pasażerów ogółem na terenie województwa lubuskiego została przedstawiona w poniższej tabeli, gdzie zauważa się, iż średnia liczba pasażerów oscyluje ok. 2,8-2,9 mln osób. Wyjątek stanowi okres po 2020r., gdzie spadek liczby przewiezionych pasażerów nastąpił ze względu na wprowadzone obostrzenia związane z COVID-19.

Tabela 4.4. Liczba przewiezionych pasażerów na terenie województwa lubuskiego

Operator	POLREGIO	Koleje Dolnośląskie	Łącznie	
Ilość pasażerów w danym roku	2012	2 836 376	86 457	2 922 833
	2013	2 506 308	138 206	2 644 514
	2014	2 646 511	194 385	2 840 896
	2015	2 719 993	221 025	2 941 018
	2016	2 611 499	162 255	2 773 754
	2017	2 621 328	185 175	2 806 503
	2018	2 603 061	188 056	2 791 117
	2019	2 694 278	210 164	2 904 442
	2020	1 520 886	114 396	1 635 282
	2021	1 616 504	157 276	1 773 780

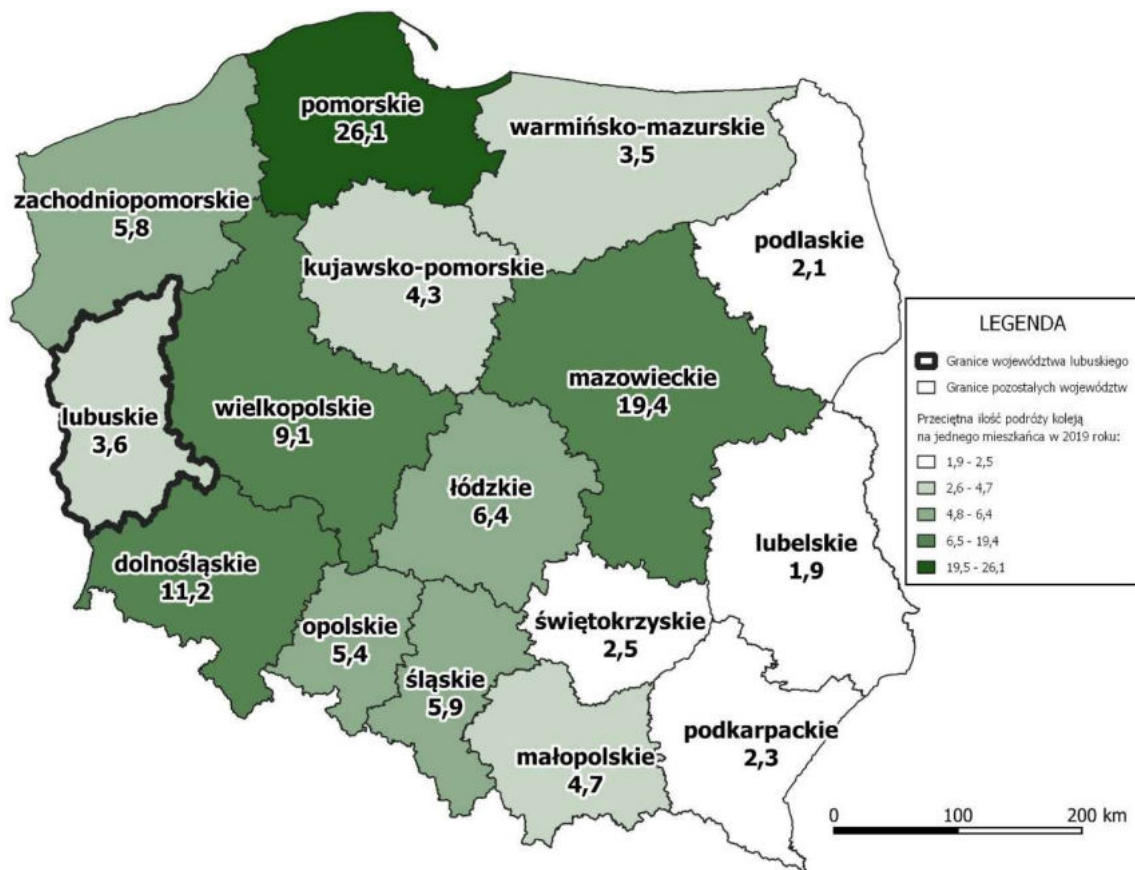
Źródło: Opracowanie własne UMWL na podstawie sprawozdań rocznych operatorów kolejowych

O wykorzystaniu kolei w województwie lubuskim w porównaniu do innych województw świadczyć może wskaźnik przeciętnej liczby podróży na jednego mieszkańca w roku. Wartość ta jest mocno zróżnicowana przestrzennie co przedstawia rysunek 24. Najbardziej z kolei korzystają mieszkańcy województw podlaskiego oraz lubelskiego, gdzie przeciętnie odbywają rocznie 1,9 podróży koleją. Najczęściej koleją porusza się mieszkańiec województwa pomorskiego, który przeciętnie ponad 25 razy w roku podróżował koleją (26,1). Województwo lubuskie należy do grona województw z dość niską liczbą podróży na jednego mieszkańca wynoszącą 3,6.

Na niski poziom liczby podróży może wpływać fakt niskiej częstotliwości kursowania pociągów regionalnych w skali całego województwa, który może być także efektem niewielkiej liczby posiadanego przez województwo oraz przewoźników kolejowych taboru, uniemożliwiający zwiększenie częstotliwości kursowania z zachowaniem niezbędnych rezerw taborowych na wypadek planowych napraw i nieprzewidzianych zdarzeń losowych.



Rysunek 25. Przeciętna ilość podróży w roku na 1 mieszkańca



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK za 2019 rok.

Ważnym czynnikiem decydującym o stanie infrastruktury kolejowej jest prędkość maksymalna na poszczególnych odcinkach. Jest ona również ważną cechą decydującą o kształtowaniu się preferencji transportowych wśród mieszkańców województwa. Tam, gdzie prędkości są niewielkie, rozkładowe czasy przejazdu ulegają wydłużeniu, a przepustowość szlaku kolejowego maleje. Mieszkańcy częściej decydują się na podróże samochodem bądź komunikacją autobusową, ze względu na konkurencyjny czas przejazdu drogami o wysokich parametrach. Prędkości maksymalne mają ponadto wpływ na kształtowanie się siatki połączeń, gdzie preferuje się trasowanie jak największej liczby pociągów trasami o wyższych parametrach. Przez to obszary, przez które przebiega zdegradowana infrastruktura kolejowa są obsługiwane relatywnie rzadziej, pomimo występowania potencjalnych generatorów ruchu. Podobnie jest w zakresie transportu towarów. Aby poszczególne ośrodki były lepiej skomunikowane należałoby zmodernizować poszczególne odcinki kolejowe, pozwoli to również zwiększyć prędkości maksymalne dla pociągów towarowych, które są z reguły zauważalnie niższe od dozwolonych prędkości dla pociągów pasażerskich. Dzięki temu kolej na tych odcinkach może stanowić istotną konkurencję dla pozostałych środków transportu oraz zyskiwać na znaczeniu w ramach modalnego podziału zadań przewozowych na terenie województwa zarówno w ujęciu przewozów pasażerskich jak i towarowych.

Rysunek 26. Prędkości maksymalne na sieci kolejowej



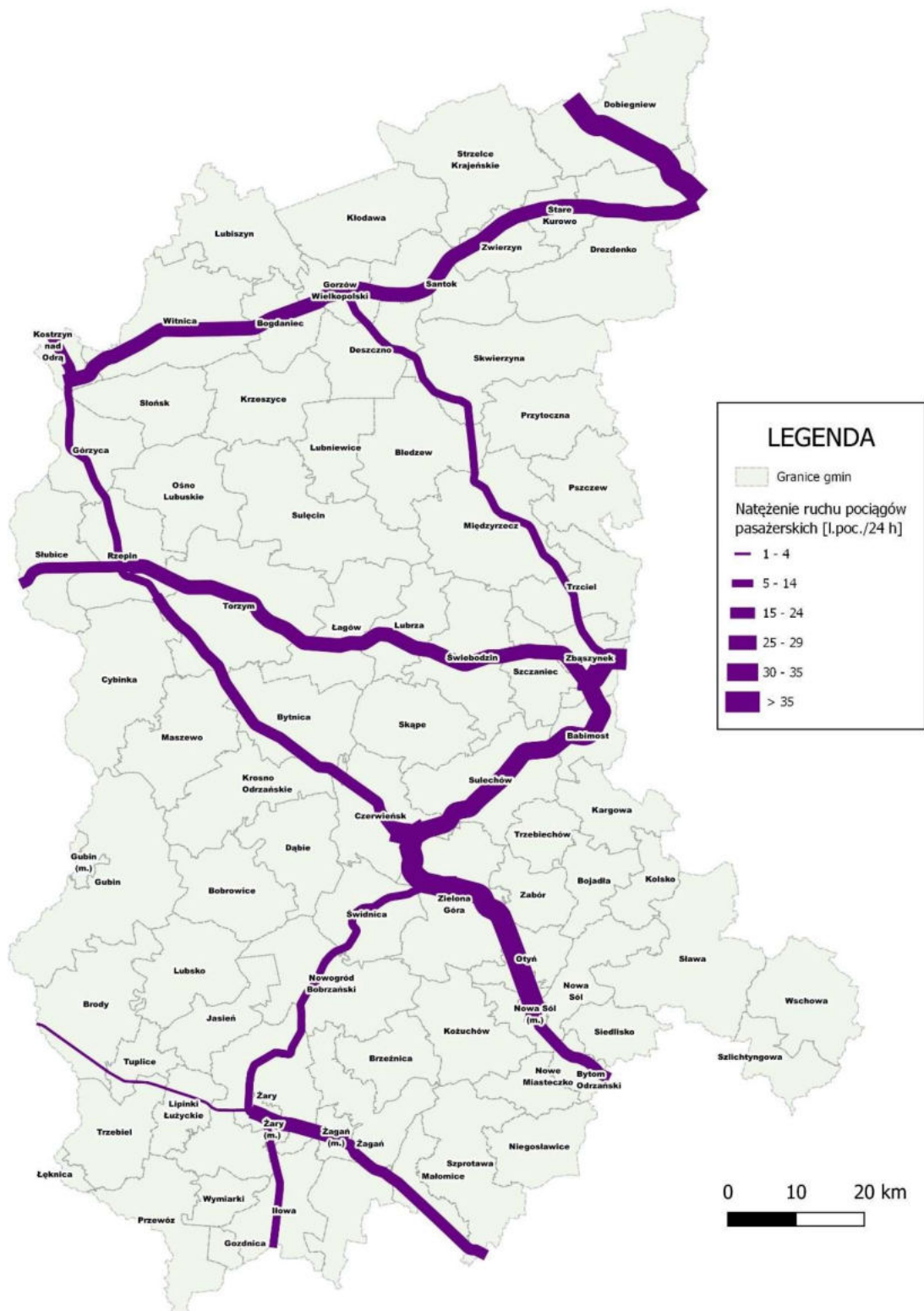
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A oraz BDOT10K stan na 2021 rok.

Natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych



W województwie lubuskim największe natężenie ruchu pociągów pasażerskich można zaobserwować na linii kolejowej nr 351 (linia Poznań Główny – Szczecin Główny), następnie na linii 203, połączenie Kostrzyn nad Odrą – Poznań. Duża liczba pociągów pasażerskich występuje na linii nr 3 (linia Warszawa Zachodnia – Kunowice). W ramach połączeń wewnętrznych województwa lubuskiego, duże natężenie pociągów pasażerskich jest na trasie Zbąszynek – Zielona Góra – Nowa Sól oraz Kostrzyn – Gorzów Wlkp. - Krzyż. Zauważalny wzrost liczby pociągów występuje na połączeniu Żar i Żagania. W przypadku pociągów towarowych największe natężenia występują na linii nr 3, stanowiącej korytarz TEN-T, podobnie jak w przypadku linii nr 273 łączącej Wrocław ze Szczecinem i Świnoujściem, a innymi słowy Dolny Śląsk z portami morskimi. Istotne natężenie pociągów towarowych występuje na linii 351 łączącym Szczecin z Poznaniem. Ponadto możemy obserwować relatywnie większą liczbę pociągów towarowych na linii kolejowej nr 358 Zbąszynek - Gubin, która jest alternatywną trasą w kierunku Niemiec oraz na linii nr 282 w związku z obsługą zakładów przemysłowych w Żarach. Linia kolejowa nr 203 na odcinku Gorzów Wlkp. – Kostrzyn/Kietz – Berlin podobnie jak linia kolejowa nr 358 Zbąszynek – Gubin jest alternatywną trasą do Niemiec.

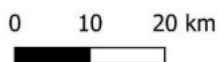
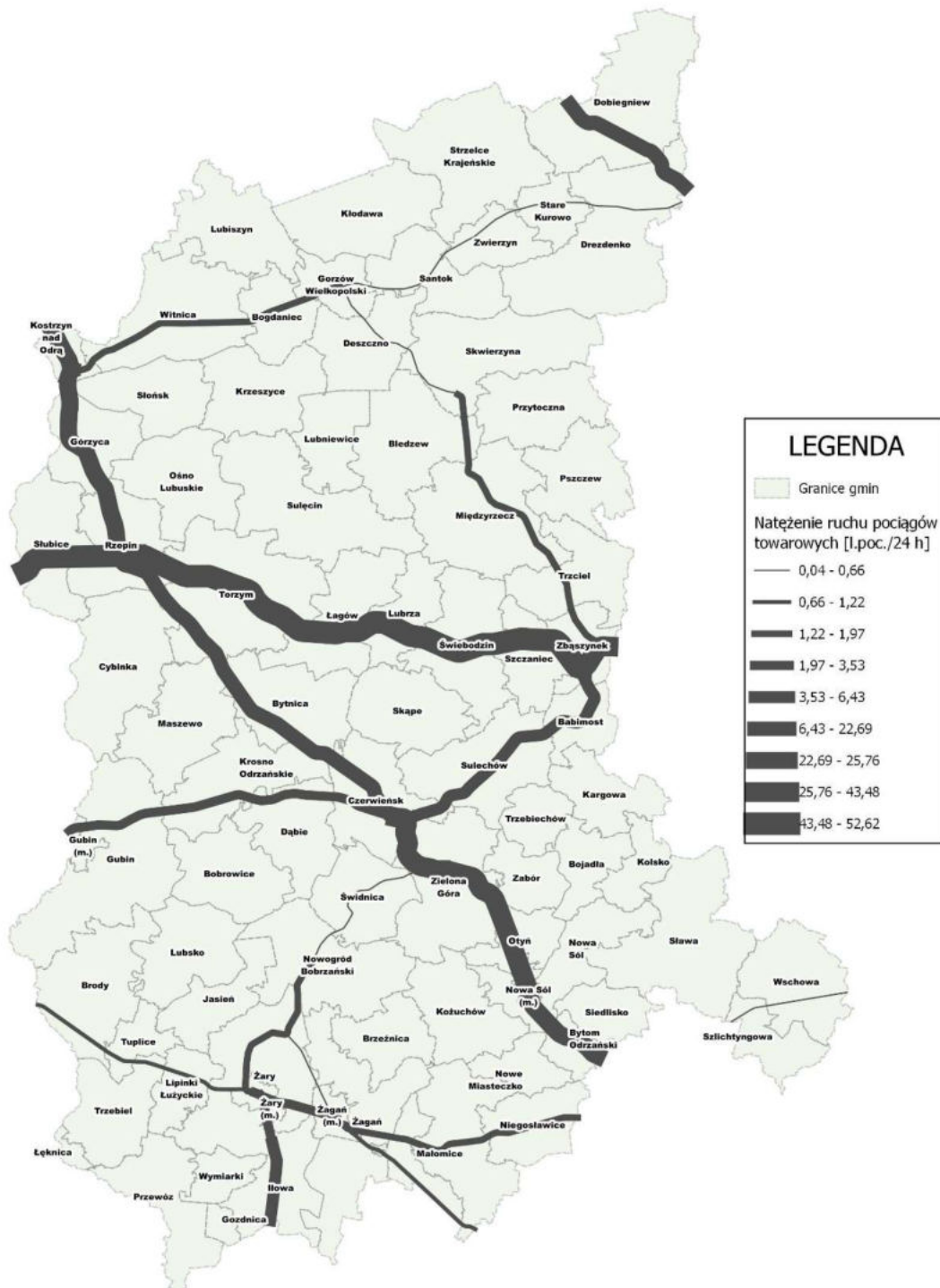
Rysunek 27. Natężenie ruchu pociągów pasażerskich



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 roku.



Rysunek 28. Natężenie ruchu pociągów towarowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK z 2019 roku.

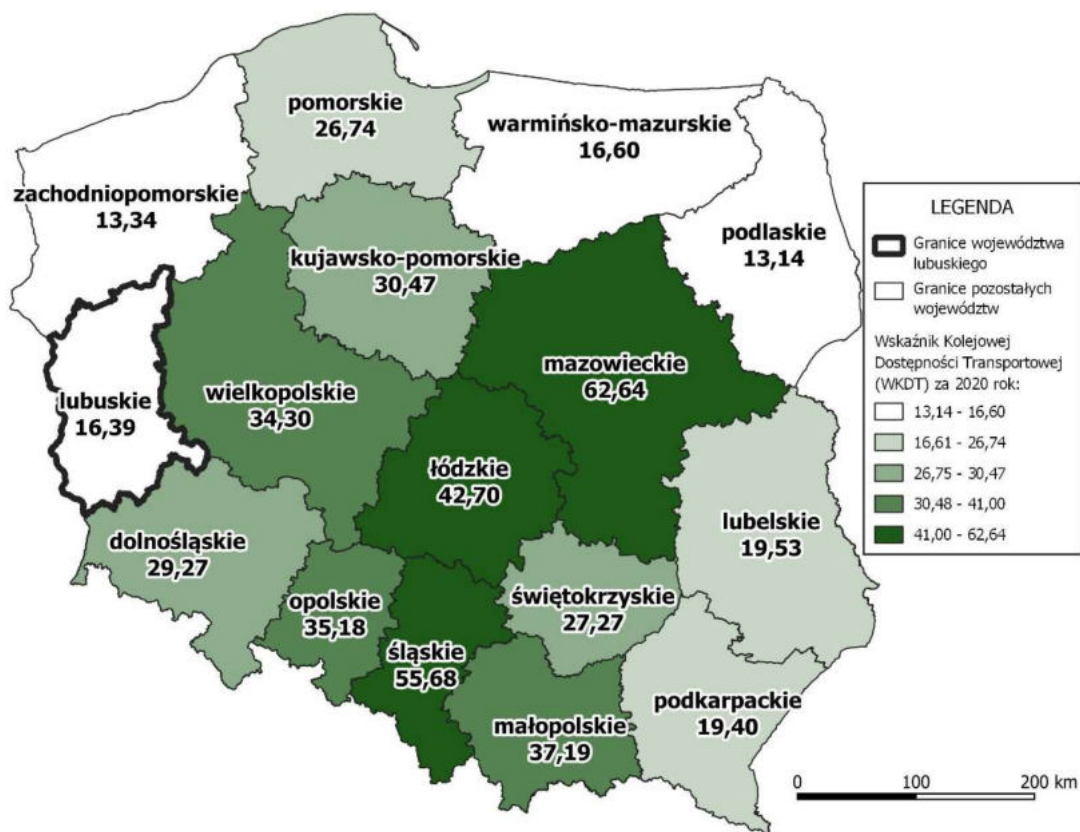


Dostępność potencjałowa kolejowa

Dostępność kolejowa gmin województwa lubuskiego jest mierzona wskaźnikiem gałęziowym WKDT II (Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej II). Województwo lubuskie należy do grupy regionów o niskiej wartości bazowej WKDT - syntetyczny (2020 r.), wynoszącej 16,39, nie jest on jednak najniższy ze wszystkich województw (trzecia pozycja od końca przed województwami: podlaskim – 13,14 i zachodniopomorskim – 13,34). Wartość wskaźnika dla regionów sąsiednich wynosi: dolnośląskie – 29,27 i wielkopolskie – 34,30, przy najwyższej dla kraju dla województwa mazowieckiego – 62,64.

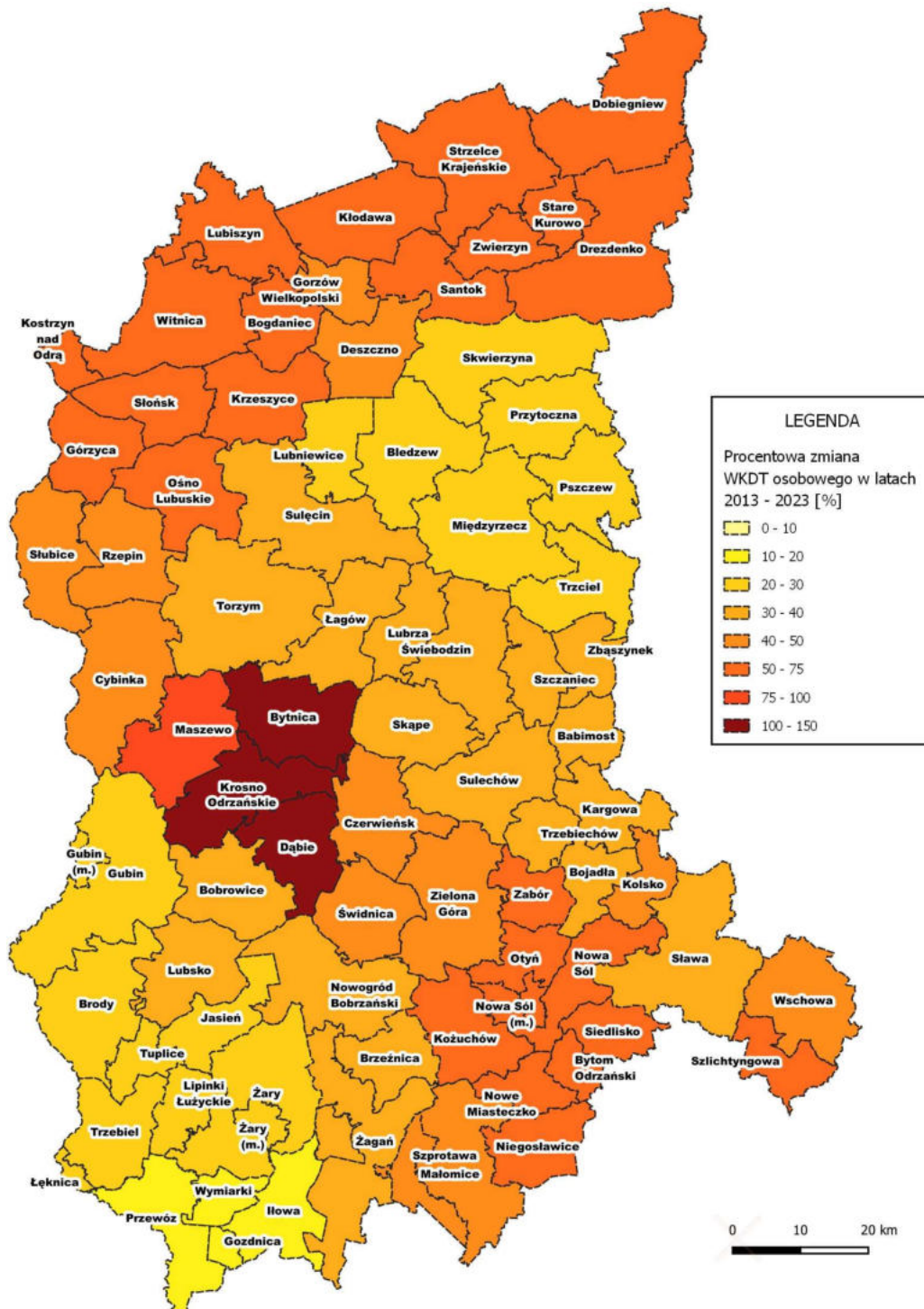
W okresie programowania (2014-2020/2023) zmiany dostępności w województwie lubuskim były jednymi z słabszych w kraju, co przedstawiono na poniższym rysunku, za sprawą słabej dostępności kolejowej Zielonej Góry oraz Gorzowa Wielkopolskiego. Prognozy dla roku 2023 są wynikiem uwzględniania wszystkich projektów kolejowych jak wskazano w opracowaniu. Natomiast pod kątem przyszłej perspektywy przyjęto rok bazowy jako 2020, w którym województwo lubuskie ciągle plasuje się na jednej z ostatnich pozycji.

Rysunek 29. Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej osobowej WKDT rok bazowy 2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)“.

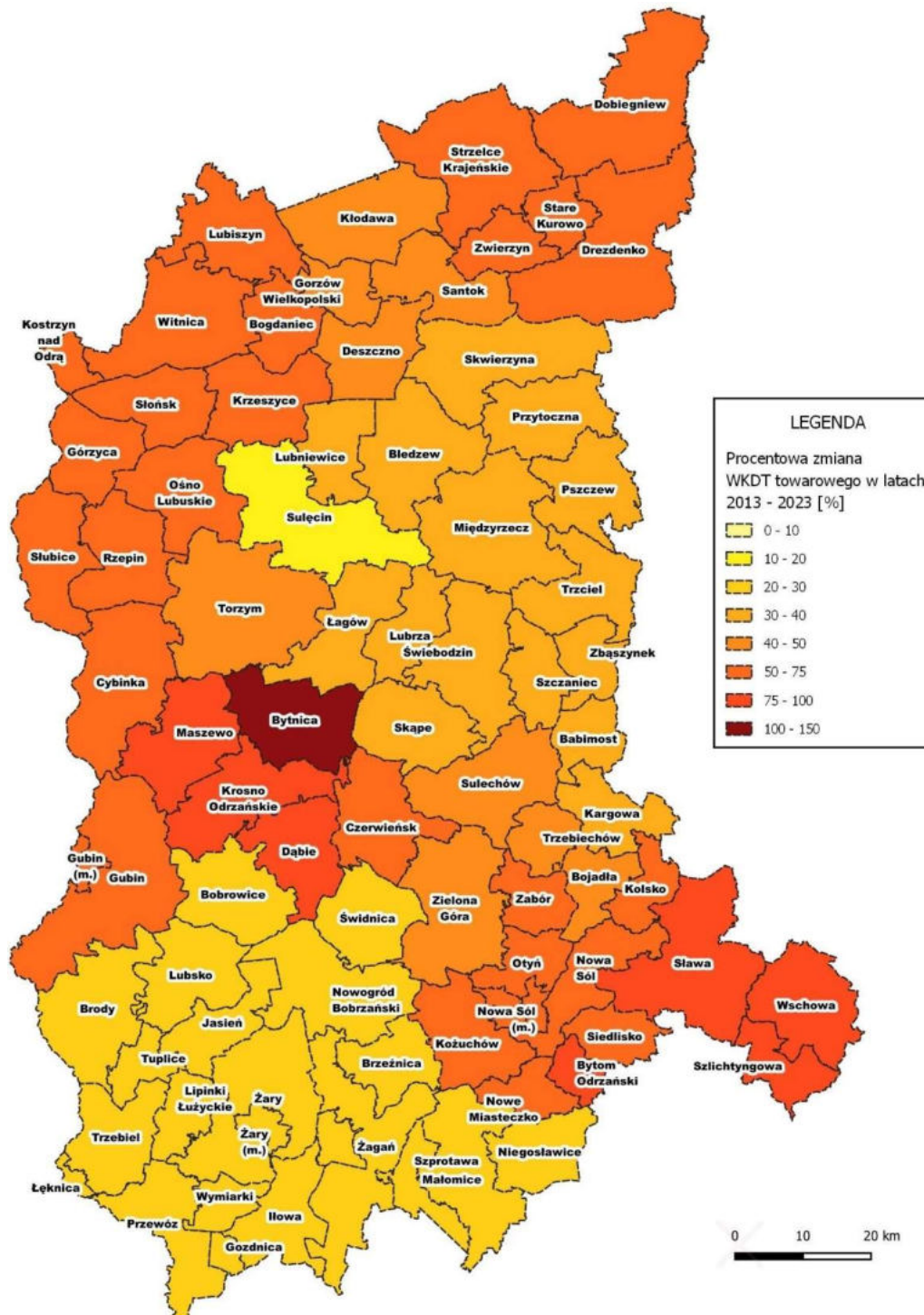
Rysunek 30. Zmiana procentowa Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT osobowego w latach 2013-2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”.

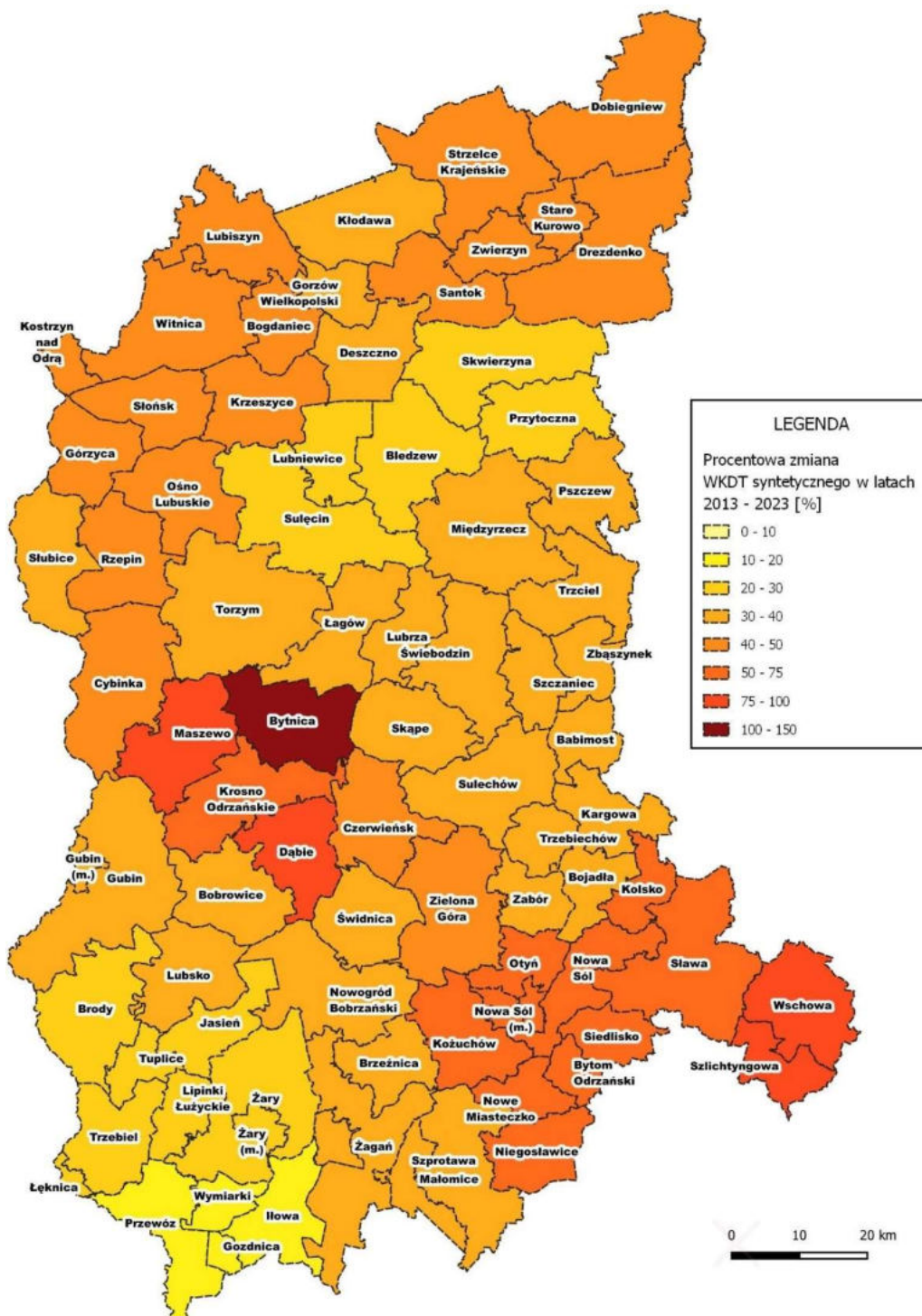


Rysunek 31. Zmiana procentowa Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT towarowego w latach 2013-2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)“.

Rysunek 32. Zmiana procentowa Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT syntetycznego w latach 2013-2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)“.



Inwestycje na sieci kolejowej w okresie programowania 2014-2020

W latach 2014 – 2020 na terenie województwa lubuskiego zostało zrealizowanych lub jest w trakcie realizacji 6 inwestycji z unijnym dofinansowaniem. Łączna kwota projektów wyniosła ponad 642 mln zł, a wartość dofinansowania wyniosła ponad 422 mln zł.

Tabela 4.5. Inwestycje na sieci kolejowej 2014-2020

Tytuł projektu	Nazwa beneficjenta	Wartość projektu	Wartość dofinansowania	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia projektu
Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	PKP PLK S.A.	237 432 552 ³¹	146 008 298 ³²	2019-03-26	2022-09-30
Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp.	PKP PLK S.A.	10 970 400	7 581 171	2018-12-01	2020-11-30
Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych	WOJ.LUBUSKIE	43 085 781	35 706 763	2017-09-07	2020-12-31
Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich, etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim	PKP PLK S.A.	132 682 648	83 878 165	2016-10-14	2021-03-31
Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap	PKP PLK S.A.	130 897 612	90 404 659	2017-01-02	2022-03-31
Modernizacja wybranych dworców przy liniach kolejowych nr 3, 203 oraz 358	PKP S.A.	87 389 109	58 935 345	2017-01-01	2021-12-31
SUMA		642 458 103	422 514 403		

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy dotacji – dostęp maj 2021.

Inwestycje na sieci kolejowej w okresie programowania 2021-2027 (do 2030 r.)

Opracowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” przedstawia pożądaną do osiągnięcia wizję stanu sieci kolejowej w 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku), określając jednocześnie działania inwestycyjne prowadzące do uzyskania tego stanu. Dla województwa lubuskiego zostały przewidziane takie zadania jak:

- 1) Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin - Szczecin Podjuchy,
- 2) Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Wrocław Grabiszyn – Rzepin,
- 3) Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp.– Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją,
- 4) Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp.– Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją,
- 5) Modernizacja linii kolejowych nr 274, 279, 282, 290, 324, 344, 348, 370, 779, 780, 786 na odcinkach Zielona Góra - Żary – Węgliniec - Zgorzelec/Lubań - Mikułowa - Zawidów - gr. państwa / Krzewina Zgorzelecka - Turossów (- Bogatynia),
- 6) Prace na ciągu Zebrzydowa – Żagań,
- 7) Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmującym linii 415, 422 i 411,
- 8) Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód - Wierzbnio - Skwierzyna/Międzyrzecz,

³¹ Podana kwota dotyczy wartości całego ogólnopolskiego projektu

³² Podana kwota dotyczy wartości całego ogólnopolskiego projektu

- 9) Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznicami – projekt związany ze szprychami CPK,
- 10) Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski,
- 11) Rewitalizacja linii kolejowej nr 282 na odcinku Węgliniec - Żary na odc. granica województwa – Żary,
- 12) Przebudowa linii kolejowej nr 358 w celu utworzenia dojazdu do portu lotniczego Zielona Góra-Babimost,
- 13) Poprawa parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych oraz infrastruktury pasażerskiej na terenie województwa lubuskiego,
- 14) Rewitalizacja linii kolejowej nr 370 na odcinku Zielona Góra – Żary,
- 15) Rewitalizacja linii kolejowej nr 358 Czerwieńsk - Gubin - granica państwa,
- 16) Prace na odcinku linii kolejowej nr 14 Głogów - Żary - granica państwa na odc. granica województwa - Żary - granica państwa,
- 17) Rozbudowa linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk.

Do II etapu programu Kolej + zostało zakwalifikowanych 7 projektów, zgłoszonych przez Województwo Lubuskie:

- 1) Remont linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód,
- 2) Remont linii nr 364 na odcinku Międzyrzec - Wierzbno (Międzychód),
- 3) Rewitalizacja linii kolejowej nr 358 Czerwieńsk - Krosno Odrzańskie - Gubin - granica państwa,
- 4) Rewitalizacja linii kolejowej nr 364 na odcinku Międzyrzec - Sulęcín – Rzepin,
- 5) Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów - Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków,
- 6) Odbudowa linii nr 415 na odcinku Gorzów Wlkp. – Myślibórz,
- 7) Rewitalizacja linii nr 14 na odcinku Szprotawa - Żagań wraz z odbudową peronów.

W ramach II etapu naboru projektów Kolej + wykonano i złożono do PKP PLK S.A. wstępne studia planistyczno - prognostyczne dla dwóch projektów:

- 1) Remont linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód - dla połączenia Międzychód - Gorzów Wlkp. z wydłużeniem do strefy ekonomicznej (Chróścik), które możliwe byłoby w wyniku odbudowy (częściowo w nowym śladzie) fragmentu linii kolejowej nr 415 na odcinku Gorzów Wielkopolski Wieprzyce – Chróścik (Gorzów Strefa Ekonomiczna).
- 2) Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków, dla połączenia Lubsko - Zielona Góra.

W dniu 25.04.2022 r. PKP PLK S.A. poinformowało o zakwalifikowaniu obydwu lubuskich projektów do realizacji. Projekt obejmujący remont linii nr 363 został zapisany na listę rezerwową, co oznacza, że jego realizacja jest uzależniona od dostępnej alokacji finansowej.

W Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 ujęto poniższe zadania związane z koleją:



- 1) *Modernizacja oraz budowa nowych odcinków linii kolejowych* - modernizacje realizowane będą na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku oraz następnego programu wieloletniego, obejmującego inwestycje na liniach kolejowych. Dla województwa lubuskiego szczególnie ważna będzie modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Kostrzyn z budową na stacji Kostrzyn torów łączących z linią nr 273 w stronę Zielonej Góry i Szczecina. Dla szybkiego połączenia stolic województwa niezbędne jest zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek-Czerwieńsk z uwzględnieniem dojazdu do portu lotniczego Zielona Góra-Babimost oraz modernizacja i elektryfikacja linii nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski. Ponadto należy uwzględnić potrzebę stworzenia nowej osi komunikacyjnej Żagań/Żary - Zielona Góra - Sulechów - Świebodzin - Międzyrzecz - Gorzów Wielkopolski-Szczecin, na bazie istniejących, nowych i zlikwidowanych linii kolejowych. Oczekiwana jest również dalsza modernizacja linii nr 273 Wrocław-Zielona Góra Gł.-Szczecin Gł. oraz nr 351 Poznań Gł.- Szczecin Gł. Ponadto istotne będą modernizacje linii kolejowych nr 370 Zielona Góra - Żary, nr 282 na odcinku Węgliniec – Żary, nr 358 Czerwieńsk- Guben, nr 275 na odcinku Miłkowie – Żagań - Lubsko oraz 14 na odcinku Leszno - Wschowa-Głogów – Szprotawa – Żagań – Żary - Forst, a także linii nr 364 na odcinku Wierzбно - Międzyrzecz - Rzepin oraz nr 363 na odcinku od granicy z województwem wielkopolskim do Skwierzyny.
- 2) *Poprawa stanu technicznego pasażerskich stacji i przystanków kolejowych wraz z budową centrów przesiadkowych na terenie województwa lubuskiego* – inwestycje realizowane będą na podstawie Programu Inwestycji Dworcowych (PID), który jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach SOR do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). W wyniku podejmowanych działań na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu. Na liście dworców PKP przewidzianych do modernizacji jest obecnie 8 dworców z województwa lubuskiego, wobec czego należy podjąć działania w celu uwzględniania w programie większej ilości lubuskich obiektów z uwzględnieniem ich przebudowy na centra przesiadkowe.³³

Ponadto, na poziomie wojewódzkim głównym celem przedsięwzięcia obejmującego ekologiczny (niskoemisyjny) transport zbiorowy jest zakup i dostawa nowych hybrydowych zespołów trakcyjnych wyposażonych fabrycznie w napęd elektryczny oraz agregaty prądotwórcze zasilające zespół trakcyjny na liniach niezelektryfikowanych. Pojazdy zostaną przeznaczone do realizacji przewozów pasażerskich w ruchu międzyregionalnym i regionalnym. Ponadto powinna nastąpić optymalizacja stacji, przystanków kolejowych, budowa dodatkowych łącznic oraz połączeń pod kątem zwiększenia dostępności komunikacyjnej z uwzględnieniem struktury osadniczej i transportowej.

³³ „Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030” przyjęta 15.02.2021 r.



Dodatkowo na poziomie ponadlokalnym wyróżniają się plany samorządów skupionych wokół obu stolic województwa, uwzględniające rozwój kolei aglomeracyjnej w MOF Gorzowa (w tym z reaktywacją przewozów na linii kolejowej 426 do Strzelec Krajeńskich oraz z możliwością wykorzystania tramwaju dwusystemowego) czy na linii kolejowej nr 415 oraz kolei aglomeracyjnej łączącej Zieloną Górę z Żaganiem, Żarami i Nową Solą.

Zasięg większy niż w obrębie aglomeracji obejmują natomiast plany dotyczące tzw. Magistrali Zachodniej, czyli nowej osi transportowej w regionie, łączącej obie stolicy oraz gminy i powiaty od Gorzowa Wielkopolskiego do Nowej Soli, Żagania i Żar oraz Lubska, także z uwzględnieniem budowy nowych odcinków między Sulechowem i Świebodzinem oraz Świebodzinem i Gościkowem. Połączenie to umożliwiłoby utworzenie nowych, atrakcyjniejszych połączeń kolejowych, łączących znaczne generatory ruchu i stanowiących realną konkurencję dla transportu samochodowego (zarówno towarowego jak i pasażerskiego). Planowana linia kolejowa umożliwiłoby utworzenie nowych, atrakcyjniejszych połączeń kolejowych, łączących znaczne generatory ruchu i stanowiących realną konkurencję dla transportu samochodowego (zarówno towarowego i jak i pasażerskiego), również w skali ponadregionalnej, łącząc nowym korytarzem transportowym Lubuskie ze Szczecinem i Wrocławiem oraz Jelenią Górą.

4.3 Transport autobusowy oraz miejski

Transport autobusowy

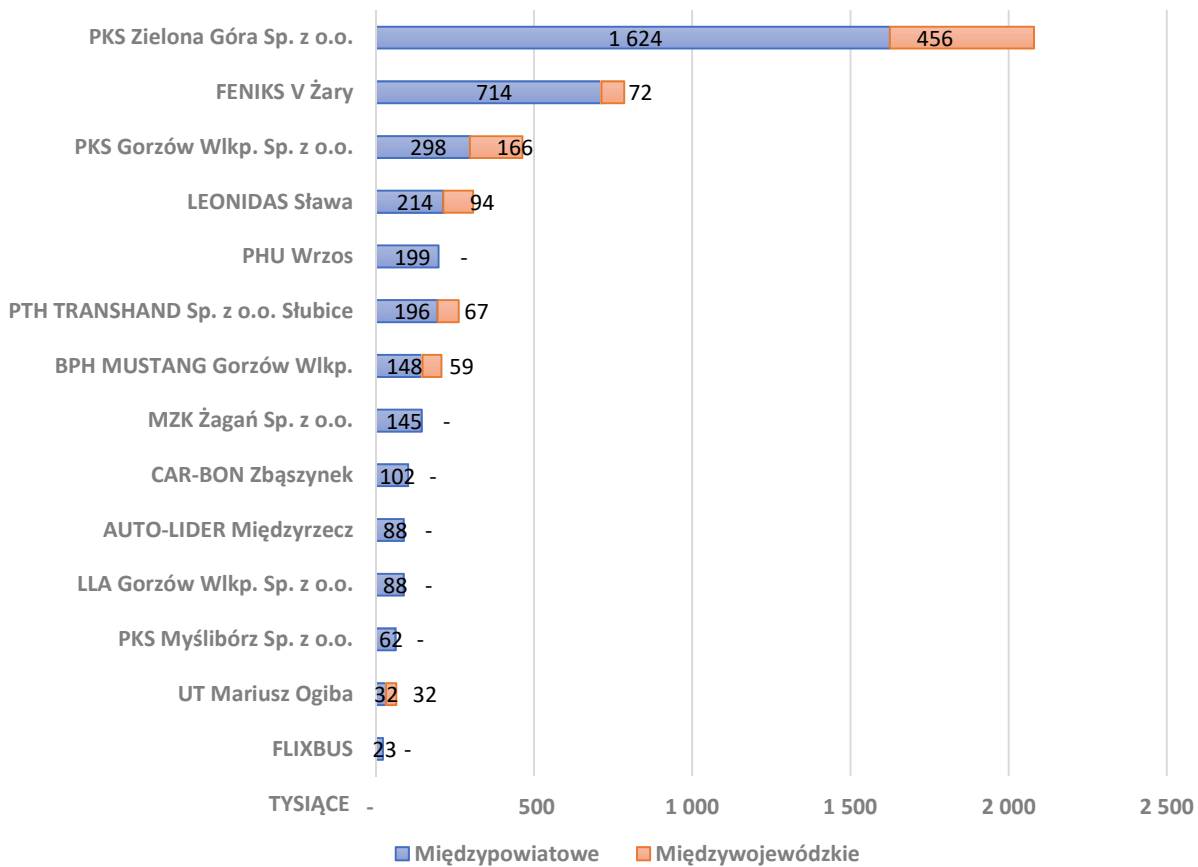
Podstawowym kryterium wydzielenia transportu autobusowego na terenie województwa lubuskiego jest charakter obsługiwanego obszaru przez ten rodzaj transportu. Regularna komunikacja autobusowa w województwie lubuskim odbywa się w ramach następujących rodzajów transportu:

- transport gminny,
- transport powiatowy,
- transport wojewódzki,
- transport międzywojewódzki (przebiegający przez województwo lubuskie),
- transport międzynarodowy.

Wedle danych za rok 2020 na terenie województwa możemy wyróżnić 14 przewoźników świadczących usługi na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego. Wykonują oni wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, świadczone wyłącznie w formie komercyjnej na liniach najbardziej dochodowych. Dane dotyczące przewozów realizowanych na podstawie zezwoleń udzielanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego, przewoźnicy autobusowi są zobowiązani przekazywać corocznie z uwagi na obowiązek wynikający z art. 49 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), zgodnie z którym Marszałek Województwa Lubuskiego przekazuje (w terminie do 31 stycznia każdego roku) ministrowi właściwemu do spraw transportu zbiorczą informację dot. publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do całego obszaru objętego właściwością. Biorąc pod uwagę pracę eksploatacyjną, przewoźnicy, którzy wykonują tego rodzaju przewozy, prezentują się na rysunku nr 32.

Możemy zauważyć, że największą pracę eksploatacyjną – zarówno w przewozach międzypowiatowych, wojewódzkich, jak i międzywojewódzkich, wykonuje PKS Zielona Góra Sp. z o.o. Duży udział w przewozach mają przewoźnicy: PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o. oraz FENIKS V Żary. Na rynku funkcjonują przewoźnicy świadczący dwa rodzaje przewozów (wojewódzkie i międzywojewódzkie), jak również obsługujący wyłącznie jeden rodzaj. Łączna liczba wozokilometrów wykonanych przez wszystkich przewoźników wynosi 3 933 992 wzm dla połączeń wojewódzkich oraz 945 339 wzm dla połączeń międzywojewódzkich.

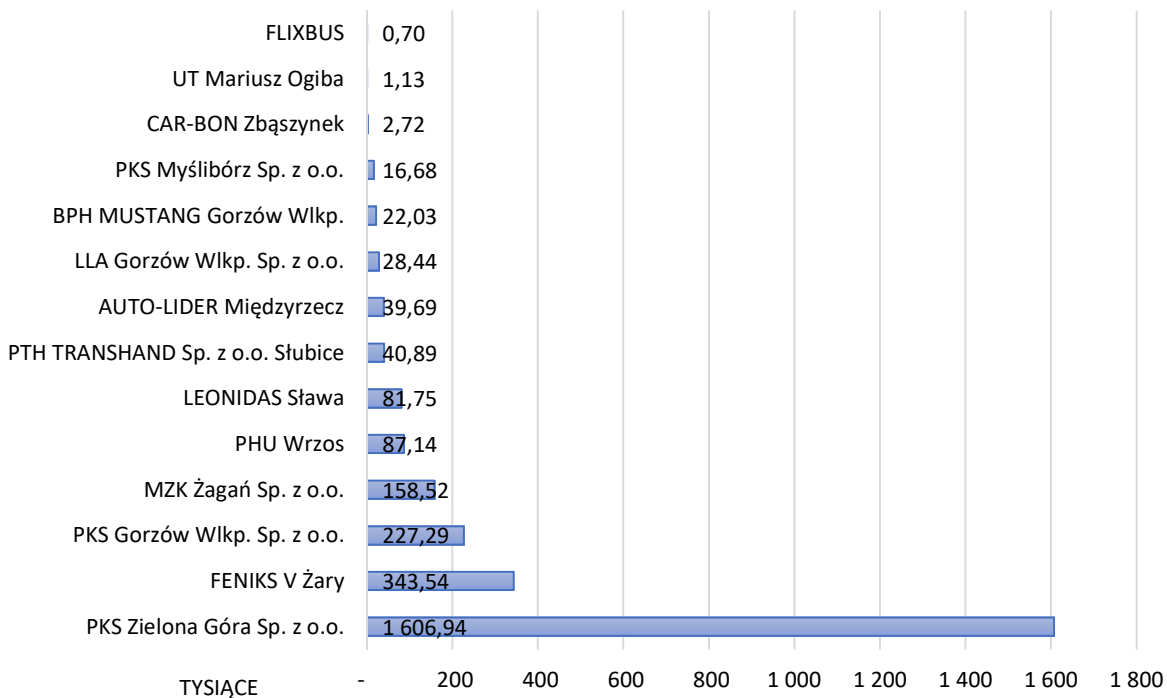
Rysunek 33. Praca eksploatacyjna na terenie województwa lubuskiego wg przewoźników (wzkm) przy uwzględnieniu przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego za rok 2020.

Liczba przewiezionych pasażerów w roku 2020 wyniosła łącznie 2 682 436 i w dużej mierze odpowiadała pracy eksploatacyjnej, jaką wykonał dany przewoźnik. W tym zestawieniu liderem został ponownie PKS Zielona Góra Sp. z o.o. Szczegółowa liczba pasażerów została przedstawiona na poniższym rysunku:

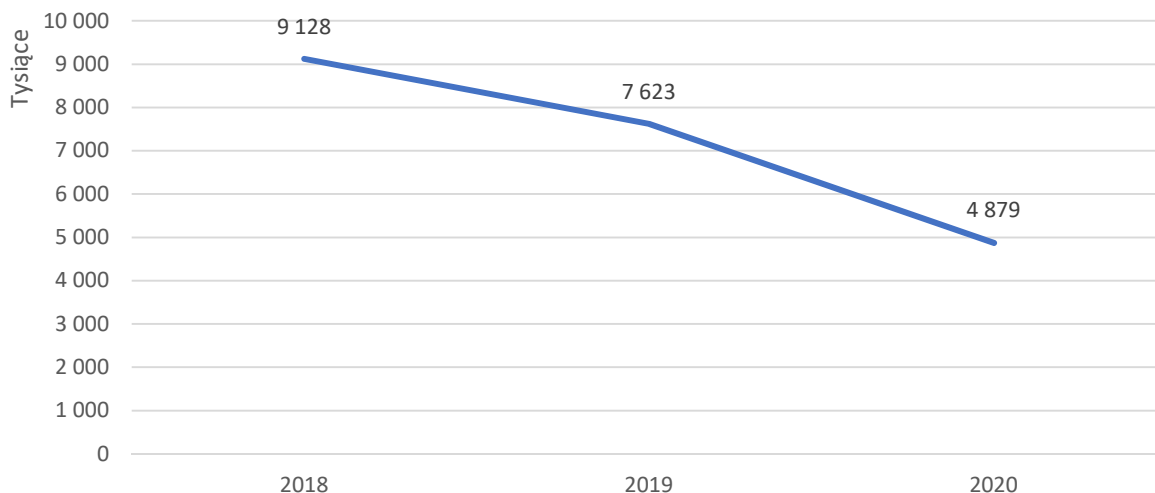
Rysunek 34. Liczba pasażerów w podziale na przewoźników w przewozach realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego za rok 2020.

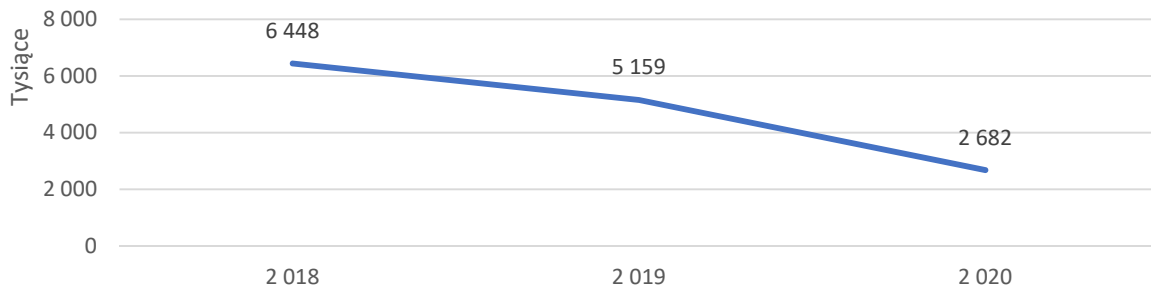
Pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej oraz przewiezionych pasażerów w latach 2018-2020 sytuacja prezentowała się następująco:

Rysunek 35. Praca eksploatacyjna na przestrzeni lat 2018-2020 wyrażona w wzkw w przewozach realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego za lata 2018–2020.

Rysunek 36. Liczba pasażerów w podziale na przewoźników za 2020 rok w przewozach realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego za lata 2018-2020.

Na powyższych rysunkach widzimy, że na przestrzeni lat 2018-2020 wyraźny spadek zanotowała zarówno praca eksploatacyjna wykonana przez przewoźników, jak i liczba przewiezionych pasażerów. Największy spadek, którego przyczyną była pandemia Covid-19, nastąpił pomiędzy rokiem 2019 a 2020. W wyniku wprowadzonych obostrzeń w realizacji podróży publicznym transportem zbiorowym, znacząco obniżyła się mobilność mieszkańców, czego konsekwencją było zmniejszenie liczby kursujących autobusów.

Trasy kursowania autobusów odzwierciedlają w dużym stopniu główne kierunki dojazdów mieszkańców do pracy. Najwięcej połączeń wykonywanych jest do Gorzowa Wielkopolskiego oraz Zielonej Góry. Szczególne znaczenie mają dojazdy od strony drogi ekspresowej S3, która jest często wybierana przez przewoźników ze względu na przyspieszenie połączeń. Duża liczba połączeń jest ponadto wykonywana pomiędzy Zieloną Górą a Żaganiem oraz Żarami. Możemy zauważyć, że siatka połączeń autobusowych w niektórych relacjach rekompensuje brak połączeń kolejowych, bądź ich niską konkurencyjność, a w innych stara się konkurować z odpowiednio skonstruowaną ofertą kolejową. Przykładowo połączenia autobusowe pozwalają na dojazd z Krosna Odrzańskiego do Zielonej Góry, gdzie obecnie brakuje połączenia kolejowego. Konkurowanie transportu kolejowego z autobusowym możemy obserwować np. na trasie z Zielonej Góry do Gorzowa Wielkopolskiego.

W celu zachęty pasażerów do korzystania z tego rodzaju transportu infrastruktura powinna umożliwiać bezpieczne dojścia do przystanków w sposób pieszy. Na terenie węzłów przesiadkowych przejścia powinny być możliwie szybkie oraz dostępne dla osób z ograniczeniami ruchowymi. W przypadku mniejszych miejscowości ważne będzie dobudowywanie chodników oraz przejść dla pieszych w rejonie przystanków, a także oświetlanie ciągów pieszych, aby zapewnić bezpieczeństwo również po zmroku.

Z analizy natężenia ruchu autobusów regionalnych na terenie województwa lubuskiego, przy uwzględnieniu wszystkich szczebli przewozów, wynika, że największa liczba kursów występuje na obszarze powiatu zielonogórskiego, gdzie kursy rozchodzą się głównie w kierunku Sulechowa, Świdnicy, Czerwieńska oraz Nowogrodu Bobrzańskiego. Dużą liczbę kursujących autobusów możemy także zaobserwować w okolicach Gorzowa Wielkopolskiego. Wśród nieco

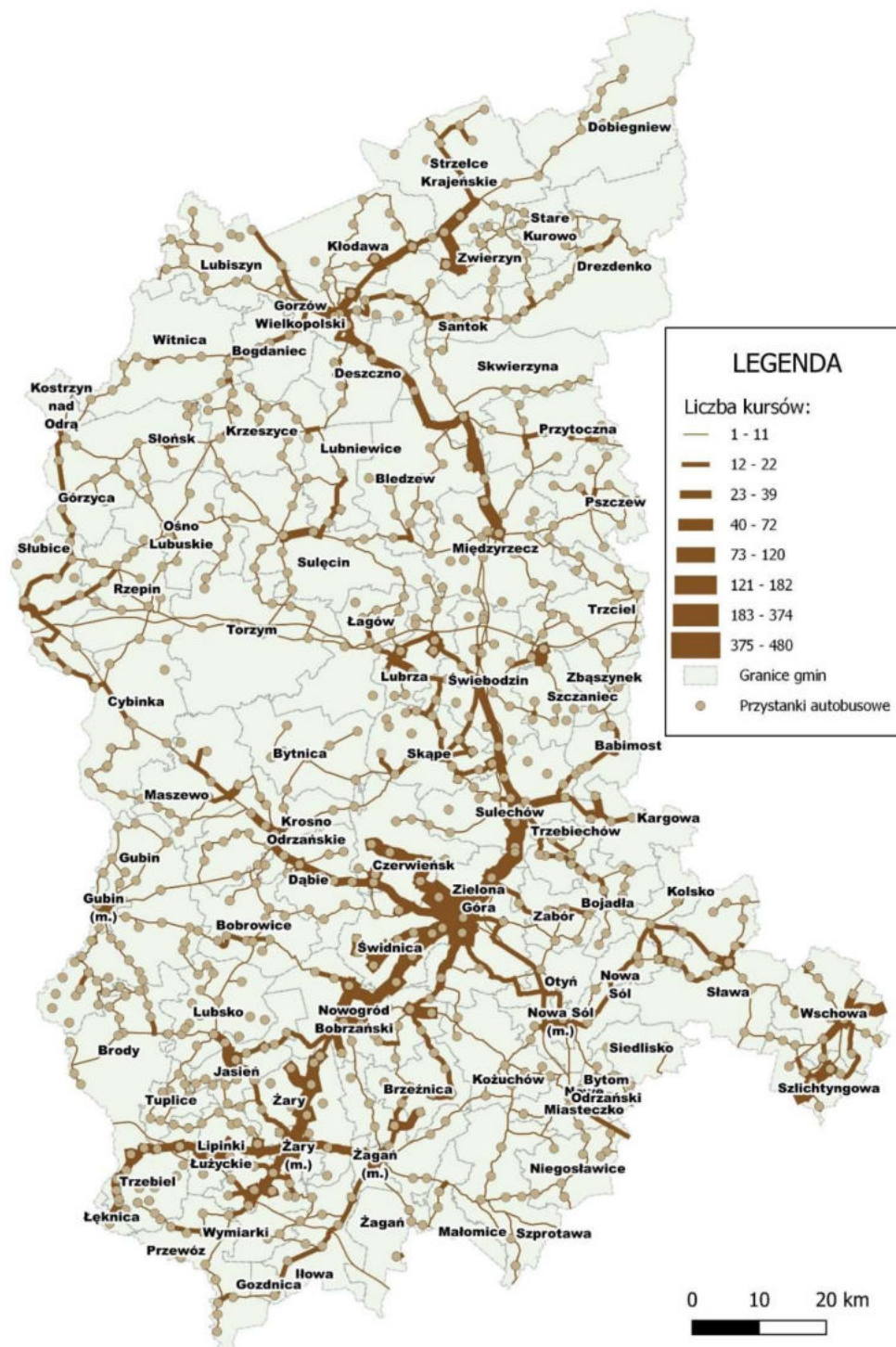
mniejszych ośrodków miejskich wyróżnia się wysoka liczba kursów na terenie powiatu wschowskiego, które zapewniają połączenia z dolnośląskim Głogowem, będącym częstym celem podróży mieszkańców tego powiatu. Najmniej połączeń występuje w zachodniej oraz centralnej części województwa, co wynika z sieci osadniczej województwa, w tych rejonach występują bowiem niewielkie skupiska ludności.

Pod względem połączeń miast powiatowych z ośrodkami wojewódzkimi warto zwrócić uwagę na dobre skomunikowanie z Zieloną Górą, która posiada bezpośrednio połączenia z każdym miastem powiatowym – za wyjątkiem Strzelec Krajeńskich, choć w tym przypadku jest dogodna przesiadka w Gorzowie Wlkp. Najwięcej połączeń występuje w kierunku Nowej Soli, co potwierdza funkcjonalne zależności tych miast. Powyżej 20 par kursów z Zieloną Górą posiadają również miasta: Krosno Odrzańskie, Świebodzin oraz Żary. Gorzów Wielkopolski nie ma bezpośrednich połączeń z Krosnem Odrzańskim, Nową Solą, Wschową, Żaganiem i Żarami.

Należy wspomnieć, że liczba linii regularnych i wielkość przewozów osób są efektem zgłaszanego popytu na przewozy. Problematyczny z punktu widzenia atrakcyjności tego środka transportu jest stan techniczny oraz zaawansowany wiek posiadanego przez przewoźników taboru. Brak możliwości pozyskania finansowania zewnętrznego na zakup taboru, przy wysokich kosztach jego zakupu, wymusza na przewoźnikach zastępowanie najstarszych jednostek pojazdami używanymi. Pozwalają one przewoźnikom na obniżenie bieżących kosztów działalności, ale nie zwiększają konkurencyjności przewozów autobusowych względem transportu samochodowego.

W opinii przebadanych na potrzebę niniejszego opracowania (raport z badań stanowi załącznik nr 1 do dokumentu) powiatów publiczne przewozy autobusowe funkcjonują w sposób zadowalający, a głównym postulatem jest zwiększenie częstotliwości kursowania istniejących połączeń. Przeciwnie wypowiedzieli się przedstawiciele gmin, którzy w zdecydowanej większości wskazywali na konieczność zmian aktualnych rozwiązań komunikacyjnych, przede wszystkim w zakresie zwiększenia liczby kursów w dni nieszkolne, gdy liczba połączeń jest mocno ograniczona.

Rysunek 37. Liczba kursów autobusów publicznego transportu zbiorowego



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 roku

W celu wspomagania rozwoju transportu zbiorowego od połowy 2019 roku wprowadzono państwowy fundusz celowy wspierający regionalne połączenia autobusowe – na podstawie



Ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Celem wydanego aktu normatywnego jest przede wszystkim uruchomienie większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do linii komunikacyjnych niefunkcjonujących co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz tych, na które umowa o świadczenie usług w zakresie PTZ zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy. Proponowane zmiany mają przyczynić się do poprawy funkcjonalności przewozów drogowych osób w transporcie publicznym oraz eliminacji tzw. białych plam transportowych w rejonach, gdzie regularna komunikacja autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych pasażerów. Organizator finansuje ze środków własnych część ceny usługi, w wysokości min. 10%, a warunkiem uzyskania dopłaty jest zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Maksymalną kwotę dopłaty uzależnia się od wysokości środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu. Ten instrument finansowy dotyczy autobusowych połączeń o użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, przy czym pierwszeństwo w objęciu dopłatą (art. 25 ust. 2 ustawy) przyznaje się organizatorom w następującej kolejności: gmina, związek międzygminny, związek powiatowo-gminny, powiat, związek powiatowy, województwo.

W momencie wdrażania ustawy w 2019 roku maksymalna dopłata do 1 wozokilometra wynosiła nie więcej niż jeden złoty, jednak na podstawie nowelizacji z dnia 14.05.2020 roku stawka dopłaty uległa zwiększeniu i obecnie wynosi nie więcej niż 3 zł, co w przypadku organizatorów ponoszących wyższe koszty za wozokilometr lepiej rekompensuje lukę między wpływami ze sprzedaży biletów a kosztami świadczonych usług. W pierwszym roku funkcjonowania funduszu województwo lubuskie wykorzystało zaledwie 235 tysięcy z przewidzianych na ten region 13,2 mln złotych, co stanowi 1,8 %. Prowadzone są jednak działania, które mają na celu skuteczniejsze korzystanie z tego wsparcia.

Pod koniec 2021 r. zostały ogłoszone wyniki ostatniego naboru wniosków o objęcie dopłatą linii komunikacyjnych na podstawie opisywanego powyżej Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych. Wspartych zostało łącznie 12 podmiotów, 169 linii komunikacyjnych o długości 6 854,6 km na kwotę 12 651 249 zł. Dla rozwoju regionalnych połączeń w województwie lubuskim szczególnie istotne są te o charakterze międzygminnym. Wśród tej grupy wnioskodawców opłatami zostali objęci:

- Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego - 8 linii komunikacyjnych o długości 545 km, kwota dopłaty: 965 712 zł
- Starostwo Powiatowe w Strzelcach Krajeńskich - 1 linia komunikacyjna o długości 23 km, kwota dopłaty: 34 776 zł
- Krośnieński Związek Powiatowo – Gminny - 26 linii komunikacyjnych o długości 1010 km, kwota dopłaty: 1 736 715 zł
- Związek Powiatowo – Gminny Powiatu Żagańskiego - 74 linie komunikacyjne o długości 2791,3 km, kwota dopłaty: 2 503 599 zł



- Zielonogórski Związek Powiatowo – Gminny - 26 linii komunikacyjnych o długości 883 km, kwota dopłaty: 4 324 110 zł.

Warto wspomnieć o współpracy PKS Zielona Góra z POLREGIO, która ma na celu promowanie połączeń autobusowych dowożących do kolei finansowanych z opisywanego modelu wsparcia. Porozumienie między tymi podmiotami zostało podpisane 05.08.2020 r., a jego głównym celem ma być walka z wykluczeniem komunikacyjnym. W ramach tego zadania planowane są połączenia dowożące z mniejszych miejscowości do stacji/przystanków kolejowych, a docelowym efektem działań będzie wspólny bilet. Przedsięwzięcie zostało spowolnione z uwagi na obostrzenia wynikające z pandemii COVID-19, ale jego realizacja będzie kontynuowana. Działanie może być dodatkowo wsparte realizacją inwestycji integrującej infrastrukturalnie dworce PKP i PKS w Zielonej Górze.

Transport miejski w MOF Gorzów Wlkp. oraz MOF Zielona Góra w 2020 r.

Miejskie Obszary Funkcjonalne Gorzowa Wielkopolskiego oraz Zielonej Góry posiadają rozwinięte sieci transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę wielkość tych miast oraz liczbę mieszkańców. Zasadnicza różnica pomiędzy miastami to występowanie w Gorzowie Wlkp. sieci tramwajowej, natomiast transport miejski w Zielonej Górze oparty jest wyłącznie na transporcie autobusowym.

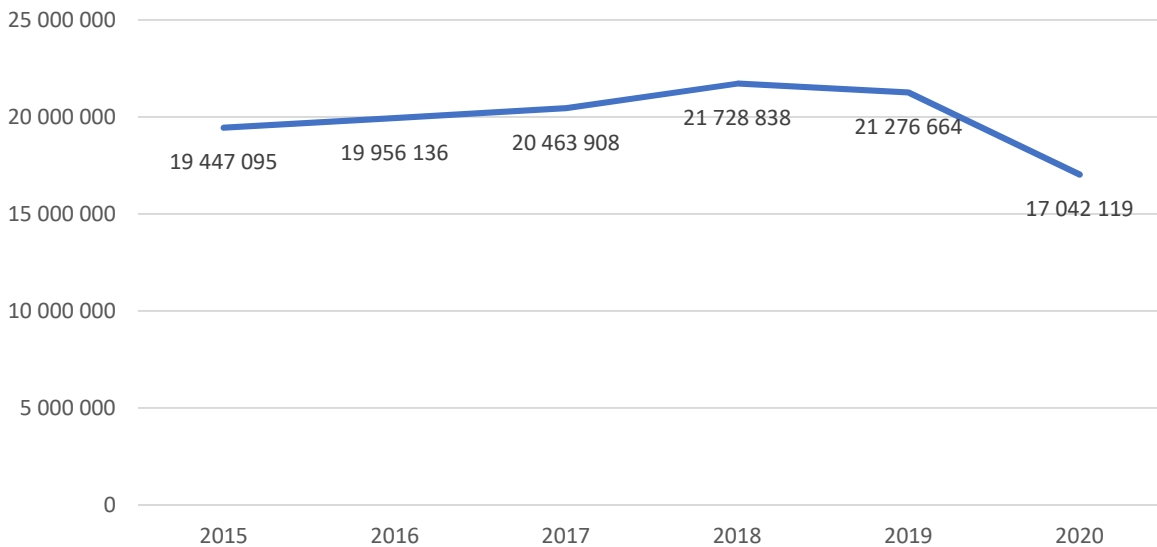
Zielona Góra

MZK Zielona Góra obsługuje 26 dziennych linii autobusowych oraz 3 linie nocne. Liczba obsługiwanych przystanków wynosi około 350. Po zmianach administracyjnych, polegających na włączeniu do miasta Zielona Góra terenów gminy wiejskiej Zielona Góra, przewozy w ramach komunikacji miejskiej odbywają się jedynie na terenie miasta oraz w niewielkim stopniu na terenie gminy Zabór (udostępniono wyłącznie dwa przystanki w miejscowości Droszków, będące końcówką linii nr 25). Sprawia to, że pod względem obsługiwanych gmin komunikacja ta ma charakter homogeniczny, gdyż obsługa gmin podmiejskich jest marginalna.

Łączna długość obsługiwanych linii miejskich wynosi 295,3 km, a podmiejskich zaledwie 2,85 km. Tabor MZK Zielona Góra w ostatnich latach był kompleksowo modernizowany, dzięki czemu obecnie wspomniany organizator posiada jedną z największych w kraju flot autobusów elektrycznych. Liczba pojazdów o takim napędzie wynosi 43, co przy łącznej liczbie pojazdów wynoszącej 89 oznacza blisko połowę taboru o ekologicznym napędzie. Zdecydowana większość autobusów zalicza się do klasy maxi (12-metrowe), a jedynie 20 sztuk należy do klasy mega (autobusy 18-metrowe, przegubowe). Średni wiek taboru wynosi około 6,5 lat, dzięki czemu można go określić jako dość młody. Wszystkie eksploatowane w przedsiębiorstwie pojazdy są niskopodłogowe, co stanowi duże udogodnienie dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Do dyspozycji pasażerów jest ponadto system dynamicznej informacji pasażerskiej, który informuje o rzeczywistym czasie przybycia autobusów na przystanek, przy uwzględnieniu aktualnego odchylenia od rozkładu jazdy w realizowanym kursie.



Rysunek 38. Liczba przewiezionych pasażerów MZK Zielona Góra



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Zielona Góra

W liczbie przewiezionych pasażerów widoczny był trend wzrostowy w latach 2015-2018 oraz lekki spadek w roku 2019. Wynik z roku 2020 nie jest miarodajny ze względu na pandemię Covid-19 oraz związany z nią znaczący spadek mobilności. Można jednak zauważyć, że w porównaniu do innych polskich miast spadek ten nie był wysoki.

Inwestycją, która mogła przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu miejskiego w Zielonej Górze i w skali obszaru funkcjonalnego, była budowa Centrum Przesiadkowego przy dworcu PKP.

Gorzów Wielkopolski

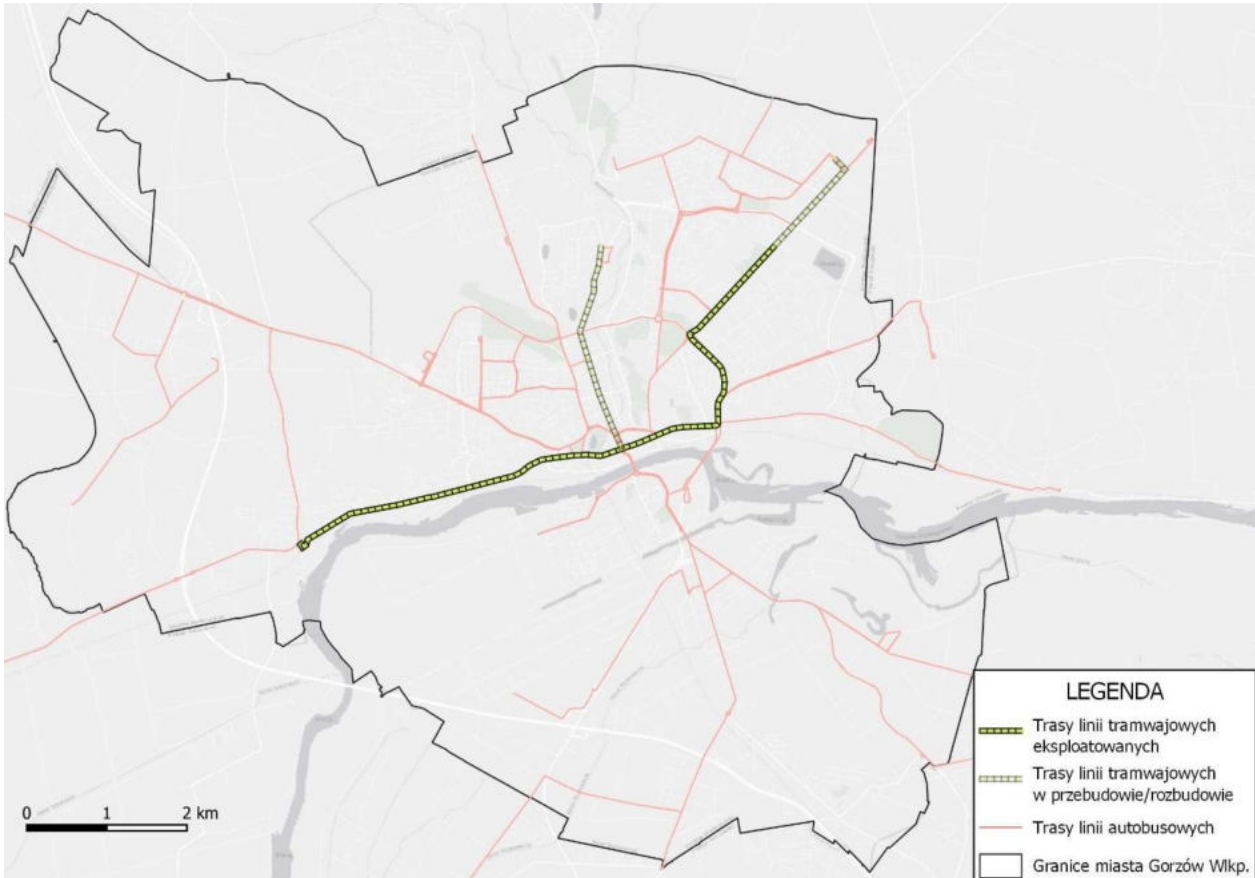
MZK Gorzów Wielkopolski obsługuje 1 linię tramwajową, 1 linię komunikacji autobusowej zastępczej za tramwaj, 32 linie autobusowe normalne, 4 linie autobusowe nocne, 2 linie autobusowe dojazdowo-zjazdowe oraz 1 linię autobusową sezonową. Długość obsługiwanych linii autobusowych wynosi łącznie ponad 495 km na około 148 km tras. Tramwaje z powodu aktualnych modernizacji kursują obecnie tylko na 8,7 km trasy (z 12,2 km) na jednej linii. Większość przebiegu linii znajduje się na terenie miasta Gorzów Wlkp. (około 80 %), a reszta (około 20 %) w gminach ościennych.

Poza miastem Gorzów Wlkp. MZK organizuje komunikację na terenie gmin: Santok, Deszczno, Lubiszyn, Kłodawa oraz Bogdaniec, które to gminy organizują własną komunikację korzystając z dopłat Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Typ połączeń jest typowo gorzowo-centriczny, co oznacza, że w celu przemieszczania się pomiędzy gminami należy zawsze przejechać przez Gorzów Wielkopolski. Tabor autobusowy MZK Gorzów Wlkp. składa się z 81 autobusów o średnim wieku 10,5 lat. Tabor ten jest wyraźnie starszy od autobusów kursujących w Zielonej Górze. Należy wspomnieć, że planowane jest jego systematyczne odmładzanie. Tylko 12 autobusów jest klasy mega (autobusy 15-metrowe), a 68 należy do klasy maxi (autobusy



12-metrowe). Wszystkie autobusy są niskopodłogowe. Warto zauważyć, że w parku taborowym tego organizatora znajduje się 6 autobusów o napędzie hybrydowym. Na tabor tramwajowy obecnie składają się 22 tramwaje. 14 sztuk stanowią nowoczesne, niskopodłogowe pojazdy PESA z 2019 roku, a pozostałą część taboru uzupełniają pojazdy typu Düwag z 1966 roku, które mają wysoką podłogę. Średni wiek taboru tramwajowego wynosi około 21 lat.

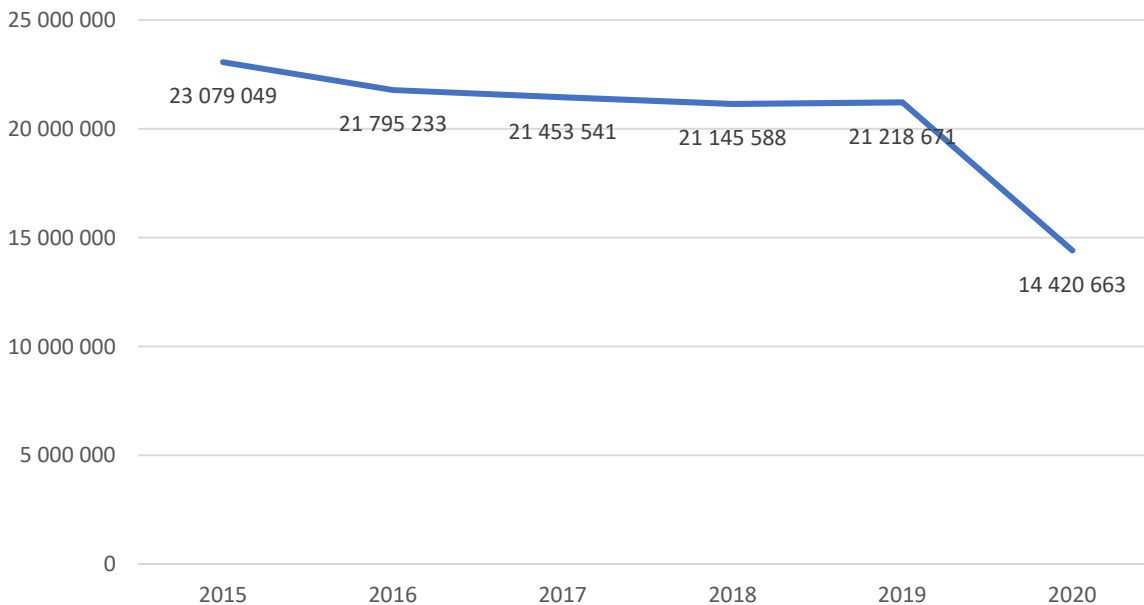
Rysunek 39. Sieć tramwajowa na terenie Gorzowa Wielkopolskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Openstreetmap za rok 2021.

Rozkłady linii autobusowych zakładają występowanie równych odstępów kursowania linii, tzw. taktów. Najczęściej na sieci kursują linie autobusowe tzw. I kategorii, a interwał czasowy między połączeniami wynosi 15 min (co daje na wspólnych odcinkach z 2 liniami częstotliwość 7-8 min, a na odcinkach z 3 liniami częstotliwość 5 – minutową). Dla tramwajów obecna częstotliwość wynosi 15 min dla jedynej kursującej linii. Po zakończeniu modernizacji i uruchomieniu drugiej linii tramwaje będą kursować w częstotliwości 15-minutowej, co pozwoli na osiągnięcie łącznej częstotliwości 7/8 min. Na przestrzeni ostatnich 5 lat liczba przewiezionych pasażerów prezentuje się następująco:

Rysunek 40. Liczba przewiezionych pasażerów



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Gorzów Wielkopolski.

Liczba pasażerów w gorzowskiej komunikacji miała charakter spadkowy w latach 2015-2018 z niewielkim wzrostem w roku 2019. Z uwagi na pandemię rok 2020 przyniósł zauważalny spadek pasażerów, wyraźnie silniejszy niż w przypadku MZK Zielona Góra.

Miasto Gorzów Wielkopolski wraz z gminami, które należą do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, opracowuje Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Jego głównym celem jest zwiększenie dostępności obszarów nim objętych oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu, zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. Dokument będzie zawierać syntetyczną diagnozę mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego. Przedstawi również cele strategiczne i wizję zrównoważonego rozwoju systemu transportowego do 2037 roku. Plan z przedstawionymi w nim działaniami będzie także jednym z narzędzi do ubiegania się o fundusze europejskie w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027.

Transport miejski w pozostałych obszarach miejskich

Na terenie województwa lubuskiego komunikacja miejska jest również organizowana w mniejszych ośrodkach miejskich, które często – w celu optymalizacji oferty przewozowej oraz struktury zarządzania – tworzą związki międzygminne. Na terenie powiatu nowosolskiego w 2017 roku została powołana spółka „Międzygminne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SubBus spółka z o.o.”, w której udziały posiadają gminy tworzące Nowosolski Subobszar Funkcjonalny: Nowa Sól (m.), gmina Nowa Sól, Kożuchów, Otyń, Kolsko oraz Siedlisko. Przewozy są przez wspomniany podmiot wykonywane od lipca 2018 roku. Na terenie województwa funkcjonuje również Krośnieński Związek Powiatowo-Gminny, którego celem jest wspólna

organizacja transportu zbiorowego na terenie gmin: Bytnica, Dąbie, Maszewo, Gubin (m.), gmina Gubin, Krosno Odrzańskie, Bobrowice.

Na obszarze Żarsko-Żagańskiego Obszaru Funkcjonalnego świadczeniem komunikacji zbiorowej zajmuje się przedsiębiorstwo MZK Żagań, które organizuje transport na terenie następujących gmin: Żagań, Żary, Małomice, Wymiarki, Gozdnicza, Szprotawa.

Na obszarze powiatu Świebodzińskiego są obecnie prowadzone działania mające na celu przystąpienie do realizacji projektu utworzenia związku powiatowo-gminnego, który będzie realizował transport publiczny do roku 2030. W skład podmiotu wejdą: Powiat Świebodziński, Gmina Świebodzin, Gmina Lubrza, Gmina Szczaniec, Gmina Skąpe.

Obszary MOF cechują się dobrym stopniem skomunikowania gmin leżących na ich terenie. Mieszkańcy mogą swobodnie się przemieszczać na podstawowych relacjach, realizując potrzeby transportowe związane z pracą, edukacją oraz usługami. Należy jednak nieustannie rozwijać te sieci komunikacyjne, aby jak najlepiej odpowiadały potrzebom mieszkańców nie tylko w zakresie podróży obligatoryjnych, ale także fakultatywnych.

Inwestycje w transporcie publicznym w okresie programowania 2014-2020

W latach 2014-2020 w województwie lubuskim zostało zrealizowanych lub jest w trakcie realizacji 6 projektów z unijnym dofinansowaniem w zakresie transportu publicznego. Łączna kwota projektów wyniosła prawie 700 mln zł, a wartość dofinansowania to ponad 415 mln zł.

Tabela 4.6. Inwestycje w transporcie publicznym 2014-2020

Tytuł projektu	Nazwa beneficjenta	Wartość projektu	Wartość dofinansowania	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia projektu
Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze	M. ZIELONA GÓRA	284 825 840	182 350 698	2015-01-01	2020-12-31
System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor autobusowy	MZK W GORZOWIE WLKP.	15 059 787	8 782 813	2016-05-09	2018-02-15
System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna	MZK W GORZOWIE WLKP.	123 672 235	74 623 700	2016-02-26	2019-12-31
Elektryfikacja linii komunikacji miejskiej w Zielonej Górze	M. ZIELONA GÓRA	45 423 654	30 299 950	2018-12-10	2021-12-31
Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miasta Gorzowa Wlkp.	M. GORZÓW WLKP.	30 491 867	20 825 505	2018-10-12	2022-12-31
System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.	M. GORZÓW WLKP.	199 673 471	98 787 418	2014-01-01	2021-12-31
SUMA		699 146 858	415 670 086		

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy dotacji – dostęp maj 2021 r.

Inwestycje w transporcie miejskim na terenie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry w okresie programowania 2021-2027 (do 2030 r.)

Planowane inwestycje wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, w ramach poszczególnych celów strategicznych przyczyniających się do rozwoju transportu:



1. Program ekologicznego transportu zbiorowego – rozbudowa oraz modernizacja infrastruktury i doposażenie taboru transportu publicznego w obszarze funkcjonalnym Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry, a także o zasięgu regionalnym. W ramach działań nastąpi uzupełnienie brakującej infrastruktury związanej z transportem niskoemisyjnym, w tym budowa nowych linii tramwajowych, kolejowych i autobusowych, rozwój kolei aglomeracyjnej, centrów przesiadkowych oraz zapewnienie nowoczesnego taboru (autobusowego, kolejowego, tramwajowego) spełniającego normy ekologiczne, a w szczególności dostosowanego do zmian w otoczeniu (m.in. dostosowanie do wymagań osób z niepełnosprawnościami).

Planowane inwestycje MZK Gorzów:

1. Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miasta Gorzowa Wlkp. (wartość 3 435 918 zł netto, finansowane z POIiŚ 2014-2020). Inwestycja została rozpoczęta w 2019 r. i zrealizowana (na kwotę 41 200 PLN) w następującym zakresie: program funkcjonalno-użytkowy wraz z oszacowaniem kosztów budowy stacji ładowania autobusów elektrycznych, opracowanie szacunku kosztów budowy stacji ładowania autobusów. Pozostałe pozycje będą realizowane w latach 2021- 2022.

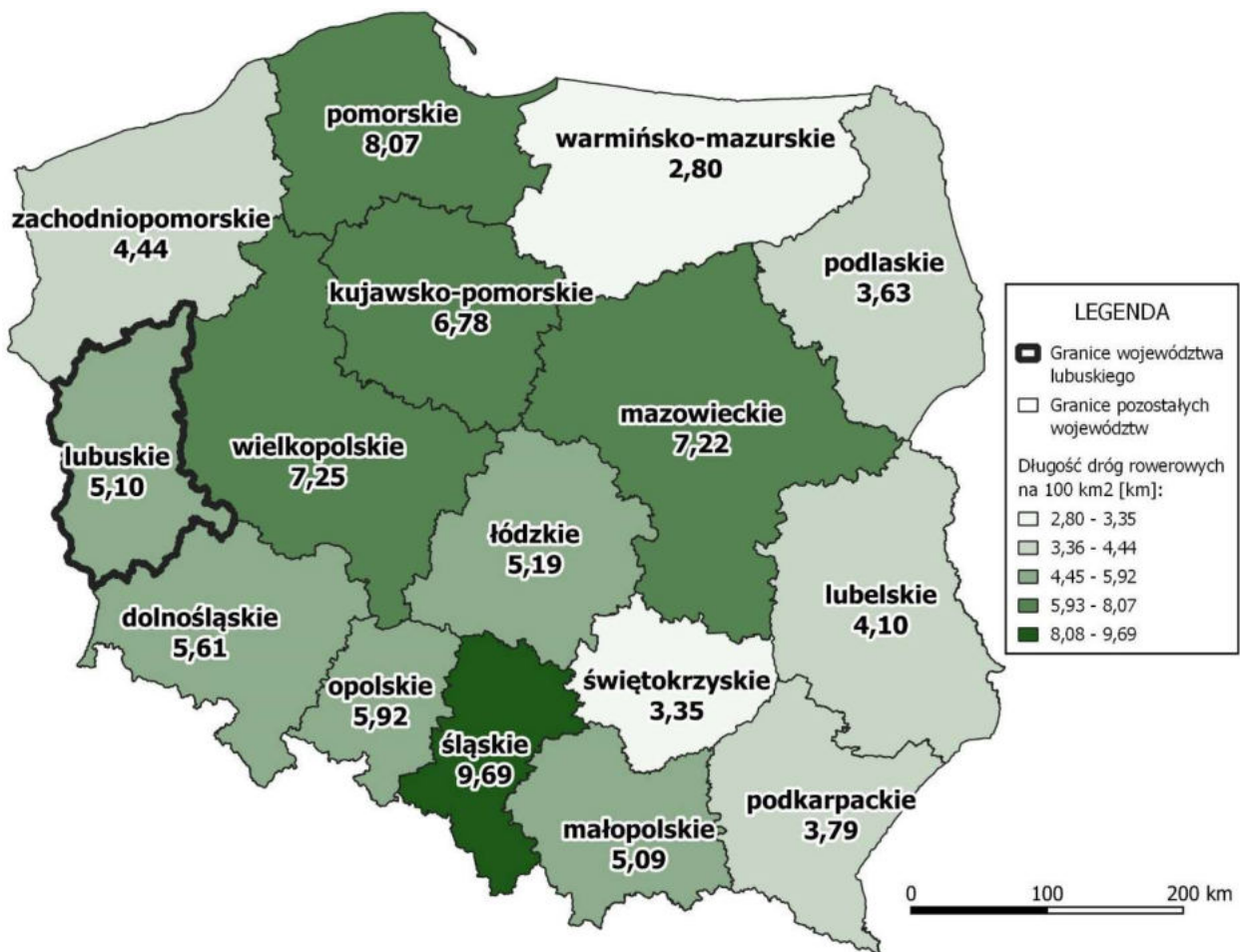
Planowane inwestycje MZK Zielona Góra:

1. Projekt „Elektryfikacja linii komunikacji miejskiej w Zielonej Górze” (wartość 45 423 654,00 zł brutto) jest realizowany w ramach działania 6.1. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach Oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – umowa podpisana 30.01.2020 r. Projekt zakłada m.in. zakup 4 szt. autobusów 18-metrowych (przegubowych) oraz 8 szt. autobusów 12-metrowych (solo).

4.4 Transport rowerowy

W Polsce od kilku lat można zaobserwować wzrost³⁴ liczby osób poruszających się rowerem. Jednostki samorządu terytorialnego wychodząc naprzeciw panującemu trendowi dostrzegły lukę w bezpiecznej możliwości przemieszczania się tym środkiem transportu na szerszą skalę. W związku z tym od pewnego czasu regularnie rozwijają systemy dróg rowerowych. Na przestrzeni ostatnich 5 lat przybyło ok. 6 000 km dróg rowerowych w Polsce, natomiast w województwie lubuskim ok. 192 km³⁵. W przeliczeniu na 100 km² województwo lubuskie plasuje się na 9 miejscu, a w przeliczeniu na 10 tysięcy mieszkańców zajmuje 1 pozycję.

Rysunek 41. Długość dróg rowerowych na 100 km² powierzchni

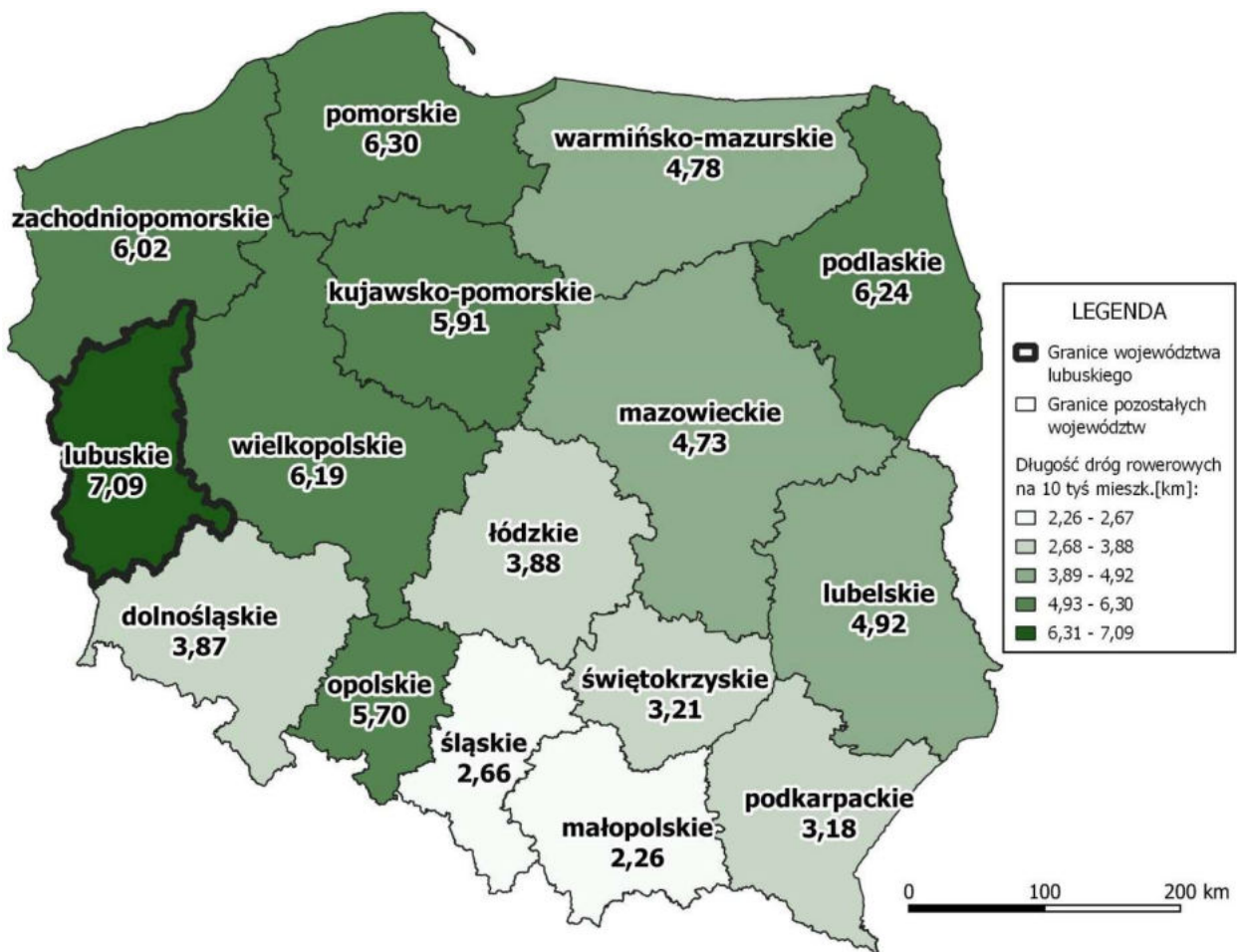


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za 2020 r.

³⁴ <https://www.pap.pl/centrum-prasowe/597270%2Crynek-rowerowy-w-polsce-na-wysokich-obrotach.html>

³⁵ Dane GUS za 2020 r. – dostęp 12.2021 r.

Rysunek 42. Długość dróg rowerowych na 10 000 mieszkańców



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za 2020 r.

Tematykę dróg rowerowych możemy rozważać w zależności od ich funkcji np. transportowej i/lub turystyczno-rekreacyjnej bądź też ich przebiegu (w obszarach silnie zurbanizowanych, podmiejskich oraz wiejskich). Możliwość przemieszczania się rowerem jako alternatywy dla samochodu jest istotna z punktu widzenia budowy efektywnego systemu transportowego. Zaś spójna oraz rozwinięta sieć dróg rowerowych zarówno na terenie miast, jak i większych obszarów funkcjonalnych zachęca do wyboru tego środka transportu oraz może stanowić atrakcyjny walor turystyczny. Użytkowanie rowerów jako środka zaspokajania obligatoryjnych potrzeb transportowych korzystnie wpływa na rozładowywanie ruchu samochodowego w centrach miast oraz przyczynia się do poprawy stanu środowiska naturalnego ograniczając emisję spalin. Jest również uzupełnieniem systemów transportowych, dając możliwość wyboru w zakresie sposobu przemieszczania się. Ponadto może pełnić rolę kompensującą brak innych możliwości dojazdu, na zasadzie tzw. „ostatniej mili”, czyli możliwości pokonywania odległości ze stacji kolejowej czy przystanku autobusowego do punktu docelowego lub umożliwić dojazd z miejsca zamieszkania do obszaru objętego zasięgiem transportu zbiorowego.

W celu wsparcia mieszkańców w zakresie wyboru roweru jako środka transportu należy odpowiednio zadbać o infrastrukturę przyjazną rowerzystom. Najważniejszą kwestią jest zapewnienie poczucia bezpieczeństwa użytkownikom. W zależności, czy dany odcinek ma być przeznaczony na cele rekreacyjno-turystyczne czy też wyłącznie transportowe należy nadać trasie odpowiednią specyfikę. Dla traktów o typowo transportowym przeznaczeniu istotne będzie utworzenie możliwie najkrótszej drogi łączącej dane lokalizacje, bez zbędnych wydłużeń trasy czy meandrowania. Również nawierzchnia powinna być w miarę możliwości wykonywana z asfaltu, zapewniając komfort poruszania się rowerem z większą prędkością. Niezwykle istotne w tym przypadku jest również zapewnienie ciągłości dróg, które stworzą sieć połączeń głównych kierunków podróży. W przypadku dróg o charakterze rekreacyjnym ważna będzie m.in.: separacja ruchu rowerowego z ruchem ogólnym, poprowadzenie tras w oddaleniu od dróg z dużymi natężeniami ruchu oraz obecność infrastruktury towarzyszącej, umożliwiającej odbywanie przerw w podróży w komfortowych warunkach. Dla obydwu rodzajów ważne jest tworzenie wystarczającej liczby przejazdów rowerowych, dzięki którym rowerzyści będą mogli bezpiecznie pokonać przecięcia ruchu z pierwszeństwem nad innymi pojazdami.

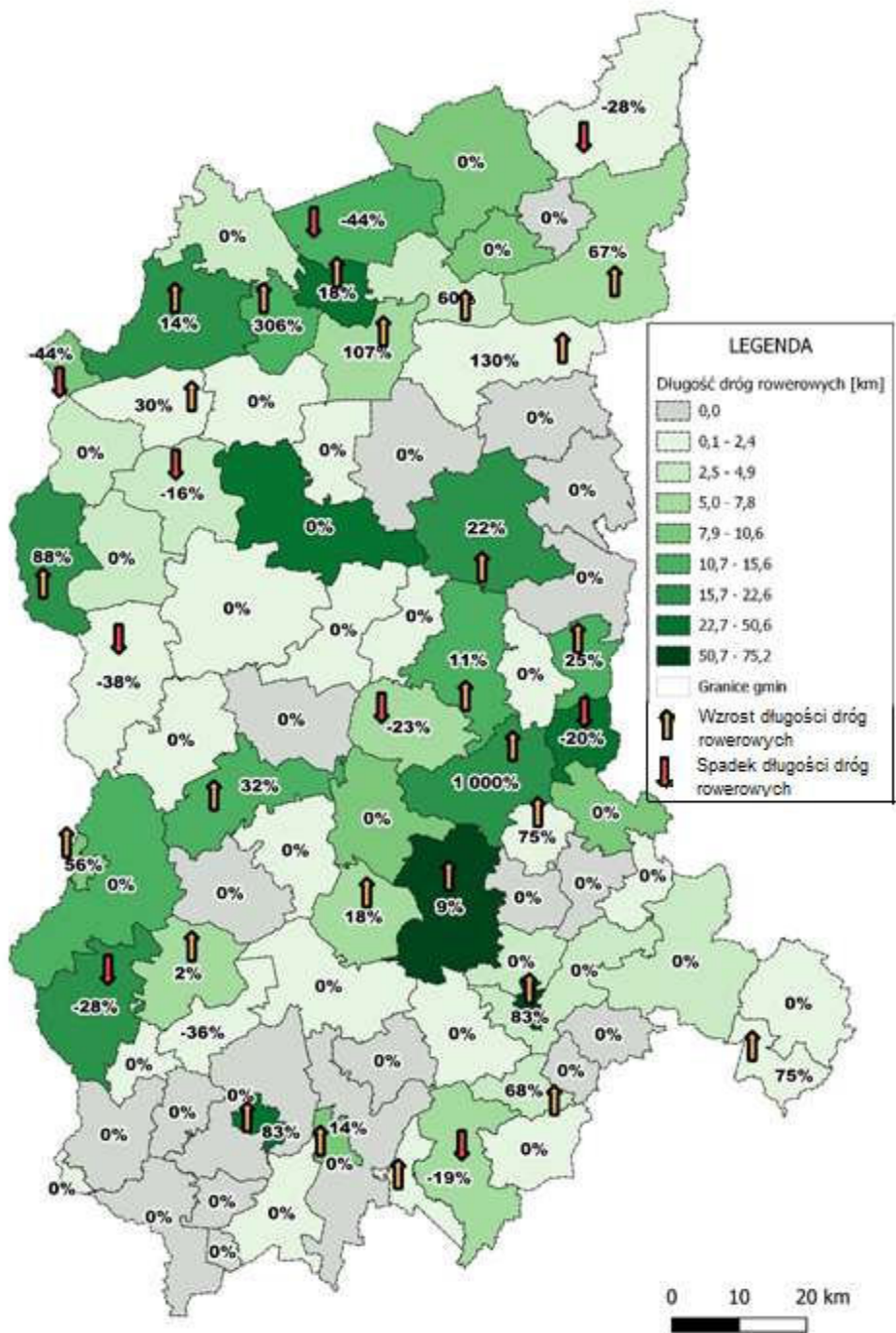
Istotny wpływ na wybór roweru jako środka transportu wywiera też istnienie odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej - głównie parkingów dla rowerów zlokalizowanych we właściwych i popularnych miejscach np. obok centrów przesiadkowych, stacji kolejowych oraz przystanków autobusowych czy ważnych generatorów ruchu związanych z edukacją, pracą, usługami, rozrywką.

W procesie integracji przestrzennej miejskich obszarów funkcjonalnych transport rowerowy odgrywa istotną rolę. Przebieg dróg rowerowych poza granicami miejscowości oraz połączenie z sąsiadującymi gminami kreuje naturalny strumień ruchu w zakresie transportu rowerowego. Rower w społecznej świadomości był traktowany głównie w wymiarze turystyczno-rekreacyjnym. Zmiana tego postrzegania oraz powstawanie koncepcji tras, szlaków rowerowych czy stworzenie polityki rowerowej dla województwa jest wsparciem dla całego systemu transportowego. Ważne są działania systemowe oraz prowadzenie aktywnych kampanii społecznych mających na celu wskazanie roweru jako alternatywnego środka transportu oraz uświadamianie mieszkańców o wszelkich korzyściach z tego wynikających.

Na terenie województwa lubuskiego można dostrzec zmianę podejścia do tematu dotyczącego nawyków w zakresie mobilności. Od wielu lat w gminach realizuje się inwestycje związane z budową dróg rowerowych. Można zaobserwować jak na przestrzeni ostatnich 5 lat zmieniała się długość dróg rowerowych na terenie poszczególnych jst. Przybyło blisko 200 km dróg rowerowych, co przedstawiono na poniższym rysunku³⁶. Samorządy wykorzystały możliwość finansowania unijnego w perspektywie 2014-2020. Za pomocą środków zewnętrznych zbudowano ok. 182 km dróg rowerowych, często wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Wartość projektów wyniosła ponad 303 mln zł, w tym 227 mln zł to unijne dofinansowania. Zestawienie projektów dofinansowanych zostało przedstawione w tabeli nr 8.

³⁶ Na podstawie danych GUS za 2019 r.

Rysunek 43. Zmiana długości dróg rowerowych na przestrzeni 5 lat



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za 2020 r.

Tabela 4.7. Projekty dotyczące budowy ścieżek rowerowych z wykorzystaniem środków unijnych – perspektywa 2014-2020

L. P	Beneficjent	Tytuł projektu	Długość drogi rowerowej [km]	Wartość projektu ³⁷	Wartość dofinansowania
1	GMINA BABIMOST	Zintegrowany System Ścieżek Rowerowych w gminach Babimost, Kargowa i Zbąszynek	22,14	15 652 786,79	9 899 998,88
2	GMINA BOGDANIEC	Budowa ścieżek rowerowych i infrastruktury dla komunikacji zbiorowej w Gminie Bogdaniec	0,91	3 308 626,20	2 465 323,00
3	GMINA CZERWIEŃSK	Budowa ścieżki rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Gminy Czerwieńsk w ramach zadania pn.: budowa infrastruktury rowerowej na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego Zielona Góra	7,12	5 428 765,00	4 614 450,21
4	GMINA CZERWIEŃSK	Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 279 w miejscowości Leśniów Wielki i modernizacja oświetlenia drogowego na terenie gminy Zabór	1,64	3 411 169,96	2 848 264,94
5	GMINA DREZDENKO	"Budowa ścieżki rowerowej na dawnym nasypie kolejowym w Gminie Drezdenko- etap II"	2,90	1 228 447,44	800 651,42
6	GMINA KŁODAWA	Rozwój ekologicznego transportu na terenie Gminy Kłodawa poprzez budowę ścieżek rowerowych – etap III Kłodawa – Mironice	3,00	1 855 071,04	880 000,00
7	GMINA KŁODAWA	ROZWÓJ EKOLOGICZNEGO TRANSPORTU NA TERENIE GMINY KŁODAWA POPRZEC BUDOWĘ ŚCIEŻEK ROWEROWYCH – ETAP II KŁODAWA – WOJCIESZYCE - DK NR 22	4,47	2 459 112,17	1 300 000,00
8	GMINA KŁODAWA	Rozwój ekologicznego transportu na terenie Gminy Kłodawa poprzez budowę ścieżek rowerowych – etap I Kłodawa – Chwałęcice	1,64	1 537 096,95	1 137 358,36
9	GMINA SANTOK	BUDOWA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ NA ODCINKU SANTOK-STARE POLICHNO W RAMACH ZADANIA: „PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 158”.	1,97	1 684 741,12	1 408 229,95
10	GMINA SANTOK	Przebudowa drogi powiatowej nr 1406F w zakresie budowy ścieżki rowerowej	2,08	2 277 613,16	1 170 724,35
11	GMINA SULECHÓW	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry - Gmina Sulechów: Etap Sulechów - Krężoły - Obłotne - Kruszyna.	1,69	614 595,50	522 406,17
12	GMINA SULECHÓW	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielona Góra - Gmina Sulechów. Etap: Cigacice - Kalsk	11,96	11 612 666,75	9 870 766,69
13	GMINA SZCZANIEC	Budowa ścieżki rowerowej na odcinku Świebodzin – Szczaniec.	9,80	7 155 255,99	4 730 838,42
14	MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	System ścieżek rowerowych w Gorzowie Wielkopolskim	4,50	4 139 126,85	3 513 739,37
15	MIASTO GORZÓW	Budowa węzła przesiadkowego przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej	0,19	19 437 364,48	13 421 360,03

³⁷ Wartość ogółem projektu.. W przypadku inwestycji nr 15, 18, 22 i 23 budowa ścieżki rowerowej jest jedynie elementem projektu, podana wartość uwzględnia również pozostałe działania w ramach projektu.



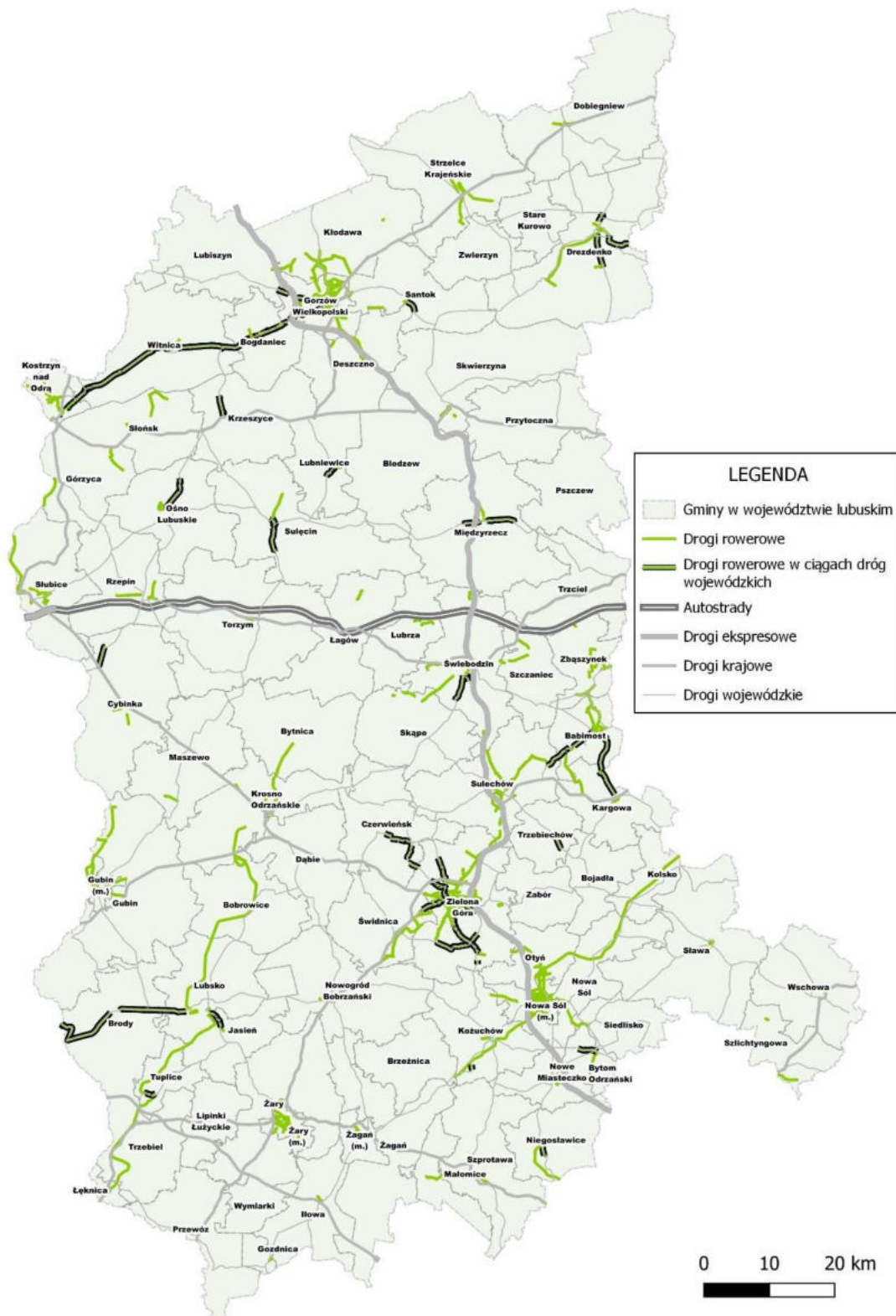
L. P	Beneficjent	Tytuł projektu	Długość drogi rowerowej [km]	Wartość projektu ³⁷	Wartość dofinansowania
	WIELKOPOLSKI				
16	MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	System ścieżek rowerowych w Gorzowie Wielkopolskim - Etap II	1,53	3 144 972,38	2 639 017,38
17	MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	Ścieżki rowerowe wraz z infrastrukturą transportu niskoemisyjnego	1,76	8 619 558,94	6 276 333,85
18	MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej	3,27	56 835 302,06	31 676 001,26
19	MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry - Miasto Zielona Góra	31,64	38 048 356,74	30 741 015,00
20	MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry – Miasto Zielona Góra – Etap II	4,94	12 022 434,15	7 537 345,98
21	MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry - Miasto Zielona Góra - Zawada-Zielonogórska	0,75	1 563 419,28	1 328 906,38
22	MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - Etap I Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 282 i 279 w Zielonej Górze ul. Racula – Głogowska (DW 282 od km 10+590 do km 10+870)	0,28	14 418 272,16	10 199 999,96
23	MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi	1,67	36 001 404,43	27 975 308,15
24	POWIAT NOWOSOLSKI	Kolej na rower-Budowa ścieżek rowerowych w ramach rozwoju transportu ekologicznego na terenie powiatu nowosolskiego	48,60	17 502 156,37	14 876 832,91
25	WOJ. LUBUSKIE		170,45	269 958 315,91	191 834 872,66

Źródło: Urząd Marszałkowski Woj. Lubuskiego – stan marzec 2022 roku

Województwo Lubuskie dostrzegając możliwość wykorzystywania roweru jako alternatywnego środka transportu realizuje inwestycje dotyczące budowy dróg rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich. Takie rozwiązania wpływają na ograniczenie emisji spalin na odcinkach, gdzie występuje duże natężenie ruchu, a w szczególności w ciągach dróg rowerowych zlokalizowanych na drogach wlotowych do miast. Niemniej skomunikowanie drogami rowerowymi dwóch gmin umożliwi wykorzystanie transportu rowerowego przez ich mieszkańców. Na poniższej mapie przedstawiono sieć dróg rowerowych w województwie lubuskim z zaznaczonymi ciągami dróg rowerowych zlokalizowanych w pasie dróg wojewódzkich. Ich aktualna długość wynosi 84,62 km.



Rysunek 44. Zinwentaryzowane drogi rowerowe w województwie lubuskim



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego stan na lipiec 2021 r.



W poniższej tabeli przedstawiono zinventaryzowane długości dróg rowerowych w poszczególnych powiatach, które stanowią element składowy sieci dróg rowerowych.

Tabela 4.8. Zinventaryzowane długości dróg rowerowych w poszczególnych powiatach

L.p.	Powiat	Długość dróg rowerowych [km]
1.	gorzowski	91,15
2.	Gorzów Wielkopolski	64,40
3.	krośnieński	79,50
4.	międzyrzecki	25,50
5.	nowosolski	141,89
6.	słubicki	63,35
7.	strzelecko - drezdeński	46,37
8.	sulęciński	39,83
9.	świebodziński	41,16
10.	wschowski	10,02
11.	Zielona Góra	97,67
12.	zielonogórski	102,66
13.	żagański	23,07
14.	żarski	120,55
SUMA:		947,12

Źródło: Urząd Marszałkowski Woj. Lubuskiego – stan lipiec 2021 r.

Uzupełnieniem rowerowej sieci transportowej są trasy rowerowe, które mają charakter turystyczno-rekreacyjny. O ile zwiększa się liczba kilometrów nowych dróg rowerowych o funkcji transportowej, o tyle ważnym aspektem są również trasy rowerowe o charakterze turystyczno - rekreacyjnym. Potraktowanie całości jako sieci rowerowej województwa, pozwala na budowanie wizerunku regionu przyjaznego szeroko pojętej mobilności rowerowej i naturalnemu środowisku. Sprzyja to rozpropagowaniu roweru jako środka transportu, w szczególności wśród osób jeżdżących hobbystycznie. To w konsekwencji pozwoli podnieść świadomość społeczeństwa w tym zakresie i przekonać do regularnego korzystania z tego środka transportu.

Ponadto Województwo Lubuskie zrealizowało przedsięwzięcie polegające na opracowaniu dokumentu pn. „Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej”. Program określa rolę i znaczenie mobilności rowerowej dla rozwoju województwa lubuskiego, a w szczególności dla transportu lokalnego i regionalnego. Dokument określa instrumenty umożliwiające systemowe podejście do działań w tym zakresie, a także narzędzia, które na wielu poziomach pozwalają stworzyć spójny system w regionie, mający na celu rozwój infrastruktury rowerowej, promocję turystyczną, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, promocję i edukację w zakresie mobilności rowerowej jako zeroemisyjnego środka transportu. Założenia polityki mają na celu koordynację i ujednoczenie działań, rozwiązań prawnych, standardów i wytycznych technicznych budowy infrastruktury rowerowej, tworzenia spójnej sieci połączeń rowerowych w regionie wpinających się w międzynarodowe i krajowe

szlaki rowerowe. Opracowanie do przyczyni się do tworzenia systemu zrównoważonego transportu na poziomie regionalnym i ogólnokrajowym.

W celu uspołnienia powyższych działań Województwo Lubuskie jako partner wiodący realizuje projekt pn. „ODRA VELO – ODER VELO. Budowa systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko – niemieckim” w ramach Programu INTERREG VA BB-PL 2014-2020. W pierwszym etapie projektu przeprowadzono inwentaryzację infrastruktury sieci drogowo-rowerowej w całym województwie. Następnie stworzono na terenie regionu koncepcję sieci tras rowerowych ze wskazaniem tras rowerowych: głównych (międzynarodowych, krajowych), regionalnych, lokalnych, łącznikowych i alternatywnych przebiegających przez powiaty i gminy oraz powiązanych z projektowanymi i istniejącymi trasami rowerowymi w Brandenburgii i Saksonii, a także województwach ościennych. Szlaki poprowadzono integrując je równocześnie z transportem publicznym, w szczególności kolejowym, który daje najlepsze możliwości przewozu rowerów.

Na kolejnym etapie projektu stworzono portal i aplikację mobilną łączącą geolokalizację z możliwością planowania rowerowych tras turystycznych. Projekt, zgodnie z nazwą, wpłynie na rozwój infrastruktury rowerowej, która będzie stanowiła uzupełnienie infrastruktury transportowej w województwie.

Efektem realizacji projektu jest powstanie dokumentów: „Koncepcja szlaków rowerowych w województwie lubuskim” i „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych”, które będą załącznikami „Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego” wskazują inwestycje i działania do realizacji w zakresie inwestycji na infrastrukturze rowerowej.

Powyższe przedsięwzięcie jest projektem komplementarnym względem ponadregionalnego projektu „Blue Velo - Odrzańskiej Trasy Rowerowej”, mającego charakter współpracy ponadregionalnej. Szlak ma liczyć blisko tysiąc kilometrów i biec wzdłuż rzeki Odry przebiegając przez województwa: śląskie, opolskie, dolnośląskie, lubuskie i zachodniopomorskie aż do Bałtyku.

Realizacja wszystkich założeń projektu „Odra Velo” oraz pozostałych elementów „Blue Velo”, umożliwi dalszą integrację regionu z niemieckim systemem tras rowerowych niemiecką Oder-Neisse Radweg oraz europejskimi EuroVelo 9 (Bałtyk - Adriatyk), EuroVelo 10 (Szlak Rowerowy Morza Bałtyckiego) i EuroVelo 13 (Szlak Żelaznej Kurtyny), tworząc krajowe elementy europejskiej sieci tras rowerowych.

Inwestycje w zakresie sieci rowerowej w okresie programowania 2021-2027 (do 2030 r.)

W Strategii Województwa Lubuskiego uwzględniono zadania wynikające z celów strategicznych w zakresie rozwijania tej gałęzi transportu, tj. rozbudowy infrastruktury rowerowej na terenie województwa lubuskiego zgodnie z poniższym zapisem.

„Budowa zintegrowanego systemu dróg rowerowych na terenie województwa lubuskiego, z uwzględnieniem zapewnienia ciągłości powstających szlaków łączących ze sobą stolice województw z pozostałymi miejscowościami subregionów. Preferowane będą również



projekty dróg rowerowych stanowiące kontynuację już istniejących ciągów oraz łączących miejscowości w ramach powiatów oraz gmin. Główny nacisk będzie kładziony na uzyskanie połączeń budowanych dróg rowerowych z już istniejącą infrastrukturą kolejową, wykorzystanie nieczynnej infrastruktury kolejowej, a także z już istniejącą infrastrukturą rowerową wybudowaną ze środków krajowych lub europejskich.”³⁸

Podsumowując, można stwierdzić, że zauważa się zmianę z postrzegania roweru z wyłącznie rekreacyjnego środka transportu, na alternatywny, codzienny sposób przemieszczania się. Popularyzacja mobilności rowerowej wprost przyczynia się do rozwoju tej gałęzi transportu, a tym samym daje impuls władzom jednostek samorządu terytorialnego do realizowania potrzeb mieszkańców. W celu zwiększenia liczby osób poruszających się po drogach rowerowych Województwo Lubuskie podeszło do działań kompleksowo. Opracowało programowe dokumenty takie jak polityka rowerowa, koncepcja szlaków rowerowych w regionie, standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych, wprowadzając tym samym instrumenty i narzędzia niezbędne do tworzenia spójnego systemu w tym zakresie. Licząc równocześnie na współpracę jednostek samorządu terytorialnego.

Polska jest w początkowej fazie rozwoju tej gałęzi transportu, ale myślenie oddolne oraz prowadzenie równoległe działań inwestycyjnych wspierających system transportowy może przyczynić się do zmiany zachowań i wyboru roweru zamiast samochodu w celu dotarcia np. do pracy czy szkoły, a nie tylko podczas weekendowych wyjazdów rekreacyjnych. Wpłynie to istotnie na ograniczenie emisji spalin. Ważnym aspektem dotyczącym planowania nowych dróg rowerowych jest również jego zintegrowanie z pozostałymi systemami transportu, tak aby powstała możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w danym miejscu i przemieszczania się dalej innymi środkami transportu, tworząc możliwość korzystania z systemów multimodalnych podróży.

³⁸ „Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030”

4.5 Transport wodny śródlądowy

Stan Międzynarodowych Dróg Wodnych E30 i E70

Zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych i rozwój żeglugi śródlądowej wpisują się we współczesne potrzeby rozwoju społeczno-gospodarczego. Dzięki kompleksowemu charakterowi, przyczyniają się do poprawy efektywności systemu transportowego. Są jednym z czynników zapewniających długotrwały wzrost gospodarczy dzięki stopniowo generowanym, coraz większym efektom w różnych dziedzinach gospodarki.

W Polsce transport wodny śródlądowy pomimo aktualnie niskiego udziału w łącznych przewozach towarowych może odgrywać istotną rolę w wybranych segmentach rynku. Obserwując tendencję wzrostową transportu wodnego śródlądowego należy uwzględnić zarówno potencjał rozwojowy tej gałęzi transportu, jak i jego konkurencyjność i komplementarność do kolejowych i drogowych przewozów pasażerskich. Niezbędne jest jednak polepszenie warunków nawigacyjnych, co wymaga inwestycji.

W transporcie wodnym śródlądowym³⁹, w perspektywie do 2030 r., celem działań jest dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez eliminację wąskich gardeł, w szczególności na Odrzańskiej Drożce Wodnej. W następnych latach inwestycje będą ukierunkowane na działania zmierzające do uzyskania międzynarodowych klas żeglowności na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tj. wymienionych w Porozumieniu AGN⁴⁰. Na terytorium Polski znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych, tj.: droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drożką Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie; droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie; droga wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem. Porozumienie wskazuje również lokalizację kilku portów śródlądowych na terenie Polski o międzynarodowym znaczeniu: w tym Kostrzyn nad Odrą. Wypełnienie zobowiązań wynikających z ratyfikowania przez Polskę w 2017 r. Porozumienia AGN oznacza w najbliższych latach przyspieszenie rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu transportowym, w szczególności Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Dolnej Wisły. 1 czerwca 2022 r. Marszałkowie pięciu województw podpisali deklarację współpracy na rzecz rozwoju polskiego odcinka śródlądowej drogi wodnej E70. Szlak wodny E70 ma być kręgosłupem sieci transportu i ważnym impulsem rozwoju gospodarczego Ziemi Lubuskiej, Wielkopolski, Kujaw, Pomorza oraz Warmii i Mazur.

W najbliższym czasie największy nacisk w zakresie rozwoju tego rodzaju transportu zostanie położony na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej w ramach Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, który jest w trakcie realizacji. Aktualnie prace prowadzi Ministerstwo

³⁹ Założenia do Planu Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030” Według założeń Planu rzeki Wisła (na odcinku Warszawa-Gdańsk) i Odra mają stać się międzynarodowymi szlakami wodnymi.

⁴⁰ Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. Przez Polskę przebiegają trzy drogi wodne E30, E40 oraz E70.

Infrastruktury, a dokument został poddany konsultacjom społecznym oraz została przeprowadzona prognoza oddziaływania na środowisko.

W programie zaprezentowane mają zostać inwestycje, których realizacja jest konieczna dla osiągnięcia międzynarodowej klasy żeglowności, a także korzyści, jakie wynikną z rozwoju tego szlaku wodnego. Realizacja tej inwestycji wynika z kilku zasadniczych powodów:

- Odra ma bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy;
- Wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg regionów o dużej podaży ładunków;
- Z Odrą związane są regiony Polski mające znaczący udział w wymianie zagranicznej;
- Odrzańska Droga Wodna może stać się integralną częścią korytarzy sieci bazowej TEN-T;
- W ujściowym biegu Odrzańskiej Drogi Wodnej położony jest zespół portów morskich Szczecin i Świnoujście, mający podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej.

Dla podniesienia znaczenia Odry do rangi ważnej drogi transportowej niezbędna jest poprawa jej warunków żeglugowych. Szczegółowe plany dotyczące modernizacji Odry i ewentualnego połączenia ze szlakami międzynarodowymi zostaną zawarte w programie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Stopniowo będą zwiększały się inwestycje w śródlądowe drogi wodne. Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej rozwój żeglugi śródlądowej jest promowany jako najbardziej energooszczędny sposób transportu towarów. Jednocześnie jest jednym z najtańszych i najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajem transportu, głównie ze względu na:

- relatywnie małe zużycie energii;
- niską emisyjność zanieczyszczeń powietrza;
- relatywnie niewielkie zanieczyszczenie wód;
- niższe niż w transporcie drogowym koszty zewnętrzne.

Przez teren województwa lubuskiego będą biegły dwie międzynarodowe drogi wodne:

- międzynarodowa droga wodna E30 (łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem) – odcinek na Odrze łączy województwo dolnośląskie, m.in. Wrocław, poprzez województwo lubuskie z portami w Szczecinie i Świnoujściu, a także poprzez kanał Odra – Szprewa z Berlinem. Na Odrze w województwie lubuskim są zlokalizowane porty rzeczne: Bytom Odrzański, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Słubice, Kostrzyn nad Odrą. Porty rzeczne w Bytomiu Odrzańskim, Cigacicach, Nowej Soli i Słubicach pełnią również funkcję przystani wodnych. Ponadto w Krośnie Odrzańskim zlokalizowana jest odrębna przystań wodna. Odra w województwie lubuskim do tej pory nie została skanalizowana;
- międzynarodowa droga wodna E70 (łącząca Morze Bałtyckie z Atlantykiem) – odcinek Odra – Warta – Noteć, który wiedzie od granicy województwa wielkopolskiego do Kostrzyna nad Odrą, gdzie łączy się z międzynarodową drogą wodną E30. Na Warcie

zlokalizowany jest port w Gorzowie Wielkopolskim tzw. „Port Zimowy”, który jest w złym stanie technicznym. Przystanie wodne znajdują się miejscowościach: Drezdenko, Santok, Gorzów Wlkp., Kostrzyn nad Odrą. Warta w województwie lubuskim do ujścia Odry jest sklasyfikowana jako swobodnie płynąca.

Szlak wodny na Odrze stanowi dla województwa lubuskiego filar przyszłego rozwoju międzynarodowego transportu śródlądowego. Z uwagi na położenie, ważną ponadregionalną rolę może pełnić port w Kostrzynie nad Odrą (położenie na skrzyżowaniu międzynarodowych dróg wodnych E30 i E70) oraz porty w Cigacicach i Nowej Soli. Natomiast szlak na Warcie i Noteci, stanowiący odcinek drogi wodnej Odra – Wisła, posiada cenne walory krajobrazowe, co nadaje mu bardziej turystyczny charakter. Obecnie trwają prace nad nowym przebiegiem E-70 - „Studium przebiegu międzynarodowej drogi wodnej E70 na odcinku Odra-Wisła”, którego celem jest analiza zagadnień, które mają wpływ na możliwości i ograniczenia wytyczenia alternatywnego przebiegu śródlądowej drogi wodnej MDW E70 na odcinku Odra – Wisła, spełniającego wymogi stawiane szlakom o znaczeniu międzynarodowym⁴¹.

W 2017 r. nastąpiła nowelizacja Prawa wodnego, która wprowadziła podział państwa w zakresie zarządzania zasobami wodnymi i od 1 stycznia 2018 r. głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (Wody Polskie), które dzieli się na regionalne zarządy gospodarki wodnej z siedzibami w Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu. Drogi wodne na terenie województwa lubuskiego podlegają pod zarządy w Szczecinie, Wrocławiu, Poznaniu oraz Bydgoszczy. W Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie na wszystkich szczeblach struktury działają trzy podstawowe pionery merytoryczne:

- 1) Pion ochrony przed powodzią i suszą zajmuje się wszystkimi sprawami związanymi z tymi zjawiskami: planowaniem, przygotowaniem projektów i realizacją inwestycji oraz utrzymaniem i eksploatacją obiektów hydrotechnicznych. Pion prowadzi też sprawy związane z zapewnieniem wody na potrzeby rolnictwa oraz sprawy związane z monitorowaniem sytuacji hydrologicznej i sytuacjami kryzysowymi.
- 2) Pion usług wodnych zajmuje się wszystkimi sprawami związanymi z użytkownikami wód, przede wszystkim wydawaniem zgód wodnoprawnych, naliczaniem opłat za usługi wodne, kontrolą gospodarowania wodami, współpracą z różnymi użytkownikami wód, m.in. w sprawach dotyczących żeglugi śródlądowej, energetyki, przemysłu, turystyki i rekreacji.
- 3) Pion zarządzania środowiskiem wodnym zajmuje się sprawami związanymi przede wszystkim z wdrażaniem dyrektyw unijnych, takich jak tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna, dyrektywa w zakresie ochrony wód morskich, dyrektywa w zakresie oczyszczania ścieków komunalnych czy Dyrektywa Azotanowa. Ponadto pion prowadzi sprawy związane

⁴¹ Studium przebiegu MDW E70 na odcinku Odra – Wisła: Analiza uwarunkowań – lipiec 2020 r.

z obszarami chronionymi, takimi jak NATURA 2000. Również w tym pionie prowadzony jest System Informatyczny Gospodarki Wodnej.⁴²

Rysunek 45. Podział Państwa w zakresie zarządzania zasobami wodnymi



Źródło: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie,

<https://www.kzgw.gov.pl/index.php/pl/jednostki-organizacyjne/regionalne-zarzady-gospodarki-wodnej>

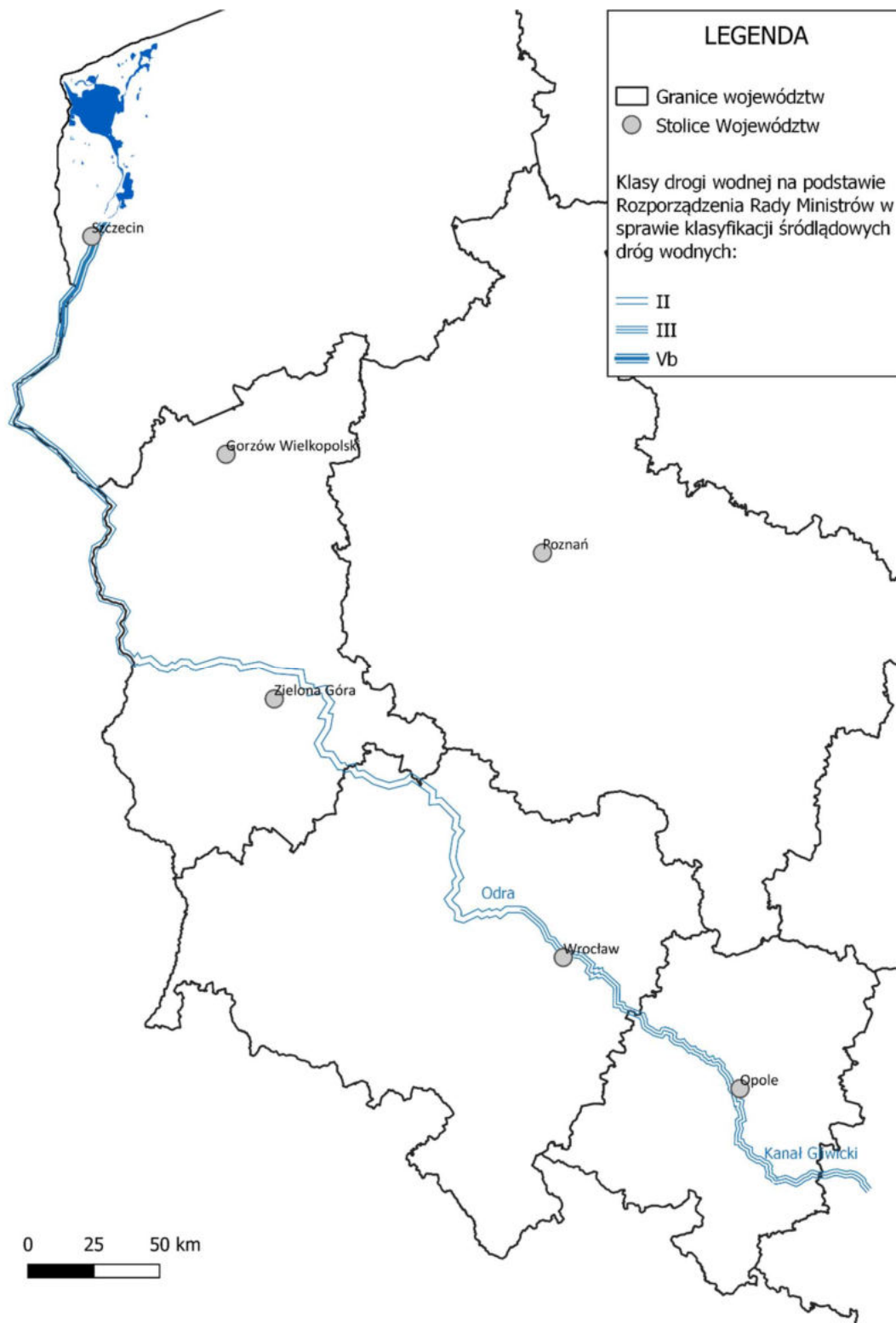
Zgodnie z danymi Wody Polskie (dawniej KZGW) na terenie województwa lubuskiego można wyszczególnić żeglowne odcinki rzek, posiadające następujące klasy żeglowności:

- Odra od ujścia Warty do granicy województwa zachodniopomorskiego – III klasa,
- Odra od granicy województwa dolnośląskiego do ujścia rzeki Warty – II klasa,
- Warta od ujścia Noteci do ujścia do Odry – II klasa,
- Warta od granicy woj. lubuskiego do ujścia Noteci do Warty – Ib klasa,
- Noteć od granicy woj. lubuskiego do ujścia Noteci do Warty – II klasa,
- Nysa Łużycka od miejscowości Gubin do ujścia do Odry – Ia klasa.⁴³

⁴² Źródło: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

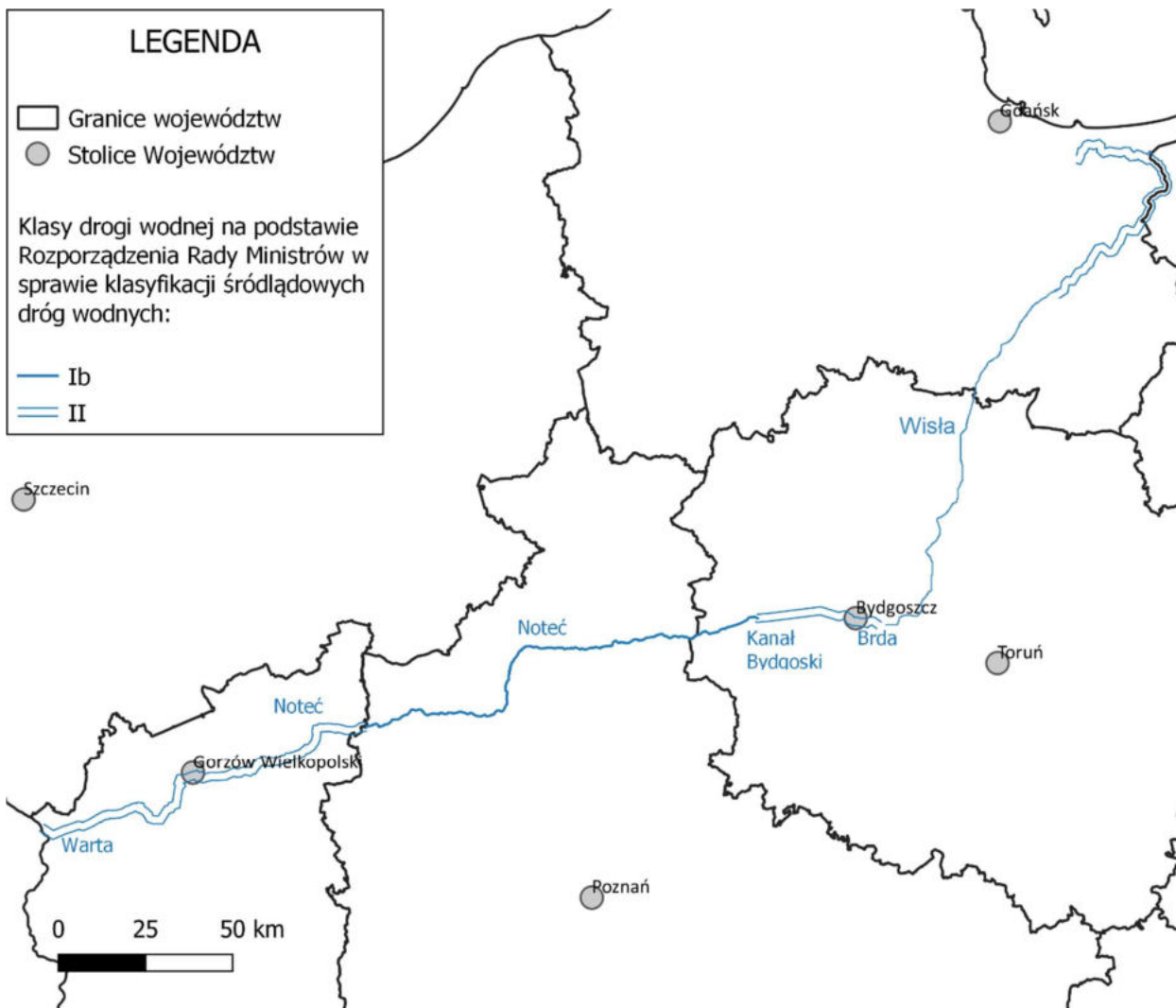
⁴³ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp.

Rysunek 46. Klasyfikacja klas żeglowności na poszczególnych odcinkach E30



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Inwentaryzacja części składowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, marzec 2017.

Rysunek 47. Klasyfikacja klas żeglowności na poszczególnych odcinkach E70



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Inwentaryzacja części składowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, marzec 2017.

Dostępność potencjałowa śródlądowa

Zgodnie z założeniami przyjętymi w całym badaniu⁴⁴, wielkość wskaźnika dostępności wodnej śródlądowej zależy od ewentualnych inwestycji na drogach wodnych (zmiany ich klasy) oraz od dostępu do portów rzecznych w transporcie drogowym towarowym. W badaniu prognostycznym dysponowano bardzo ograniczonym zasobem informacji na temat inwestycji śródlądowych planowanych na kolejną dekadę. Tym samym założono, że do roku 2025 nie przewiduje się żadnych zmian w klasach żeglowności dróg wodnych względem stanu

⁴⁴ Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)

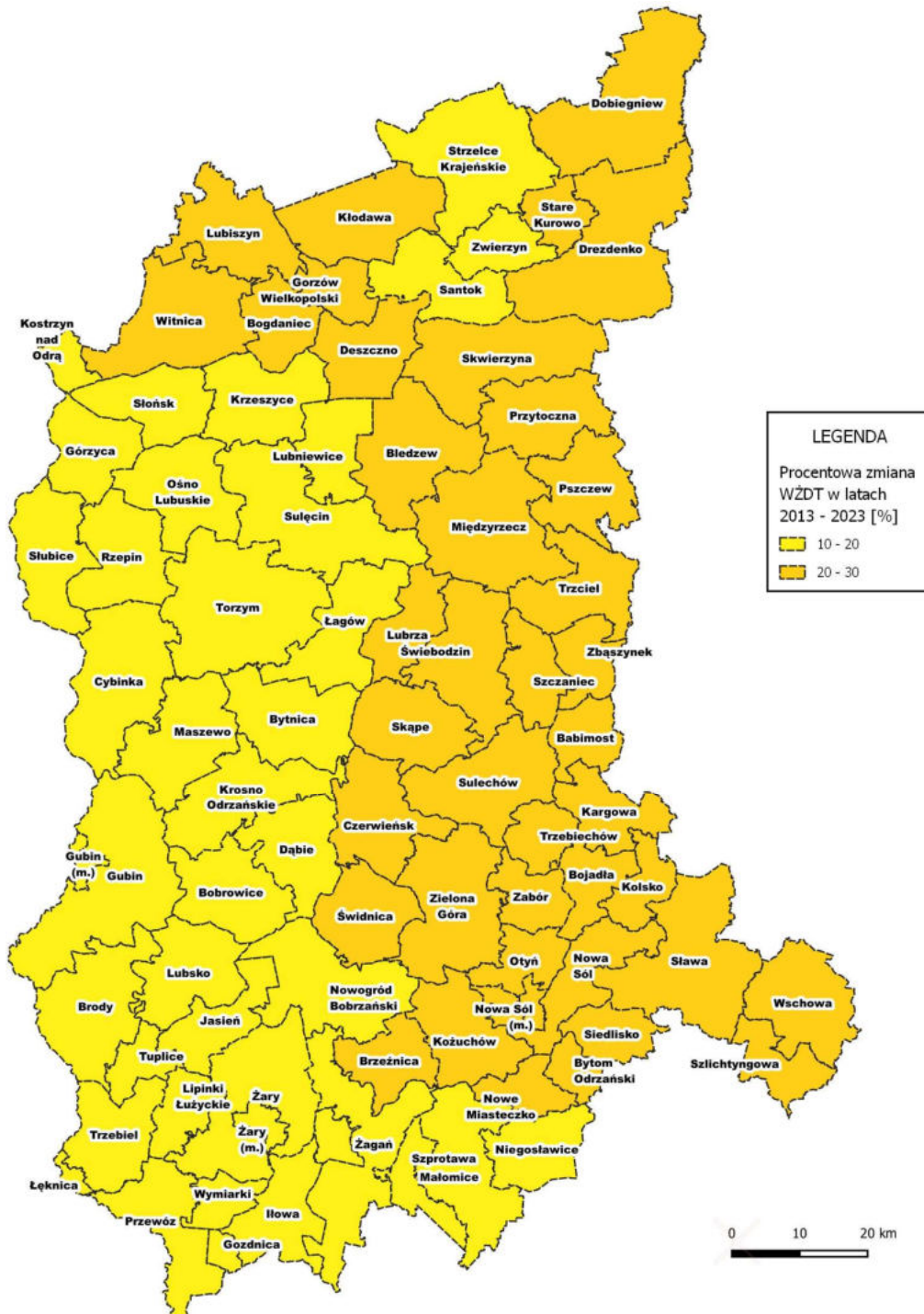
obecnego. Zmiany dostępności w tej perspektywie czasowej są zatem uwarunkowane jedynie dostępnością drogową do portów.

Układ przestrzenny dostępności w żegludze śródlądowej w roku 2020 został podobny do obserwowanego wcześniej. Jego podstawą są osie dróg wodnych Odry oraz dolnej Wisły. Wyraźna zmiana nastąpi jedynie na obszarze północnej Wielkopolski, zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego oraz północnej lubuskiego. Wszędzie tam wartości wskaźnika wzrosną. Będzie to efektem inwestycji na drodze wodnej Noteci, ale także budowy nowych dróg ekspresowych w Polsce północno-zachodniej (S10 i S11). Rozszerzenie pasa lepszej dostępności śródlądowej jest także widoczne w województwach, przez które przepływa górna i środkowa Odra.

Bezwzględne zwiększenie wartości wskaźnika WŻDT będzie miało miejsce w okolicach Krzyża (północna Wielkopolska), ale także w rejonie Zielonej Góry i Szczecina, co jest efektem prac modernizacyjnych realizowanych w latach 2020-2023 w ramach poprzedniej perspektywy finansowej UE. Zmiany na południowym, górnym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej będą niewielkie. Skalę faktycznej poprawy w zakresie dostępności w żegludze pokazuje jednocześnie wzrost wskaźnika w wartościach bezwzględnych oraz w ujęciu procentowym. Taka sytuacja ma miejsce jedynie w sąsiedztwie drogi wodnej Noteci.

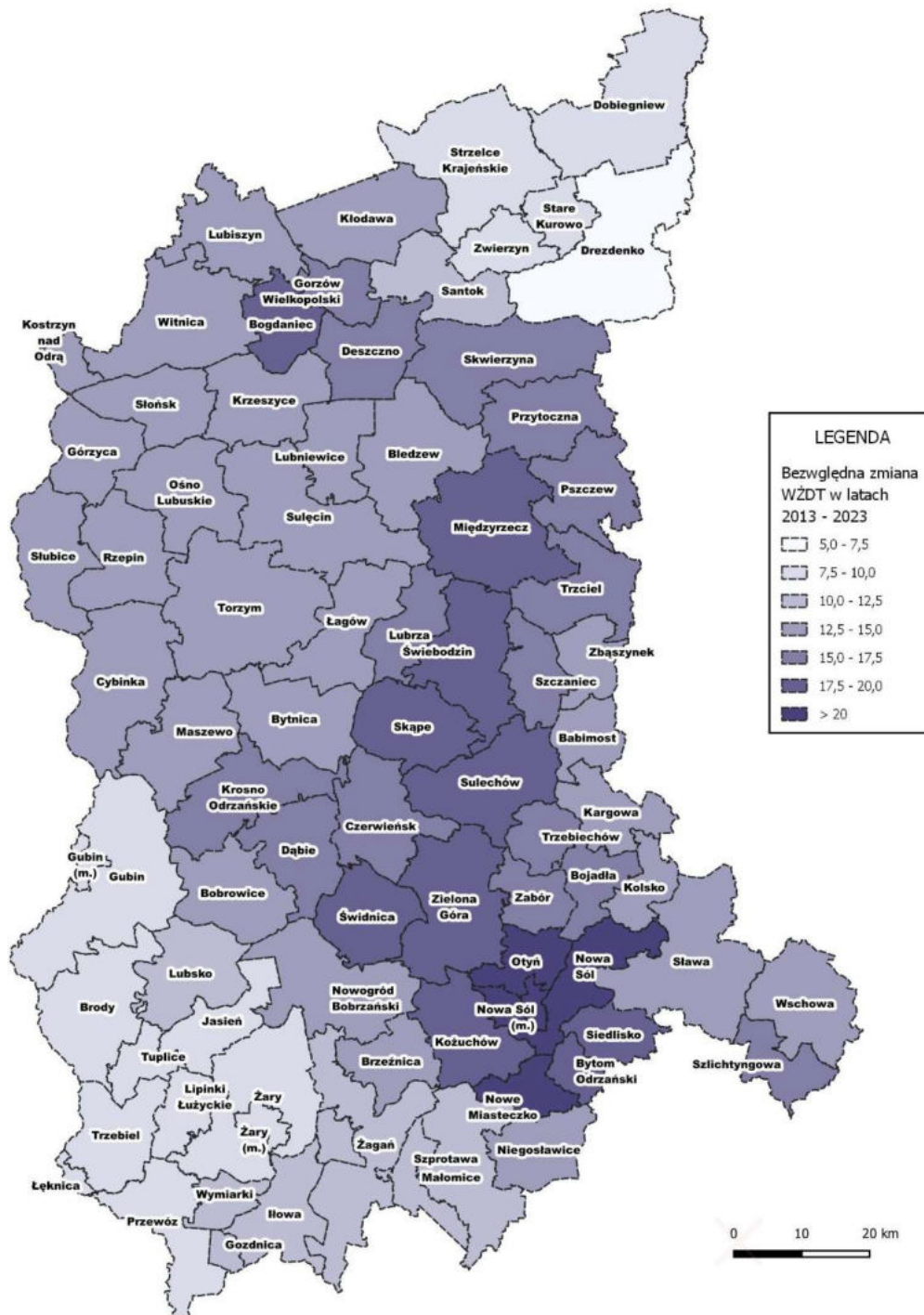
Dostępność śródlądowa gmin województwa lubuskiego jest mierzona wskaźnikiem gałęziowym WŻDT II (Wskaźnik Żeglugowej Dostępności Transportowej II). Województwo lubuskie należy do grupy regionów o prawie najwyższej wartości bazowej WŻDT - syntetyczny (2020 r.), wynoszącej 58,92, jest to druga najwyższa wartość (zachodniopomorskie zajmuje pierwsze miejsce z 63,30 pkt). Wartość wskaźnika dla regionów sąsiednich wynosi: dolnośląskie – 53,72 i wielkopolskie – 26,52.

Rysunek 48. Procentowa zmiana Wskaźnika Żeglugowej Dostępności Transportowej WZDT - wartość bazowa na przestrzeni lat 2013 - 2023



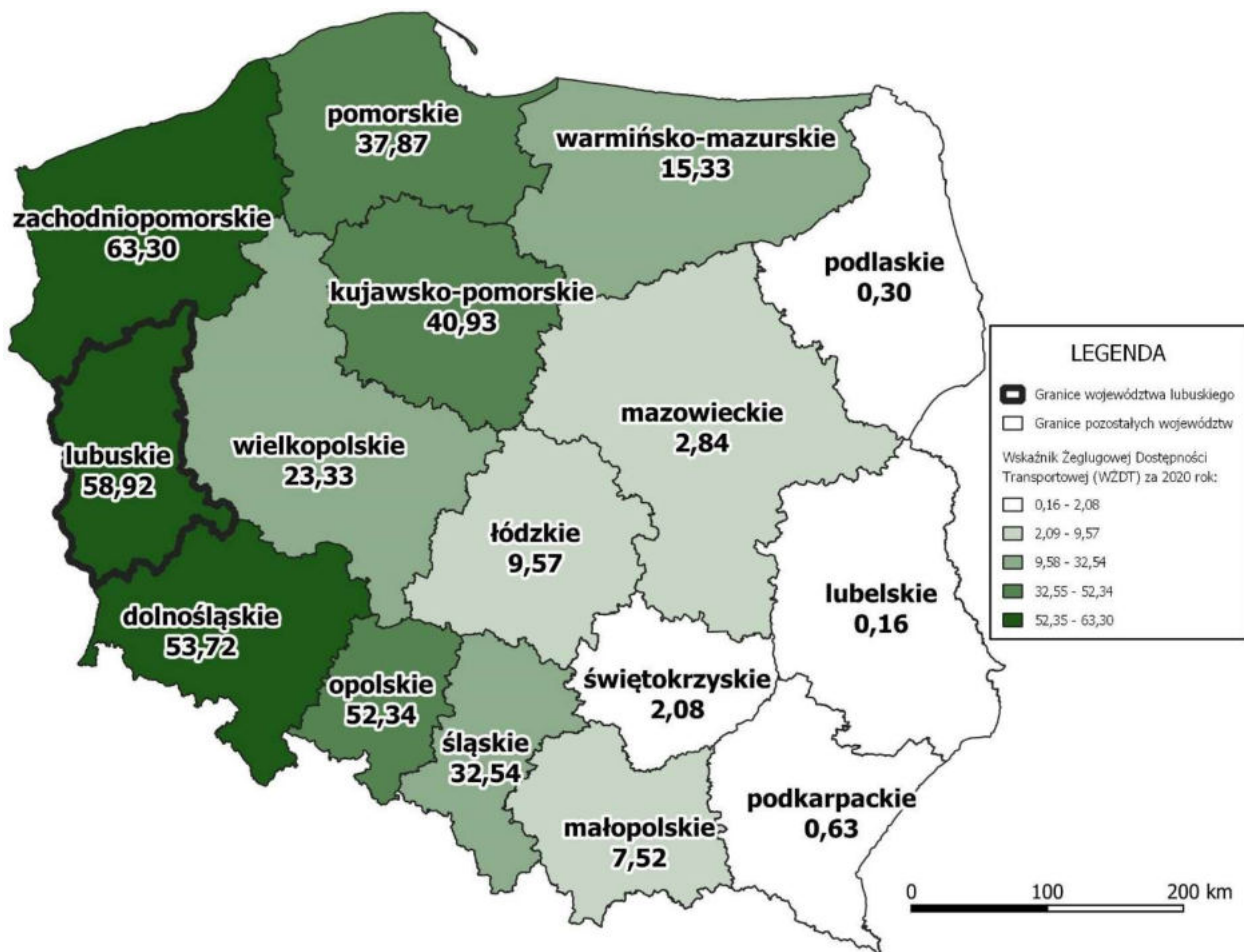
Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)“.

Rysunek 49. Bezwzględna zmiana Wskaźnika Żeglugowej Dostępności Transportowej WZDT - wartość bazowa na przestrzeni lat 2013 – 2023 w ujęciu punktowym



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)“.

Rysunek 50. Wskaźnik Żeglugowej Dostępności Transportowej WZDT rok bazowy 2020 w ujęciu punktowym



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)“.

Inwestycje na drogach śródlądowych w okresie programowania 2014-2020

W latach 2014 – 2020 na międzynarodowych drogach śródlądowych przebiegających przez teren województwa lubuskiego zostało zrealizowanych lub jest w trakcie realizacji 4 inwestycje z unijnym dofinansowaniem. Łączna kwota projektów wyniosła ponad 475 mln zł, a wartość dofinansowania wyniosła ponad 312 mln zł.

Tabela 4.9. Inwestycje na międzynarodowych drogach wodnych 2014-2020 w województwie lubuskim

Tytuł projektu	Nazwa beneficjenta	Wartość projektu	Wartość dofinansowania	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia projektu
Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania – odcinek 1, 2 i 4	PGW WP	257 977 200	211 634 420	2019-01-01	2023-12-31
Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry - przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej - ETAP II	PGW WP	117 168 350	84 216 759	2014-01-01	2023-06-30
Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry	UŻŚ SZCZECIN	20 445 372	16 270 991	2016-03-01	2021-12-31
Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - Etap II	Woj. Lubuskie/ ZDW Zielona Góra	79 540 739	58 926 195	2014-11-25	2022-05-04
SUMA		475 131 661	312 122 170		

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy dotacji

Inwestycje na sieci śródlądowej w okresie programowania 2021-2027 (do 2030 r.)

Od kilku lat podejmowane są intensywne działania zmierzające do poprawy żeglowności na rzekach przebiegających w województwie lubuskim. Projekt modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej III klasy żeglowności (a w perspektywie do klasy IV i Va) został kluczowym projektem w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej⁴⁵ jest w trakcie opracowania Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Gorzej wyglądają perspektywy rozwoju MDW E-70 poprzez zapewnienie na Warcie i Noteci II klasy wodnej. Poprawa żeglowności, w tym pogłębienie koryt lubuskich rzek, jest też warunkiem rozwoju turystyki wodnej. W ostatnich latach Polska przyjęła europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), do których należy, poza MDW E-30 i E-70, również MDW E-40 (Gdańsk-Brześć- Morze Czarne).

W ramach Założeń do Planów Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na latach 2016 – 2020 z perspektywą do 2030 r. przyjęto priorytet, który wpisuje się w obszar województwa lubuskiego.

- 1) Odrzańska Droga Wodna (E-30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych. W ramach zadań zaplanowano likwidację aktualnych wąskich gardeł, przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va, budowa na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj – Odra – Łąba oraz budowa Kanału Śląskiego.
- 2) Połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany i Warszawa – Brześć – rozbudowa dróg wodnych E-70 i E-40. W ramach zadań zaplanowano przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) oraz przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wisła – Dniepr (E-40) z Warszawy do Brześcia.

⁴⁵ MGiŻS zostało zniesione w listopadzie 2020 r. Jego zadania przejęło Ministerstwo Infrastruktury

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie zakłada przeprowadzenie inwestycji na terenie województwa lubuskiego:

- 1) Odbudowa budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyna nad Odrą) do km 68,2 (m. Santok).
- 2) Przebudowa mostu drogowego w krośnie Odrzańskim wraz z dojazdami. W latach 2021-2023 planowana jest przebudowa mostu w Krośnie Odrzańskim mająca na celu podniesienie obiektu o około 180 cm w celu umożliwienia prowadzenia sprawnej akcji lodołamania. Przebudowie samego mostu towarzyszyć będzie przebudowa całej infrastruktury towarzyszącej, włącznie z najazdami. W 2022 roku planowana jest budowa obiektu tymczasowego, na który przeniesiony zostanie ruch kołowy i pieszy, co umożliwi przebudowę mostu docelowego. Planowane zakończenie robót przypada na 3-4 kwartał 2023 roku. Wartość kontraktacji 72 530 413,61 zł.

Natomiast Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 zakłada realizację celów strategicznych związanych z śródlądowymi drogami wodnymi w dwóch przedsięwzięciach.

- 1) Multimodalne centra logistyczne - przedsięwzięcie obejmuje stworzenie multimodalnych centrów logistycznych na obszarach kluczowych dla transportu drogowego, kolejowego oraz wodnego wraz z wykorzystaniem lotniska Zielona Góra/Babimost w kontekście ruchu międzynarodowego: węzła drogi ekspresowej S3 i autostrady A2, Międzynarodowej Drogi Wodnej E30 oraz linii kolejowej E20 i zakładające budowę na terenie lotniska Zielona Góra/Babimost dworca towarowego do obsługi cargo i działań celno-skarbowych, zespołu magazynów składowych i składów celnych, zabezpieczenie obsługi Urzędu Celnego i Skarbowego w pomieszczenia i urzędnika kontroli, utworzenie węzła multimodalnego wraz z Centrum Transport-Spedycja-Logistyka oraz budowę multimodalnego terminalu kontenerowego w porcie Sulechów/Cigacice na Odrze, a także budowę multimodalnego centrum logistycznego (transport drogowy, kolejowy i żegluga śródlądowa) w Gorzowie Wielkopolskim wraz z terminalem – portem rzeczny na rzece Warcie.
- 2) Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej E30 i Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 - modernizacja i dostosowanie MDW E30 i MDW E70 (Warta, Noteć) do klasy IV, w tym wyznaczenie nowego przebiegu drogi wodnej E70, a także wpisanie obu dróg do sieci kompleksowej TEN-T. Projekt zakłada stworzenie warunków do pełnienia przez rzeki województwa lubuskiego funkcji w transporcie towarowym i osobowym (turystycznym) i włączenia ich do europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych oraz tworzenia centrów logistyczno-operacyjnych na bazie portów żegluga śródlądowej, m.in. w Nowej Soli, Cigacicach, Krośnie Odrzańskim, Kostrzynie nad Odrą, Słubicach i Gorzowie Wielkopolskim.

Analiza przestrzenna dróg wodnych

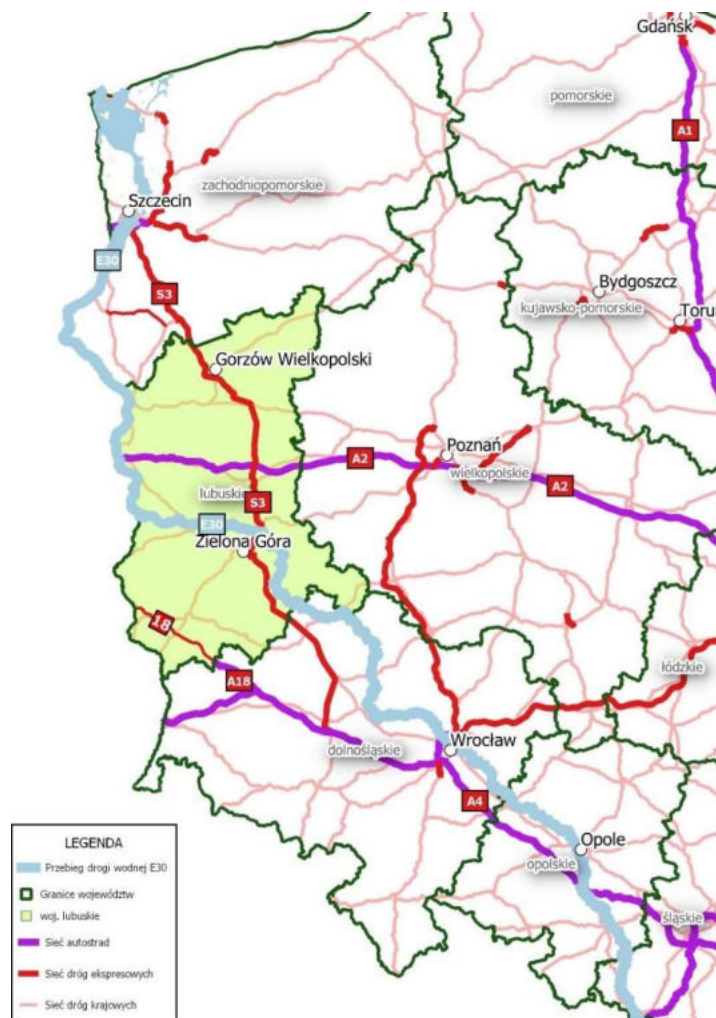
Analiza przestrzenna drogi wodnej E30 wykazała, iż istnieje sieć dróg szybkiego ruchu – autostrada A4 oraz droga ekspresowa S3, które stanowią potencjalną konkurencję dla drogi



wodnej. Jednocześnie infrastruktura drogowa odpowiednio rozbudowana i doprowadzona do portów śródlądowych może wspomóc tworzenie węzłów intermodalnych.

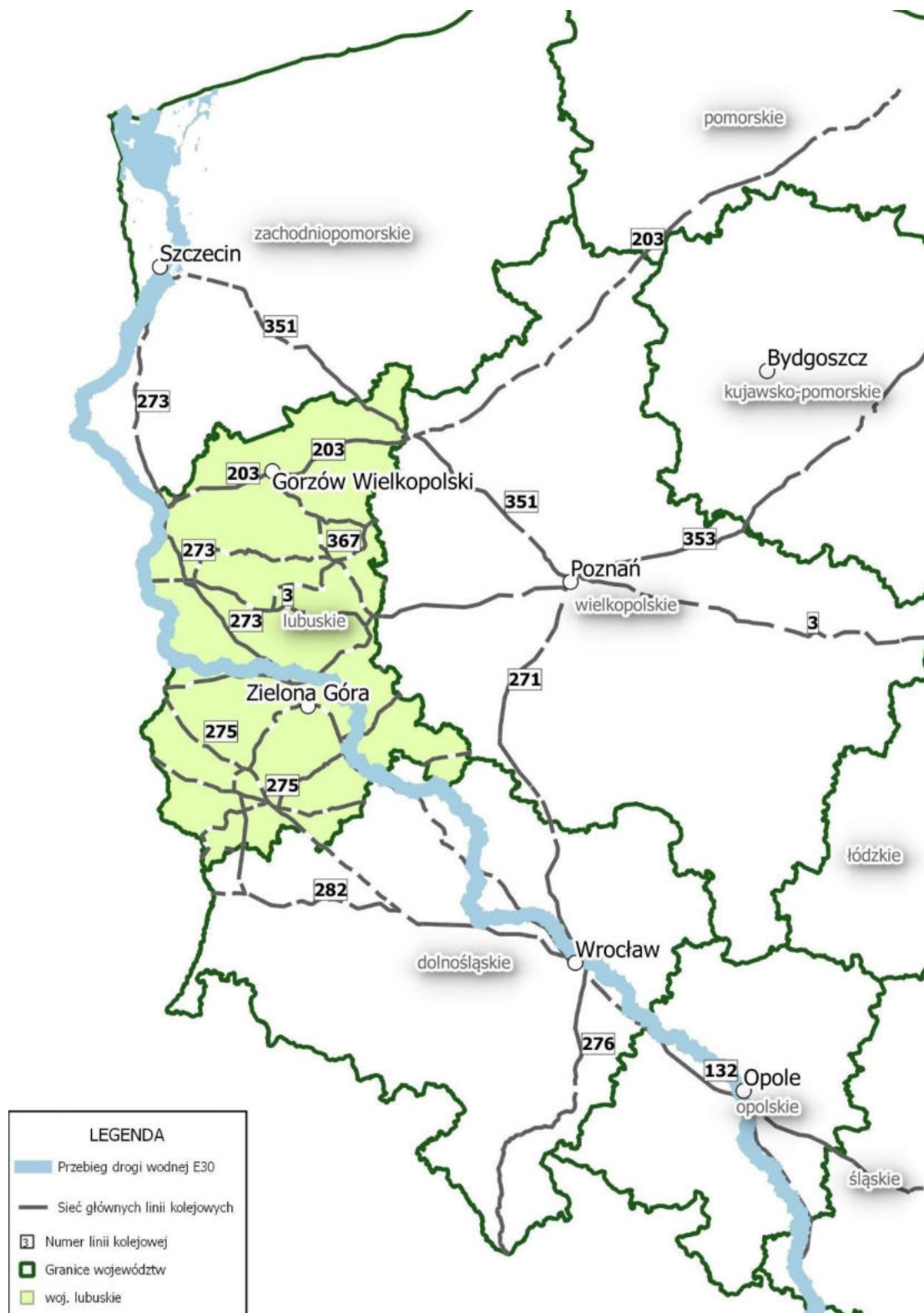
Infrastruktura kolejowa stanowi również silną konkurencję dla transportu śródlądowego w przewozach na ODW, ale też może mieć dla ODW charakter komplementarny. Linie kolejowe 151, 132, 273 oraz 41 tworzące ciąg transportowy, zapewniają bezpośrednie połączenie pomiędzy granicą z Czechami w Chałupkach, a portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu. Obecnie na większości odcinków ww. linii przeprowadzone zostały prace modernizacyjne lub będą one wykonane przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. w najbliższych latach. Większość portów rzecznych jest zlokalizowana w niewielkiej odległości od istniejących szlaków kolejowych – potencjalnie może to doprowadzić do tworzenia wysoce intermodalnych węzłów transportowych.

Rysunek 51. Przebieg drogi wodnej E30 na tle sieci drogowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T”, Warszawa grudzień 2019 r.

Rysunek 52. Przebieg drogi wodnej E30 na tle sieci kolejowej

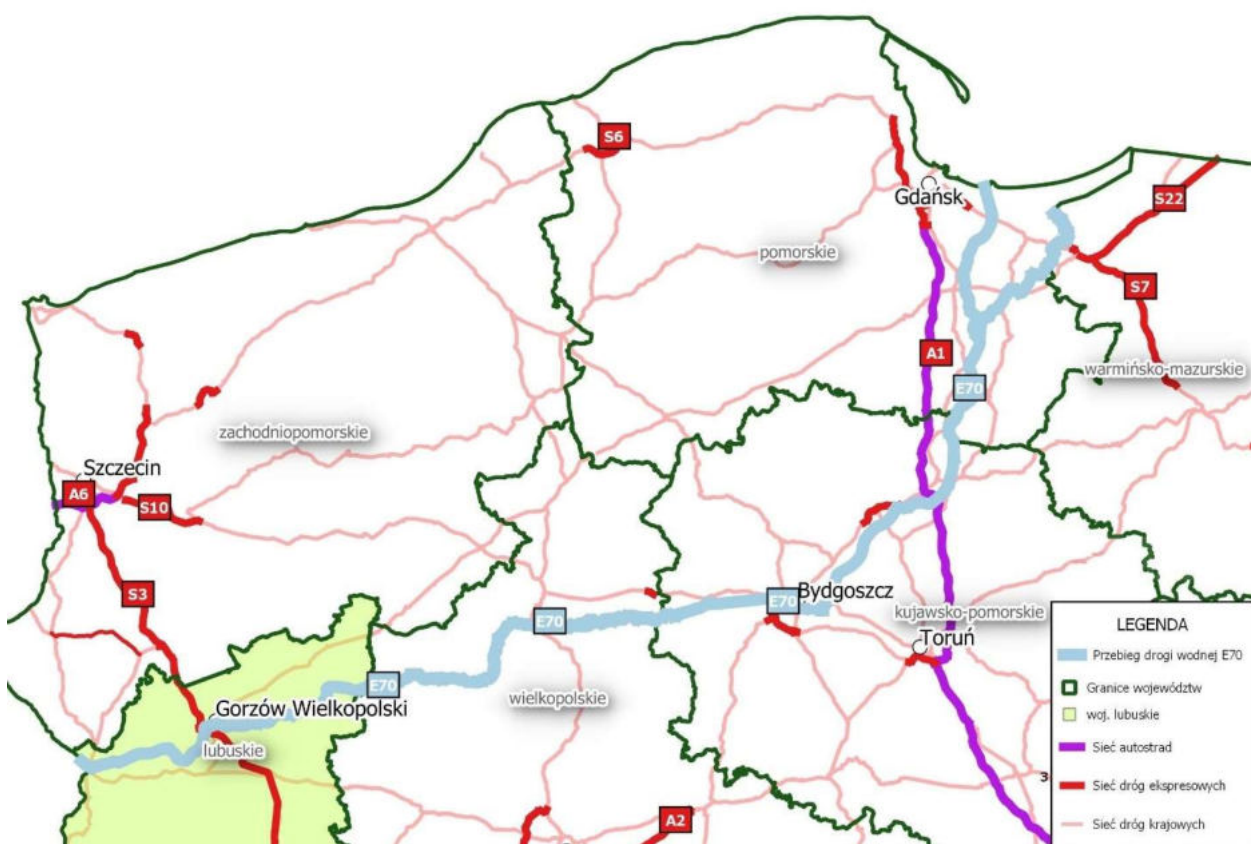


Źródło: opracowanie własne na podstawie „Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T”, Warszawa grudzień 2019 r.



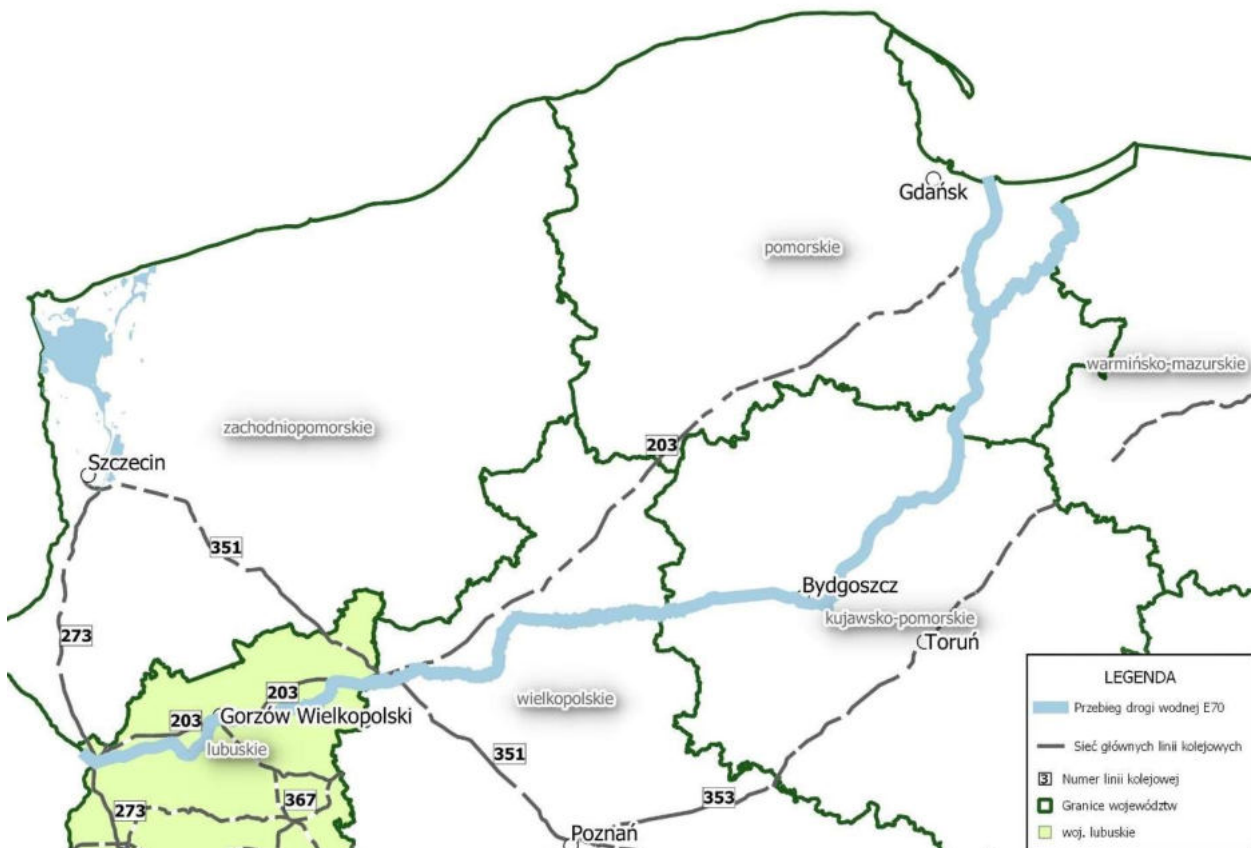
Analiza przestrzenna drogi wodnej E70 wykazała, iż istnieje sieć dróg szybkiego ruchu – autostrada A1, autostrada A2 oraz droga ekspresowa S3 i S5 stanowiące potencjalną konkurencję dla drogi wodnej, ale też może mieć dla niej charakter komplementarny. Jednocześnie infrastruktura drogowa odpowiednio rozbudowana, doprowadzona do portów śródlądowych może wspomóc tworzenie węzłów intermodalnych. Międzynarodowa droga wodna E70 posiada stosunkowo najgorszą dostępność drogową – jest najbardziej oddalona od głównych ciągów drogowych o wysokich parametrach technicznych, zapewniających szybki i sprawny transport. W zakresie dostępności do linii kolejowych, należy ją uznać za dobrą, na większości ciągu, odcinki linii kolejowych 9, 204, 131, 18 oraz 203 o znaczeniu magistralnym przebiegają równolegle, częściowo w najbliższym sąsiedztwie rzeki.

Rysunek 53. Przebieg drogi wodnej E70 na tle sieci drogowej



Źródło: Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T, Warszawa grudzień 2019 r.

Rysunek 54. Przebieg drogi wodnej E70 na tle sieci kolejowej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T”, Warszawa grudzień 2019 r.

Żegluga wodna w województwie lubuskim oraz w całej Polsce, nie ma jeszcze większego znaczenia w przewozach towarów, zaś w przewozach osób ma znaczenie jedynie w turystyce oraz stanowi lokalne uzupełnienie infrastruktury transportu samochodowego (promy rzeczne). Sytuacja powinna powoli zacząć się zmieniać poprzez realizację europejskich oraz krajowych programów, jak też zadań wpisanych w realizację strategii wojewódzkich. Aktualnie marginalne znaczenie żeglugi śródlądowej wynika przede wszystkim ze złego stanu technicznego dróg wodnych oraz towarzyszącej im infrastruktury.

Potencjalnie drogi wodne mogłyby odgrywać znaczącą rolę w transporcie, szczególnie w transporcie towarów. Szlaki o odpowiedniej przepustowości, wraz z infrastrukturą nadrzeczną w postaci portów i przystani wodnych mogłyby, poprzez węzły zintegrowanych systemów transportowych, stanowić element europejskiej sieci transportu towarowego. Transport wodny jest też atrakcyjny w kontekście niskoemisyjności.

Działalności żeglugi śródlądowej na terenie województwa lubuskiego sprzyja powiązanie Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz drogi wodnej E70 z wieloma centrami gospodarczymi: połączenie aglomeracji szczecińskiej i portów ujścia Odry z aglomeracją wrocławską oraz Górnym Śląskiem;

poprzez drogę wodną Wisła - Odra połączenie z wielkopolskim obszarem gospodarczym, a w ujęciu międzynarodowym poprzez kanały Odra-Havela i Odra-Szprewa z Berlinem i miastami zachodniej Europy. Jednak dopiero kompleksowość postrzegania dróg wodnych determinuje możliwość odpowiedniej realizacji głównych zamierzeń strategicznych rozwoju systemu transportowego. Na system śródlądowych szlaków wodnych składają się nie tylko drogi wodne i ich infrastruktura, ale także infrastruktura towarzysząca w postaci portów i przystani śródlądowych wraz z zapleczem oraz system powiązań z siecią drogową i kolejową gwarantujący multimodalność systemu transportowego.



4.6 Transport lotniczy

Port lotniczy Zielona Góra - Babimost

Na obszarze województwa lubuskiego zlokalizowany jest Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost, w odległości około 34 km na północny wschód od Zielonej Góry, w środkowo-wschodniej części województwa lubuskiego, przy miejscowości Nowe Kramsko i przy granicy z województwem wielkopolskim; 4 km od dworca kolejowego w Babimoście i 10 km od dużego węzła kolejowego w Zbąszynku. W kontekście sieci lotnisk w Polsce port ten zalicza się do sieci podstawowej regionalnych portów lotniczych, dopełniających białe plamy lotniczej dostępności, które pełnią istotną rolę w zwiększeniu zewnętrznej dostępności regionu.

Pod względem położenia w przestrzeni powietrznej Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost ma korzystne usytuowanie względem głównych korytarzy powietrznych. Lotnisko posiada dobrą infrastrukturę oraz jest korzystnie skomunikowane drogowo z węzłami na drodze ekspresowej S3 w Sulechowie (ok. 15 km) i w Świebodzinie (ok. 25 km). W odległości 36 km znajduje się węzeł (zjazd) na autostradę A2 w Jordanowie. Konieczna jest poprawa rozwiązań i stanu dróg dojazdowych do portu lotniczego, a w szczególności dróg wojewódzkich nr 304 i 303 wraz z obwodnicami miejscowości, co podkreślają również ustalenia zawarte w dokumentach rozwojowych dla portu lotniczego⁴⁶.

W latach 2016 – 2019 w Porcie Lotniczym Zielona Góra – Babimost zaobserwowano znaczny wzrost liczby obsłużonych pasażerów. Rekordowy wzrost liczby obsłużonych pasażerów, jak również wykonanych operacji lotniczych, miał miejsce w 2019 r., w którym lotnisko Zielona Góra – Babimost obsłużyło ok. 34 tys. pasażerów, co jest także efektem uruchomienia czarterowych lotów wakacyjnych do tureckiej Antalyi. W 2021 r. dużym zainteresowaniem cieszyły się natomiast wakacyjne loty do chorwackiej Rijeki. W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące liczby obsłużonych pasażerów przez krajowe lotniska. Spadek nastąpił w latach 2020 oraz 2021 r. z uwagi na pandemię COVID-19 i ograniczenia w ruchu lotniczym.

Tabela 4.10. Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w latach 2017-2020

Nazwa Portu	cały rok				dynamika		
	2020	2019	2018	2017	2020/2019	2019/2018	2019/2017
1. Chopina w Warszawie							
Liczba pasażerów	5 473 224	18 844 591	17 737 231	15 730 330	-71,0%	6,2%	19,8%
Liczba operacji pax	67 649	180 562	172 520	157 044	-62,5%	4,7%	15,0%
2. Kraków – Balice							
Liczba pasażerów	2 588 970	8 402 859	6 759 683	5 829 190	-69,2%	24,3%	44,2%
Liczba operacji pax	23 018	58 771	49 641	44 188	-60,8%	18,4%	33,0%

⁴⁶ Plan Generalny Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimoście na lata 2014-2034, Warszawa 2015 (na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego).

Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030

3. Gdańsk im. L. Wałęsy							
Liczba pasażerów	1 697 406	5 361 134	4 966 949	4 601 982	-68,3%	7,90%	16,50%
Liczba operacji pax	17 823	41 088	39 127	36 504	-56,6%	5,00%	12,60%
4. Katowice-Pyrzowice							
Liczba pasażerów	1 437 876	4 843 650	4 825 845	3 877 235	-70,3%	0,40%	24,90%
Liczba operacji pax	12 814	32 959	32 876	27 295	-61,1%	0,30%	20,80%
5. Wrocław – Strachowice							
Liczba pasażerów	1 003 066	3 496 898	3 293 948	2 805 888	-71,7%	6,20%	24,60%
Liczba operacji pax	10 636	27 716	26 916	22 899	-62,3%	3,00%	21,00%
6. Warszawa / Modlin							
Liczba pasażerów	870 831	3 104 277	3 080 699	2 931 503	-71,9%	0,80%	5,90%
Liczba operacji pax	6 974	18 270	18 373	17 279	-61,8%	-0,60%	5,70%
7. Poznań – Ławica							
Liczba pasażerów	652 833	2 372 184	2 465 418	1 842 660	-72,5%	-3,80%	28,70%
Liczba operacji pax	7 030	18 998	20 154	15 773	-63,0%	-5,70%	20,40%
8. Rzeszów – Jasionka							
Liczba pasażerów	234 355	769 252	769 475	691 708	-69,5%	0,00%	11,20%
Liczba operacji pax	3 005	7 443	7 222	6 361	-59,6%	3,10%	17,00%
9. Szczecin - Goleniów							
Liczba pasażerów	185 848	580 479	598 663	578 520	-68,0%	-3,00%	0,30%
Liczba operacji pax	2 320	4 934	5 048	4 781	-53,0%	-2,30%	3,20%
10. Bydgoszcz							
Liczba pasażerów	124 545	413 472	398 066	318 400	-69,9%	3,90%	29,90%
Liczba operacji pax	1 319	3 138	3 030	2 397	-58,0%	3,60%	30,90%
11. Lublin							
Liczba pasażerów	123 512	356 011	454 103	429 164	-65,3%	-21,60%	-17,00%
Liczba operacji pax	1 227	2 692	3 622	3 249	-54,4%	-25,70%	-17,10%
12. Łódź							
Liczba pasażerów	75 275	241 707	217 426	207 377	-68,9%	11,20%	16,60%
Liczba operacji pax	578	1 664	1 564	1 740	-65,3%	6,40%	-4,40%
13. Olsztyn - Mazury							
Liczba pasażerów	61 114	147 446	117 102	101 306	-58,6%	25,90%	45,50%
Liczba operacji pax	646	1 110	862	680	-41,8%	28,80%	63,20%
14. Zielona Góra – Babimost							
Liczba pasażerów	19 266	33 078	21 269	17 128	-41,8%	55,5%	93,1%
Liczba operacji pax	810	868	592	529	-6,7%	46,6%	64,1%
15. Radom - Sadków							
Liczba pasażerów	0	0	0	9 903	-	-	-
Liczba operacji pax	0	0	0	480	-	-	-
Suma							
Liczba pasażerów	14 548 121	48 967 038	45 705 877	39 972 294	-70,3%	7,1%	22,5%
Liczba operacji pax	155 849	400 213	381 547	341 199	-61,1%	4,9%	17,3%

Źródło: Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych, Warszawa, kwiecień 2020 - maj 2021.

*pax – liczba pasażerów



Tabela 4.11. Liczba obsługiwanych pasażerów oraz liczba operacji lotniczych

LICZBA PASAŻERÓW		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Ruch krajowy - regularny	10 213	8 203	17 016	20 852	27 848	19 266
2	Ruch międzynarodowy - regularny	0	0	0	0	0	0
3	Ruch krajowy - czarterowy	304	0	0	0	0	0
4	Ruch międzynarodowy - czarterowy	5 776	541	112	417	5 230	0
Suma		16 293	8 744	17 128	21 269	33 078	19 266
LICZBA OPERACJI LOTNICZYCH		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Ruch krajowy - regularny	616	511	525	586	820	810
2	Ruch międzynarodowy - regularny	0	0	0	0	0	0
3	Ruch krajowy - czarterowy	14	0	0	0	0	0
4	Ruch międzynarodowy - czarterowy	66	10	4	6	48	0
Suma		696	521	529	592	868	810

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Portu Lotniczego Zielona Góra - Babimost

W celu zwiększenia zarówno atrakcyjności portu lotniczego, a tym samym województwa lubuskiego, jak i obsługi ruchu pasażerskiego do minimum 150 000 osób rocznie, uruchomiane są dodatkowe, regularne połączenie lotnicze z Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost. Województwo Lubuskie podpisało 30.12.2021 r. umowę z Polskimi Liniami Lotniczymi „LOT” S.A. na „promocję województwa lubuskiego poprzez przewoźników lotniczych operujących z lotniska Zielona Góra – Babimost do Lotniska im. F. Chopina w Warszawie i innych międzynarodowych portów lotniczych” (umowa dot. połączeń z Warszawą i z Lwowem). Planowane jest ponadto zawarcie umowy z tourooperatorem na realizację wakacyjnego połączenia do Turcji. Pozostałe destynacje wakacyjne, na wykonywanie których Województwo Lubuskie zamierza zawrzeć umowę z przewoźnikami lotniczymi/touroperatorami w 2022 r. to: Chorwacja, Bułgaria, Gdańsk. Jeżeli chodzi o połączenia regularne, planowane są połączenia do Londynu lub Skandynawii. Prognozuje się zatem znaczny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów w stosunku do lat ubiegłych.

W tworzeniu oferty przewozowej Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost jednym z istotniejszych elementów tego procesu wydaje się być zatem uzupełnienie połączeń przez przewoźników niskokosztowych, którzy generują znaczne zapewnienie strumienia ruchu.

Duże znaczenie dla rozwoju portu lotniczego, jak również całego regionu, ma rozwój infrastruktury naziemnej. Rozbudowana sieć transportowa to kluczowy element w kontekście prognozy ruchu lotniczego, ponieważ umożliwi sprawny dojazd pasażerom do i z lotniska (pozytywny odbiór doświadczenia podróży lotniczej) oraz krytycznie zwiększa obszar oddziaływania lotniska, nawet poza granice Polski.

Stan infrastruktury drogowej – dojazdowej do portu lotniczego – można uznać za satysfakcjonujący. Autostrada A2 relacji Poznań-Berlin oraz droga ekspresowa S3 zostały ukończone i oddane do użytku, natomiast autostrada A18 w ciągu województwa lubuskiego zostanie ukończona w perspektywie następnych lat. Istniejąca już infrastruktura drogowa

gwarantuje możliwość szybkiego dojazdu nie tylko z Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego, lecz także z województw: wielkopolskiego i dolnośląskiego oraz Republiki Federalnej Niemiec. Dalszy rozwój infrastruktury drogowej znacząco zwiększy obszar oddziaływania Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost, który mógłby oferować sprawny dojazd pasażerom przy jednoczesnych przewagach kosztowych. Jednym z rozpoczętych działań jest planowana rozbudowa i modernizacja drogi wojewódzkiej DW 304 w celu poprawy dostępności komunikacyjnej poprzez budowę nowego przebiegu DW 304 łączącej drogę krajową DK32 z obwodnicą m. Babimost, w tym budowa obwodnicy Nowego Kramaska. Na dzień 28.02.2022 opracowano koncepcję programową na budowę drogi wojewódzkiej nr 304 od drogi krajowej nr 32 do Babimostu. Obecnie trwa postępowanie przetargowe dot. zlecenia dokumentacji projektowej, której termin zakończenia planowany jest na koniec 2023 roku.

Dobre praktyki wskazują także na konieczność wykorzystania transportu kolejowego ze względu na szybkość i bezpieczeństwo dojazdu oraz odciążenie lokalnej sieci drogowej. W celu zapewnienia sprawnego rozwoju lotniska IEG konieczne wydaje się rozważenie uruchomienia połączenia kolejowego pomiędzy Berlinem a Zieloną Górą przez Zbąszynek i Babimost oraz dedykowanego dla połączeń lotniczych bezpośredniego połączenia kolejowego z Poznania przez Babimost do Zielonej Góry. Dodatkowo należy rozważyć modernizację istniejącej infrastruktury, w tym przede wszystkim dalszą modernizację połączeń Gorzów Wielkopolski-Zielona Góra.

Wzrost przepustowości infrastruktury Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost jest istotny z punktu widzenia efektywności funkcjonowania lotniska oraz zapewnienia pasażerom satysfakcjonującej oferty przez podmioty, które funkcjonują na rynku lotniczym. Głównym zadaniem służącym realizacji wyznaczonego kierunku interwencji będzie rozbudowa – w latach 2022 – 2023 – hali kontroli odlotów w Porcie Lotniczym Zielona Góra – Babimost wraz z wyposażeniem oraz z zagospodarowaniem terenu i infrastrukturą towarzyszącą. Nowa zabudowa połączy istniejące budynki „Hali Kontroli Przyłotów” i „Hali Kontroli Odlotów” oraz będzie funkcjonować jako osobny obiekt.

W ramach bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego w Porcie Lotniczym Zielona Góra – Babimost należy mieć natomiast na uwadze następujące projekty inwestycyjne:

- a) wyposażenie security cargo – w tym w 2 RTG i 2 ETD, radiometrię, CCTV, bramkę WTMD, system dostępu – właściwa realizacja zadań w obszarze kontroli bezpieczeństwa CARGO pozwoli na spełnienie podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego – zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998 oraz Decyzją Wykonawczą C (2015) 8005 ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- b) rozbudowa CCTV w ramach nowych technologii – podstawą rozbudowy systemu monitoringu wizyjnego jest dostosowanie portu lotniczego do pkt 4.8. Konwencji Chicagowskiej Aneksu 17 w przedmiocie środków ochrony. Mowa o wyeliminowaniu

- w części strefy krytycznej strefy zastrzeżonej pól martwych, w ramach wsparcia działań ochronnych oraz poniesienia jakości zabezpieczenia technicznego lotniska;
- c) zabezpieczenie obwodowego ogrodzenia lotniska – ma na celu podniesienie jakości zabezpieczenia terenu lotniska, a w szczególności strefy zastrzeżonej lotniska w ramach systemu bezpieczeństwa obiektu (zabezpieczenie budowlano-techniczne, ochrona fizyczna);
 - d) zwiększenie nadzoru ochrony w strefie ogólnodostępnej w ramach zakupu skanerów i barier ochronnych – zapewnienie bezpieczeństwa w związku z potencjalnymi zagrożeniami dla stref ogólnodostępnych, ze szczególnym uwzględnieniem generowanych ryzyk (podjęcie działań prewencyjnych w celu poprawy bezpieczeństwa i objęcia takich obszarów szczególnym nadzorem);
 - e) wyposażenie Centrum Kryzysowego – security – podniesienie jakości realizowanych zadań w obszarze oceny stopnia zagrożenia oraz przeciwdziałanie sytuacją kryzysowym w lotnictwie cywilnym. Wykorzystanie skutecznych narzędzi w celu zapewniania efektywnego funkcjonowania sztabu zarządzającego lotniskiem.

Przeznaczenie nakładów finansowych niezbędnych do dalszego funkcjonowania Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost przyczyni się do podniesienia jego rangi w sieci lotnisk komunikacyjnych w Polsce. To niewątpliwie szansa na stworzenie trwałej oferty przewozowej, a w konsekwencji – wygenerowanie wysokiego strumienia pasażerów korzystających z lubuskiego portu. Atrakcyjny port lotniczy – jako narzędzie rozwoju i promocji regionu – jest istotnym elementem poprawy dostępności transportowej oraz podniesienia atrakcyjności województwa.

Rysunek 55. Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost a sieć komunikacyjna województwa lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Openstreetmap, BDOT10K stan na 31.12.2020 roku.

Inwestycje w transporcie lotniczym w okresie programowania 2021-2027 (do 2030 r.)

W przyjętej Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego⁴⁷ znalazły się projekty zakładające rozbudowę Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost wraz z poprawą dostępności komunikacyjnej w układzie regionalnym i transgranicznym.

1) *Multimodalne centra logistyczne*

Wyżej wymienione przedsięwzięcie strategiczne obejmuje stworzenie multimodalnych centrów logistycznych na obszarach kluczowych dla transportu drogowego, kolejowego oraz wodnego wraz z wykorzystaniem lotniska Zielona Góra/Babimost w kontekście ruchu międzynarodowego: węzła drogi ekspresowej S3 i autostrady A2, Międzynarodowej Drogi Wodnej E30 oraz linii kolejowej E20. Zakłada się budowę na terenie lotniska Zielona Góra – Babimost dworca towarowego do obsługi cargo i działań celno-skarbowych, zespołu magazynów składowych oraz składów celnych, zabezpieczenie obsługi Urzędu Celnego i Skarbowego w pomieszczenia i urzędnika kontroli, utworzenie węzła multimodalnego wraz z Centrum Transport-Spedycja-Logistyka oraz budowę multimodalnego terminalu kontenerowego w porcie Sulechów/Cigacice na Odrze, a także budowę multimodalnego centrum logistycznego (transport drogowy, kolejowy i żegluga śródlądowa) w Gorzowie Wielkopolskim wraz z terminalem – portem rzeczny na rzece Warcie.

Realizacja tego zadania przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa przy operacjach lotniczych i obsłudze pasażerów oraz dostępności komunikacyjnej, w tym:

- poprawy stanu technicznego infrastruktury lotniskowej i wyposażenia zabezpieczającego bezpieczeństwo operacji lotniczych oraz bezpieczeństwa pasażerów,
- modernizacji i rozbudowy stanu technicznego infrastruktury i urządzeń służby kontroli ruchu lotniczego oraz urządzeń dla ochrony meteorologicznej lotniska,
- zakupu nowego sprzętu ratunkowo-gaśniczego dla Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej,
- rozbudowy i modernizacji drogi wojewódzkiej DW 304 w celu poprawy dostępności komunikacyjnej poprzez budowę nowego przebiegu DW 304 łączącej drogę krajową DK32 z obwodnicą m. Babimost, w tym budowę obwodnicy Nowego Kramaska,
- budowy dojazdu dla transportu publicznego wraz z parkingiem oraz ciągiem pieszo-rowerowym między planowanym przystankiem kolejowym Nowe Kramsko Lotnisko a terminalem Portu Lotniczego,
- budowy drugiego toru kolejowego między Babimostem a Kolesinem, z przystankiem Nowe Kramsko Lotnisko oraz infrastrukturą przeładunkową dla multimodalnego centrum logistycznego.

⁴⁷ „Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030” przyjęta 15.02.2021 r.

2) *Rozbudowa Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost wraz z poprawą dostępności komunikacyjnej w układzie regionalnym i transgranicznym.*

Przedsięwzięcie obejmujące projekty rozwojowe związane z poprawą bezpieczeństwa przy operacjach lotniczych i obsłudze pasażerów oraz dostępnością komunikacyjną, w tym: poprawa stanu technicznego infrastruktury lotniskowej i wyposażenia zabezpieczającego bezpieczeństwo operacji lotniczych oraz bezpieczeństwa pasażerów; modernizacja i rozbudowa stanu technicznego infrastruktury i urządzeń służby kontroli ruchu lotniczego oraz rozbudowa i modernizacja urządzeń dla ochrony meteorologicznej lotniska; zakup nowego sprzętu ratunkowo-gaśniczego dla Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej; rozbudowa i modernizacja drogi wojewódzkiej DW 304 w celu poprawy dostępności komunikacyjnej poprzez budowę nowego przebiegu DW 304 łączącej drogę krajową DK32 z obwodnicą m. Babimost, w tym budowa obwodnicy Nowego Kramaska; budowa dojazdu dla transportu publicznego wraz z parkingiem oraz pieszo-rowerowym ciągiem między przyszłym przystankiem kolejowym Nowe Kramasko Lotnisko a terminalem Portu Lotniczego; budowa drugiego toru kolejowego między Babimostem a Kolesinem z przystankiem Nowe Kramasko Lotnisko oraz infrastrukturą przeładunkową dla multimodalnego centrum logistycznego.



5 Determinanty rozwoju transportu województwa

Determinanty rozwoju transportu można określić wg przyjętych grup czynników przedstawionych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku⁴⁸, które określają przyszłe zapotrzebowanie na transport. Zostały one podzielone na następujące grupy czynników:

- aktywność gospodarczą (wielkość PKB, produkcję dóbr w poszczególnych działach gospodarki, wymianę z zagranicą),
- zmiany technologiczne (materiałochłonność, energochłonność),
- zmiany demograficzne (liczbę, strukturę i wiek ludności, aktywność zawodową, sprawność ruchową osób),
- zasoby gospodarstw domowych (dochody, konsumpcję, wyposażenie w środki transportu),
- cechy funkcjonalne systemu transportowego (wielkość podaży usług, jakość usług transportowych, modernizację infrastruktury);
- preferencje użytkowników.

Natomiast w poprzednim Programie Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego determinanty zostały opracowane zgodnie z raportem⁴⁹, który został wykorzystany w niniejszym opracowaniu ze względu na aktualność informacji tam zawartych.

W raporcie,⁵⁰ główne czynniki rozwijające system transportowy zostały sklasyfikowane jako uwarunkowania zewnętrzne, które nie dotyczą bezpośrednio transportu oraz czynniki wewnętrzne, które są związane z transportem. Aby system transportowy był spójny, sprawny, efektywny oraz zintegrowany musi uwzględniać relacje z otoczeniem oraz uwzględniać dokonujące się w nim zmiany. Uwarunkowania zewnętrzne odnoszą się do trendów społeczno-gospodarczych, które oddziałują w długoterminowej perspektywie na zmiany w przepływach towarów i osób. Istotnie będzie to wpływać na rozwój infrastruktury transportowej ze względu na położenie regionu na szlakach komunikacyjnych (połączenie z Europą) oraz ze zmian, które będą następować wewnątrz regionu. Do głównych trendów można zaliczyć:

- tworzenie sieci powiązań w celu racjonalizacji procesów gospodarczych – tranzyt towarów;
- działalność eksportowa lubuskich przedsiębiorstw;
- rozwój przedsiębiorstw zlokalizowanych w województwie;
- rozwój rynku pracy w województwie oraz poza województwem – dojazdy do pracy;
- dostępność systemu transportowego w miastach;

⁴⁸ Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, wrzesień 2019 r. s 56

⁴⁹ Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r.,

⁵⁰ Ibidem



- sieć powiązań między głównymi ośrodkami wzrostu w regionie z peryferyjną częścią regionu.

W celu opracowania kluczowych analiz Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego wykorzystano Zintegrowany Model Ruchu (ZMR) opracowany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) oraz zebranych dodatkowych danych. W celu uzyskania niezbędnych informacji, dokonano dostosowania ZMR. Modyfikacje te (np. weryfikacja sieci transportowej, uwzględnienie dodatkowych procedur obliczeniowych, zastosowania narzędzi graficznych itp.) były niezbędne, z jednej strony dla przeprowadzenia obliczeń fragmentu całego modelu (tj. obszaru województwa lubuskiego), a z drugiej strony dla uwzględnienia specyfiki projektu i rodzaju prowadzonych analiz.

W kontekście dokonywanych analiz uwzględniono środki transportu. Podział na prywatne środki transportu, założony w ZMR uwzględnia wykorzystanie samochodu osobowego w kontekście podróży biznesowych, dojazdów do pracy oraz innych motywacji (odpowiednio CAR_Business, CAR_Commute, CAR_Other), a także wykorzystanie różnego rodzaju samochodów ciężarowych (samochód ciężarowy, samochód ciężarowy z przyczepą / naczepą, samochód dostawczy). W zakresie transportu zbiorowego w modelu uwzględniono podział na następujące systemy transportowe: autobus / minibus, kolej pasażerska, transport zbiorowy w miastach i gminach ościennych, transport pomocniczy wewnątrz powiatowy. Wyżej przedstawiony podział jest istotny z punktu widzenia agregacji danych wyjściowych z modelu, szczególnie w zakresie wartości natężenia ruchu i parametrów pochodnych od niego.

W odniesieniu do identyfikacji w ZMR popytu transportowego w zakresie transportu osób (przed podziałem modalnym, zatem zarówno prywatnego, jak i PTZ) odwzorowuje zapotrzebowanie na podróże w obrębie Polski dla typowego (przeciętnego) dnia w roku. Na podstawie danych źródłowych, wyznaczona została liczba podróży dla całego kraju w zakresie motywacji (dom-praca, dom-szkoła, dom-uczelnia, dom-inne, dom-biznes, niezwiązane z domem - inne, niezwiązane z domem-biznes) i grupach wiekowych. Wydzielając z ogólnej macierzy popytu wartości dla województwa lubuskiego, zidentyfikowano 438 458 podróży dla motywacji dom-praca (17 672 192 dla całego modelu) oraz 109 391 podróży dla motywacji dom-szkoła (4 107 397 dla całego modelu).

5.1 Sieć powiązań – tranzyt towarów

Jednym z czynników wpływających na popyt w zakresie rozwoju sieci transportowej jest tranzyt towarów. Województwo lubuskie jest położone na zachodzie kraju na granicy z Niemcami (połączenie z Europą), na północy łączy się z województwem zachodniopomorskim (port w Szczecinie), na wschodzie połączone jest z wielkopolską (tranzyt na wschód kraju), a na południu połączone jest z województwem dolnośląskim (tranzyt z południem Polski). Szlaki te istotnie wpływają na wzrost przewozów tranzytowych, choćby ze względu na przynależności do sieci TEN-T.



Zakłada się, że korytarze TEN-T mają wchodzić w skład jednolitego europejskiego obszaru transportu, w którym istotną rolę będą odgrywały przewozy o charakterze multimodalnym. Przyczyni się to do optymalizacji obsługi potoków osób i towarów, do wzmocnienia spójności terytorialnej oraz poprawy konkurencyjności gospodarki europejskiej. Z punktu widzenia interesów województwa elementy sieci bazowej i kompleksowej stanowią nie tylko ciągi transportowe służące tranzytowi, ale także kluczowe połączenia spajające przestrzeń regionu (za wyjątkiem obszaru południowo-zachodniego posiadającego drogowy korytarz o funkcji typowo tranzytowej).

Ważnym czynnikiem wpływającym na rozwój transportu jest wspieranie transportu intermodalnego, który sprzyja zwiększeniu udziału kolei w przewozie ładunków oraz służy optymalizacji przepływów logistycznych na terenie województwa. W województwie lubuskim szczególnie mocno zaznacza się rola miasta Rzepin, które pełni rolę ważnego terminala przeładunkowego. Na jego terenie zbiegają się zarówno kluczowe linie kolejowe (3, 273, 374), jak i autostrada A2, stanowiące ważny szkielet transportowy regionu. Jest to obszar krzyżowania się bazowej sieci TEN-T Morze Północne – Bałtyk wraz z kompleksową siecią TEN-T. Z tego powodu Rzepin pełni rolę istotnego terminala intermodalnego, który umożliwia przeładunek towarów wraz ze zmianą środka transportu. Powierzchnia całkowita terminalu wynosi 1,6 ha, a roczna zdolność przeładunkowa wyrażona w TEU wynosi 40 000. W perspektywie ogólnopolskiej rola województwa lubuskiego w transporcie intermodalnym nie jest jednak wysoka, ponieważ jego udział w ogólnym tonażu przewiezionych ładunków wyniósł zaledwie 1,6 % w 2019 roku. Oznacza to, że istnieje duży potencjał do stopniowego zwiększania wolumenów transportów intermodalnych w województwie, które będą mogły przyczynić się do optymalnego wykorzystania infrastruktury, odciążając tym samym drogi posiadające alternatywę w postaci linii kolejowych. Rozwój transportu intermodalnego powinien być stymulowany bliskością rynku niemieckiego, który stanowi ważną destynację eksportową Polski.

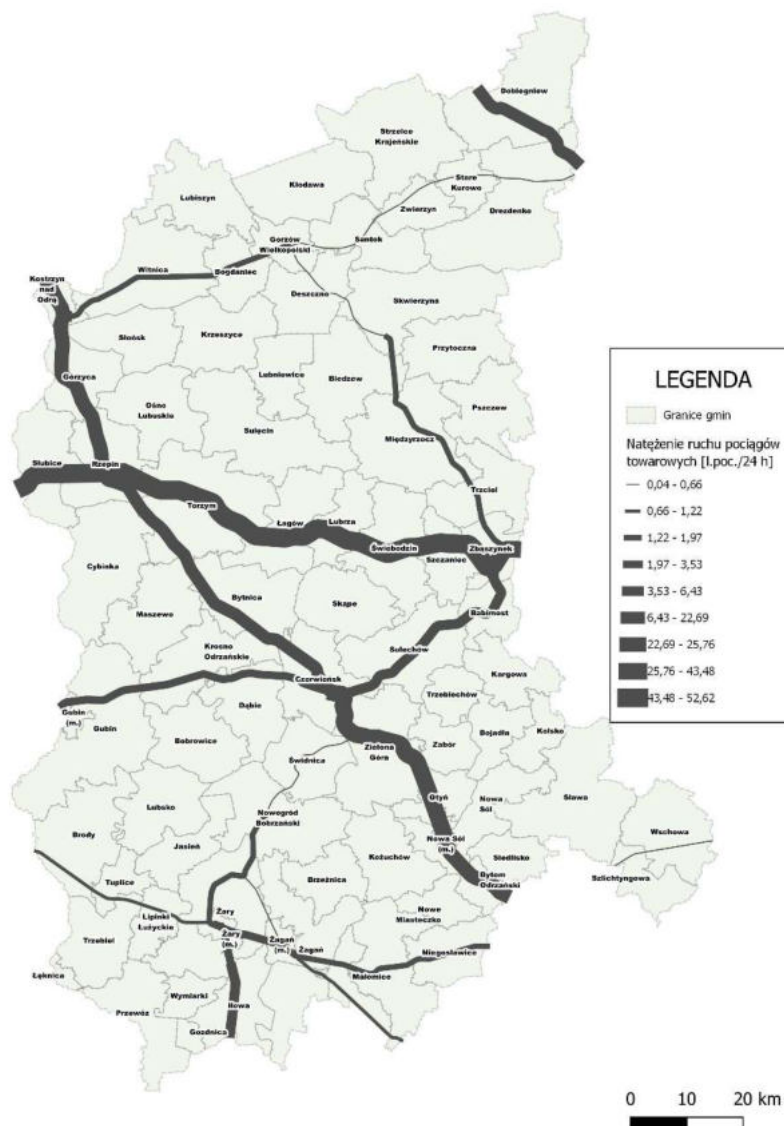
Rysunek 56. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze województwa lubuskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K, GDDKiA, PKP PLK za 2020 rok.

Natężenie ruchu towarowego zarówno w transporcie kołowym, jak i szynowym koncentruje się głównie na szlakach transportowych przebiegających w pobliżu większych ośrodków miejskich o wysokich parametrach. W przypadku dróg wyraźnie widać, że największa liczba pojazdów ciężarowych kursuje autostradą A2, drogą ekspresową S3, a także dwujezdniową drogą krajową nr 18, która już wkrótce po przebudowie będzie miała status autostrady A18. Analizując natężenia pociągów towarowych na sieci kolejowej możemy zauważyć, że największe jest na liniach kolejowych należących do sieci TEN-T, czyli o numerach 3, 273 oraz 351. Ponadto możemy obserwować dużą liczbę tego typu pociągów na liniach kolejowych nr 358 w okolicach Sulechowa i Babimostu oraz 282 w okolicach Łowy oraz Żar.

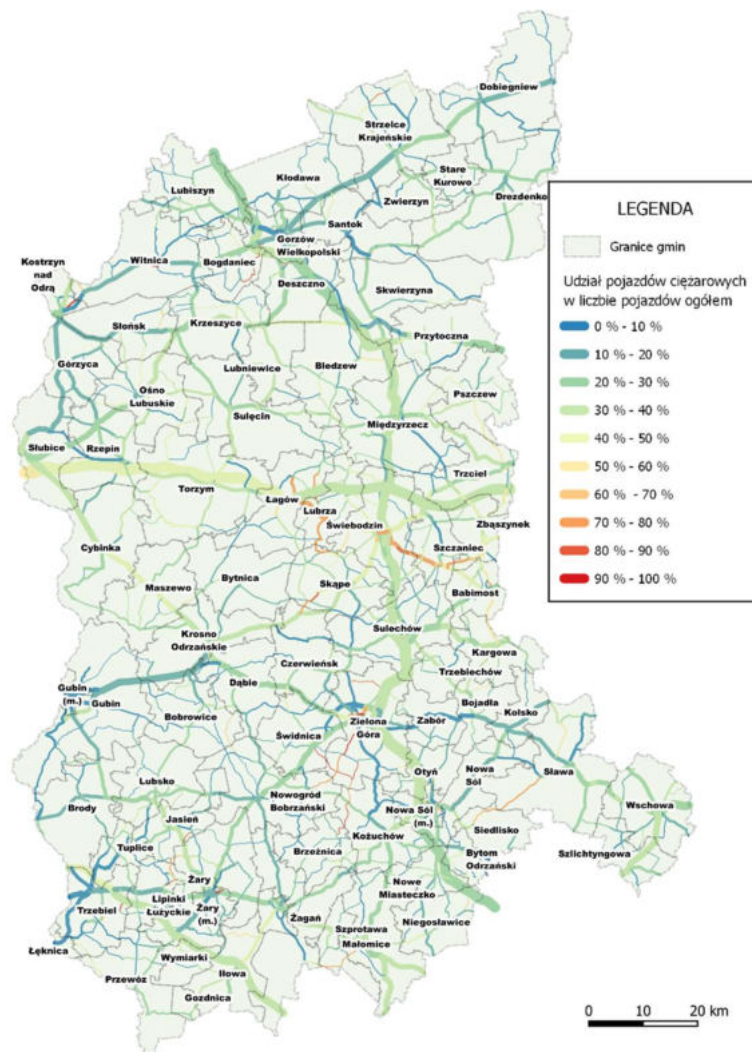
Rysunek 57. Natężenie ruchu pociągów towarowych na sieci linii kolejowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK za 2019 rok.

Udział różnych pojazdów w całkowitych potokach ruchu jest uzależniony od drogi, czy nawet jej odcinka. Przykładowo na odcinku autostrady A2 bliższym granicy kraju udział samochodów osobowych i ciężarowych jest na podobnym poziomie (po ok. 11 000 pojazdów/24h). Natomiast na większości dróg zauważa się wyraźną przewagę samochodów osobowych. Zdarzają się także odwrotne relacje – przykładem jest droga nr 92 na odcinku między Świebodzinem a drogą A2, na którym jest prawie trzykrotnie więcej samochodów ciężarowych niż osobowych (4 900 pojazdów ciężarowych/24h i 1 800 samochodów osobowych/24h). Podobnie jest na drodze wojewódzkiej nr 303 między Babimostem, a Świebodzinem⁵¹. Obie wspomniane drogi (DK92 i DW303) stanowić mogą alternatywny dla płatnej autostrady A2.

Rysunek 58. Udział ruchu pojazdów ciężarowych w ogólnym natężeniu ruchu kołowego



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 roku.

⁵¹ Na podstawie danych Zintegrowanego Modelu Ruchu udostępnionego przez CUPT.

5.2 Działalność eksportowa

Wymiana handlowa stanowi jeden z kluczowych elementów lubuskiej gospodarki. Widoczna jest stała tendencja związana z rozwojem zarówno importu, jak i eksportu, co wynika z coraz większej aktywności w kontaktach z partnerami zagranicznymi. Cechą charakterystyczną lubuskiego eksportu jest silna koncentracja na rynkach państw UE. Do Unii Europejskiej trafia blisko 80% całkowitego wywozu z województwa lubuskiego. Najważniejszym partnerem handlowym województwa lubuskiego są Niemcy. Na niemiecki rynek trafia niemal 45% towarów i usług eksportowanych przez lubuskie firmy. Kolejne miejsca zajmują Holandia, Belgia i Francja. W imporcie struktura jest podobna, ponad 50-procentowy udział mają Niemcy, a wśród innych partnerów znacząca jest pozycja Holandii i Belgii.

Struktura wymiany handlowej województwa lubuskiego jest odzwierciedleniem produkcji przemysłowej. W eksporcie dominują produkty branży meblowej, akcesoria motoryzacyjne oraz maszyny i urządzenia. W dalszej kolejności znajdują się wyroby z przerobu drewna, z papieru, branży spożywczej, chemicznej i metalowej. Towarem eksportowym są również usługi w zakresie transportu i logistyki. Liczba eksporterów systematycznie rośnie: w 2014 r. było 1 027 eksporterów, a w 2019 r. 1 166 tego typu podmiotów. Jednocześnie wzrasta liczba importerów. W 2017 r. w województwie lubuskim było 975 podmiotów importujących, a w 2019 r. 1 051. Województwo utrzymuje nadwyżkę eksportu nad importem w sposób nieprzerwany od 2010 r. Eksport w 2017 r. osiągnął wartość 5,7 mld euro, a w 2019 r. 6,5 mld euro. Wartość importu w 2017 r. to 3,4 mld euro, a w 2019 r. 3,7 mld euro. Region lubuski notuje najwyższy w Polsce wskaźnik relacji udziału wartości eksportu do wartości sprzedanej przemysłu. Prawie ¾ produkcji przemysłowej jest eksportowane (71,4% w 2018 r. i 71,0% w 2019 roku). Znacząca rola eksportu produkcji przemysłowej wpływa na wysoką wartość eksportu per capita. Eksport na jednego mieszkańca województwa w 2019 r. wyniósł 6,4 tys. euro, co plasowało lubuskie na trzecim miejscu w Polsce. Import per capita osiągnął 3,7 tys. euro⁵².

Największy udział w eksporcie ma miasto Gorzów Wlkp. - 27,2%, następnie powiaty nowosolski (10,63%), gorzowski (10,57%) oraz świebodziński (10,27%). Miasto Zielona Góra zajmuje piąte miejsce (9,45%). Podobnie rozkłada się wartość importu. Największy udział ma miasto Gorzów Wlkp. z udziałem na poziomie 35%, następnie powiaty gorzowski (11,24%), nowosolski (11,05%), miasto Zielona Góra (9,74%) oraz świebodziński (9,48%). Gdy przyjrzemy się bliżej, to możemy zauważyć, iż 7 miast odpowiada blisko za 74% wartości eksportowanych towarów za granicę z miast województwa lubuskiego. W przypadku importu odsetek ten wynosi prawie 81%. Zestawienie udziału procentowego eksportu i importu za granicę przedstawiono w poniższej tabeli.

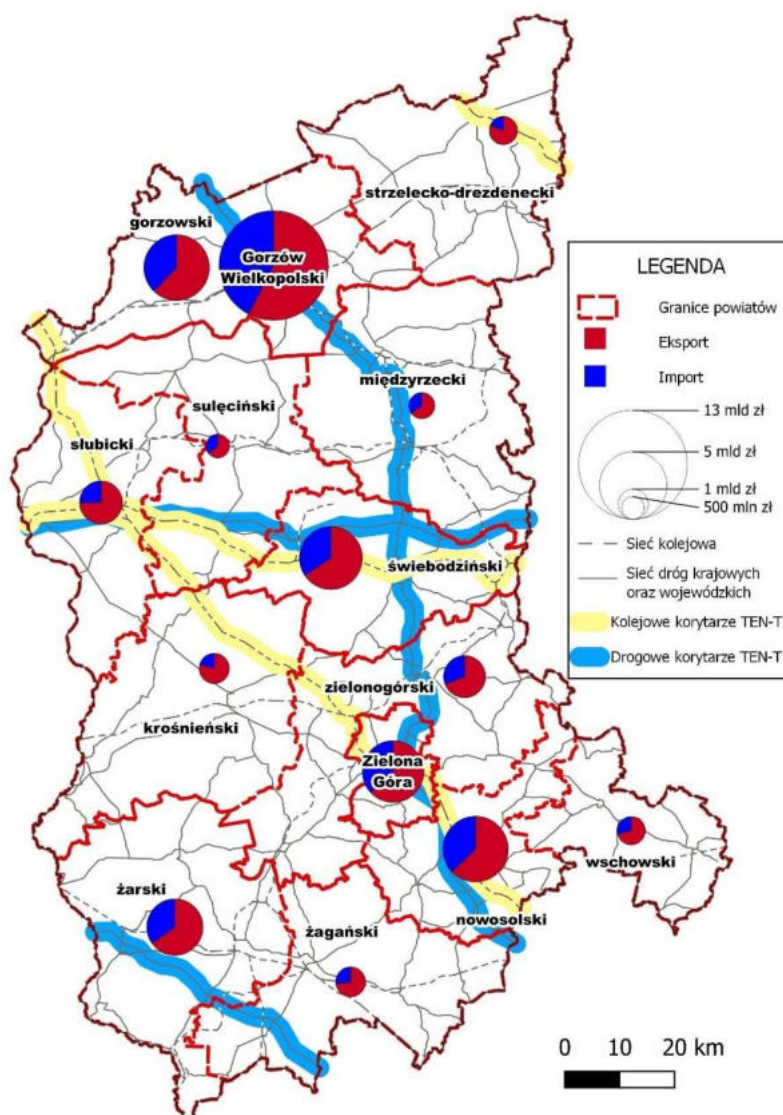
⁵²Handel zagraniczny w Polsce i Małopolsce 2019, Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego, Departament Polityki Regionalnej, Kraków 2020, s. 11 – 21

Tabela 5.1. Udział miast w eksporcie i imporcie w województwie lubuskim

Miasto	eksport	Import
M. Gorzów Wielkopolski	27,20%	35,05%
Nowa Sól	9,71%	10,49%
M. Zielona Góra	9,45%	9,74%
Kostrzyn nad Odrą	8,68%	9,78%
Żary	7,38%	7,08%
Świebodzin - miasto	7,35%	7,63%
Rzepin - miasto	3,60%	1,20%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Administracji Skarbowej za 2019 r.

Rysunek 59. Obroty handlu zagranicznego w 2019 r. w powiatach



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Administracji Skarbowej za 2019 r.

5.3 Koncentracja przedsiębiorczości

Kolejnym czynnikiem wpływającym na popyt na transport są strefy aktywności gospodarczych. Obszary te istotnie wpływają na rozwój infrastruktury transportowej poprzez zapotrzebowanie na tranzyt towarów, surowców oraz pracowników pobliskich zakładów.

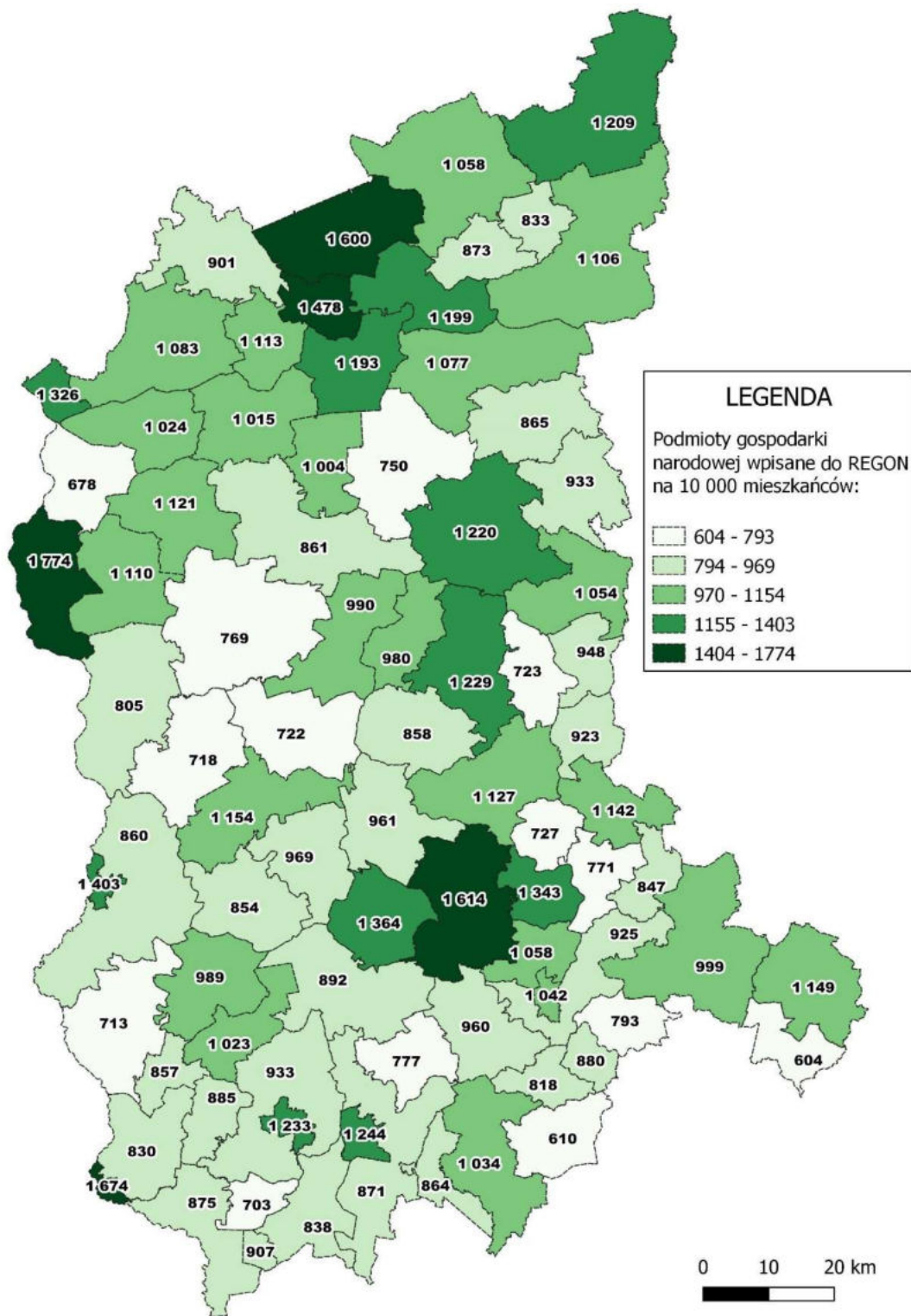
Na terenie województwa lubuskiego możemy zaobserwować kilka ośrodków, gdzie występuje największa liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do bazy REGON na 10 000 mieszkańców. Największa liczba takich podmiotów występuje w Słubicach, Łęknicy, Zielonej Górze oraz Kłodawie i Gorzowie Wielkopolskim. Często wokół tych miast tworzą się ośrodki gospodarcze.

Rejonami z najlepszą koniunkturą gospodarczą są miasta Gorzów Wielkopolski oraz Zielona Góra. Analizując choćby takie wskaźniki jak produkcja sprzedana przemysłu czy udział zatrudnionych w poszczególnych sektorach gospodarki (dane GUS) ocenić można, iż Zielona Góra pełni głównie funkcje usługowe, natomiast Gorzów Wielkopolski stanowi ośrodek o charakterze usługowo-przemysłowym. Miasta te pełnią też ważną rolę w zakresie usług administracji: Zielona Góra jako siedziba Sejmiku Województwa, Marszałka Województwa i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, a Gorzów Wlkp. jako siedziba Wojewody Lubuskiego i Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego. Oba te miasta stanowią prężnie funkcjonujące ośrodki charakteryzujące się największym potencjałem rozwojowym w województwie.

Kolejnymi obszarami o dużym znaczeniu gospodarczym są m.in. Żary, Żagań, Nowa Sól, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Sulechów, Gubin, Świebodzin, Międzyrzecz, Szprotawa, Witnica, Sulęcín oraz Zbąszynek. Rozwój głównych ośrodków przemysłowych i usługowych tj. Zielonej Góry, Gorzowa Wlkp. oraz ww. miast, do którego przyczynia się m.in. stosowanie różnego rodzaju zachęt ekonomicznych i dogodnych warunków inwestowania, powoduje intensyfikację rozwoju społeczno-gospodarczego całego regionu.

Obszary największego potencjału gospodarczo - ekonomicznego koncentrują się w otoczeniu miast wojewódzkich. Zielona Góra wraz z Nową Solą i Sulechowem stanowią strefę intensywnego rozwoju gospodarczego i tworzą tzw. Lubuskie Trójmiasto. Na północy województwa dominującym ośrodkiem rozwojowym jest Gorzów Wlkp., wspierany przez Kostrzyn nad Odrą oraz Strzelce Krajeńskie. Obszar o wysokim potencjale inwestycyjnym tworzą także Żary i Żagań wzmocnione potencjałem rozwojowym Szprotawy i Lubska.

Rysunek 60. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na 10 000 mieszkańców



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – dane za 2020 r.

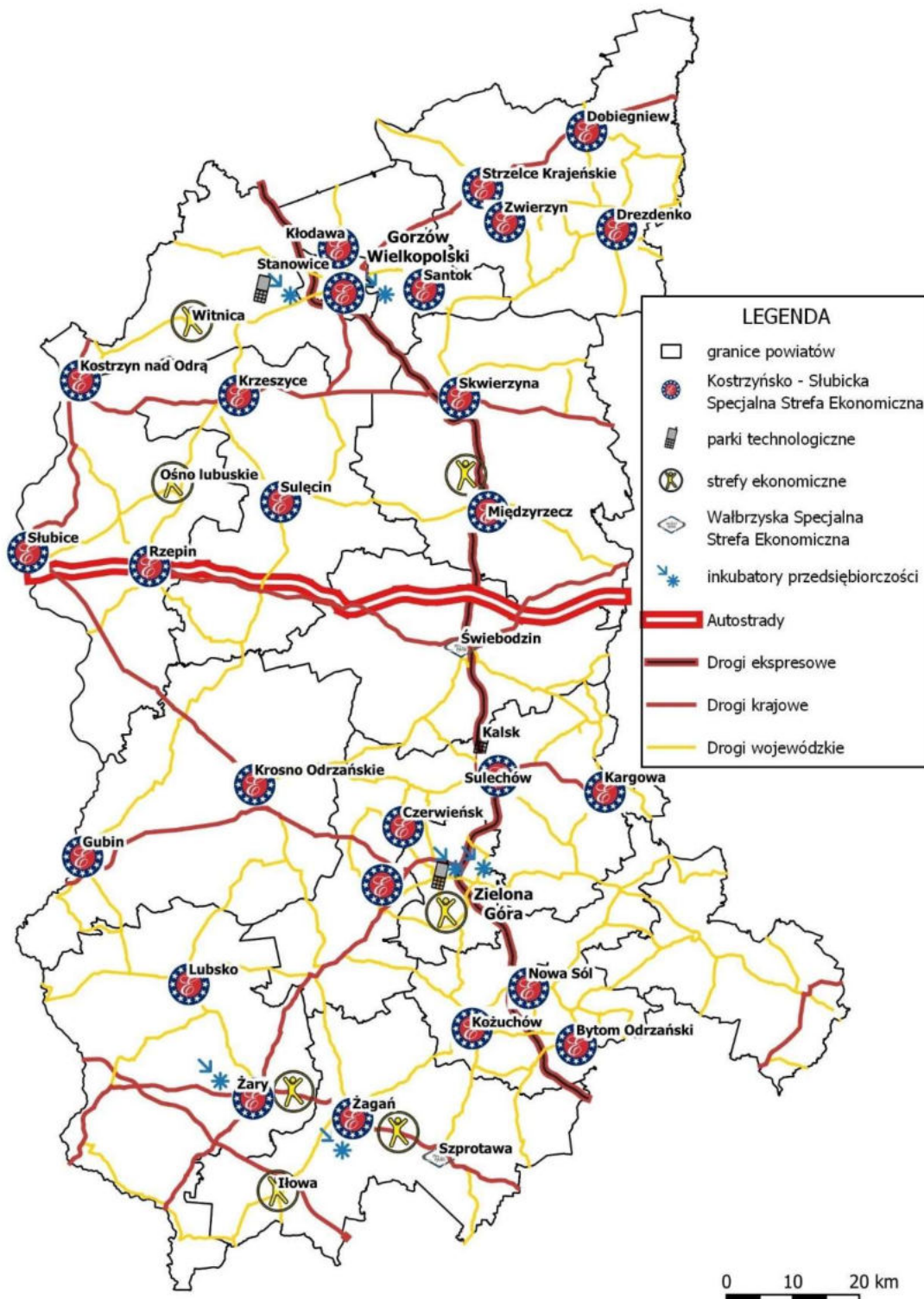
Dodatkowo na terenie województwa lubuskiego ustanowiono Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefę Ekonomiczną (KSSSE), która swoim zasięgiem obejmuje tereny regionu lubuskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego. Łączny obszar strefy to 2 201 ha (dane na 2017 r.) i to tutaj koncentrują się główne obszary przemysłowe województwa. Strefa posiada 57 podstref, z czego 26 w województwie lubuskim. W ramach KSSSE działalność produkcyjną prowadzi 65 firm, z których 29 znalazło się w grupie 200 największych eksporterów województwa lubuskiego. W strefie tej rozwinęły się sektory usług, takie jak: transport, medycyna, kosmetyka, handel. Powstały tu także inwestycje z branży papierniczej (Kostrzyn nad Odrą), spożywczej (Nowa Sól), chemicznej, metalowej, motoryzacyjnej, przetwórstwa drewna i materiałów budowlanych.

W województwie lubuskim znajdują się dwie podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (WSSE), które zlokalizowane są w Szprotawie i Świebodzinie. Strefa oprócz terenów inwestycyjnych w województwie lubuskim, posiada podstrefy w województwie opolskim, dolnośląskim oraz wielkopolskim. Na terenach objętych WSSE o powierzchni około 3 800 ha zainwestowało już ponad 200 firm.

W Iłowej zlokalizowana jest podstrefa Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (LSSE). Strefa ta posiada podstrefy głównie na terenie województwa dolnośląskiego i tereny inwestycyjne o łącznej powierzchni ponad 1 300 ha. Na terenie LSSE zainwestowało ponad 50 firm.

Ponadto w Witnicy utworzono Witnicką Strefę Przemysłową, a w Żaganiu zlokalizowana jest Żagańska Strefa Gospodarcza. Strefę Aktywności Gospodarczej utworzono również w granicach miasta Zielona Góra. W Żarach działa Żarski Park Przemysłowy, w Ośnie Lubuskim Miejski Obszar Przemysłowy, a w Międzyrzeczu Międzyrzecki Park Przemysłowy.

Rysunek 61. Strefy ekonomiczne, inkubatory przedsiębiorczości, parki technologiczne



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego”, kwiecień 2018 r.



W celu podniesienia konkurencyjności przedsiębiorstw oraz rozwoju wysokich technologii, oprócz stref ekonomicznych na terenie województwa powstały:

1. Lubuski Park Przemysłowo-Technologiczny w Zielonej Górze, w sołectwie Nowy Kisielin, w którego skład wchodzi:
 - a. Park Naukowo-Technologiczny Uniwersytetu Zielonogórskiego,
 - b. Specjalna Strefa Ekonomiczna,
 - c. Strefa Aktywności Gospodarczej Lubuskiego Trójmiasta,
2. Park Technologii i Logistyki Przemysłu „INTERIOR” w Nowej Soli,
3. Gorzowski Ośrodek Technologiczny Park Naukowo – Przemysłowy (GOTECHNOLOGY)
4. Centrum Energetyki Odnawialnej przy Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Sulechowie,
5. Lubuski Ośrodek Innowacji i Wdrożeń Agrotechnicznych w Kalsku.

Ośrodki aktywności gospodarczych istotnie wpływają na rozwój systemu transportowego w regionie. Natomiast inwestycje drogowe prowadzone na terenie województwa kreują rozwój ośrodków gospodarczych jak również wpływają na ich lokalizację. Dogodne połączenie tych ośrodków wzmacnia powiązania funkcjonalne, przez co są katalizatorem rozwoju regionu.

5.4 Rynek pracy

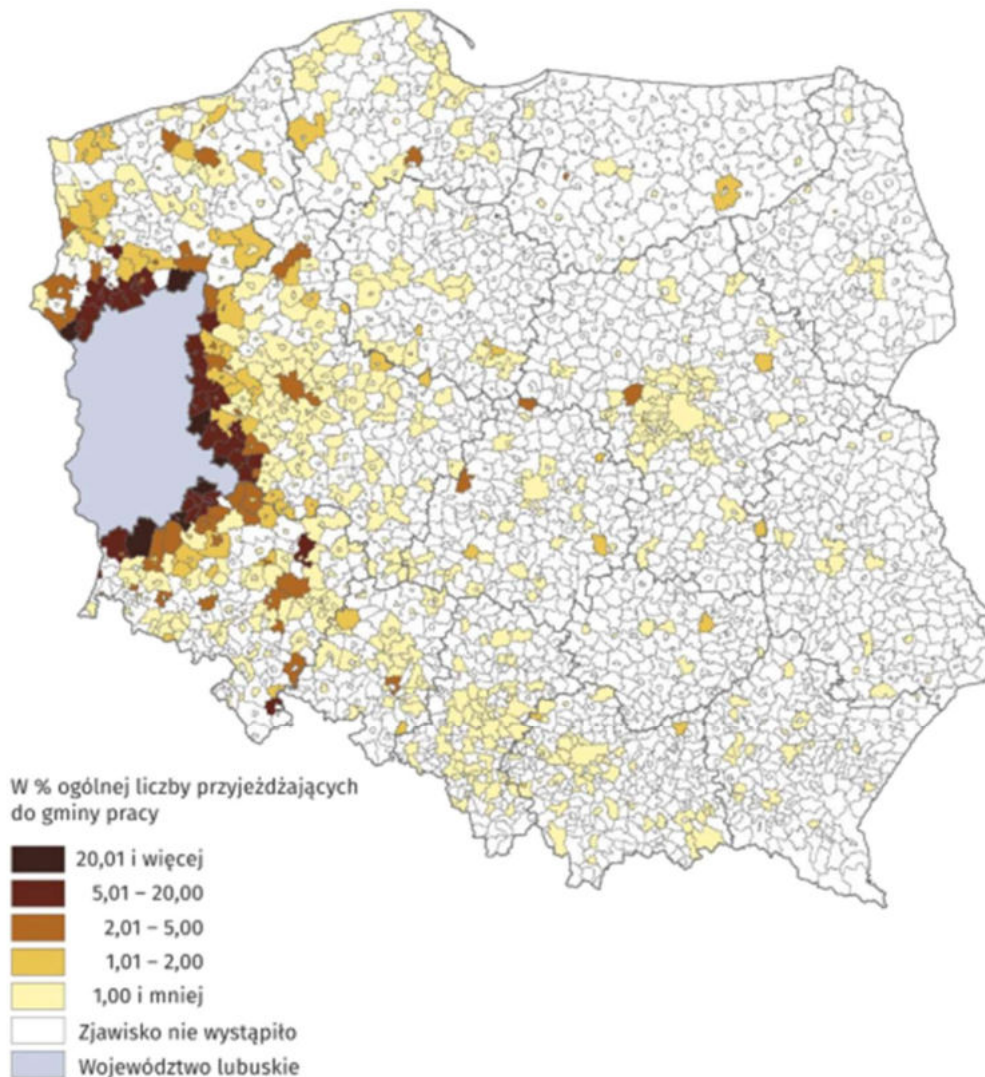
Ważnym czynnikiem generującym potrzebę modernizacji, zmian w obszarze infrastruktury transportowej są dojazdy do pracy. Wyniki badań dojazdów do pracy wskazują, że międzygminny ruch dojazdowy do pracy w województwie lubuskim systematycznie wzrastał w latach 2011-2016⁵³. Łączna liczba mieszkańców województwa dojeżdżających do pracy do gminy poza swoim miejscem zamieszkania w 2016 r. wyniosła 79,2 tys. osób (przyrost o ponad 9 tys. w relacji do 2011 r.), z tego niecałe 15,5 tys. wyjeżdżało do miejsc pracy zlokalizowanych poza województwem. Głównymi miastami stanowiącymi atrakcyjny rynek pracy dla mieszkańców województwa lubuskiego są zarówno miasta wojewódzkie takie jak Poznań, Wrocław i Warszawa, jak i miejscowości usytuowane blisko granicy województwa: Głogów, Osiecznica, Polkowice oraz Leszno. Równocześnie województwo lubuskie stanowi atrakcyjny cel przyjazdu dla mieszkańców innych województw, głównie sąsiadujących z województwem lubuskim. Najwięcej pracowników najemnych pochodziło z województwa wielkopolskiego (4,0 tys. osób, tj. 37,0% ogółu przyjeżdżających), zachodniopomorskiego (2,9 tys., tj. 26,8%) oraz dolnośląskiego (1,5 tys., tj. 14,4%). Najrzadziej do pracy przyjeżdżali mieszkańcy województw: podlaskiego (0,03 tys., tj. 0,3%) i opolskiego (0,07 tys., tj. 0,7%). W porównaniu z badaniem z 2011 r. kierunki przyjazdów nie zmieniły się zasadniczo, różnica dotyczyła jedynie ich natężenia. Analizując dojazdy do pracy w ujęciu gminnym, można zaobserwować, że spoza województwa najliczniej do lubuskiego przyjeżdżali mieszkańcy z ościennych województw:

⁵³ Wyniki badania dojazdów do pracy pochodzą z administracyjnych źródeł danych Ministerstwa Finansów i Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Zgodnie z przyjętą metodyką badania, w liczbie dojeżdżających do pracy uwzględnione zostały przepływy między gminami danego województwa i innych województw, w tym również między częścią miejską i wiejską we wszystkich gminach miejsko-wiejskich.



z wielkopolskiego – gmina Zbąszyń – miasto (0,6 tys. osób) oraz z zachodniopomorskiego – gmina Dębno – miasto i obszar wiejski (odpowiednio 0,5 tys. i 0,4 tys.).

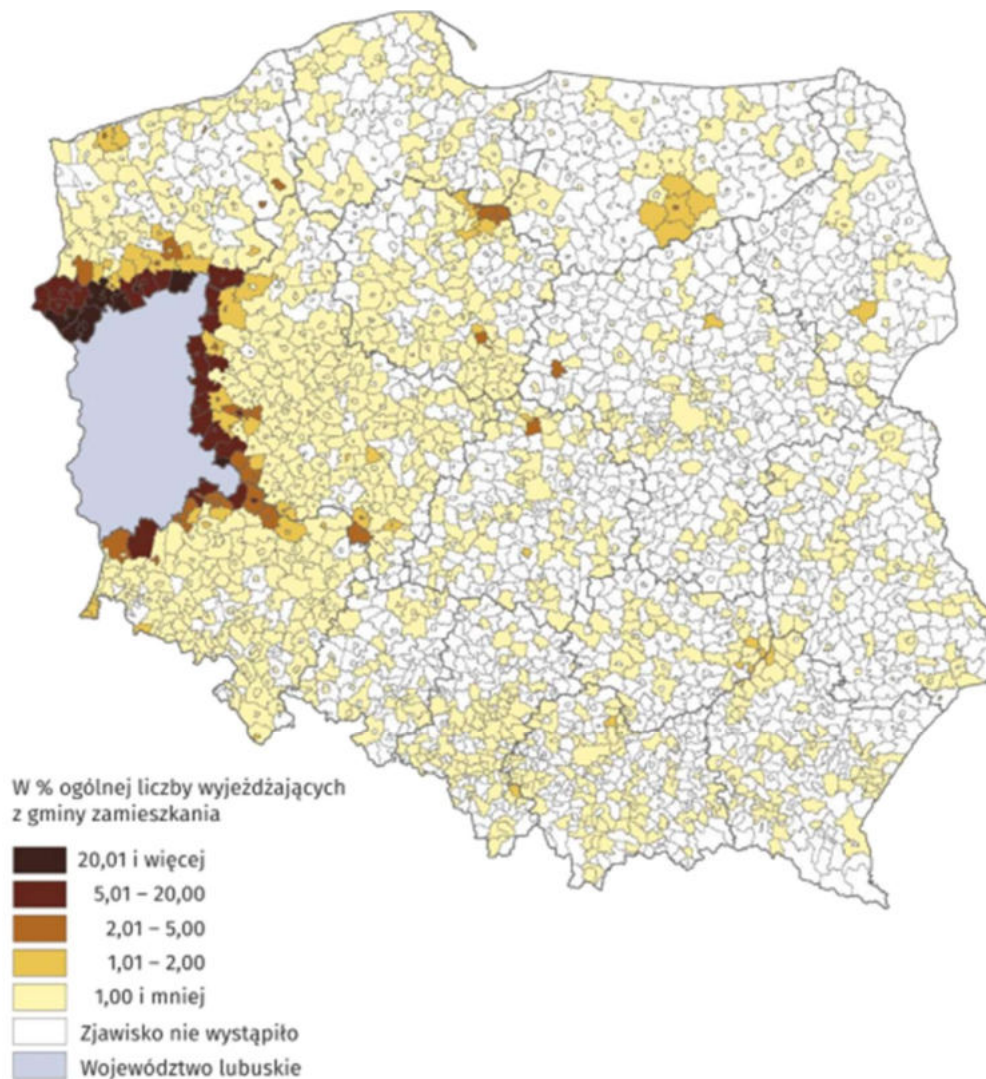
Rysunek 62. Wyjeżdżający do pracy z województwa lubuskiego według gmin



Źródło: GUS: „Dojazdy do pracy w województwie lubuskim w 2016 r.” - 08.2019 r.

Najbardziej atrakcyjnym miejscem pracy w województwie lubuskim była Zielona Góra. W 2016 r. w celach zarobkowych przyjeżdżało tu (zarówno z terenu województwa, jak i spoza jego granic) 14,8 tys. pracowników. Atrakcyjnym rynkiem pracy jest również Gorzów Wlkp., gdzie przyjeżdżało 6,7 tys. pracowników, a także mniejsze miasta: Żary (4,2 tys. osób), Nowa Sól (3,4 tys. osób) oraz Świebodzin (3,0 tys. osób).

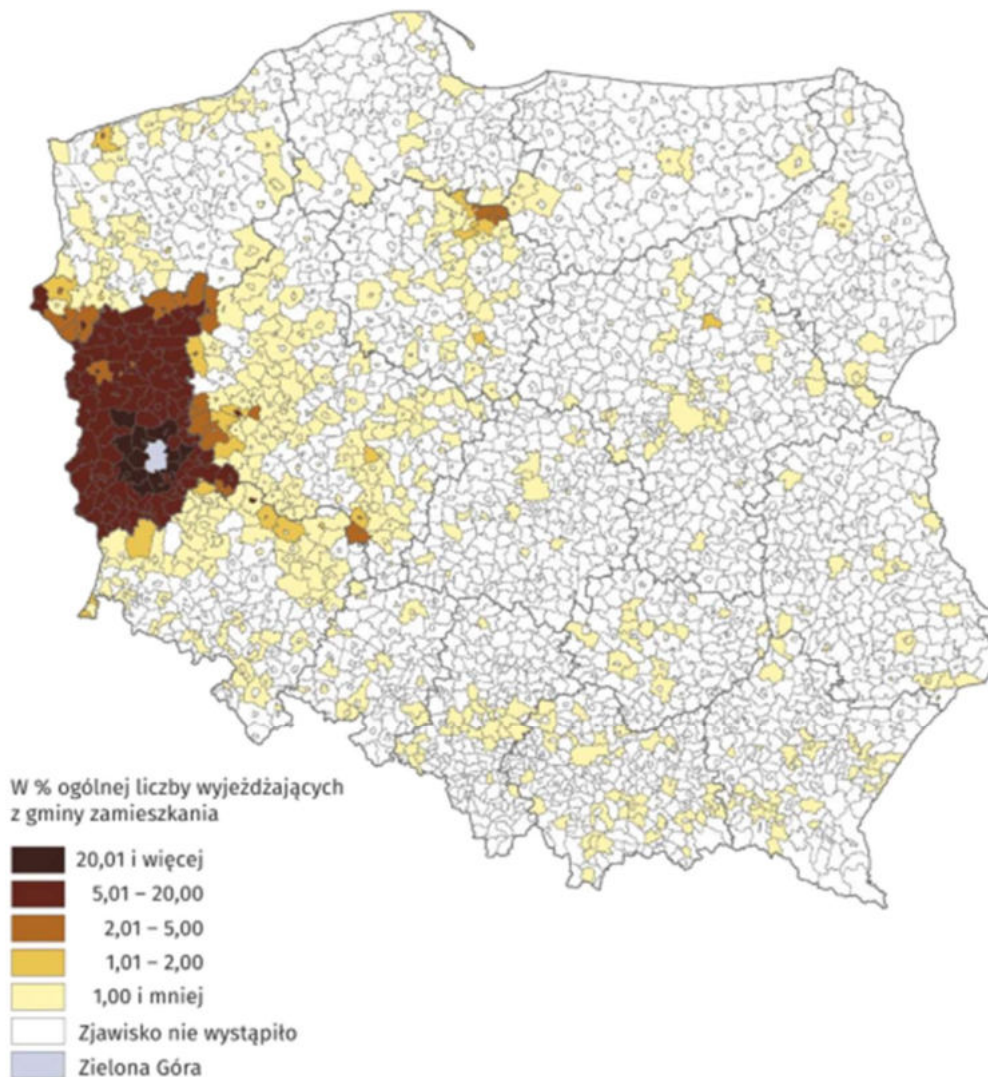
Rysunek 63. Przyjeżdżający do pracy do województwa lubuskiego według gmin



Źródło: GUS: „Dojazdy do pracy w województwie lubuskim w 2016 r.” - 08.2019 r.

W 2016 r. Zielona Góra stanowiła miejsce pracy dla 14,8 tys. pracowników, co w porównaniu z poprzednim badaniem przeprowadzonym w 2011 r., oznacza spadek o 14,5%. Największy strumień pracowników kierował się do Zielonej Góry z gmin sąsiadujących z miastem, najczęściej z gminy wiejskiej Świdnica (5,3%), jak również z gminy miejskiej Nowa Sól (4,8%), z obszaru wiejskiego gminy Czerwieńsk (4,3%) oraz obszaru miejskiego gminy Sulechów (4,2%).

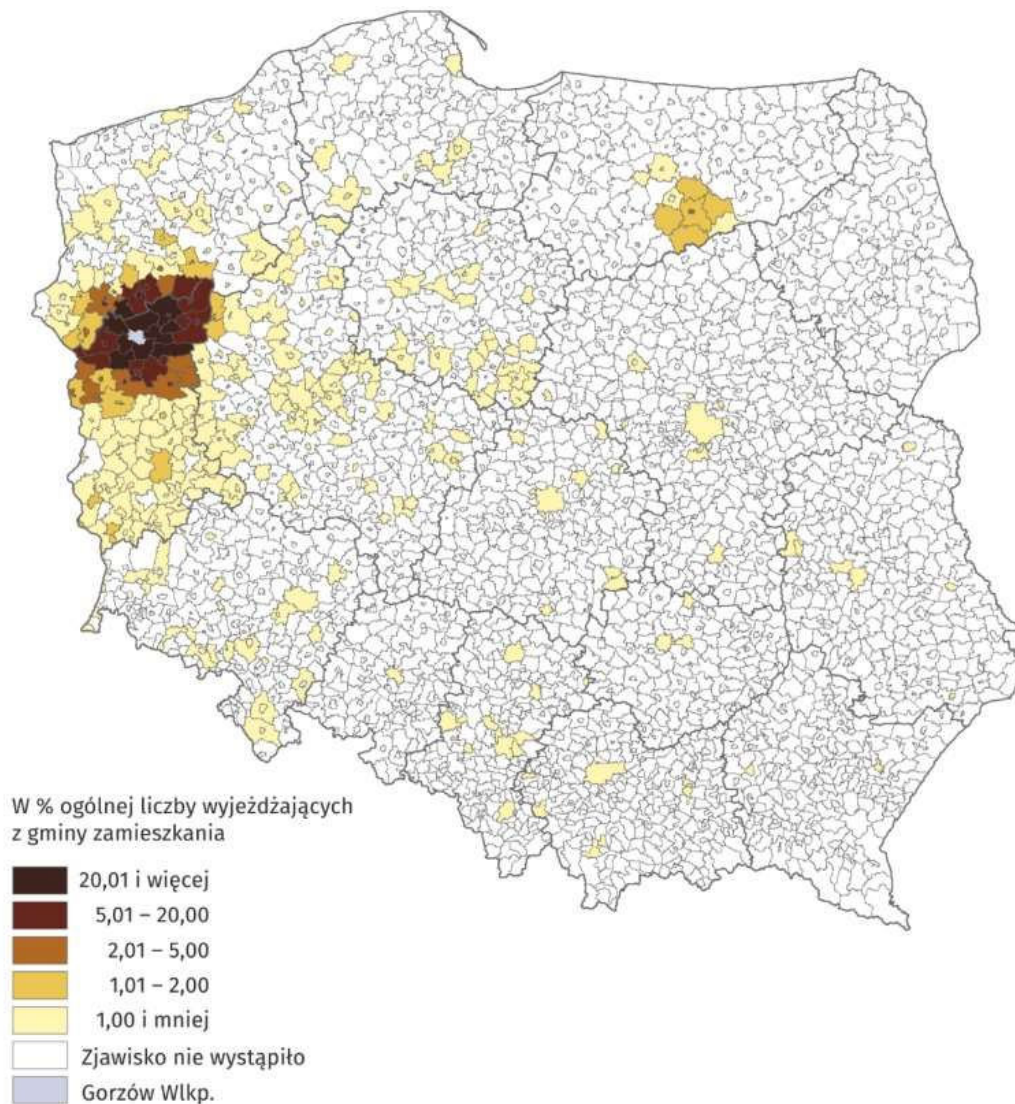
Rysunek 64. Przyjeżdżający do pracy do Zielonej Góry według gmin



Źródło: GUS: „Dojazdy do pracy w województwie lubuskim w 2016 r.” - 08.2019 r.

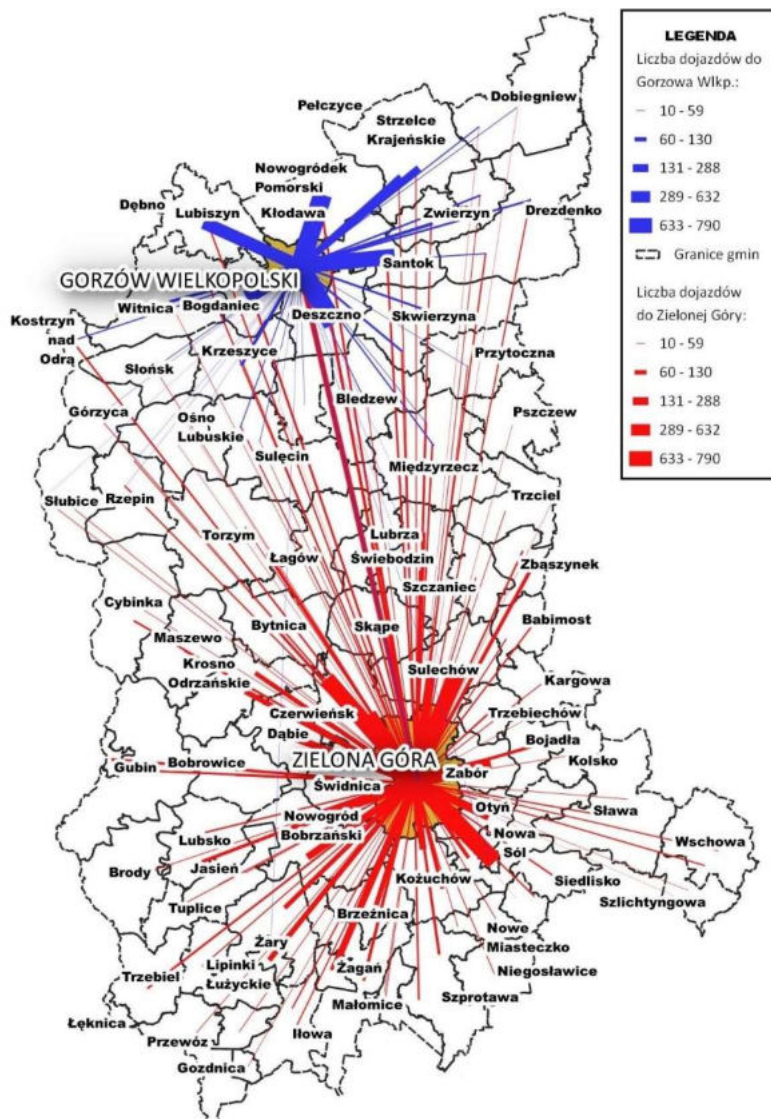
W 2016 r. do pracy w Gorzowie Wlkp. przyjeżdżało 6,7 tys. pracowników, co w porównaniu z poprzednim badaniem przeprowadzonym w 2011 r., oznacza spadek o 3,7%. Największy strumień pracowników najemnych kierował się do Gorzowa Wlkp. z gmin bezpośrednio sąsiadujących z miastem, przede wszystkim z następujących gmin wiejskich: Kłodawa (11,3% ogółu przyjeżdżających), Santok (9,5%), Bogdaniec (8,3%) oraz Deszczno (5,3%). Spoza województwa do pracy do Gorzowa Wlkp. kierowali się przede wszystkim pracownicy mieszkający w województwie zachodniopomorskim (57,9%). Najliczniejszą grupę stanowili przyjeżdżający z Barlinka (10,0%), jak również m.in. mieszkańcy z gminy Nowogródek Pomorski, czy też z obszaru wiejskiego gminy Pełczyce.

Rysunek 65. Przyjeżdżający do pracy do Gorzowa Wielkopolskiego według gmin



Źródło: GUS: „Dojazdy do pracy w województwie lubuskim w 2016 r.” - 08.2019 r.

Rysunek 66. Międzygminne dojazdy do pracy w województwie lubuskim



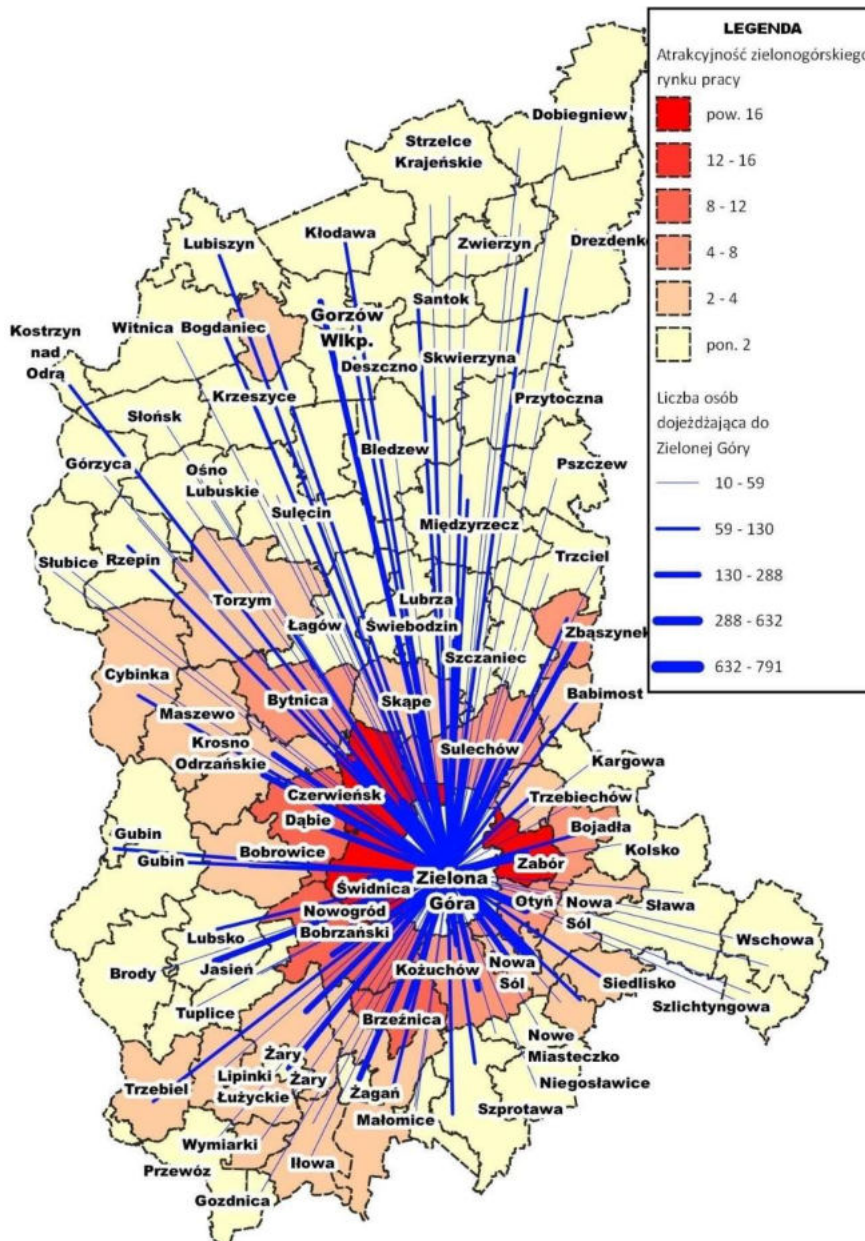
Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS: „Dojazdy do pracy w województwie lubuskim w 2016 r.” – 08.2019r.

Aby porównać Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski w odniesieniu do popytu na pracę w poszczególnych gminach wykorzystano wskaźnik atrakcyjności miejsca pracy dla mieszkańców dowolnej gminy⁵⁴. Wynik pozwala zauważyć, że Zieloną Górę cechuje większa atrakcyjność pracy niż Gorzów Wielkopolski. Wysoka atrakcyjność Zielonej Góry jako miejsca pracy jest wyraźnie widoczna również poza jej obszarem funkcjonalnym, przede wszystkim w gminie Nowa Sól, zajmującej drugie miejsce w przyjazdach do Zielonej Góry, ale również, choć w mniejszej skali, na całym obszarze południowo-zachodniej części województwa. Z kolei mieszkańcy gmin położonych przy granicy z województwem dolnośląskim mają możliwość korzystania z dużego

⁵⁴ Wskaźnik obliczony liczbą dojeżdżających do miejsca pracy (Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp.) z gminy stanowiącej miejsce zamieszkania względem liczby ludności w wieku produkcyjnym w tej gminie.

rynku pracy Lubińsko-Głogowskiego Zagłębia Miedziowego, zaś mieszkańcy regionu Wschowy funkcjonują częściowo na rynku wielkopolskim (głównie Leszna).

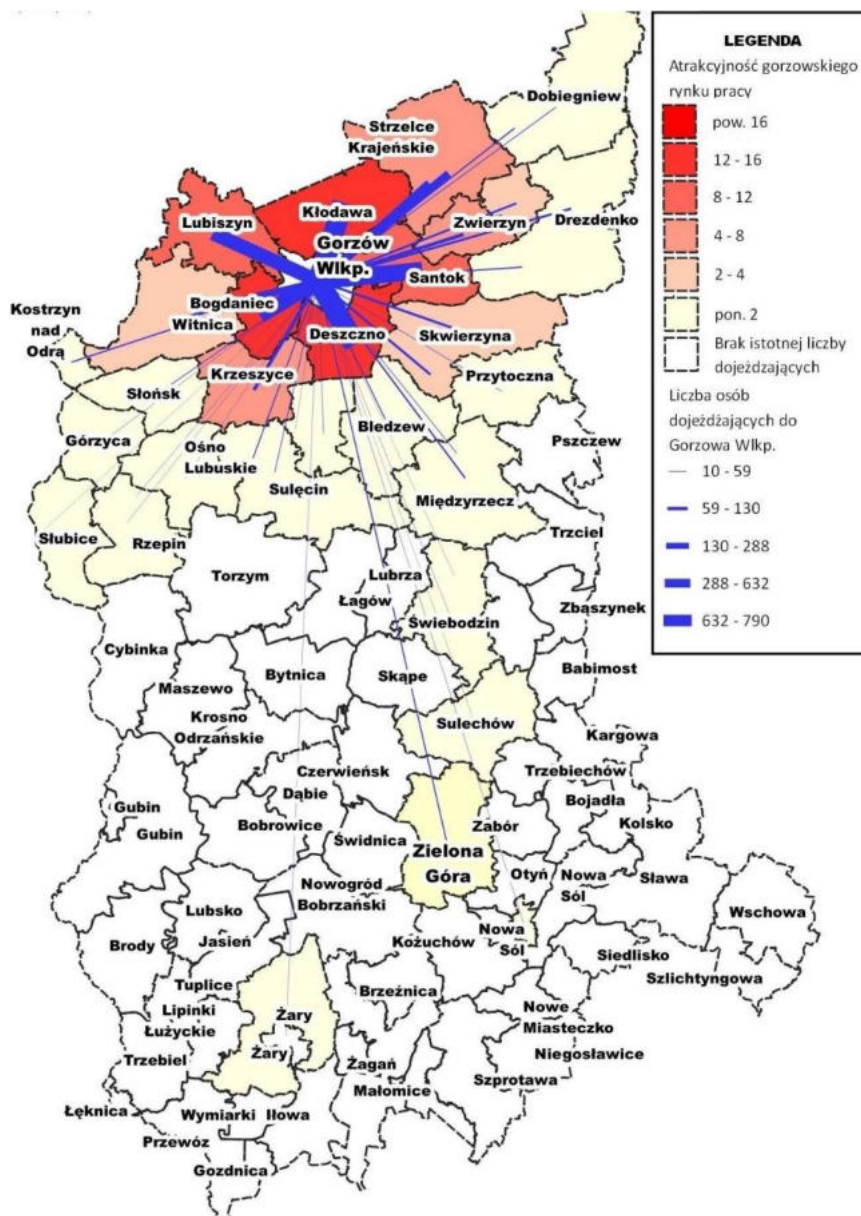
Rysunek 67. Atrakcyjność zielonogórskiego rynku pracy



Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS: „Dojazdy do pracy w województwie lubuskim w 2016 r.” – 08.2019r.

W przypadku Gorzowa Wielkopolskiego można zauważyć, iż zdecydowana większość osób przyjeżdża do Gorzowa Wlkp. z Deszczna oraz Kłodawy. Poza obszarem funkcjonalnym rynek pracy w Gorzowie Wlkp. jest istotny w zasadzie jedynie dla mieszkańców Zwierzyn oraz Krzeszyc. Tym samym analiza pokazuje, że mieszkańcy północnej części województwa lubuskiego w dużo większym stopniu niż południa korzystają z możliwości podjęcia pracy w miejscu zamieszkania lub na rynku niemieckim.

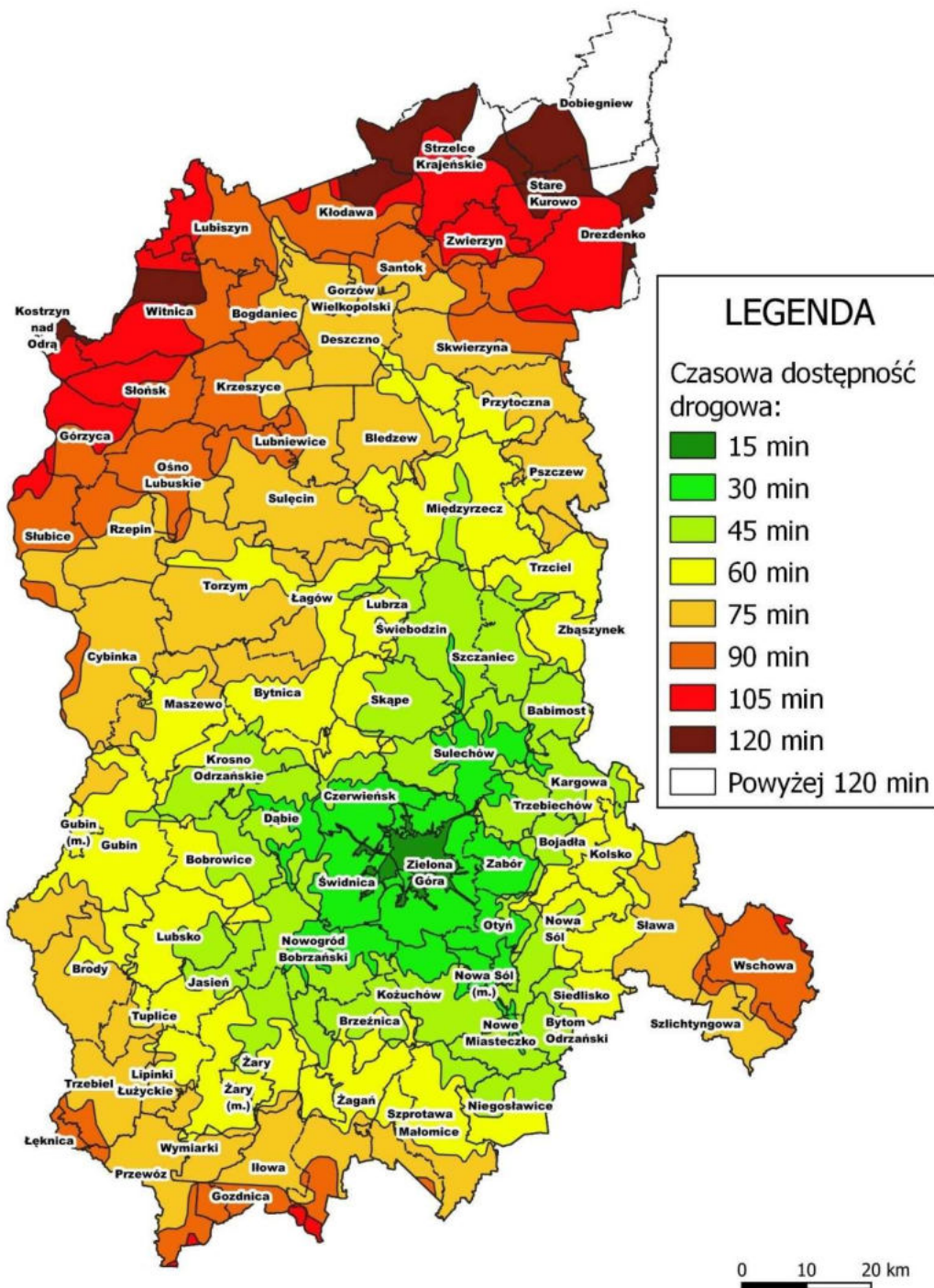
Rysunek 68. Atrakcyjność gorzowskiego rynku pracy

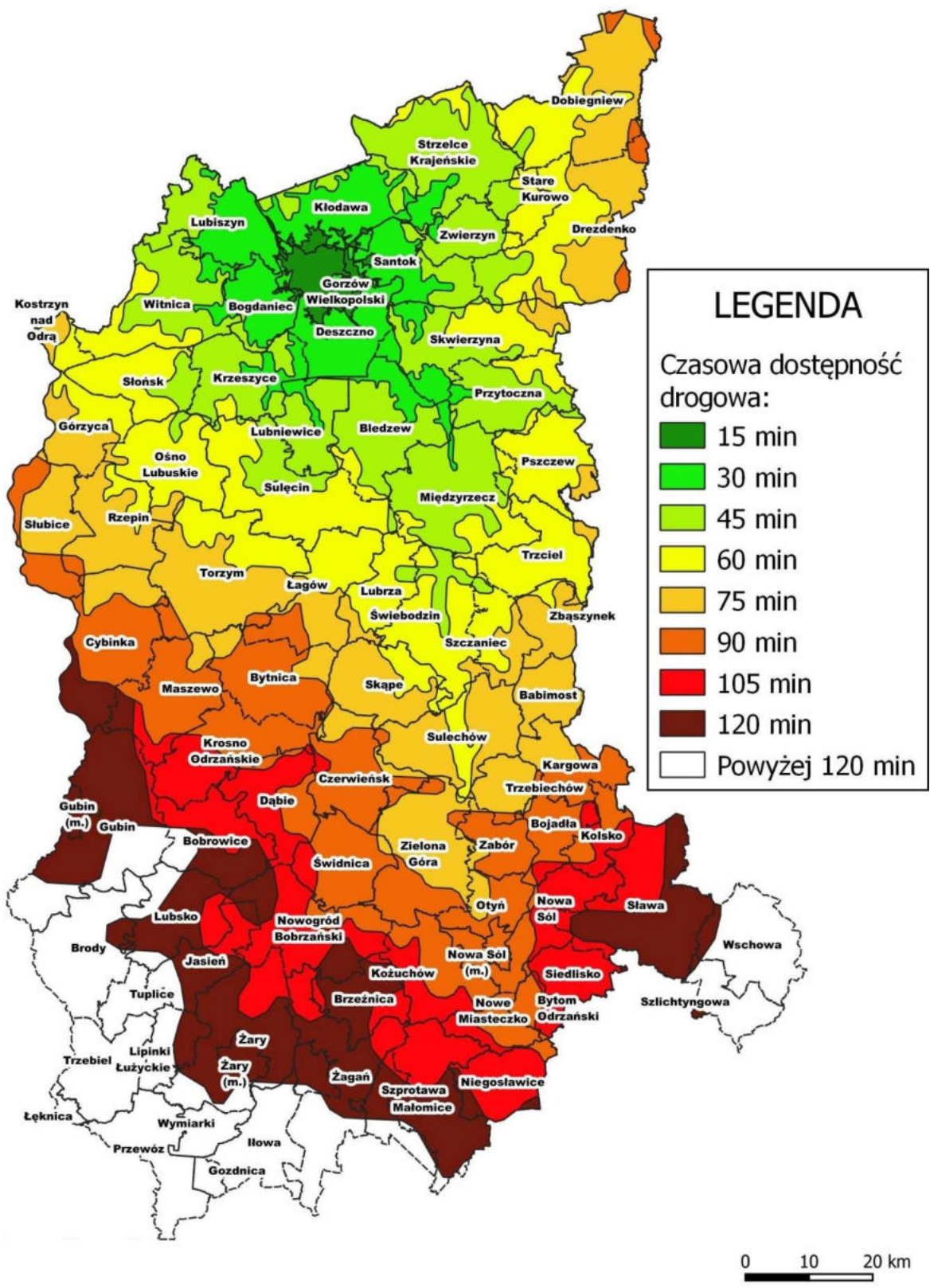


Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS: „Dojazdy do pracy w województwie lubuskim w 2016 r.” – 08.2019r.

Kolejnym ważnym czynnikiem determinującym dojazd do ośrodka miejskiego jest czas dojazdu. Na przedstawionych rysunkach można zauważyć, że dużo lepiej skomunikowana jest Zielona Góra, która swym zasięgiem dojazdu drogowego trwającego nie więcej niż do 60 min obejmuje większość województwa lubuskiego. W przypadku Gorzowa Wielkopolskiego czasowa dostępność drogowa obejmuje mniejszy obszar województwa lubuskiego. Przejazd na trasie pomiędzy Zieloną Górą, a Gorzowem Wlkp. zajmuje do 75 min. W kreowaniu dostępności dla tych miast widoczny jest wpływ drogi ekspresowej S3, która wpływa na skrócenie czasu przejazdu terenów leżących w jej pobliżu. Najdłuższy czas przejazdu dotyczy gmin, które nie posiadają dostępu do dróg o wysokich parametrach technicznych.

Rysunek 69. Czasowa dostępność drogowa do Zielonej Góry (góra) oraz Gorzowa Wlkp. (dół)





Źródło: opracowanie własne



Odnosząc uzyskane wyniki do popytu na infrastrukturę i przewozy transportowe należy wskazać na priorytet dla inwestycji drogowych i kolejowych wiążących Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski z ich zapleczem oraz na celowość poprawy infrastruktury kolejowej między obydwooma miastami.

Poza Zieloną Górą i Gorzowem Wielkopolskim inne ośrodki województwa w niewielkim stopniu wykazują tendencję do integrowania przestrzennego lokalnych rynków pracy. Proces taki możemy zaobserwować w rejonie Żar i Nowej Soli. Obrazy zmian w natężeniu dojazdów do pracy wskazują jednak na jego niską dynamikę. Na tle innych kierunków dwa główne ośrodki administracyjne województwa wydają się konsekwentnie zyskiwać jako miejsca dojazdów pracowniczych (względem innych relacji w regionie).

5.5 Transport zbiorowy

W poprzednim Programie⁵⁵ wskazano czynniki determinujące popyt na usługi transportu publicznego. W perspektywie kolejnych lat czynniki te nie zmieniły się. Należą do nich:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa mieszkańców;
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców, w tym liczba uczniów i studentów;
- wielkość i kierunki migracji.

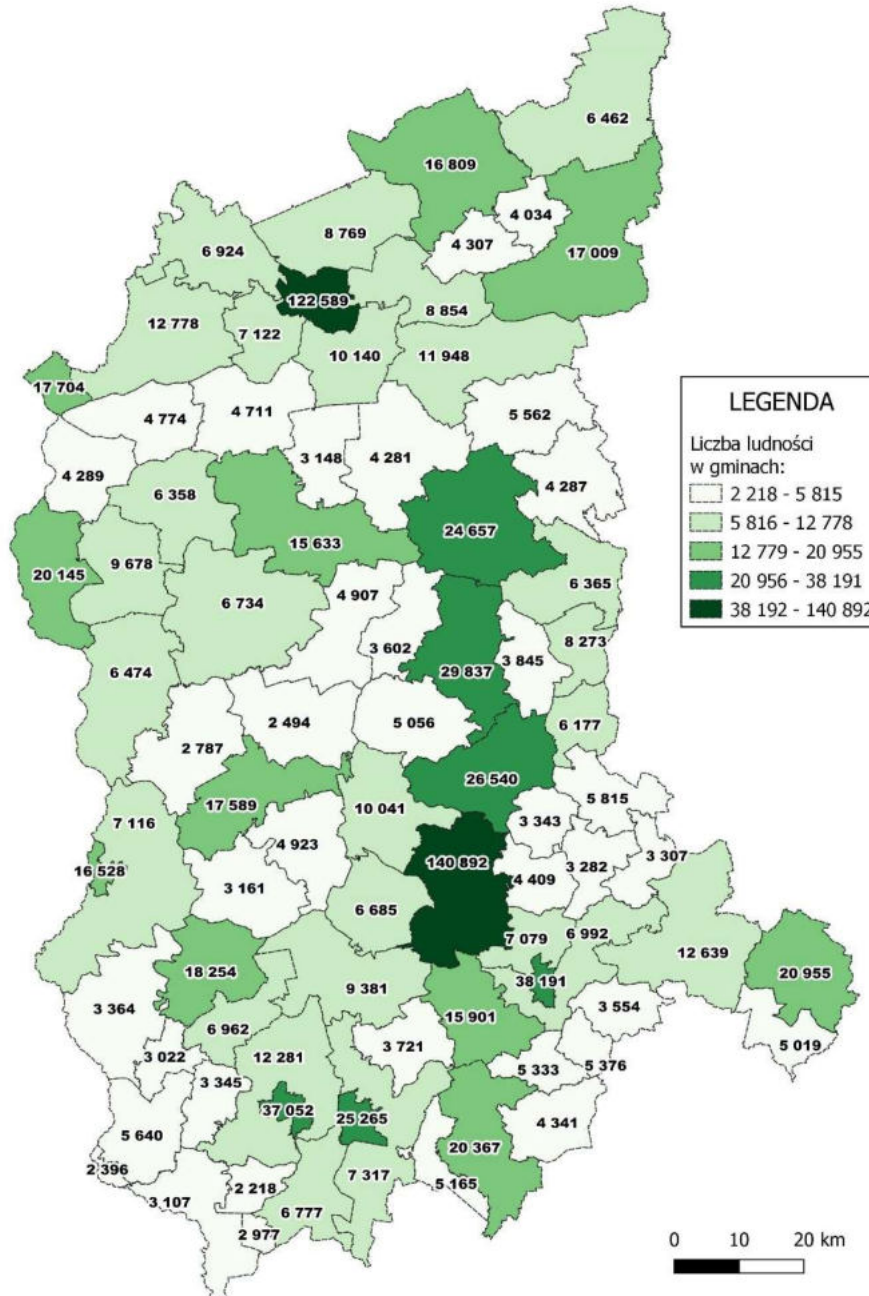
Województwo lubuskie należy do najslabiej zaludnionych w Polsce województw. Sieć osadnicza posiada niską gęstość zaludnienia. Największą gęstością zaludnienia cechuje się południowo - wschodnia część województwa, w okolicach Zielonej Góry, natomiast najslabsze zaludnienie występuje w centralnej oraz zachodniej części tego regionu. Obszary takie ze względu na swoją specyfikę szczególnie zagrożone są powstawaniem białych plam transportowych, gdy są obsługiwane wyłącznie w sposób komercyjny. Popyt nie jest w stanie zagwarantować przewoźnikom zysku, szczególnie poza godzinami szczytu. Szczególnie ważne są wtedy instrumenty finansowe w postaci dopłat do wozokilometrów, aby przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu. Za najważniejsze powinny być uznawane połączenia w ramach obszarów funkcjonalnych, ponieważ tereny te poprzez współzależność od siebie w naturalny sposób generują potrzeby transportowe. Przemieszczanie się w ich zasięgu jest często koniecznością codziennego funkcjonowania, związaną z pracą, edukacją czy też potrzebą dostępu do usług.

Dużą część popytu generowanego w transporcie zbiorowym jest uwarunkowana dojazdami szkolnymi. W przypadku szkół podstawowych potrzeby transportowe są mniejsze ze względu na istnienie tego typu placówek w każdej gminie. Dojazdy do szkół ponadpodstawowych wymagają dłuższych dojazdów, ponieważ znajdują się tylko w wybranych gminach. W tym przypadku widoczna jest więc dużo większa polaryzacja województwa niż w przypadku szkół podstawowych. Na rysunku 71 możemy zauważyć, że około połowy gmin nie posiada placówek edukacji ponadpodstawowej. Według zidentyfikowanych w Zintegrowanym Modelu Ruchu przejazdów międzygminnych związanych z edukacją możemy na rysunku 72 zauważyć bardzo wysokie ciążenie gmin ościennych głównych ośrodków

⁵⁵ „Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego” - sierpień 2019 r.

wojewódzkich do Gorzowa Wielkopolskiego oraz Zielonej Góry. Dość duża liczba osób dojeżdża również z miejscowości sąsiadujących do szkół w Żarach oraz Żaganiu oraz podróżuje między tymi dwoma ośrodkami miejskimi. Dzięki możliwościom dojazdu transportem zbiorowym uczniowie mogą lepiej dopasować ofertę edukacyjną do swoich preferencji oraz nie są ograniczeni placówkami znajdującymi się w obrębie ich gminy zamieszkania.

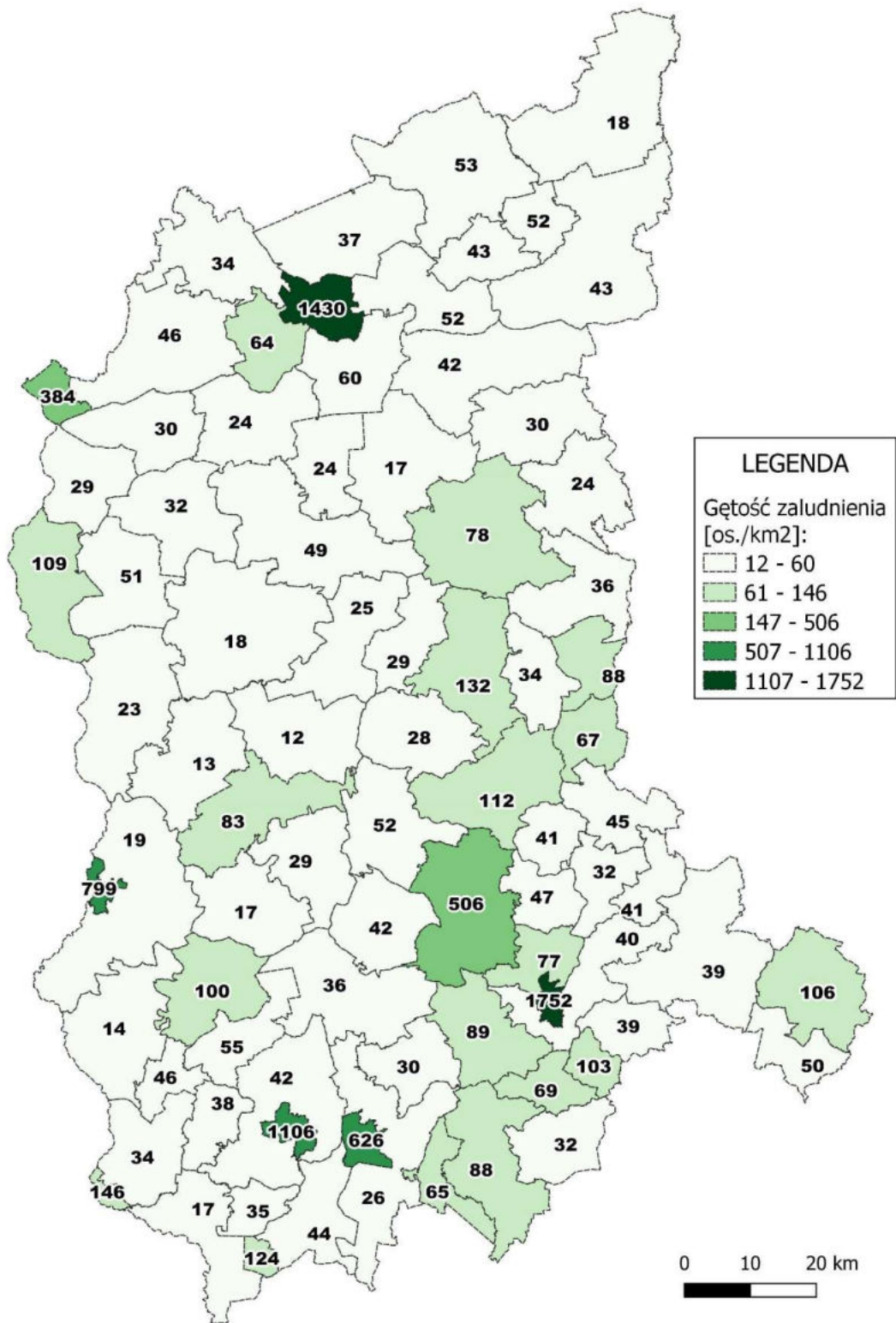
Rysunek 70. Liczba ludności w gminach



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – stan na 31.12.2020 r.

Rysunek 71. Gęstość zaludnienia w gminach

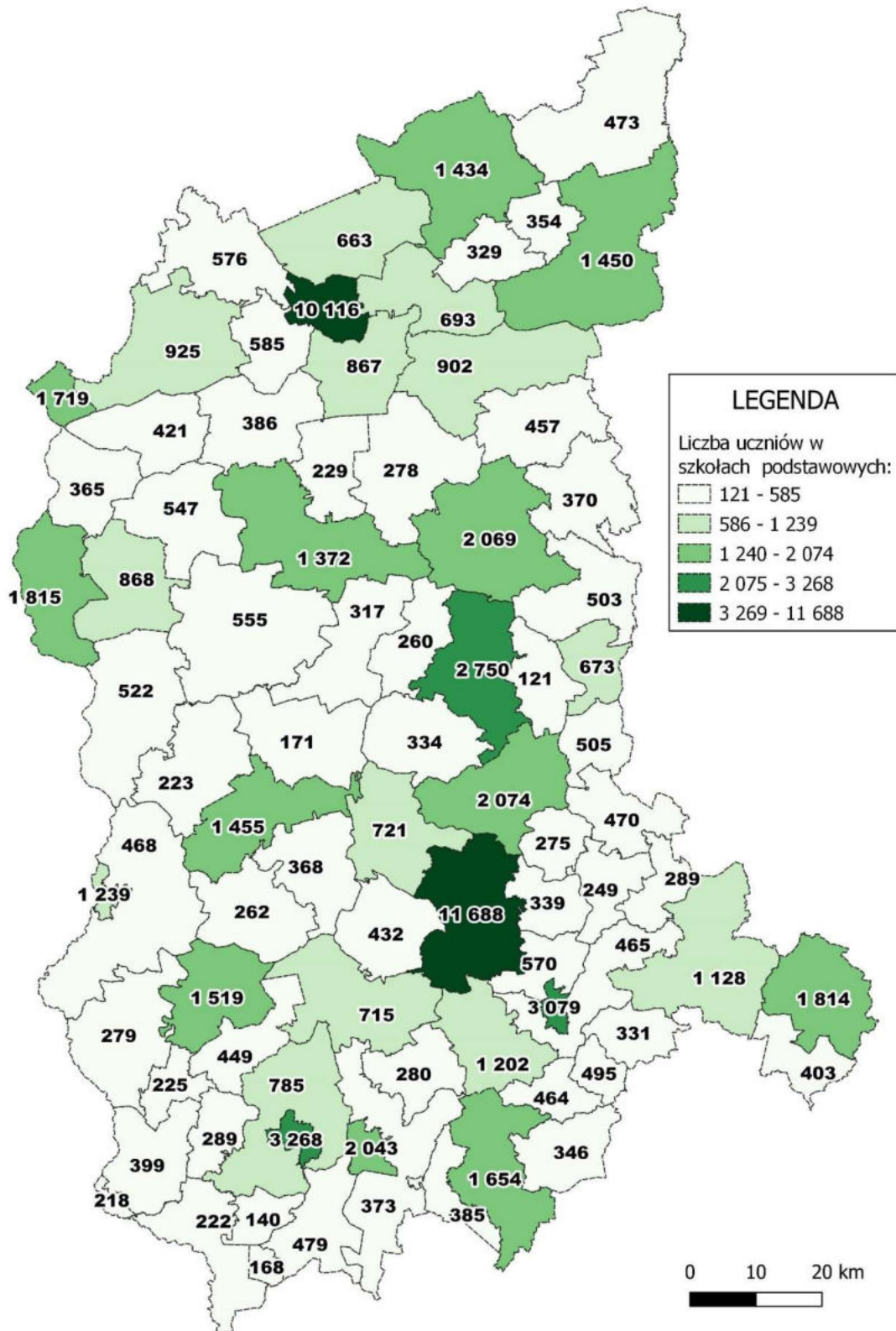




Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – stan na 31.12.2020 r.

Rysunek 72. Liczba uczniów w szkołach podstawowych w gminach

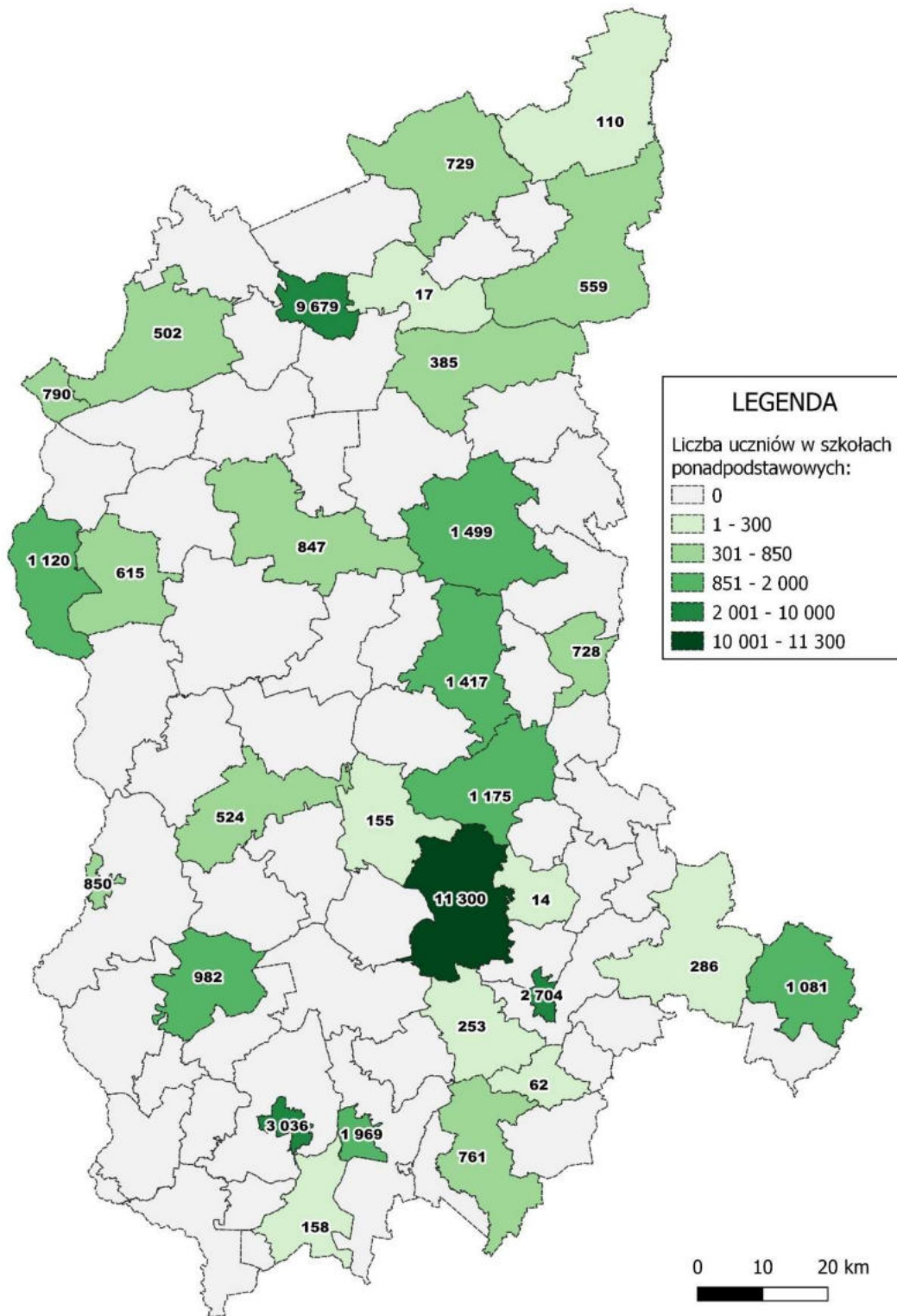




Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – stan na 31.12.2020 r.

Rysunek 73. Liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych w gminach



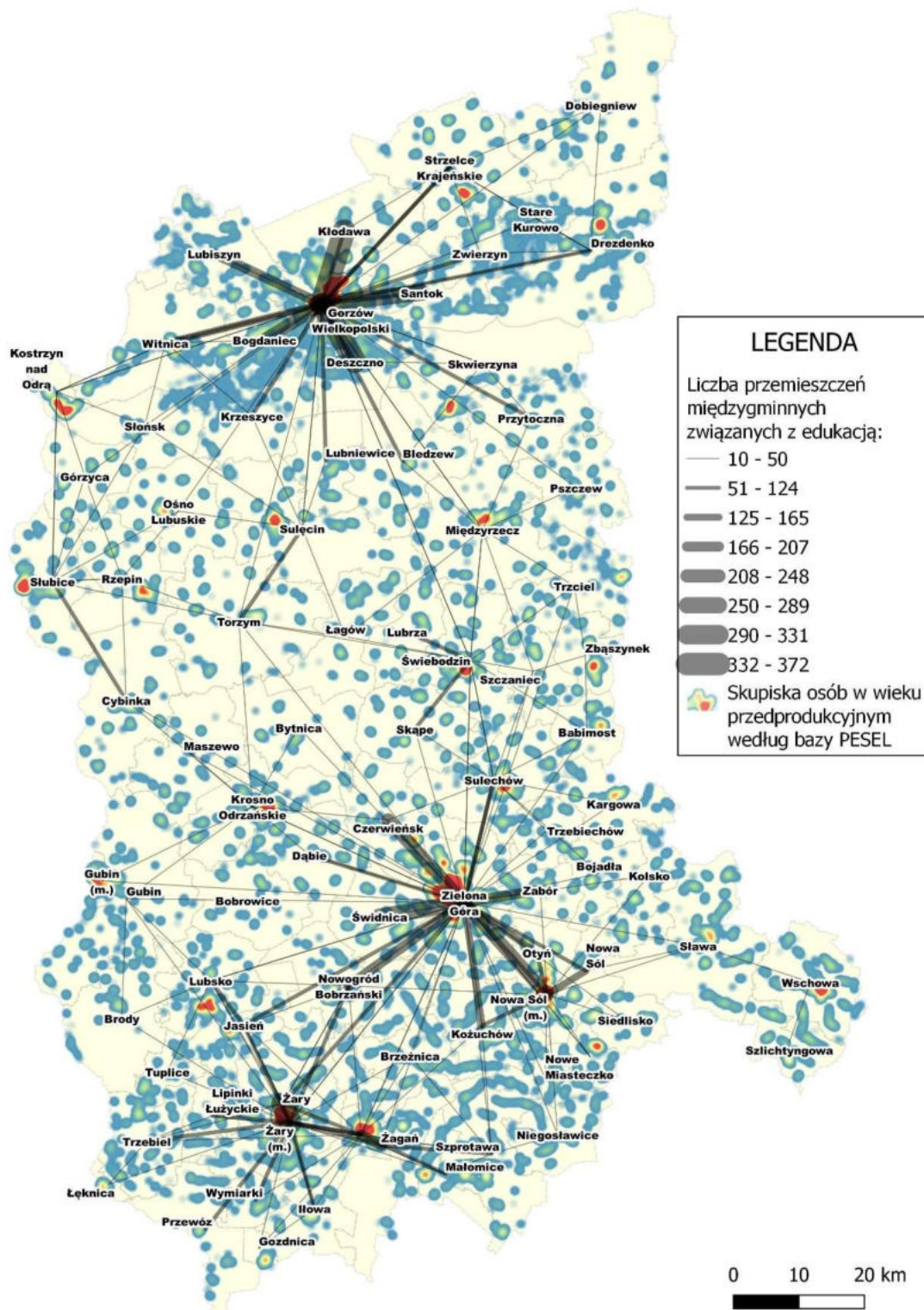


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – stan na 31.12.2020 r.

Rysunek 74. Liczba przemieszczeń międzygminnych związanych z edukacją na tle skupisk



ludności w wieku przedprodukcyjnym



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu oraz bazy danych PESEL

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe publicznej komunikacji zbiorowej. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obligatoryjnych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obligatoryjnych miały wpływ czynniki demograficzne i społeczno-zawodowe. Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół i studentów na uczelnie oraz zmieniła się struktura zatrudnienia. Następuje także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy, zwiększa się zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8 i 10. Coraz większemu rozproszeniu podlegają także godziny powrotów do domu, związane z licznymi zajęciami dodatkowymi w szkole, imprezami kulturalnymi i sportowymi, spotkaniami, elastycznymi godzinami pracy. Wpływa to na zróżnicowane czasowo zapotrzebowanie na kursy transportu publicznego nie tylko w miastach, ale i w całym regionie. Posiada to swoje zalety jak i wady. Pozytywnym następstwem rozciągniętych szczytów komunikacyjnych są mniejsze wypełnienia pojazdów, pozwalające uniknąć zatłoczenia i lepiej rozładować potoki pasażerskie w godzinach szczytów komunikacyjnych. Z drugiej strony zapewnienie dobrej oferty do realizacji rozproszonych potrzeb transportowych wymaga większych nakładów finansowych, powoduje potrzebę nowego zdefiniowania preferencji lokalnej społeczności oraz zasadniczych zmian w układzie połączeń komunikacyjnych.

Dlatego też jednym z ważnych czynników rozwoju transportu, w szczególności w ujęciu miejskim, jest zwiększenie jego dostępności poprzez tworzenie infrastruktury przyjaznej i spójnej. Powinna ona odpowiadać potrzebom użytkowników, zwiększając bezpieczeństwo i jakość przemieszczania się. Bardzo ważnym elementem, w zasadniczy sposób wpływającym na powszechność wykorzystania infrastruktury jest poprawa bezpieczeństwa oraz zmniejszenie czasu dojazdu. Ważne jest też poczucie pewności u pasażerów, którzy powinni mieć przekonanie, że komunikacją zbiorową dojadą do miejsca docelowego w zaplanowanym czasie, przy zachowaniu odpowiedniej jakości. Dzięki temu możliwe jest budowanie zaufania mieszkańców do tej formy transportu.

W przyjętej w 2011 roku przez Komisję Europejską Białej Księdze⁵⁶ wskazano wiele istotnych zagadnień związanych z rozwojem poszczególnych kierunków transportu. Z niej wynika jedna z najważniejszych kwestii, która dotyczy dążenia do stworzenia systemu transportowego, który powinien być efektywny, ekologiczny i społecznie akceptowalny.

Determinantą wyznaczoną w zakresie transportu publicznego jest wydajne wykorzystanie oraz minimalizacja korzystania z indywidualnych środków transportu. Ważnymi czynnikami wpływającymi w sposób zasadniczy na funkcjonowanie transportu publicznego, wynikającymi także z jego definicji jest łatwy dostęp do systemu, jego funkcjonalność, efektywność, wspieranie zrównoważonego rozwoju oraz bycie przyjaznym środowisku.

⁵⁶ Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela 2011

Sieci transportowe w miastach jako sprawny i funkcjonalny system, są ważnym elementem infrastruktury regionu. Dlatego też rozbudowa i modernizacja systemu znacząco wpływa na funkcjonowanie wszystkich elementów transportu, w tym infrastruktury. Ponadto nowoczesna sieć transportowa powinna służyć zmniejszeniu zatłoczenia motoryzacyjnego oraz uporządkowaniu ruchu w miastach poprzez rozwój sieci transportu szynowego oraz innych proekologicznych form transportu miejskiego. Dobrze zorganizowane miasto powinno przeciwdziałać dominacji jakiegokolwiek gałęzi transportu nad inną, aby można było mówić o transporcie zrównoważonym. Miasta Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra, podobnie jak wiele innych polskich miast o podobnej wielkości są zagrożone niekontrolowanym rozwojem motoryzacji indywidualnej, co niewątpliwie zaburza poprawne funkcjonowanie obszarów miejskich. Dlatego należy rekompensować tą dysproporcję poprzez uprzywilejowywanie transportu miejskiego oraz wprowadzenie pewnych ograniczeń lub regulacji wobec transportu indywidualnego. Wszelkie zmiany w tym zakresie powinny być jednak prowadzone w sposób etapowy, dzięki czemu akceptacja społeczna dla takich rozwiązań będzie większa.

Działania realizowane w tym obszarze powinny prowadzić do odwrócenia trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego, wraz z powrotem do transportu zbiorowego osób, które z różnych powodów na przestrzeni ostatnich lat zdecydowały się na transport indywidualny. Towarzyszyć temu powinna poprawa dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych. Obecnie liczne gminy w województwie lubuskim można sklasyfikować jako tzw. „białe plamy”, czyli miejsca wykluczone transportowo. Trzeba zauważyć, że takie obszary mają bardzo negatywny wpływ na możliwości podjęcia pracy oraz zdobycia wykształcenia, ponieważ znacznie ograniczają mobilność, szczególnie u osób niezmotoryzowanych. Może to mieć wpływ na zmniejszenie ich aktywności oraz zahamować rozwój takich gmin.

Uzasadnieniem do realizacji działań w obszarze transportu publicznego jest potrzeba stworzenia alternatywnej, atrakcyjnej oferty m.in. dla:

- dojeżdżających do pracy w rozbudowujących się i nowych miejscach zatrudnienia,
- osób aktywnych zawodowo, które korzystają z miejsc opieki nad dziećmi,
- osób korzystających z oferty edukacyjnej, która poprzez swoją lokalizację jest lepiej dostosowana do potrzeb rynku pracy,
- osób, które uczestniczą w życiu społeczno-kulturalnym, poprzez dostęp do oferty kulturalnej np. w miejscu zamieszkania i obszarze funkcjonalnym,
- osób niepełnosprawnych, posiadających ograniczenia w poruszaniu się,
- osób starszych jako częstszych użytkowników transportu publicznego.

Położenie geograficzne lubuskich miast, odległości między nimi, liczba mieszkańców powoduje, iż obecnie wykorzystanie kolei w transporcie pasażerskim w wymiarze miejskim, czy nawet obszarów funkcjonalnych ma drugorzędne znaczenie.



Istnieją, jednakże sposoby, które mogą spowodować wzrost zainteresowania połączeniami kolejowymi w województwie lubuskim. Podejściem, które wydaje się być optymalne oraz dające wymierne efekty jest całościowe, integrujące spojrzenie na transport zbiorowy. Poszczególne gałęzie powinny się uzupełniać, a konkutowanie między sobą poszczególnych przewoźników nie może odbywać się kosztem oferty przewozowej dostępnej dla pasażerów. Rekomenduje się, aby połączenia autobusowe w większym stopniu wspierały podróże multimodalne poprzez pełnienie roli dowozowo – odwozowej względem transportu kolejowego. Rozkłady takich lokalnych autobusów w celu spełniania swojej roli muszą być zsynchronizowane z odjazdami pociągów oraz regularnie aktualizowane względem potrzeb pasażerskich. Niestety obecnie w dużym stopniu przewoźnicy autobusowi zamiast wspomaganie kolei prowadzą działalność konkurencyjną względem niej, oferując przewozy na analogicznych trasach do przejazdów kolejowych oraz podobnych godzinach odjazdów. Powoduje to jeszcze większą dysproporcję pomiędzy obszarami cechującymi się większymi gęstościami zaludnienia, będącymi opłacalnym terytorium dla przewoźników, a mniejszymi gminami, które stają się wykluczonymi transportowo białymi plamami. Dlatego należy dążyć do tworzenia nowych połączeń obsługujących tereny obecnie nieposiadające połączeń transportu zbiorowego bądź posiadających je jedynie w stopniu marginalnym, nie pozwalającym na realizowanie podstawowych potrzeb transportowych. Zaleca się, by nowe trasy zapewniały połączenia z najbliższymi ośrodkami miejskimi oraz stacjami bądź przystankami kolejowymi.

Ponadto, należy wspierać podróże multimodalne, łączące transport kolejowy (również inny publiczny) z rowerowym z wykorzystaniem parkingów bike&ride, które ułatwią korzystanie z kolei na obszarach słabo zaludnionych, oddalonych o kilka kilometrów od miejsc postoju pociągów. Dzięki temu naturalnie będą powstawać lokalne centra przesiadkowe, w których należy zadbać o komfort pozostawienia rowerów dla osób, korzystających z nich na zasadzie pokonania “ostatniej” lub “pierwszej” mili. Dzięki takiej integracji transportu potencjalny obszar oddziaływania kolei będzie się mógł wyraźnie zwiększyć, obejmując swoim zasięgiem kolejne generatory ruchu. Popularyzacji transportu rowerowego sprzyja również nizinne ukształtowanie terenu województwa lubuskiego oraz wzrastająca sieć dróg rowerowych. Obszar ten jednak wymaga stałego rozwoju związanego zarówno z budową oraz modernizacją infrastruktury, jak i kampaniami informacyjnymi, które przyczynią się do zmiany nawyków mobilności mieszkańców.

Na sieć transportu zbiorowego uwzględnioną w Zintegrowanym Modelu Ruchu składają się połączenia kolejowe, autobusowe i przedstawione w uproszczonej formie sieci transportu miejskiego oraz aglomeracyjnego. Sieć zbudowana jest z odcinków, po których poruszają się pociągi czy autobusy oraz z przystanków. Dzięki temu w modelu odwzorowano rzeczywiste trasy przejazdu z czasami przejazdu między przystankami oraz częstotliwością kursowania w ciągu doby. Model zakłada rozkłady jazdy dla roku 2019, które zostały zakodowane na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2019 (SRJP 2019) dla pierwszego kwartału roku 2019. Sieć autobusowa województwa uwzględnia szczegółowe informacje o ok. 597 liniach (w całym modelu 17 000 trasach 556 przewoźników), ok. 1 038 przystanków (w całym modelu



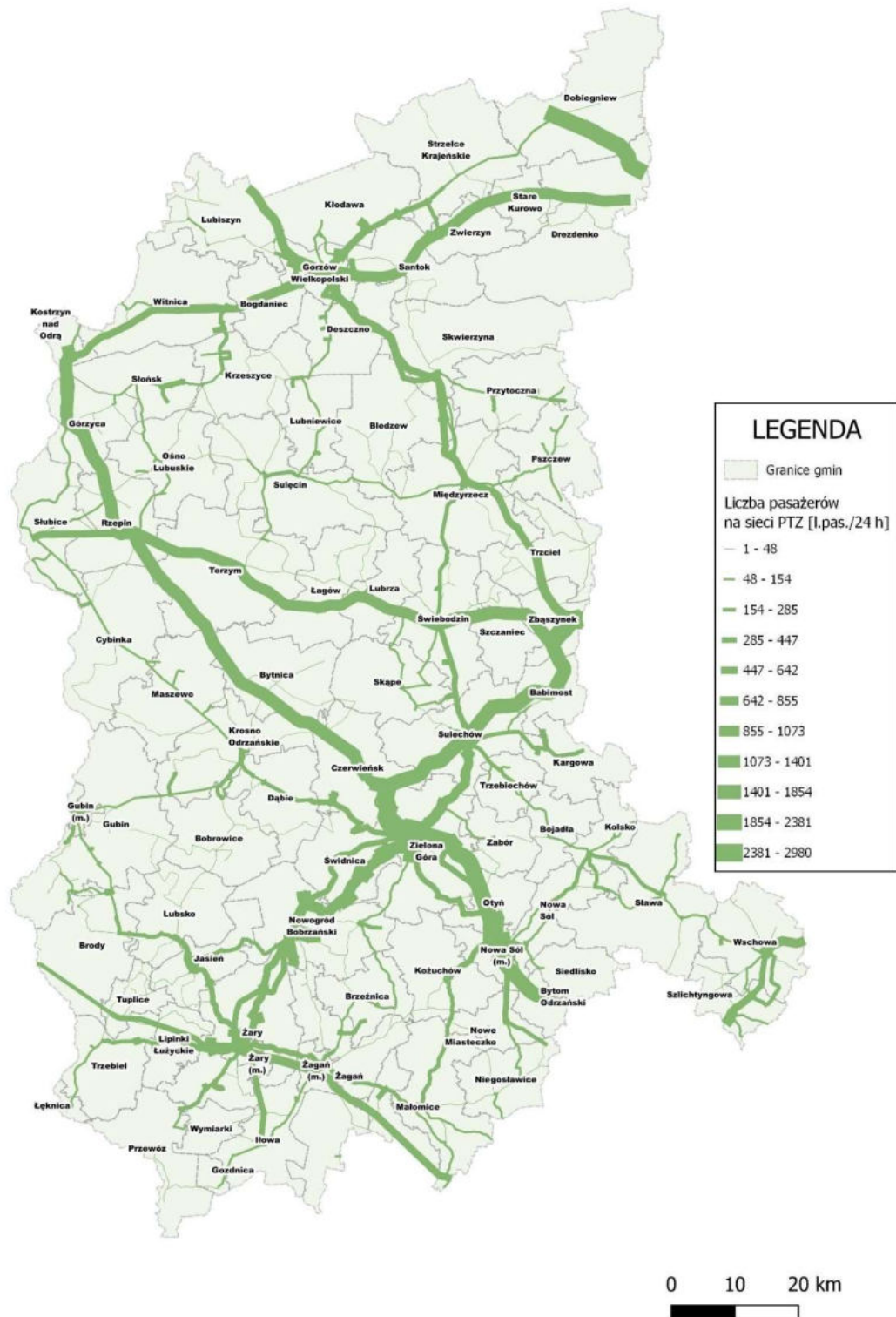
ok. 33 000 przystanków znajdujących się w 27 749 miejscowościach). Całkowita długość linii PTZ funkcjonujących na obszarze województwa lubuskiego wynosi 11 833 km (9 395 km linii autobusowych i 2 438 km linii kolejowych). Średnio w stosunku do 16 685 km długości całej sieci transportowej oznacza to 71% pokrycia. Jest to wynik powyżej średniej krajowej (69,8%). Największy stopień pokrycia liniami PTZ jest w przypadku Słubic, a najniższy w przypadku Żagania.

Istniejący układ linii (wraz z częstotliwościami kursowania) i przystanków PTZ, przekładający się na ofertę PTZ ma kluczowe znaczenie w zakresie sposobu realizowania podróży – wyboru środka transportu oraz w przypadku wyboru PTZ ewentualnej konieczności przesiadki w jego obrębie. Na obszarze województwa lubuskiego, można wyróżnić kilka przystanków/stacji, gdzie występuje wyraźnie większa liczba przesiadek między różnymi środkami transportu i liniami PTZ. Są to przede wszystkim (w kolejności od największej do najmniejszej liczby przesiadek): Zbąszynek, Rzepin, Zielona Góra Główna, Żary, Kostrzyn, Gorzów Wlkp., Żagań, Nowa Sól. Wszystkie, z wyjątkiem Nowej Soli, to stacje kolejowe. Spośród wymienionych przystanków jedynie w Zbąszynku wszystkie przesiadki realizowane są w ramach tego samego węzła (rysunek 74). Na wszystkich pozostałych konieczne są przejścia na inne przystanki – najczęściej autobusowe. Z danych z ZMR wynika, że 50% podróży realizowanych w obrębie województwa lubuskiego to podróże bezpośrednie - bez przesiadki.

Potoki pasażerskie

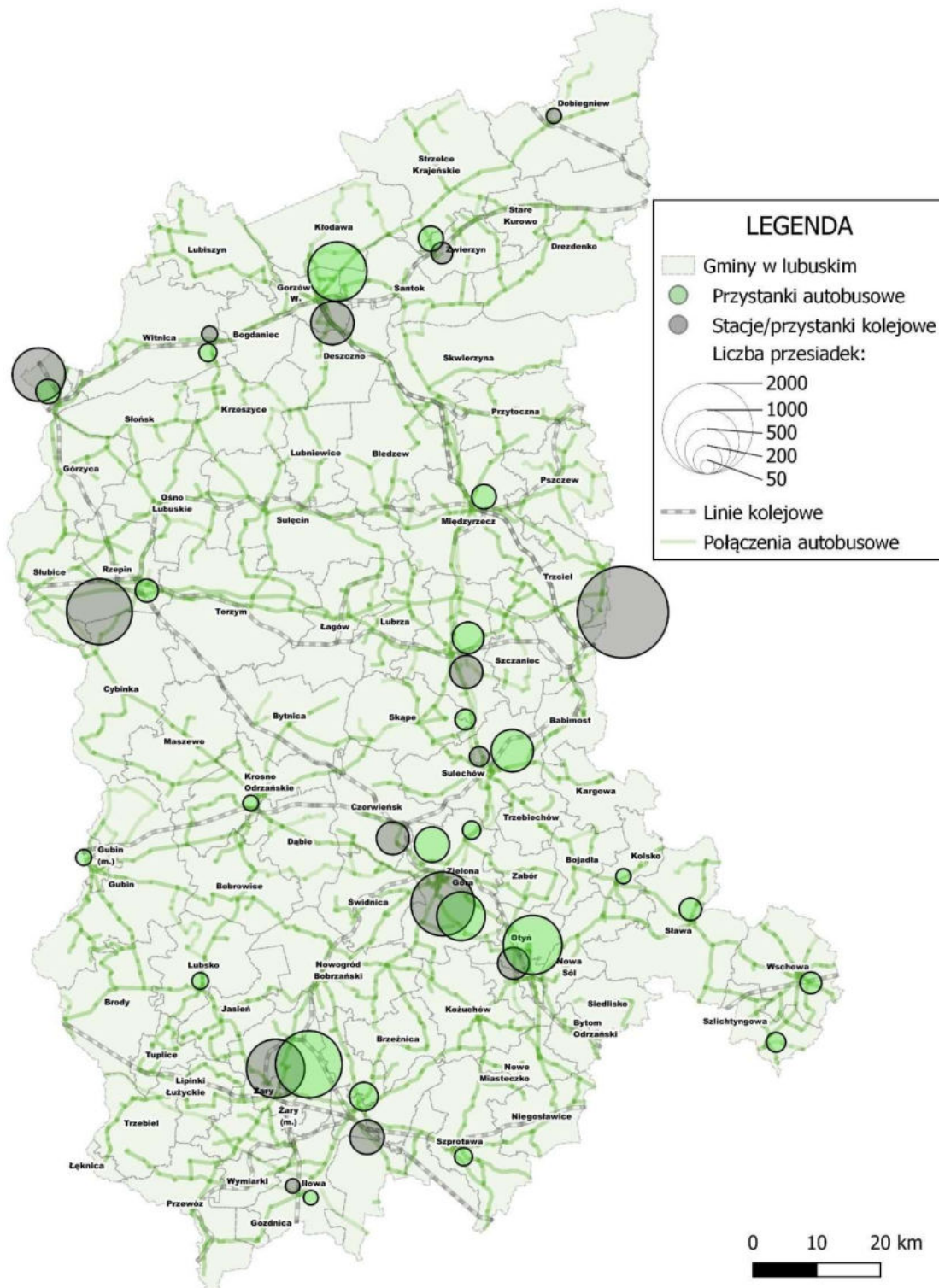
Największe potoki pasażerskie występują na odcinku Zielona Góra – Nowa Sól – Bytom Odrzański. Duże natężenie jest również dostrzegalne w relacji Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn nad Odrą. Kumulacje liczby pasażerów są ponadto widoczne w rejonie Gorzowa Wielkopolskiego, Żar, Żagania, Zbąszynka, Świebodzina. Na kształtowanie się potoków pasażerskich na terenie województwa wpływają nie tylko przejazdy wewnętrzne, ale także relacje tranzytowe, wykraczające poza województwo lubuskie. Na kształt potoków pasażerskich duży wpływ mają występujące na terenie województwa korytarze TEN-T – zarówno kolejowe jak i drogowe. Najbardziej obciążone ruchem pasażerskim relacje są pochodną preferowanych kierunków podróży oraz sieci połączeń komunikacyjnych o wysokich parametrach.

Rysunek 75. Potoki pasażerskie w województwie lubuskim



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.

Rysunek 76. Liczba przesiadek na sieci transportu zbiorowego



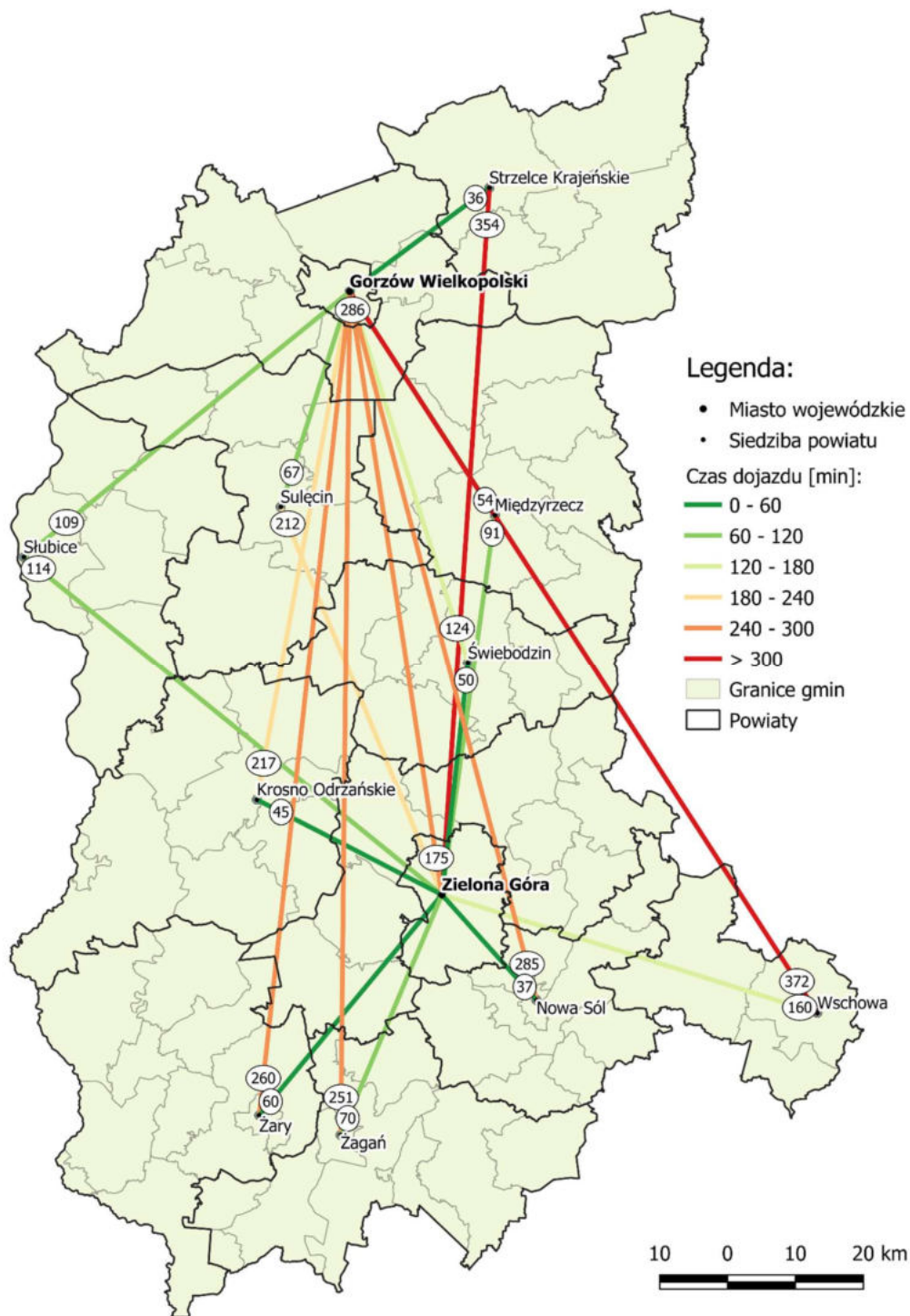
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.

Wszystkie miasta powiatowe w województwie posiadają połączenia autobusowe z Zieloną Górą oraz Gorzowem Wielkopolskim. Połączeń kolejowych nie posiadają miasta Sulęcín oraz Krosno Odrzańskie. Czasowa dostępność zdecydowanie lepsza jest w przypadku Zielonej Góry, do której w czasie niższym niż dwie godziny można dojechać ze zdecydowanie większej ilości miast powiatowych niż w przypadku Gorzowa Wielkopolskiego. Prawidłowość dotyczy zarówno połączeń kolejowych jak i autobusowych.

Transport kolejowy w zdecydowanej większości przypadków oferuje lepszy czas dojazdu i powinien być uważany za główny sposób docierania z miast powiatowych, które posiadają takie połączenia. Autobusy powinny stanowić jego uzupełnienie, które pozwoli wypełnić ewentualne luki w rozkładach oraz zapewnić bezpośredni dojazd z miejsc nieposiadających dostępu do kolei. Z geograficznej specyfiki województwa wynika, że powiaty znajdujące się na północy województwa posiadają szybszy dojazd do Gorzowa Wielkopolskiego, a leżące na południu do Zielonej Góry.

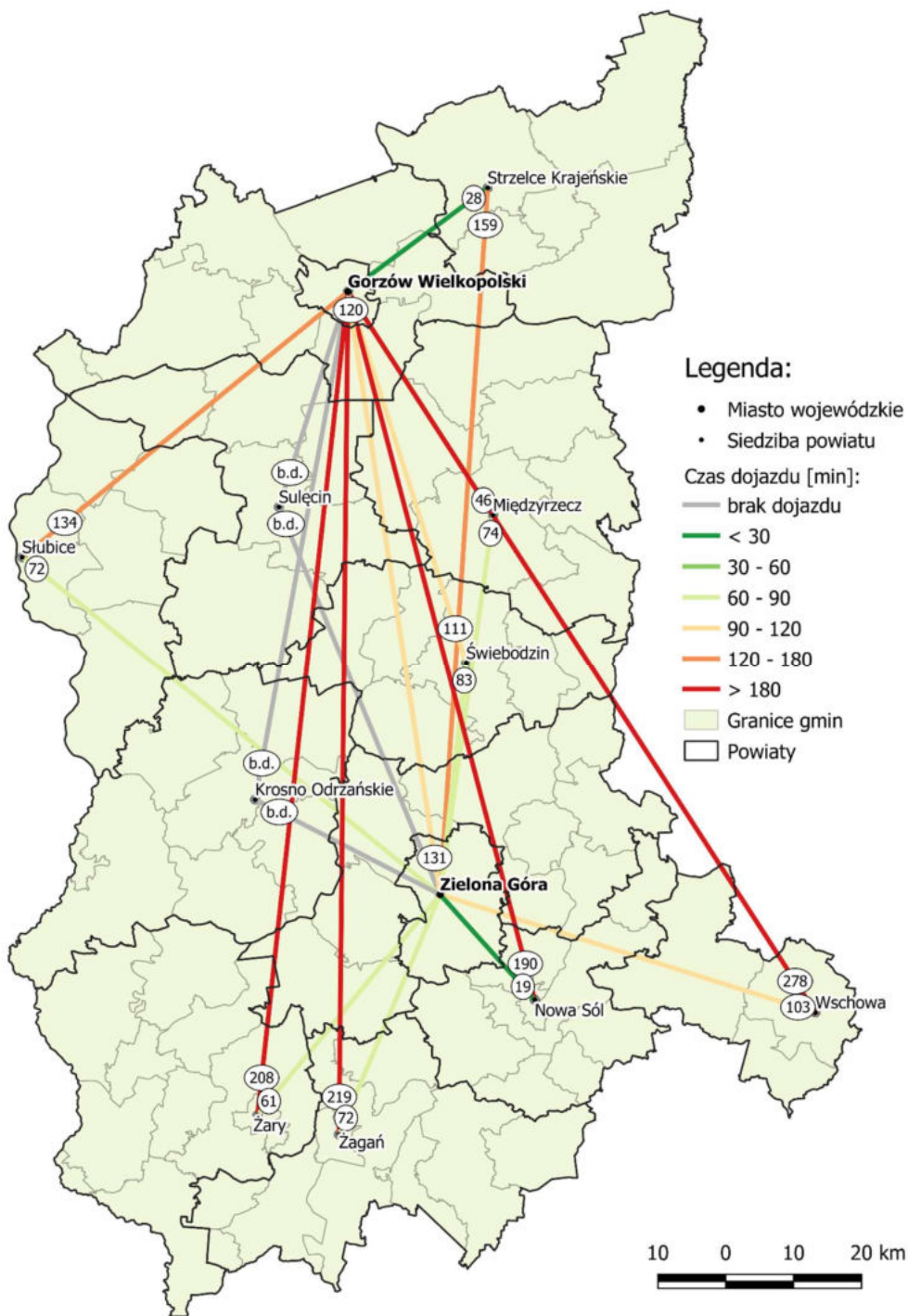
Dostęp gmin do siedzib powiatów jest dość zróżnicowany. Większość posiada w miarę dogodny dostęp do siedziby swojego powiatu, jednak nie zawsze jest on bezpośredni. W takim przypadku czas dojazdu ulega znacznemu wydłużeniu, ponieważ wiąże się często z przejazdem przez terytorium innego powiatu. Większość gmin posiada bezpośrednio połączenia z siedzibami powiatu, dzięki czemu czas podróży wynosi poniżej godziny. W sytuacjach dłuższego czasu dojazdu, wynoszącego ponad godzinę mimo stosunkowo niedużej odległości pasażer musi odbywać podróż z przesiadką. Często znaczną częścią czasu podróży jest okres oczekiwania na kolejny środek transportu, który nie jest dogodnie zsynchronizowany. Pod względem czasu skomunikowania najlepsza dostępność czasowa w dojazdach z gmin do powiatów występuje na terenach powiatów: strzeleckiego, międzyrzeckiego, ślubickiego, krośnieńskiego oraz wschowskiego, gdzie z każdej gminy można dojechać transportem zbiorowym do siedziby starostwa w czasie do 40 min.

Rysunek 77. Czas dojazdu komunikacją autobusową z miast powiatowych do miast wojewódzkich



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.

Rysunek 78. Czas dojazdu komunikacją kolejową z miast powiatowych do miast wojewódzkich



*W przypadku miasta Strzelce Krajeńskie podano długość przejazdu do stacji kolejowej Strzelce Krajeńskie Wschód, leżącej w gminie Zwierzyn

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



Rysunek 79. Czas dojazdu komunikacją zbiorową z gmin do miast powiatowych



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



5.6 Powiązania funkcjonalne

Układ sieci osadniczej województwa lubuskiego ma wyraźnie policentryczny charakter, zarówno z punktu widzenia rozkładu przestrzennego jednostek osadniczych, jak i ich struktury wielkościowej. Według danych GUS, w 2020 r. w regionie mieszkało niewiele ponad milion osób, w tym 64,9% stanowili mieszkańcy miast. Pod względem stopnia urbanizacji województwo lubuskie plasuje się na 4. miejscu wśród szesnastu województw. Poziom urbanizacji powiatów, mierzony odsetkiem ludności miejskiej, jest wysoko zróżnicowany i zamyka się w przedziale od 34,1% (gorzowski ziemski) do 65,8% (nowosolski)⁵⁷. Niemniej jednak rozmieszczenie miast cechuje się przestrzenną równowagą, co oznacza, że nie występuje ich zagęszczanie się i jednoczesny brak ośrodków miejskich na większym obszarze.

W województwie lubuskim głównymi miastami są miasta wojewódzkie – Gorzów Wielkopolski oraz Zielona Góra, które znacząco oddziałują na całe podregiony, które można określić regionalnymi biegunami rozwoju. Dzielą one między sobą funkcje ośrodków wojewódzkich. Ze względu na dzielące je odległość (ok. 110 km) oba miasta budują swoją konkurencyjność indywidualnie. Przez to następuje zmniejszenie potencjału całego regionu oraz występuje brak silnego ośrodka naukowo-gospodarczego. Oba miasta są ze sobą powiązane drogą ekspresową S3, która też przebiega przez inne, mniejsze ośrodki miejskie i wpływa na rozwój powiązań funkcjonalnych. Rolę wzmacniającą powiązania funkcjonalne pełnią drogi łączące ośrodki wojewódzkie z innymi ważniejszymi miastami regionu, a także osie autostrad A2 oraz A18 mające w dużej mierze charakter tranzytowy, ale również wpływające na zwiększenie potencjału rozwojowego i zewnętrznych powiązań województwa lubuskiego. Istotną cechą wzmacniania sieci powiązań funkcjonalnych było wyznaczenie miejskich obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich na podstawie delimitacji wg kryteriów przyjętych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w 2013 r. z uwzględnieniem lokalnej specyfiki. MOF Gorzowa Wielkopolskiego objął gminy: Lubiszyn, Kłodawa, Bogdaniec, Deszczno, Santok oraz rdzeń miasto Gorzów Wielkopolski. MOF Zielonej Góry objął gminy: Czerwieńsk, Świdnica, Zabór, Sulechów oraz rdzeń miasto Zielona Góra. Natomiast wokół miast pełniących ważną rolę, zostały wyznaczone obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych, które mają funkcje gospodarcze oraz społeczne w uzupełnieniu do miast wojewódzkich, w tym usług publicznych. Wg SRWL 2030 do obszarów subregionalnych zostały zaliczone miasta powyżej 20 tys mieszkańców. Poza Nową Solą, która zakwalifikowana jest do MOF OW do ośrodków subregionalnych można zaliczamy: Żary, Żagań oraz Świebodzin. Ponadto można zaliczyć również miasta powiatowe powyżej 15 tys mieszkańców: Słubice oraz Międzyrzecz. Miejski obszar funkcjonalny Żary – Żagań zawiera w sobie również gminy wiejskie oraz łowę. Kierunek rozwoju tego obszaru powinien obejmować przede wszystkim Szprotawę – pobliski ośrodek regionalny.

W ramach powiązań funkcjonalnych można wymienić ośrodki lokalne, które są pozostałymi miastami powiatowymi. Pełnią one rolę uzupełniającą w stosunku do ośrodków subregionalnych. Do tej kategorii ośrodków zaliczają się pozostałe (obok ośrodków

⁵⁷ Pomijając powiaty grodzkie



subregionalnych) miasta powiatowe (Krosno Odrzańskie, Wschowa, Sulęcín oraz Strzelce Krajeńskie), a także Drezdenko, Kostrzyn nad Odrą, Gubin, Lubsko, Szprotawa i Skwierzyna. Ośrodki te pełnią rolę administracyjną oraz usługową m.in. w zakresie edukacji, kultury oraz transportu publicznego.

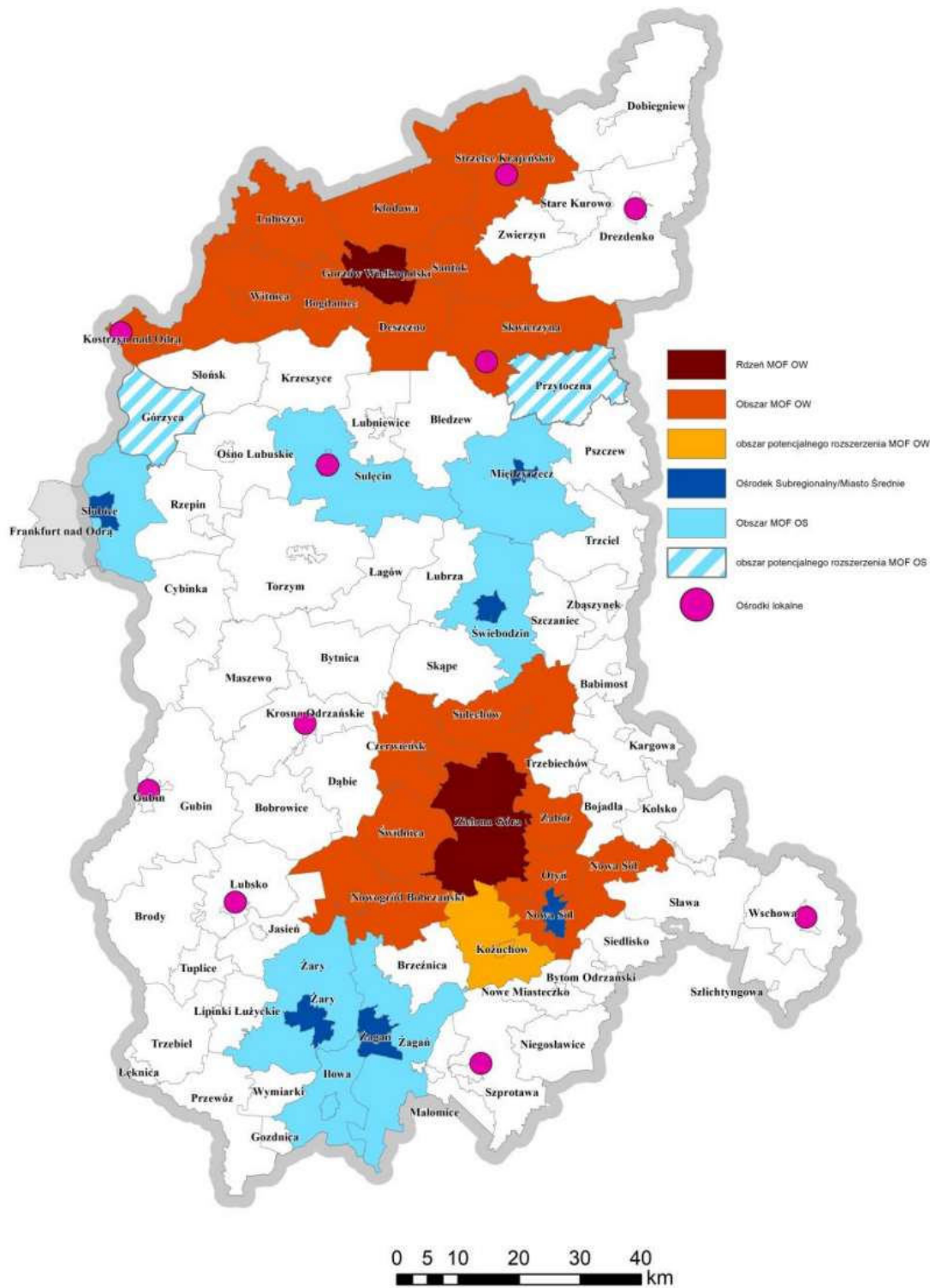
Główną oś rozwoju województwa lubuskiego stanowi droga ekspresowa S3, która przebiega przez obszary funkcjonalne zarówno obu miast wojewódzkich, jak i ośrodków subregionalnych Nowej Soli, Świebodzina oraz Międzyrzecza. Uzupełnienie w obszarze wewnętrznych powiązań funkcjonalnych pełni na północy regionu drogi łączące MOF Gorzów Wlkp. z Kostrzynem nad Odrą (droga wojewódzka nr 132), a także ze Strzelcami Krajeńskimi i Dobiegniewem (droga krajowa nr 22). Na południu regionu podobną rolę pełni droga krajowa nr 27, która łączy MOF Zielona Góra z MOF Żary – Żagań. Autostrady A2 oraz A18 (obecnie droga krajowa nr 18 w trakcie dostosowywania do parametrów autostrady) spełniają głównie funkcje tranzytowe, jednakże wpływają też na zwiększenie potencjału rozwojowego oraz powiązań zewnętrznych. Szczególnie w przypadku takich miast jak Słubice, Rzepin, Świebodzin, Międzyrzecz, Żary i Żagań, a także innych obszarów leżących w przebiegach wymienionych dróg. Należy dążyć do tego, aby planowana kolejowa Magistrala Zachodnia pełniła analogiczną do drogi ekspresowej S3 rolę głównej osi komunikacyjnej w transporcie kolejowym w wymiarze zarówno pasażerskim jak i towarowym.

Kolejną grupą wzajemnie ze sobą powiązanych grup stanowią obszary wiejskie lub miejsko-wiejskie, które są położone w bliskim sąsiedztwie większych miast (w ich obszarach funkcjonalnych) oraz uczestniczą w ich rozwoju. Mieszkańcy tych terenów, przy dobrej dostępności komunikacyjnej, biorą udział w rynku pracy ośrodków miejskich oraz dostępie do usług publicznych. Na tego typu obszarach zauważa się zjawisko suburbanizacji, a funkcje wiejskie maleją lub zanikają. Niekontrolowana rozbudowa na obszarach wiejskich wymaga budowy nowej infrastruktury, a codzienne dojazdy do miasta obciążają infrastrukturę drogową.

Wśród obszarów wiejskich należy wyróżnić również tereny wymagające wsparcia w procesach rozwojowych, charakteryzujące się wyraźnie niższym poziomem dostępu do usług publicznych, niską gęstością infrastruktury ochrony środowiska oraz infrastruktury drogowej, często o dużej lesistości i dużym rozproszeniu sieci osadniczej. Położone są z dala od obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich i najczęściej także od ośrodków subregionalnych oraz głównych ciągów komunikacyjnych. Towarzyszy temu zjawisko depopulacji i odpływu osób w wieku produkcyjnym (w tym przede wszystkim kobiet). Wpływa to negatywnie na podejmowanie inwestycji gospodarczych na tych obszarach. Nawet posiadając atrakcyjne walory dla rozwoju turystyki, bardzo często ich wykorzystanie jest niskie ze względu na brak infrastruktury. Jedynie na niewielu obszarach województwa gleby są dobrej jakości i można wskazywać na rozbudowane funkcje rolnicze w tych gminach.

Rysunek 80. Miejskie obszary funkcjonalne województwa lubuskiego





Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030

Oprócz obszarów wiejskich, które wymagają wsparcia w zakresie powiązań funkcjonalnych można wymienić cztery miasta: Żary, Żagań, Nowa Sól i Międzyrzecz, które zostały



uznane za miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Zostało to potwierdzone w aktualizacji delimitacji obszarów problemowych na 2018 r.⁵⁸ Nowa Sól zaliczona została do grupy miast obniżającego się potencjału (silne powiększanie niekorzystnego dystansu, umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza), a Międzyrzecz, Żagań i Żary do miast zagrożonych marginalizacją (umiarkowane powiększenie niekorzystnego dystansu, umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza). Należy wspomnieć, że miasta średnie, ze szczególnym uwzględnieniem miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze, które określone zostały jako jedna z kategorii krajowych obszarów strategicznej interwencji, mogą korzystać z dedykowanego wsparcia, m.in. w ramach Funduszy UE. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 określa zakres interwencji rządowej, na jaką mogą liczyć miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze.

W kontekście istniejących powiązań funkcjonalnych oraz ich potencjalnego rozwoju w przyszłości, duże znaczenie mają zawierane porozumienia samorządowe, a także deklaracje i listy intencyjne, dotyczące woli realizacji wspólnych działań rozwojowych. Obok wymienionych wcześniej deklaracji i porozumień, dotyczących miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich i subregionalnych, w województwie lubuskim podpisane zostały również listy intencyjne, związane z przystąpieniem do rządowego projektu „Pilotaż Centrum Wsparcia Doradczego” skierowanego do obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją (gmin wiejskich i miejsko-wiejskich) oraz do obszarów mniejszych miast pełniących funkcję stolicy powiatu. Zawiązane zostały trzy porozumienia: partnerstwo gmin Małomice, Szprotawa, Niegostawice i Powiatu Żagańskiego, partnerstwo „Północ Województwa Lubuskiego zawsze razem”, w którego skład wchodzi sąsiadujące ze sobą gminy Dobiegniew, Drezdenko, Stare Kurowo, Zwierzyn i Powiat Strzelecko-Drezdenecki oraz partnerstwo pn. „Krośnieński Obszar Funkcjonalny” utworzone przez Powiat Krośnieński, miasto Gubin oraz gminy Krosno Odrzańskie, Bobrowice, Bytnica, Dąbie, Gubin (gm. o statusie wiejskim) i Maszewo⁵⁹.

⁵⁸ „Aktualizacja delimitacji obszarów problemowych na rok 2018” Ministerstwo Funduszu i Polityki Regionalnej, grudzień 2019 r.

⁵⁹ Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej ostatecznie zakwalifikowało do rządowego projektu „Pilotaż Centrum Wsparcia Doradczego” dwie pierwsze inicjatywy.



6 Analiza SWOT

Na podstawie opracowanej na potrzeby niniejszego dokumentu diagnozy stanu istniejącego oraz dokumentów strategicznych przeprowadzono analizę SWOT. Zakres analizy został przedstawiony dla poszczególnych gałęzi transportu. W każdym obszarze wskazano mocne i słabe strony danej gałęzi transportu w ujęciu szerszym niż dla zakresu realizowanych zadań w strukturach województwa, mających charakter wewnętrzny dla regionu, natomiast szanse i zagrożenia zostały odniesione do czynników zewnętrznych wpływających na funkcjonowanie poszczególnych gałęzi transportu na poziomie globalnym, krajowym oraz regionalnym, w tym z uwzględnieniem możliwych do realizacji inwestycji oraz eksploatacji wytworzonej infrastruktury.

Analizę SWOT oparto o zestaw uwarunkowań, odnoszących się do szczególnych aspektów funkcjonowania regionu. Pierwsze odnosi się do inwestycji w kontekście możliwych przesunięć modalnych. Kolejne odnosi się do demografii m.in. w kontekście przestrzennych ruchów ludności i ich przyczyn. W ramach uwarunkowań ekonomicznych pod uwagę wzięto perspektywy rozwoju gospodarczego województwa, w tym z uwzględnieniem podregionów. W zakresie uwarunkowań społecznych dokonano analizy w kontekście możliwych przesunięć modalnych oraz zmian mobilności mieszkańców województwa. W ramach uwarunkowań geopolitycznych ujęto wpływ granicy z Niemcami oraz rozwoju zachodniopomorskich portów morskich na możliwości zmian wielkości, struktury oraz kierunku ruchu towarowego w układzie zarówno równoleżnikowym jak i południkowym.

W ramach analiz opisano także ryzyka realizacji przedsięwzięć w poszczególnych gałęziach transportu.

Z uwagi na fakt, iż rozwój regionu uwzględniający zmiany na infrastrukturze transportu jest procesem ciągłym i ewolucyjnym, wiele z przedstawionych czynników wskazanych w ramach poprzedniego opracowania Programu Rozwoju Transportu wciąż jest aktualnych.

6.1 SWOT – transport drogowy

Aktualny stan rozwoju sieci transportu drogowego w województwie lubuskim można określić jako dobry, zarówno pod względem przestrzennym jak i jakościowym. Jest to przede wszystkim efekt wielu ukończonych inwestycji drogowych z perspektywy finansowej 2007-2013 oraz 2014-2020 (z możliwym dofinansowaniem do końca 2023 roku), szczególnie przez największych zarządców dróg w województwie, tj. GDDKiA i ZDW. Tranzytowy charakter regionu, niska gęstość zaludnienia oraz umiarkowana wielkość ośrodków administracyjnych wskazuje, iż zagrożenie przeciążeniem na sieci drogowej jest relatywnie niższe niż regionów sąsiednich (szczególnie Dolnego Śląska i Wielkopolski) i punktowo wynika przede wszystkim z trwających prac oraz zdarzeń drogowych na infrastrukturze krajowej.



<p style="text-align: center;">Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie na przecięciu korytarzy bazowych sieci TEN-T. • Ukończona autostrada A2. • Ukończona droga ekspresowa S3. • Stopień wykorzystania przepustowości dróg na niskim poziomie (wpływający na małą kongestię). • Rozwinięte oraz stale modernizowane połączenia transgraniczne. • Kontynuacja inwestycji na drogach wojewódzkich (komplementarność względem poprzedniej perspektywy finansowej). • Ogólnie dobry stan techniczny dróg wojewódzkich. 	<p style="text-align: center;">Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ucieczka ciężkich pojazdów na drogi równoległe, w tym drogi wojewódzkie. • Wąskie gardła w systemie dróg, ciągły brak parametrów autostradowych na drodze krajowej nr 18, wiele przepraw mostowych niespełniających oczekiwanych parametrów przepustowości oraz braki mostów na niektórych drogach wojewódzkich (konieczność przepraw mostowych) oraz brak obwodnic mniejszych miejscowości w ciągu dróg wojewódzkich. • Zły stan techniczny niektórych dróg wojewódzkich (około 15 % dróg w stanie złym, bardzo złym i z brakiem pasa wg. opracowania ZDW z 2020 roku) oraz dróg krajowych (ok. 36% w stanie złym i niezadowolającym). • Zbyt niska gęstość węzłów na autostradzie A2. • Zbyt niska gęstość węzłów na drodze ekspresowej S3. • Nieintuicyjne oraz nielogicznie określone kategorie dróg na terenie województwa lubuskiego, szczególnie w przypadku odcinków dróg wojewódzkich nie pełniących ważnych roli transportowych. • Niski poziom bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich. • Brak lub śladowa ilość infrastruktury ładowania pojazdów zeroemisyjnych w ciągu dróg wojewódzkich.
<p style="text-align: center;">Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bliskość rozwiniętej infrastruktury drogowej niemieckiej. • Położenie na szlaku tranzytowym między stolicami Polski i Niemiec: Warszawą oraz Berlinem. • Zwiększenie tranzytu międzynarodowego w południowej części województwa po ukończeniu budowy autostrady A18. • Lepsza integracja z innymi gałęziami transportu (w tym z koleją i z żeglugą śródlądową) na terenie województwa, ale także w jego sąsiedztwie (węzły intermodalne). • Powiązanie z portami morskimi basenu Morza Bałtyckiego. • Eliminacja ruchu w centralnych częściach miejscowości oraz poprawa BRD poprzez budowane oraz planowane inwestycje związane z obwodnicami. • Plany budowy nowych mostów na Odrze i Warcie • Ograniczenie zdarzeń drogowych poprzez uwzględnianie w nowych inwestycjach wytycznych związanych z BRD. 	<p style="text-align: center;">Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unikanie przez kierowców ciężkich pojazdów odcinków płatnych dróg zarządzanych przez GDDKiA. • Wzrost kosztów materiałów i usług budowlanych wpływający na wzrost wartości planowanych inwestycji oraz bieżącego utrzymania dróg. • Koszty zewnętrzne wzrastającego tranzytu ciężkiego przez województwo (zwłaszcza poza drogami klasy A i S). • Stale rosnący ruch na autostradzie A2. • Spadek przepustowości węzłów przy wzroście ruchu gospodarczego w lokalizacjach o ograniczonej gęstości węzłów na drodze ekspresowej S3. • Problem z utrzymaniem dawnej drogi krajowej nr 3, która po oddaniu do użytku drogi ekspresowej S3 straciła swój status. • Tendencja wzrostowa liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. • Ograniczone środki finansowe na realizację inwestycji drogowych.

6.2 SWOT - transport kolejowy

Aktualny stan rozwoju transportu kolejowego w województwie lubuskim względem transportu drogowego można określić jako słabszy, a technicznie jako dostateczny. Realizacja w ostatnich latach inwestycji kolejowych oraz prowadzonych napraw bieżących doprowadziła do zwiększenia roli transportu kolejowego między Zieloną Górą a Poznaniem oraz do częściowego udroźnienia linii kolejowej nr 273 (Wrocław Główny – Szczecin Główny) przez Zieloną Gorę i Kostrzyn nad Odrą. Szansą na dalszą poprawę mają planowane inwestycje z wykorzystaniem wsparcia unijnego czy krajowego (Program Kolej+).

<p style="text-align: center;">Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie przy ważnych szlakach międzynarodowych (korytarze TEN-T oraz AGC/AGT-C). • Duży udział nowoczesnego oraz zmodernizowanego taboru w połączeniach regionalnych. • Stosunkowo wysoka oferta pasażerskich połączeń dalekobieżnych w województwie. • Wysoka prędkość maksymalna na najbardziej istotnych liniach kolejowych w województwie. • Duża liczba połączeń kolejowych na terenie aglomeracji zielonogórskiej. • Powiązanie z siecią drogową. 	<p style="text-align: center;">Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bardzo silna dekapitalizacja niektórych odcinków sieci, powodująca liczne punktowe i liniowe ograniczenia prędkości. • Wysokie koszty organizacji transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego. • Niewielka liczba regionalnego taboru kolejowego uniemożliwiająca zwiększenie poziomu oferty przewozowej. • Brak elektryfikacji części linii kolejowych, w tym ważnego dla ruchu pasażerskiego odcinka linii 203 Krzyż – Kostrzyn nad Odrą. • Niska liczba połączeń kolejowych na terenie aglomeracji gorzowskiej. • Istnienie dużej ilości odcinków jednotorowych, skutkujących obniżeniem przepustowości linii kolejowych oraz utrudniających sprawne prowadzenie ruchu kolejowego. • Niski wskaźnik kolejowej dostępności transportowej na rok bazowy 2020 w porównaniu do innych województw. • Układ sieci ukształtowany na początku XX wieku nie do końca odpowiada aktualnym potrzebom transportowym i utrudniającym podróże wewnątrzmiastowe (zbyt niska liczba przejść/przejazdów przez linie kolejowe w miastach). • Infrastruktura pasażerska w dużym stopniu niedostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.
<p style="text-align: center;">Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie intensywności dłuższych dojazdów do pracy, generujących popyt na szybszy transport publiczny. • Wzrost kosztów transportu indywidualnego, wraz z utrudnionym korzystaniem z niego w centrach miast. • Zwiększanie udziału kolei w inwestycjach wspieranych ze środków UE, możliwość utrzymania takich inwestycji po roku 2030. 	<p style="text-align: center;">Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odływ pasażerów związany z poprawą stanu infrastruktury drogowej i dostępem do transportu indywidualnego oraz niedopasowaniem rozkładów do dynamicznie zmieniających się potrzeb transportowych • Ograniczony popyt na przewozy pasażerskie wynikający z niskiej gęstości zaludnienia województwa, zmian demograficznych (wyludnienia obszarów poza MOF-ami).



<ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystanie istniejącej sieci kolejowej w budowie oferty kolei aglomeracyjnych, w tym z uzupełnieniem niezbędnej infrastruktury pasażerskiej. • Lepsza integracja z pozostałymi gałęziami transportu (w tym z drogami i z żeglugą śródlądową) na terenie województwa, ale także w jego sąsiedztwie (węzły intermodalne), co daje możliwość tworzenia w przyszłości centrów przesiadkowych oraz wzmacniania roli transportu intermodalnego. • Większa świadomość społeczna ekologicznych aspektów transportu oraz dążenie do korzystania z niskoemisyjnych rodzajów transportu. • Przemiany demograficzne skłaniające do korzystania z przyjaznego osobom o ograniczonej mobilności środka transportu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wyłączenia z użytku mniej znaczących linii kolejowych, które zmniejszają rolę transportu kolejowego w województwie. • Dalsza dekapitalizacja infrastruktury, nieobjętej planami rewitalizacji i modernizacji. • Wzrost utrudnień w dla ruchu drogowym w miastach bez wielopoziomowych skrzyżowań z liniami kolejowymi w przypadku zwiększenia natężenia ruchu pociągów. • Zakłócenie potoków podróży poprzez zamianę nawyków mobilności spowodowanych pandemią Covid-19.
--	---

6.3 SWOT - transport autobusowy

Analizę systemu transportu autobusowego rozważamy na poziomie regionalnym. Jest on istotny dla spójności terytorialnej całego województwa oraz połączeń gmin z jednostkami samorządu terytorialnego wyższego rzędu. Na chwilę obecną autobusowy transport regionalny w województwie lubuskim, podobnie jak w całej Polsce, boryka się z problemem dużej komercjalizacji i braku spójnej organizacji i integracji taryfowo-biletowej na poziomie powiatów i regionu. Sprawia to, że istniejąca oferta taryfowo-biletowa i siatka połączeń nie zawsze odpowiada preferencjom użytkowników oraz nie zaspokaja wszystkich potrzeb transportowych.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prawie wszystkie gminy posiadają bezpośrednie połączenie autobusowe z siedzibami swoich powiatów. • Przez województwo przebiegają linie autobusowe międzynarodowe. • Tereny występujących w województwie MOFów obsługiwane są z wysoką częstotliwością kursów. • Obecność drogi ekspresowej S3 pozwala na prowadzenie pośpiesznych /ekspresowych połączeń dalekobieżnych o atrakcyjnych czasach przejazdu. 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Znaczne ograniczenie oferty przewozowej w dni robocze nieszkolne oraz dni wolne od pracy. • Mała liczba kursów w godzinach późno popołudniowych oraz wieczornych. • Brak dostępu do komunikacji zbiorowej wielu mniejszych miejscowości leżących w oddaleniu od centrum swojej gminy. • Niedobór środków finansowych w JST na zwiększenie atrakcyjności istniejących sieci połączeń. • Organizacja transportu prawie wyłącznie w sposób komercyjny, na podstawie zezwoleń wydawanych przez JST, a nie ustawy o Publicznych Transportach Zbiorowych. • Niski poziom współpracy JST na poziomie powiat-gminy.
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwość rozwoju siatki połączeń przez korzystanie z Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych. 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spadająca liczba pasażerów korzystających z transportu regionalnego przez zbyt częste wybieranie transportu indywidualnego, nawet w przypadku posiadanej alternatywy.

<ul style="list-style-type: none"> • Nawiązanie współpracy PKS Zielona Góra z POLREGIO oraz lepsza integracja transportu autobusowego z kolejowym . • Zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców, która może wpłynąć na ograniczenie korzystania z samochodów indywidualnych. • Wzrastające poczucie wagi problematyki transportu autobusowego wśród przedstawicieli JST. • Możliwości tworzenia związków międzygminnych, powiatowo-gminnych oraz postulowane zmiany w prawie dotyczącym zawierania porozumień między związkami a JST nie będącymi członkami związków zwiększają atrakcyjność współpracy przy tworzeniu sieci połączeń autobusowych oraz zakupu taboru na potrzebę tych sieci. 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak lub niewielkie możliwości pozyskania środków na odnowę taboru przez autobusowych przewoźników prywatnych. • Bardzo wysoka cena taboru nisko i zeroemisyjnego do realizacji przewozów o charakterze regionalnym. • Brak realizacji nowych linii kolejowych, odpowiadających aktualnym potrzebom transportowym w województwie. • Zaburzenia w potokach pasażerskich wynikające z pandemii Covid-19. • Problemy finansowe przewoźników autobusowych spowodowane ograniczeniami w funkcjonowaniu gospodarki w latach 2020 – 2021 z powodu pandemii Covid – 19.
--	---

6.4 SWOT - transport rowerowy

Analiza SWOT transportu rowerowego na poziomie regionalnym wskazuje istnienie podstawy do przekształcenia transportu rowerowego z jego funkcji rekreacyjnej do funkcji użytkowej. Jest on istotny dla zmiany podziału modalnego podróży na rzecz zeroemisyjnych i niskoemisyjnych środków transportu dla całego województwa. Na chwilę obecną transport rowerowy w województwie lubuskim podobnie jak w całej Polsce odgrywa coraz ważniejszą rolę, jednak zasięg przestrzenny bezpiecznej infrastruktury rowerowej nie zawsze odpowiada preferencjom użytkowników oraz nie zaspokaja wszystkich potrzeb transportowych.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozległa sieć turystycznych tras rowerowych. • Realizacja projektów dotyczących mobilności i infrastruktury rowerowej. • Realizacja inwestycji w ciągach dróg wojewódzkich. • Realizacja opracowywania dokumentu pn. Polityka rowerowa Województwa Lubuskiego. • Powstanie dokumentu pn. „Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej”. • Aktywność mieszkańców regionu w zakresie promocji transportu rowerowego. 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niski poziom spójności istniejącej infrastruktury rowerowej oraz oznakowania dróg rowerowych zarówno na terenie województwa jak i na granicy z województwami sąsiednimi. • Występowanie wypadków drogowych z udziałem rowerzystów (poza drogami rowerowymi). • Niewykorzystany potencjał promocyjny dotyczący roweru jako środka codziennego transportu, w tym brak koordynacji realizowanych działań promocyjnych roweru jako środka transportu. • Braki w zakresie parkingów rowerowych i miejsc obsługi rowerzystów (MOR) – co zwiększa możliwość dojazdu i bezpiecznego pozostawienia roweru), również w zakresie tzw. „ostatniej i pierwszej” mili w związku z synchronizacją z transportem publicznym-kolejowym i autobusowym.
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zmiana postrzegania roweru przez społeczeństwo jako środka transportu. 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost ruchu samochodowego.



<ul style="list-style-type: none"> • Wpływ pandemii COVID-19 na zmianę zachowań transportowych społeczeństwa – wykorzystanie roweru jako indywidualnego środka transportu. • Rozwój sieci dróg rowerowych, w szczególności w zw. i na podstawie dokumentu pn. „Koncepcje szlaków rowerowych w województwie lubuskim” powstałym w zakresie „Odra – Velo”. • Ujednolicenie standardów budowy tras rowerowych wg. wytycznych zawartych w dokumencie „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” powstałych w zakresie projektu „Odra – Velo”. • Spójna i konsekwentna polityka rowerowa wdrażana instytucjonalnie i koordynowana z poziomu regionu. • Uznanie rozwoju mobilności i infrastruktury rowerowej jako istotnego elementu polityki ograniczania emisji CO₂ w UE. • Integracja z transportem publicznym autobusowym i kolejowym. • Możliwość budowy dróg rowerowych na nieczynnych liniach kolejowych nieprzeznaczonych do reaktywacji. • Dostępność funduszy europejskich. 	<ul style="list-style-type: none"> • Problemy z uzyskaniem finansowania niezbędnego do realizacji porozumienia w zakresie projektu Blue Velo- Odrzańska Trasa Rowerowa. • Problemy z synchronizacją działań pomiędzy jst w zakresie budowy dróg rowerowych. • Brak powiązań komunikacji rowerowej z komunikacją publiczną.
--	---

6.5 SWOT - transport wodny śródlądowy

Analiza SWOT dla transportu wodnego śródlądowego w głównej mierze uwarunkowana jest inwestycjami podjętymi na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Nie tylko dotyczy to województwa lubuskiego, ale i regionów sąsiednich: Dolnego Śląska i Pomorza Zachodniego. Szansą pozostaje też przedstawienie koncepcji alternatywnej drogi wodnej E70 i przełożeniem tego na inwestycje.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odra jest najlepiej rozwiniętym szlakiem wodnym śródlądowym kraju o znaczeniu gospodarczym. • Powiązanie Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz drogi wodnej E70 z systemem europejskich dróg wodnych i ich portami. • Bliska odległość do rozwijającego zespołu portów Szczecin – Świnoujście, który położony jest na styku Odrzańskiej Drogi Wodnej z transportem morskim. • Przystąpienie Polski do Porozumienia AGN. 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Silna dekapitalizacja infrastruktury oraz budowli regulacyjnych na odcinku w województwie lubuskim. • Słaby stan portów rzecznych towarowych . • Słabe powiązanie z innymi gałęziami transportu spowodowane nieodpowiednimi parametrami technicznymi żeglugowymi.
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lepsza integracja z innymi gałęziami transportu (także poza obszarem województwa). • Wysokiej jakości położona infrastruktura drogowa i kolejowa zarówno po stronie polskiej, jak i niemieckiej, komplementarna do drogi wodnej. 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysokiej jakości równoległe położona infrastruktura drogowa zarówno po stronie polskiej, jak i niemieckiej, konkurencyjna względem drogi wodnej. • Rozwój wysokiej jakości równoległej względem drogi wodnej infrastruktury kolejowej.



<ul style="list-style-type: none"> • Plany budowy kanału Odra – Dunaj na terenie Polski i Czech. • Potencjał dla rozwoju żeglugi turystycznej na Odrze, a także na szlaku przez Wartę i Noteć w kierunku Bydgoszczy. • Uwzględnienie MDW E30 i E70 w DI do SRT 2030. • Opracowywane na poziomie rządowym plany modernizacyjne ODW w perspektywie 2021-2027. • Włączenie E30 i E70 do sieci TEN-T. 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak środków finansowych na realizację zamierzeń inwestycyjnych.
--	--

6.6 SWOT - transport lotniczy

Analiza SWOT transportu lotniczego w województwie lubuskim opiera się o regionalny Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost. Istnienie i rozwój tej gałęzi transportu w województwie lubuskim w oparciu o jeden z najmniejszych obiektów lotniskowych w Polsce uzależnione jest od posiadanych przez samorząd województwa środków finansowych oraz uruchomienia przewozów komercyjnych.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bardzo dobra infrastruktura liniowa lotniska. • Brak ograniczeń środowiskowych i urbanistycznych oraz mniejsze koszty operacyjne obsługi przewoźników lotniczych i pasażerów. • Centralne położenie lotniska w regionie lubuskim na skrzyżowaniu paneuropejskich szlaków komunikacyjnych drogowych i kolejowych. • W obszarze alimentacyjnym lotniska (promień 100 km od lotniska lub 90 min dojazdu do lotniska) zamieszkuje blisko 3,0 mln mieszkańców. 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niska przepustowość lotniska. • Brak obsługi cargo. • Niski poziom ruchu. • Brak konkurencyjności i małe znaczenie na arenie krajowej. • Rozwój uzależniony od wsparcia finansowego władz samorządowych.
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwość kooperacji z innym portem lotniczym (funkcja portu zapasowego). • Zaobserwowany wzrost ruchu do czasu rozpoczęcia pandemii we wszystkich polskich portach lotniczych. • Zwiększenie dostępności portu lotniczego w kontekście sąsiednich i międzyregionalnego rozwojowi infrastruktury drogowej i kolejowej. • Zwiększenie roli mniejszych regionów i dużych aglomeracji miejskich generujących dodatkowych pasażerów w obszarze lotnictwa wakacyjno-czarterowego i niskobudżetowego. • Rozbudowa siatki połączeń, między innymi o planowane transfery do Londynu lub Skandynawii. • Rozbudowa infrastruktury portu, polegająca m. in. na zwiększeniu kubatury Hali Kontroli Odlotów. • Wykorzystanie narzędzia PSO możliwością zwiększenia znaczenia Portu Lotniczego Zielona Góra - Babimost 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bogata siatka połączeń innych portów lotniczych w kraju i zagranicą (otwarcie nowego portu lotniczego w Berlinie). • Ciągły rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej (także poza regionem), zwiększający konkurencyjność transportu drogowego i kolejowego względem transportu lotniczego. • Zmiany zachowań komunikacyjnych wynikające ze wzrostu świadomości potencjalnych pasażerów dotyczących zmian klimatu i wpływu transportu lotniczego na zmiany klimatu.

6.7 SWOT – system transportowy województwa – ujęcie syntetyczne

Analiza SWOT poszczególnych gałęzi transportu pozwala na głębszą analizę mocnych oraz słabych stron regionalnego systemu transportowego. Pozwala również szerzej spojrzeć na szanse oraz zagrożenia związane z rozwojem regionu i całym systemem transportowym. Analiza syntetyczna pozwala natomiast ukazać te najważniejsze cechy województwa, które mogą przyczynić się określenia podstaw jego rozwoju. Z tego powodu, też możemy ujęcie syntetyczne rozważyć na wyższym poziomie ogólności.

<p style="text-align: center;">Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dobra dostępność międzynarodowa i poprawiająca się dostępność krajowa. • Położenie na przecięciu korytarzy bazowych sieci TEN-T. • Dostępność do autostrady A2 i drogi ekspresowa S3. • Mocno rozwinięte połączenia transgraniczne. • Powiązanie Odrzańskiej Drogi Wodnej z systemem europejskich dróg wodnych oraz portami basenu Morza Bałtyckiego. • Duży udział nowoczesnego oraz zmodernizowanego taboru kolejowego w połączeniach regionalnych oraz taboru komunikacji miejskiej. • Sukcesywna modernizacja sieci drogowej i kolejowej. • Wysoki poziom przygotowania do przeprowadzenia inwestycji na sieci dróg wojewódzkich. 	<p style="text-align: center;">Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zróżnicowanie dostępności transportowej w województwie. • Niewystarczająca integracja współwystępujących gałęzi transportu. • Niewystarczająca oferta oraz niska jakość taboru autobusowego w komunikacji pozamiejskiej. • Istnienie dużej ilości odcinków jednotorowych, skutkujących obniżeniem przepustowości linii kolejowych oraz utrudniających sprawne prowadzenie ruchu kolejowego. • Istnienie wąskich gardel w systemie dróg, ciągły brak parametrów autostradowych na drodze krajowej nr 18, wiele przepraw mostowych nie spełniających oczekiwanych parametrów przepustowości oraz braki mostów na niektórych drogach wojewódzkich (konieczność przepraw mostowych). • Bardzo silna dekapitalizacja niektórych odcinków sieci, powodująca liczne ograniczenia prędkości- Wysokie koszty organizacji transportu kolejowego, w stosunku do transportu drogowego. • Silna dekapitalizacja infrastruktury żeglugowej, występująca właśnie na odcinku lubuskim.
<p style="text-align: center;">Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lepsza integracja z innymi gałęziami transportu (w tym z koleją i z żeglugą śródlądową) na terenie województwa, ale także w jego sąsiedztwie (węzły intermodalne). • Rewizja sieci TEN-T. • Ambitne plany modernizacji infrastruktury kolejowej na poziomie rządowym, w tym elektryfikacja pozostałych, wybranych linii kolejowych. • Pojawienie się tranzytu międzynarodowego północ-południe po ukończeniu całej trasy S3. • Integracja transportu miejskiego oraz regionalnego autobusowego i kolejowego. • Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych na rozwój regionalnego transportu autobusowego. 	<p style="text-align: center;">Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozpraszanie się tranzytowego ruchu drogowego na drogi wojewódzkie. • Niski udział inwestycji w województwie lubuskim. w rządowym projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych do roku 2030. • Utrzymanie się trendu spadkowego w udziale podróży transportem publicznym. • Koszty zewnętrzne wzrastającego tranzytu ciężkiego przez województwo (zwłaszcza poza drogami klasy A i S). • Skokowe zmiany intensywności ruchu tranzytowego w wyniku pandemii Covid-19.

<ul style="list-style-type: none">• Działania legislacyjne związane z wzrostem poziomu BRD.	
---	--

7 Prognozy rozwoju infrastruktury transportowej województwa

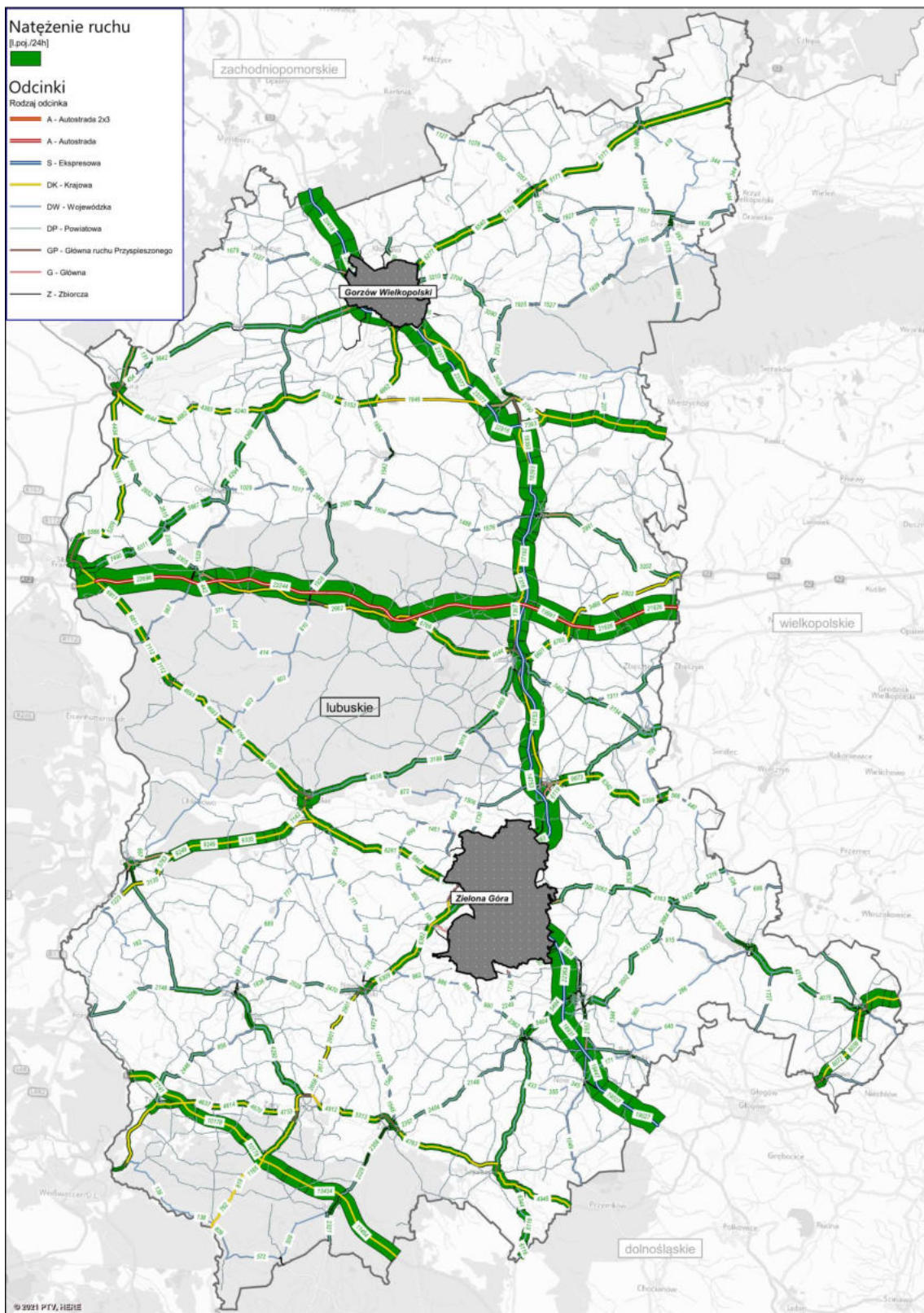
Rozwój infrastruktury transportowej województwa oparty jest przede wszystkim o posiadane zasoby finansowe możliwe do wygospodarowania przez poszczególnych zarządców na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym. Możliwość pozyskania finansowego wsparcia zewnętrznego, od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej sprawiła, że wzrost poziomu jakości infrastruktury transportowej stał się naturalnym elementem rozwoju gospodarczego regionu, odczuwalnym przez mieszkańców, przedsiębiorców i odwiedzających region zarówno w celach turystycznych jak i gospodarczych.

Ograniczone zasoby finansowe oraz cele polityk rozwojowych, zarówno na poziomie unijnym jak i krajowym czy regionalnym, wymuszają podjęcie decyzji o kształcie rozwoju infrastruktury transportowej w oparciu o dodatkowe kryteria spełniające warunki efektywności ekonomicznej i środowiskowej, mającej coraz większe znaczenie w dobie trwających zmian klimatu. Na poziomie województwa dotyczy to przede wszystkim infrastruktury drogowej zarządzanej przez ZDW w Zielonej Górze oraz projektów w innych gałęziach transportu współfinansowanych ze środków własnych województwa.

Na podstawie posiadanych danych dotyczących zapotrzebowania na działania inwestycyjne na drogach i liniach kolejowych w ramach struktur województwa przygotowana została mapa wszystkich możliwych i planowanych inwestycji (tj. zadań posiadających w chwili obecnej dokumentację projektową, środowiskową czy decyzje umożliwiające rozpoczęcie prac budowlanych), uzupełniona o pozyskane dane dotyczące planowanych inwestycji GDDKiA oraz PKP PLK S.A. na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych.



Rysunek 81. Bazyowy poziom natężenia ruchu pojazdów na sieci dróg



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



Rzeczpospolita
Polska

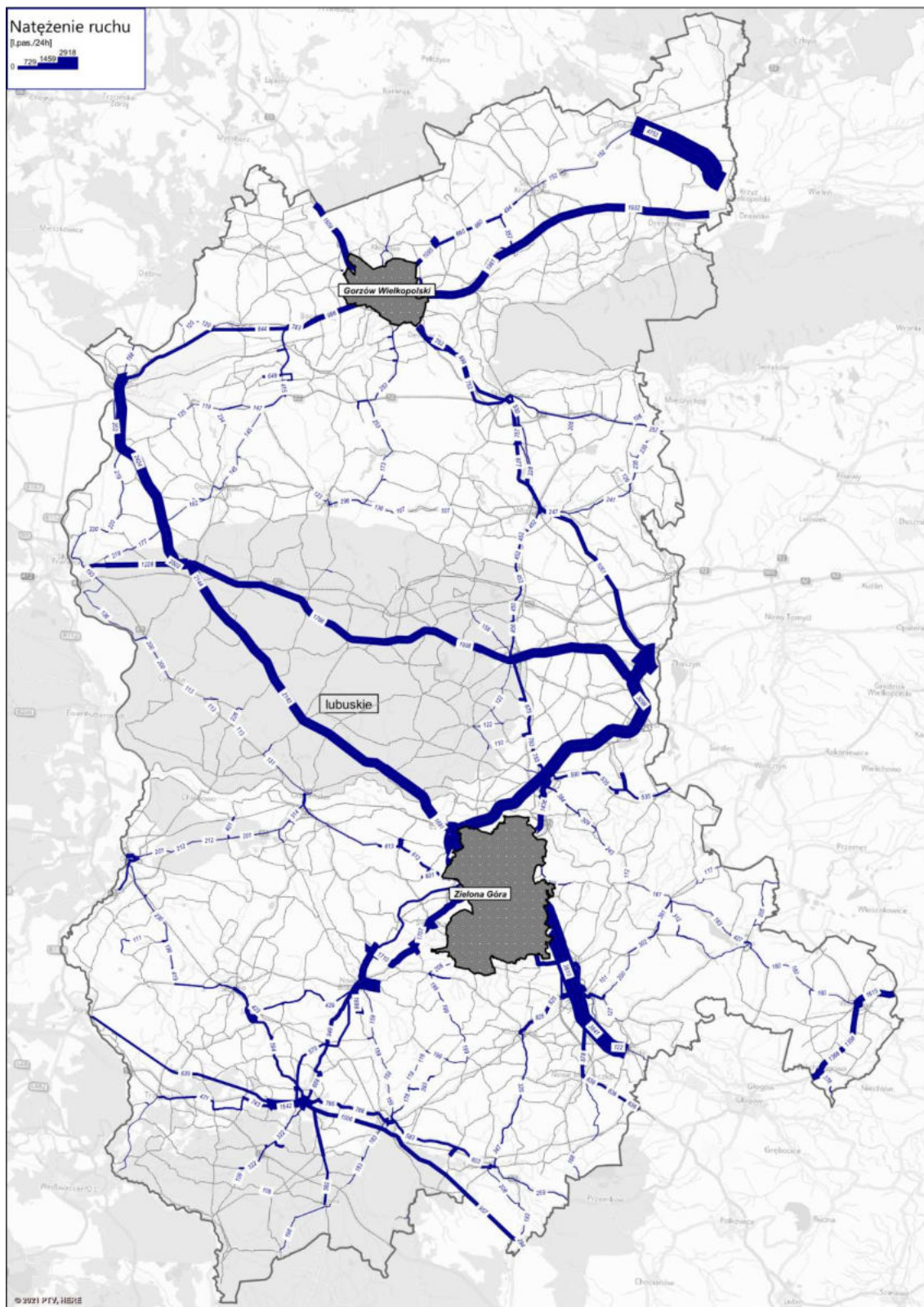


Lubuskie
Warte zachodu

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Rysunek 82. Bazyowy poziom natężenia ruchu na sieci publicznego transportu zbiorowego



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



Rysunek 83. Zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne w układzie wojewódzkim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW



W oparciu o wykorzystywany w ramach prac przy opracowaniu Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego Zintegrowany Model Ruchu, przekazany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, który następnie przeanalizowano pod kątem istniejących uwarunkowań, uzupełniono o brakujące elementy połączeń sieciowych oraz wykorzystano do przygotowania prognoz ruchu dla horyzontu prognostycznego 2027, jako ostatniego pełnego roku trwającej perspektywy finansowej.

Prognoza ta obejmowała zarówno stronę podażową modelu (zakładany wariantowy rozwój infrastruktury transportowej) jak i jego stronę popytową. Dla każdej z gmin stanowiących rejony komunikacyjne zgromadzono dane niezbędne do wyznaczenia potencjałów ruchotwórczych produkcji i atrakcji ruchu. Dane te obejmowały wielkości wykorzystywane w funkcjach zawartych w modelu i służących do wyznaczenia wspomnianych potencjałów. Przyjęto założoną w modelu segmentację obejmującą: motywacje podróży, grupy wiekowe, dostęp do samochodu, typ gminy zamieszkania. Dla niej zestawiono nowe, prognostyczne wartości zmiennych objaśniających, takich jak:

- liczbę osób w grupie wiekowej przedprodukcyjnej (6-18 lat),
- liczbę osób w grupie wiekowej produkcyjnej (18-60/65 lat),
- liczbę osób w grupie wiekowej poprodukcyjnej (60+/65+ lat),
- liczbę miejsc pracy w handlu i usługach,
- pozostałą liczbę miejsc pracy,
- liczbę gospodarstw domowych,
- średnią wielkość gospodarstwa domowego,
- liczbę miejsc na uczelniach,
- liczbę miejsc w szkołach,
- liczbę miejsc noclegowych,
- wykorzystanie miejsc noclegowych,
- wskaźnik motoryzacji,
- PKB.

Głównym źródłem danych dla poszczególnych zmiennych były prognozy GUS. Następnie w oparciu o wyżej wymienione dane i różne ich kombinacje, wynikające z segmentacji dokonano przeliczenia potencjałów ruchotwórczych uzyskując ich wartości prognostyczne.

Przeprowadzone obliczenia pozwoliły określić:

- prognozowaną liczbę podróży transportem indywidualnym, w podziale na ruch gospodarczy, podróże regularne oraz inne,
- prognozowaną liczbę podróży wykonywanych transportem zbiorowym, w podziale na ruch gospodarczy, podróże regularne oraz inne,
- udział poszczególnych środków transportu w podziale zadań przewozowych
- wskaźnikową emisję CO₂ dla transportu indywidualnego,



- wskaźnikową emisję CO₂ dla transportu zbiorowego w podziale na transport autobusowy oraz transport kolejowy.

W odniesieniu do planów inwestycyjnych, przygotowano warianty planistyczne o znacząco różnych cechach operacyjnych. Warianty zostały przygotowane w celu weryfikacji zasadności realizacji działań w poszczególnych sektorach transportu i takiego wykorzystania środków finansowych, by w jak największym stopniu wpłynąć na rozwój województwa zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, w tym zmniejszyć wpływ sektora transportu na zmiany klimatu. Kształt przedstawionych wariantów wynika z konieczności wskazania różnych możliwości dojścia do założonego celu, jakim jest zwiększenie udziału alternatywnych dla samochodu środków transportu w podziale zadań przewozowych, przy wykorzystaniu zaplanowanej do modernizacji infrastruktury transportowej.

Wariant planistyczny W0 – tzw. wariant bezinwestycyjny, polegający wyłącznie na utrzymaniu bieżącym i ponoszeniu niezbędnych kosztów eksploatacji w celu zapewnienia minimalnego standardu utrzymania. Dodatkowo umożliwia funkcjonowanie infrastruktury drogowej, będącej w zarządzie województwa, bez znaczącego pogorszenia jej stanu technicznego (przez cały okres analizy) na poziomie stanu bazowego. W wariantcie tym, w celu zapewnienia porównywalności wyników, uwzględniono zidentyfikowane na poziomie aktualnych programów krajowych działania inwestycyjne na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych. Poziom obsługi na liniach publicznego transportu założono na poziomie tożsamym dla stanu bazowego.

Wariant planistyczny W1 – tzw. wariant maksymalny, polegający na ujęciu wszystkich możliwych zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich (wskazanych w załączniku nr 2), celem określenia wpływu tych inwestycji na ruch na sieci drogowej zarówno pod kątem ilościowym (wzrost/spadek natężenia ruchu) jak i przestrzennym (rozkład ruchu). Potrzeby te zostały zdiagnozowane na etapie tworzenia dokumentu, przy czym w przypadku pojawienia się nowych zadań, dokument może zostać rozszerzony o te zadania).

W wariantcie tym, w celu zapewnienia porównywalności wyników, uwzględniono zidentyfikowane na poziomie aktualnych programów krajowych działania inwestycyjne na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych (jak w wariantcie W0). Poziom obsługi na liniach publicznego transportu założono na poziomie tożsamym dla stanu bazowego.

Wariant planistyczny W2 – tzw. wariant kolejowy, polegający na zwiększeniu poziomu obsługi komunikacyjnej regionalnym transportem kolejowym oraz ujęciu części możliwych zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich w celu poprawienia stanu kluczowych elementów infrastruktury. Inwestycje te zostały wytypowane jako potencjalnie najbardziej efektywne pod kątem ruchowym względem możliwych do poniesienia ograniczonych nakładów finansowych. W wariantcie tym, w celu zapewnienia porównywalności wyników, uwzględniono zidentyfikowane na poziomie aktualnych programów krajowych działania inwestycyjne na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych (jak w wariantcie W0).

Głównym elementem wyróżniającym dla tego wariantu jest zwiększenie poziomu obsługi komunikacyjnej regionu w transporcie kolejowym o 30%, tj. liczba połączeń kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze województwa została zwiększona o 30%.

Założenie to zostało wskazane na poziomie eksperckim, w celu określenia potencjału alternatywnego dla samochodu środka transportu i możliwego przejęcia przez niego podróżnych korzystających z samochodu. Identyczny poziom wzrostu wskazany w wariantach W2 i W3 ma zapewnić porównywalność uzyskanych wyników.

Poziom obsługi na liniach autobusowych publicznego transportu założono na poziomie tożsamym dla stanu bazowego.

Wariant planistyczny W3 – tzw. wariant autobusowy, polegający na zwiększeniu poziomu obsługi komunikacyjnej regionalnym transportem autobusowym oraz ujęciu części możliwych zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich w celu poprawienia stanu kluczowych elementów infrastruktury. Inwestycje zostały wytypowane jako potencjalnie najbardziej efektywne pod kątem ruchowym względem możliwych do poniesienia ograniczonych nakładów finansowych. W wariantcie tym, w celu zapewnienia porównywalności wyników, uwzględniono zidentyfikowane na poziomie aktualnych programów krajowych działania inwestycyjne na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych (jak w wariantcie W0).

Głównym elementem wyróżniającym dla tego wariantu jest zwiększenie poziomu obsługi komunikacyjnej regionu w transporcie autobusowym o 30%, tj. liczba połączeń autobusowych w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze województwa została zwiększona o 30%. Zaproponowane systemowe podejście do zwiększenia potencjału sieci autobusowej wynika również z wyników przeprowadzonych na potrzebę niniejszego dokumentu ankiet rozestanych wśród 78 gmin województwa. Raport z przeprowadzonych badań stanowi załącznik nr 1.

Założenie to zostało wskazane na poziomie eksperckim, w celu określenia potencjału alternatywnego dla samochodu środka transportu i możliwego przejęcia przez niego podróżnych korzystających z samochodu. Identyczny poziom wzrostu wskazany w wariantach W2 i W3 ma zapewnić porównywalność uzyskanych wyników.

Poziom obsługi na liniach kolejowych publicznego transportu założono na poziomie tożsamym dla stanu bazowego.

7.1 Wariant planistyczny W0

Oszacowanie prognoz dla Wariantu planistycznego W0, tzw. wariantu bezinwestycyjnego, polegającego wyłącznie na utrzymaniu bieżącym i ponoszeniu niezbędnych kosztów eksploatacji w celu zapewnienia minimalnego standardu utrzymania i umożliwienia funkcjonowania infrastruktury drogowej zostało oparte na wytycznych JASPERS.

Zarzucenie wszelkich działań inwestycyjnych i realizacja zadań wynikających wyłącznie z bieżącego utrzymania i ponoszeniu niezbędnych kosztów eksploatacji w celu zapewnienia minimalnego standardu utrzymania i umożliwienia funkcjonowania infrastruktury drogowej, będącej w zarządzie województwa, bez znaczącego pogorszenia jej stanu technicznego na poziomie stanu bazowego. W wariantcie tym, w celu zapewnienia porównywalności wyników, uwzględniono działania inwestycyjne na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych. Poziom obsługi na liniach publicznego transportu założono na poziomie tożsamym dla stanu bazowego i przez cały okres analizy nie ulega on zmianie.

Poniżej zaprezentowano wyniki prognozy w podziale na transport indywidualny i publiczny:

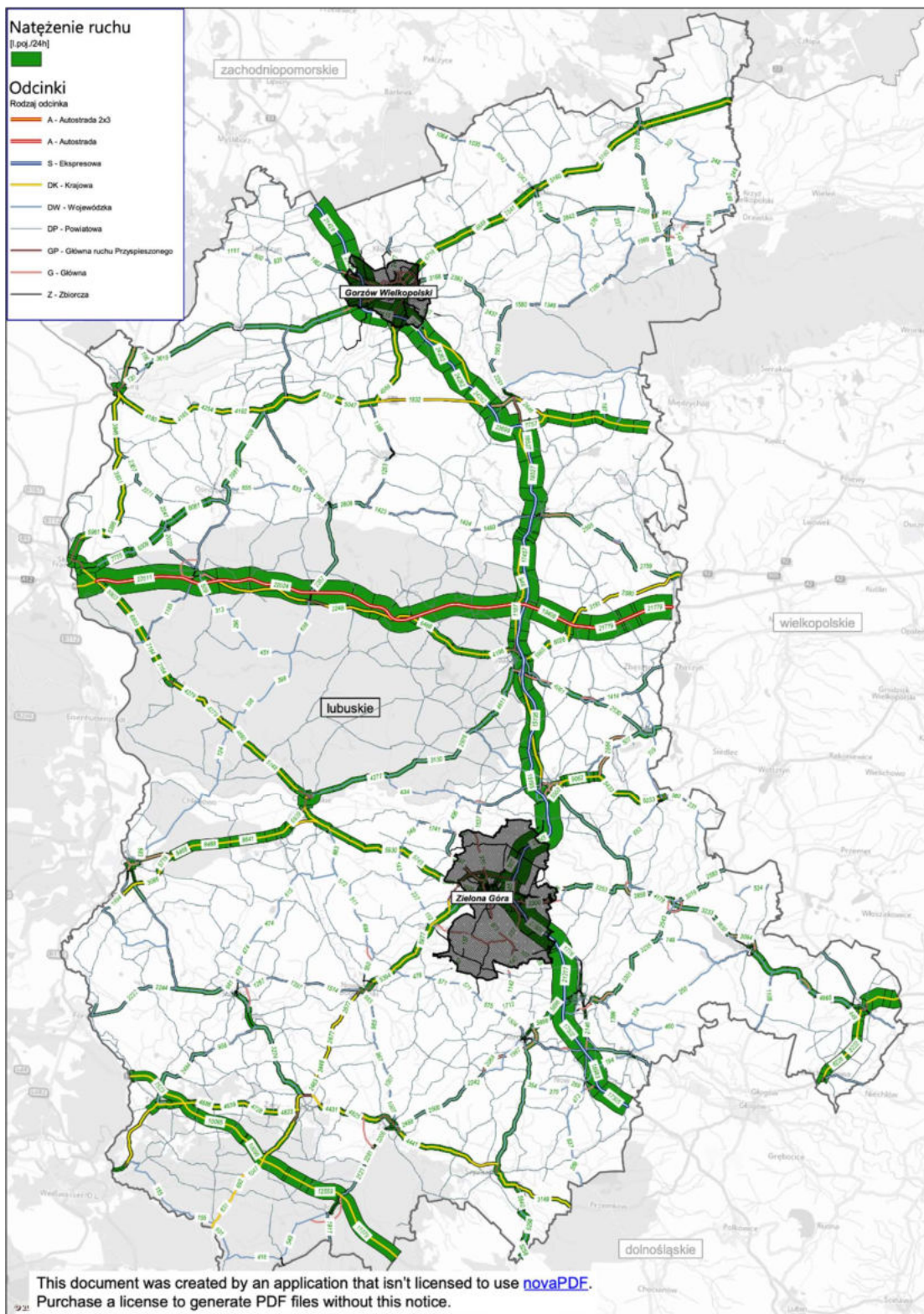
Tabela 7.1. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W0

L.p.	Środek transportu	Rodzaj podróży	Liczba podróży	Udział środka transportu w podziale zadań przewozowych
1	Indywidualny	gospodarczy	11 325	68,0799%
		regularny	268 839	
		inne	253 854	
2	Publiczny	gospodarczy	1 584	31,9201%
		regularny	202 835	
		inne	45 962	

Źródło: opracowanie własne

Na poziomie prognozy wyznaczony został udział transportu prywatnego oraz publicznego w podziale zadań przewozowych, wynoszący odpowiednio: 68,0799% (prywatny) oraz 31,9201% (publiczny).

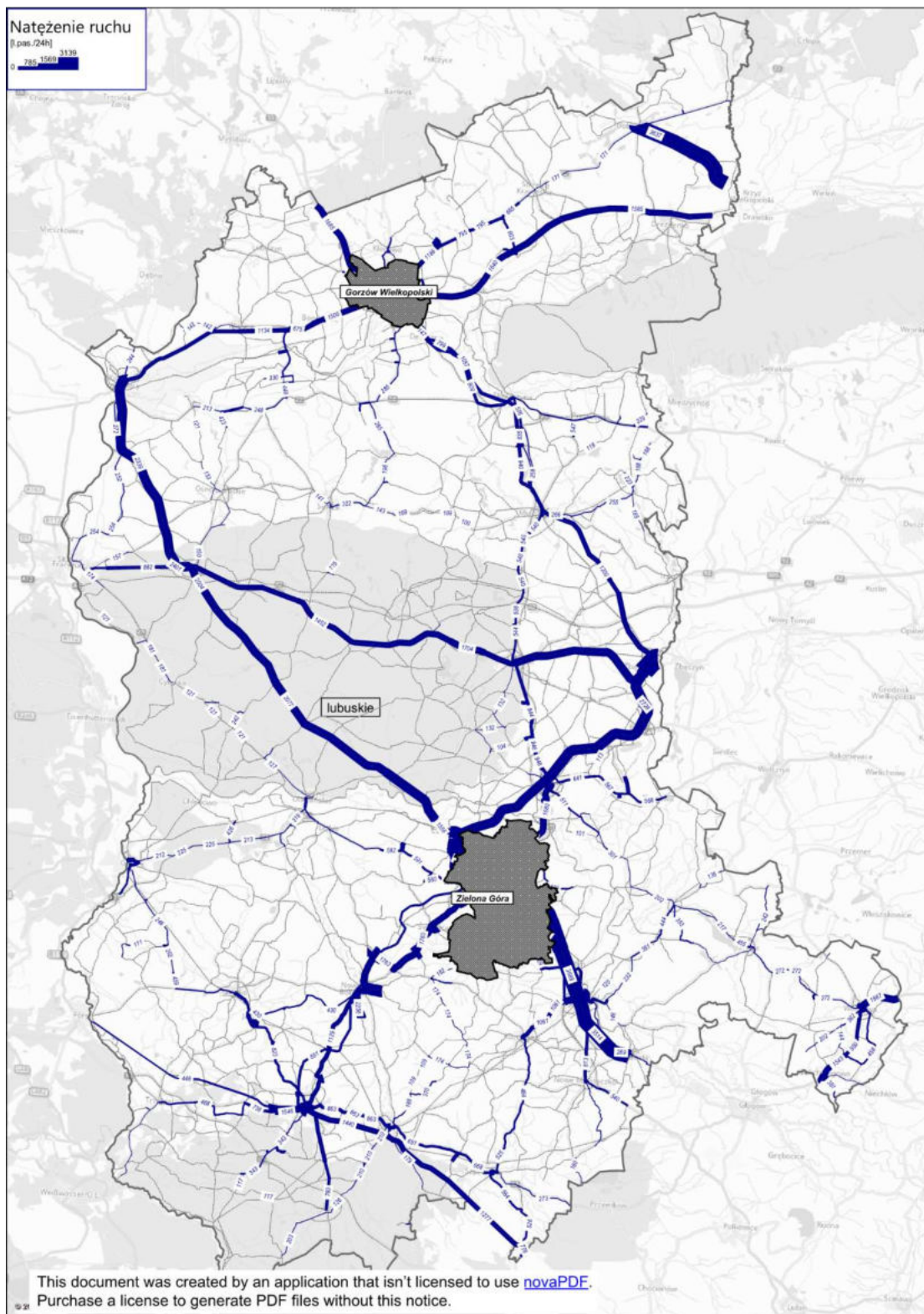
Rysunek 84. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantie W0



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



Rysunek 85. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariantie W0



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



7.2 Wariant planistyczny W1

Oszacowanie prognoz dla Wariantu planistycznego W1, tzw. wariantu maksymalnego, polegający na ujęciu wszystkich możliwych zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich (wskazanych w załączniku nr 2), w celu określenia wpływu tych potrzeb na ruch na sieci drogowej zarówno pod kątem ilościowym (wzrost/spadek natężenia ruchu) jak i przestrzennym (rozkład ruchu). Załącznik ten nie obejmuje potrzeb inwestycyjnych zidentyfikowanych na etapie konsultacji społecznych z uwagi na ich pomijalny wpływ na wyniki lub brak możliwości wskazania możliwych ofert na poziomie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Na poziomie prognozy wyznaczony został udział transportu prywatnego oraz publicznego w podziale zadań przewozowych, wynoszący odpowiednio: 68,0757% (prywatny) oraz 31,9243% (publiczny), tj. praktycznie bez zmian względem wariantu W0 z niewielką korektą na korzyść transportu publicznego, związaną prawdopodobnie ze zmiany struktury demograficznej i starzejącego się społeczeństwa, które w wyniku pojawiających się ograniczeń zmienia zachowania komunikacyjne.

Na kolejnych stronach, w formie graficznej, przedstawiono różnice w poziomie prognozowanego natężenia ruchu między wariantem W1 a W0 na rysunku 86, gdzie kolorem czerwonym oznaczono zmianę prognozowanego natężenia ruchu w Wariacie W1 – wzrost względem W0, natomiast kolorem zielonym oznaczono spadek prognozowanego natężenia ruchu w Wariacie W1 względem W0.

Należy tu jednak dodać, że pomimo ujęcia w wariacie W1 praktycznie wszystkich wynikających z potrzeb brakujących do modernizacji odcinków oraz budowy niezbędnych obwodnic i przepraw mostowych, nie zauważono znaczącego zwiększenia konkurencyjności transportu prywatnego względem transportu publicznego, którego oferta zakodowana w modelu pozostała bez zmian względem wariantu bazowego.

Zauważalny wzrost poziomu natężenia ruchu jest natomiast na ciągu dróg wojewódzkich od granicy z województwem wielkopolskim przez Konotop, Nową Sól (nr 315), Kozuchów (nr 297), Żagań (nr 296) do skrzyżowania z planowaną autostradą A18, ciąg od Sulechowa (nr 278) do Wschowy oraz, prawdopodobnie wynikający z zaplanowania budowy stałej przeprawy mostowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 138 przez Odrę Połęcku, ciąg od Gubina w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego (nr 138 i 136).

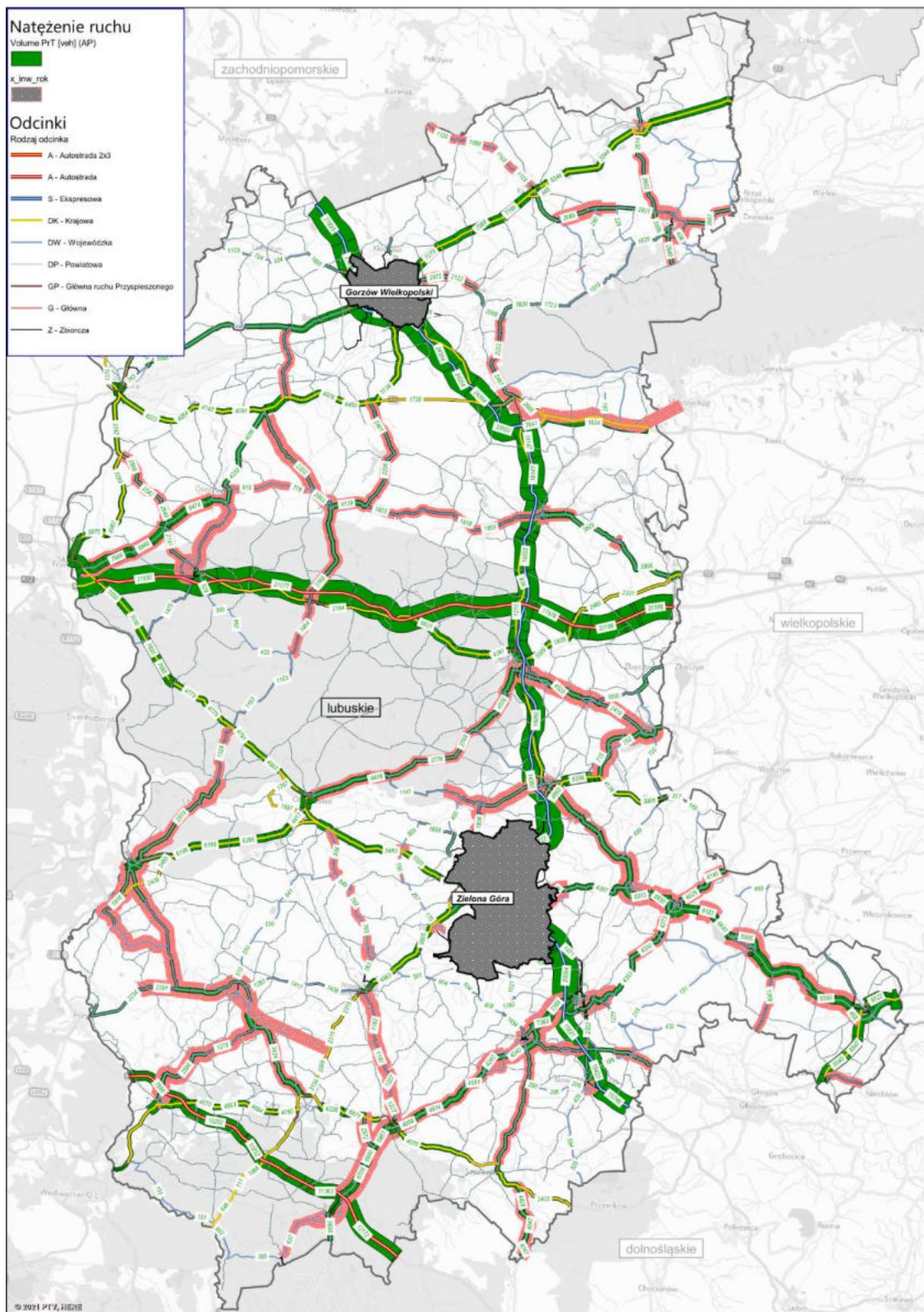
Poniżej zaprezentowano wyniki prognozy w podziale na transport indywidualny i publiczny:

Tabela 7.2. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W1

L.p.	Środek transportu	Rodzaj podróży	Liczba podróży	Udział środka transportu w podziale zadań przewozowych
1	Indywidualny	gospodarczy	11 323	68,0757%
		regularny	268 851	
		inne	253 787	
2	Publiczny	gospodarczy	1 583	31,9243%
		regularny	202 868	
		inne	45 952	

Źródło: opracowanie własne

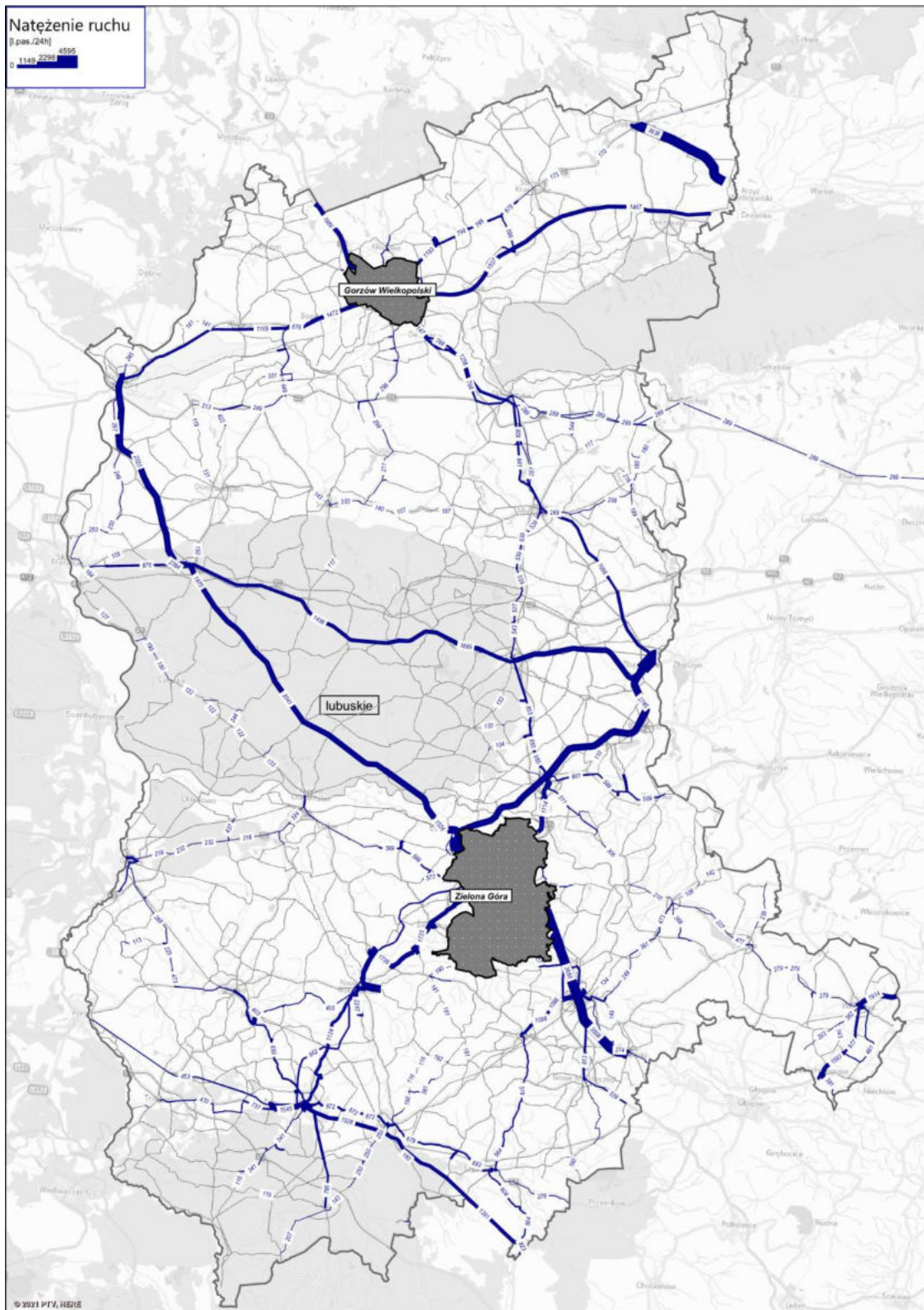
Rysunek 86. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantie W1



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



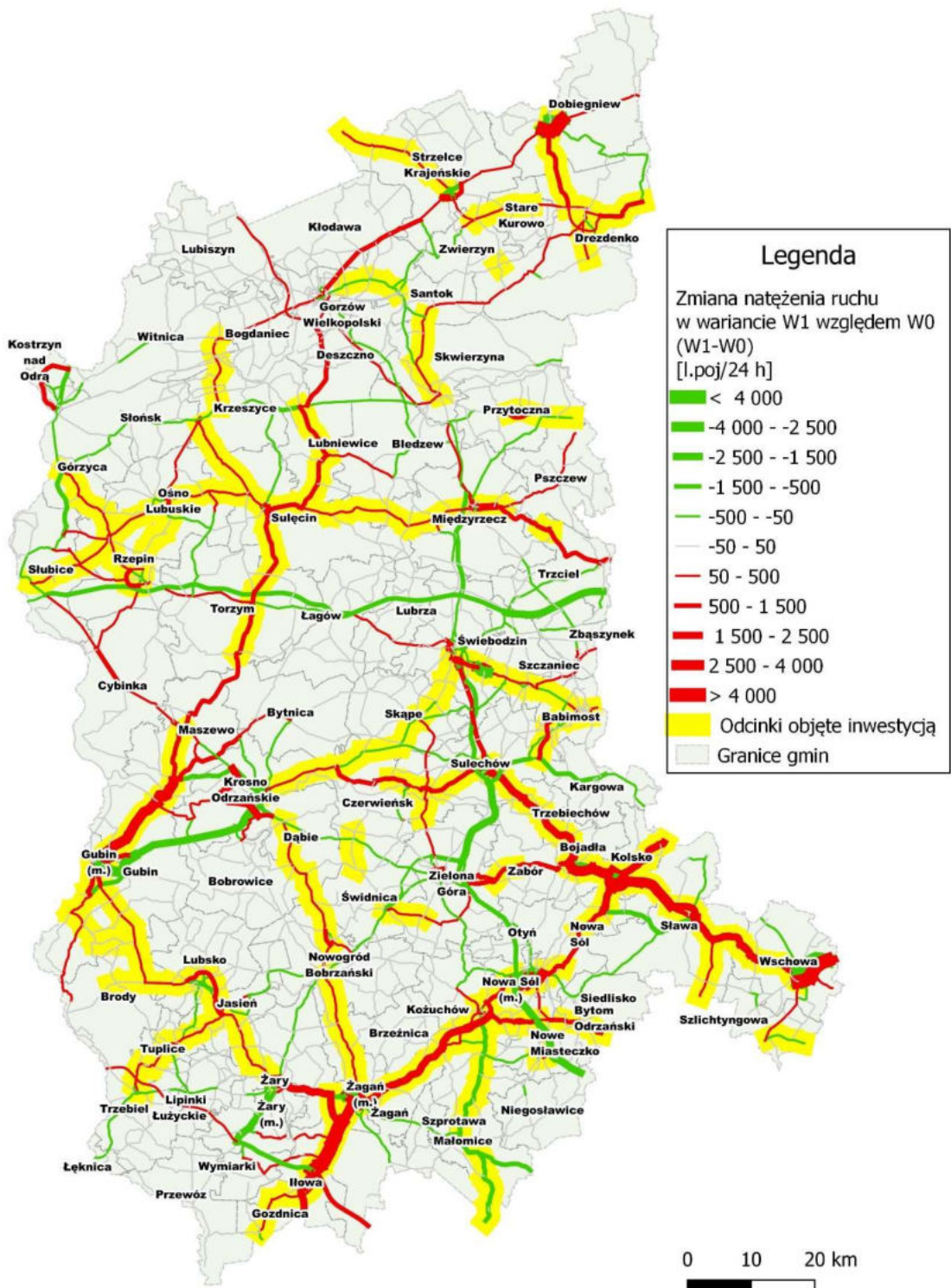
Rysunek 87. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariacie W1



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



Rysunek 88. Różnica w poziomie natężenia ruchu między prognozą dla wariantu W1 a W0



Źródło: opracowanie własne



7.3 Wariant planistyczny W2

Oszacowanie prognoz dla Wariantu planistycznego W2, tzw. wariantu kolejowego, polega na ujęciu części możliwych zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich. Zostały one wytypowane jako potencjalnie najbardziej efektywne pod kątem ruchowym względem możliwych do poniesienia ograniczonych nakładów finansowych. Zakres oszacowano na poziomie ok. 50% całości zaplanowanych, zgodnie z załączonym (**załącznik nr 3**) wykazem, opracowanym na podstawie wariantu 1. Wykaz ten nie determinuje konkretnych zadań inwestycyjnych do realizacji (których wybór warunkuje spełnienie wskazanych dalej kryteriów), a wskazuje możliwe do osiągnięcia efekty ruchowe na całej sieci drogowej województwa.

Działanie to zyskało główny element wyróżniający dla tego wariantu, tj. zwiększenie poziomu obsługi komunikacyjnej regionu w regionalnym transporcie kolejowym o 30%. Liczba uruchamianych połączeń kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze województwa została zwiększona o 30%. W wariacie tym, w celu zapewnienia porównywalności wyników, uwzględniono działania inwestycyjne na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych, natomiast poziom obsługi na liniach autobusowych publicznego transportu założono na poziomie tożsamym dla stanu bazowego. Na poziomie prognozy wyznaczony został udział transportu prywatnego oraz publicznego w podziale zadań przewozowych, wynoszący odpowiednio: 67,9739% (prywatny) oraz 32,0261% (publiczny), tj. z względem wariantu W0 i W1 z kolejną niewielką korektą na korzyść transportu publicznego, wynikającą prawdopodobnie z polepszenia oferty przewozowej w transporcie kolejowym. Podobnie jak w wariacie W1, pomimo ujęcia w wariacie W2 praktycznie wszystkich najbardziej efektywnych pod kątem ruchowym potrzeb modernizacji odcinków oraz budowy niezbędnych obwodnic i wybranych przepraw mostowych, spadła konkurencyjność transportu prywatnego względem transportu publicznego, którego oferta autobusowa zakodowana w modelu pozostała bez zmian względem wariantu bazowego, a regionalna oferta kolejowa wzrosła o 30%.

Efektem zauważalnym w transporcie indywidualnym jest, podobnie jak w wariacie W1 wzrost poziomu natężenia ruchu na ciągu dróg wojewódzkich od granicy z województwem wielkopolskim przez Konotop, Nową Sól (nr 315), Kozuchów (nr 297), Żagań (nr 296) do skrzyżowania z planowaną autostradą A18, ciąg od Sulechowa (nr 278) do Wschowy oraz, prawdopodobnie wynikający z zaplanowania budowy stałej przeprawy mostowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 138 przez Odrę Potęcku, ciąg od Gubina w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego (nr 138 i 136). Poniżej wyniki prognozy:

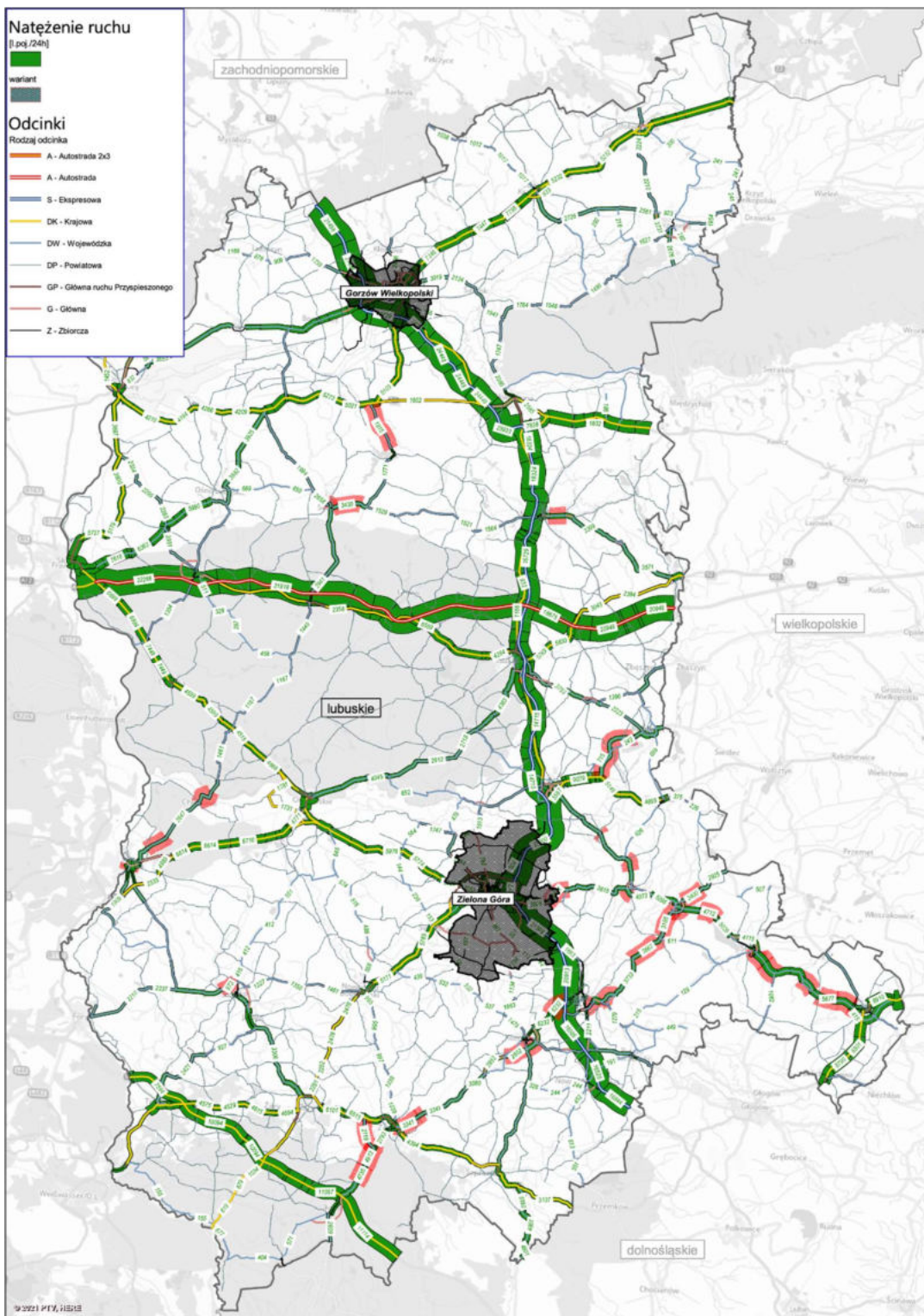
Tabela 7.3. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W2

L.p.	Środek transportu	Rodzaj podróży	Liczba podróży	Udział środka transportu w podziale zadań przewozowych
1	Indywidualny	gospodarczy	11 339	67,9739%
		regularny	268 571	
		inne	253 862	
2	Publiczny	gospodarczy	1 594	32,0261%
		regularny	203 593	
		inne	46 301	

Źródło: opracowanie własne



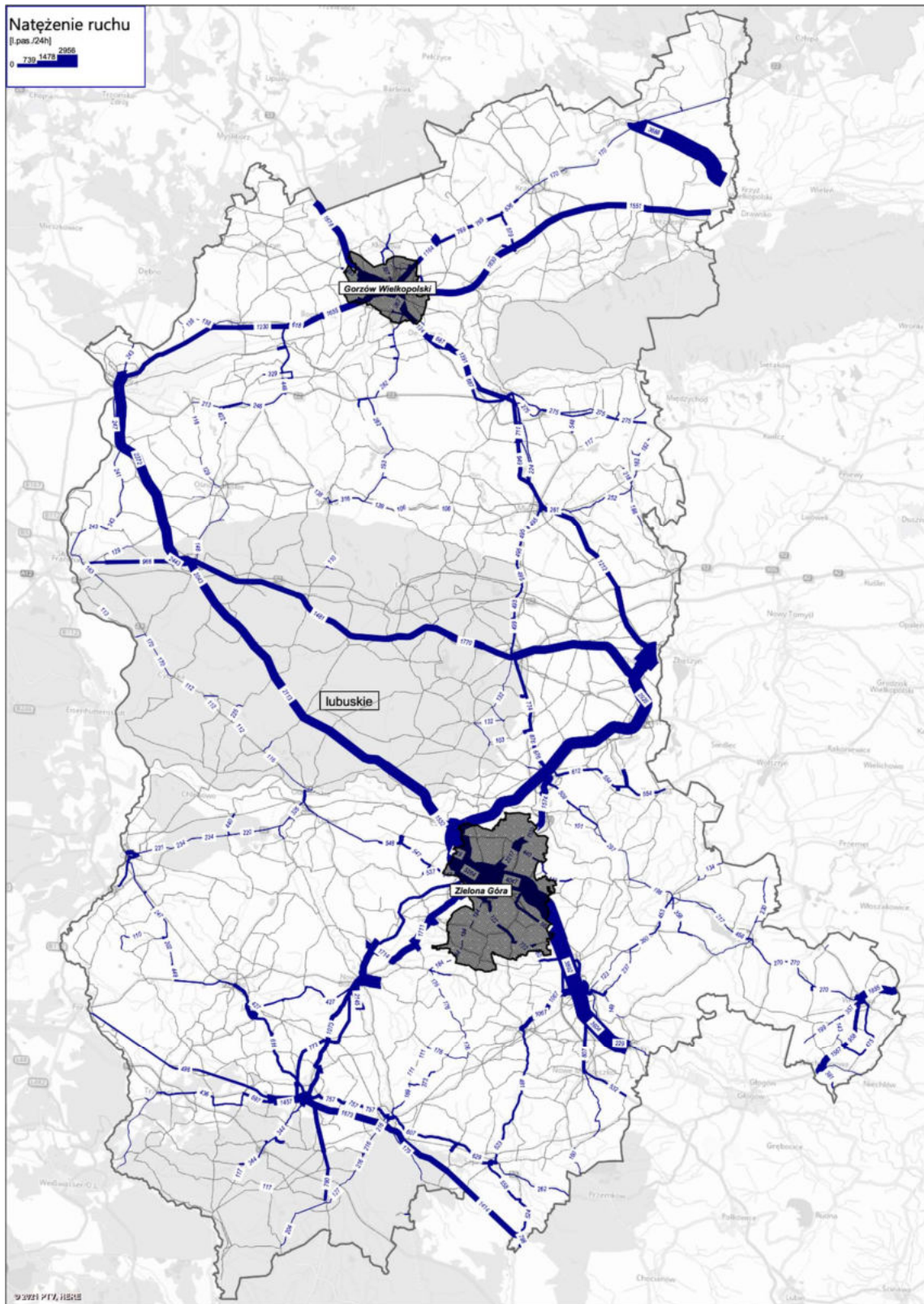
Rysunek 89. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantie W2



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.

Rysunek 90. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariantie W2





Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



7.4 Wariant planistyczny W3

Oszacowanie prognoz dla Wariantu planistycznego W3, tzw. wariantu autobusowego, polegają na ujęciu części możliwych zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich. Zostały one wytypowane jako potencjalnie najbardziej efektywne pod kątem ruchowym względem możliwych do poniesienia ograniczonych nakładów finansowych. Zakres oszacowano na poziomie ok. 50% całości zaplanowanych, zgodnie z załączonym (załącznik nr 3) wykazem, opracowanym na podstawie wariantu W1. Należy zastrzec, że wykaz ten nie determinuje konkretnych zadań inwestycyjnych do realizacji (których wybór warunkuje spełnienie wskazanych dalej kryteriów), a wskazuje możliwe do osiągnięcia efekty ruchowe na całej sieci drogowej województwa.

Działanie to zyskało główny element wyróżniający dla tego wariantu, tj. zwiększenie poziomu obsługi komunikacyjnej regionu w regionalnym transporcie autobusowym o 30%. Liczba uruchamianych połączeń autobusowych w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze województwa została zwiększona o 30%. W wariantcie tym, w celu zapewnienia porównywalności wyników, uwzględniono działania inwestycyjne na sieci dróg krajowych i liniach kolejowych, natomiast poziom obsługi na liniach kolejowych publicznego transportu założono na poziomie tożsamym dla stanu bazowego. Na poziomie prognozy wyznaczony został udział transportu prywatnego oraz publicznego w podziale zadań przewozowych, wynoszący odpowiednio: 67,8413% (prywatny) oraz 32,1587% (publiczny), tj. z względem wariantu W0, W1 i W2 z kolejną niewielką korektą na korzyść transportu publicznego, wynikającą prawdopodobnie z polepszenia oferty przewozowej w transporcie autobusowym.

Podobnie jak w wariantcie W1, pomimo ujęcia w wariantcie W3 praktycznie wszystkich najbardziej efektywnych pod kątem ruchowym potrzeb modernizacji odcinków oraz budowy niezbędnych obwodnic i wybranych przepraw mostowych, spadła konkurencyjność transportu prywatnego względem transportu publicznego, którego oferta kolejowa zakodowana w modelu pozostała bez zmian względem wariantu bazowego, a regionalna oferta autobusowa wzrosła o 30%.

Efektem zauważalnym w transporcie indywidualnym jest, podobnie jak w wariantcie W1 wzrost poziomu natężenia ruchu na ciągu dróg wojewódzkich od granicy z województwem wielkopolskim przez Konotop, Nową Sól (nr 315), Kożuchów (nr 297), Żagań (nr 296) do skrzyżowania z planowaną autostradą A18, ciąg od Sulechowa (nr 278) do Wschowy oraz, prawdopodobnie wynikający z zaplanowania budowy stałej przeprawy mostowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 138 przez Odrę Połęcku, ciąg od Gubina w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego (nr 138 i 136).

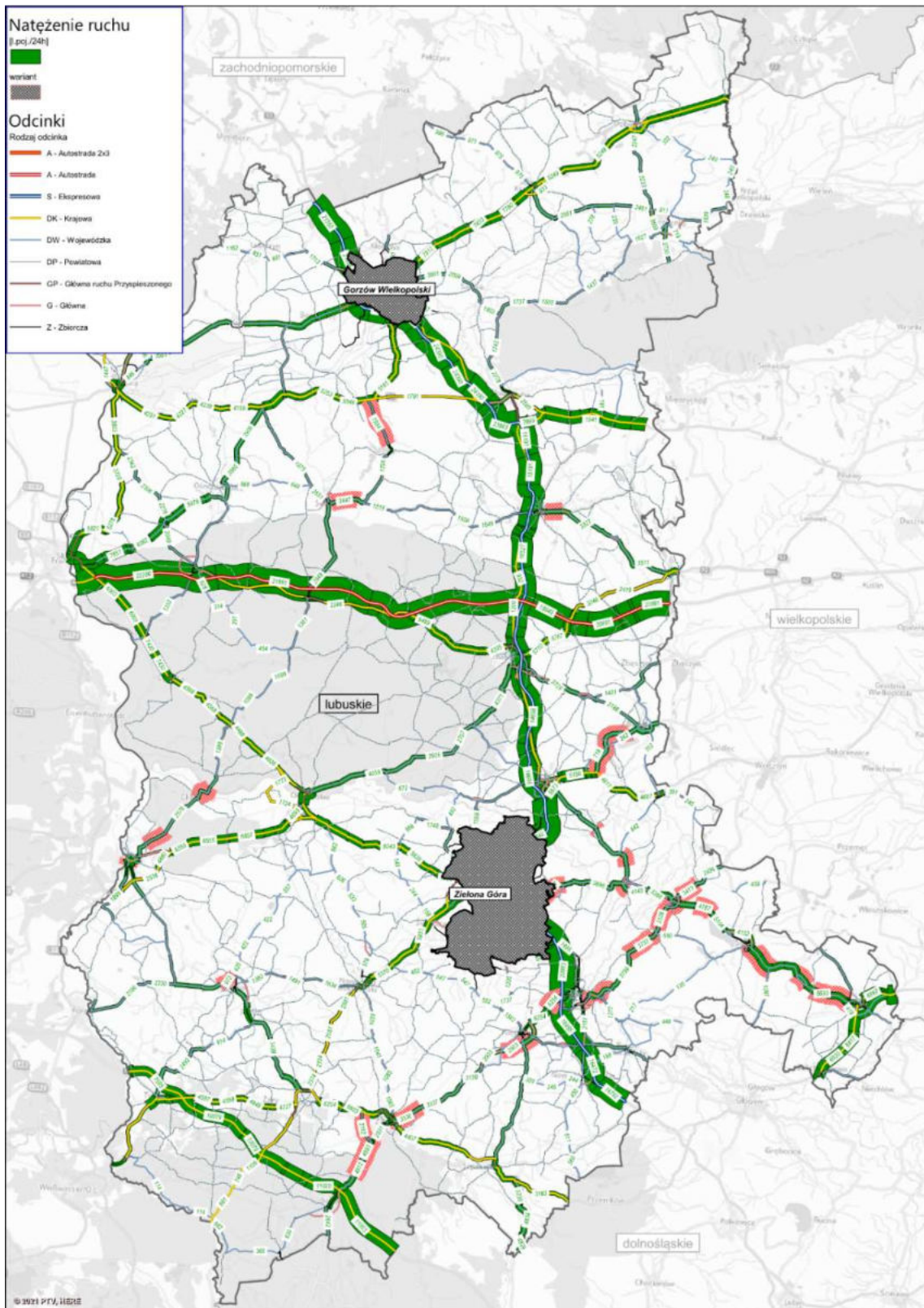
Poniżej zaprezentowano wyniki prognozy w podziale na transport indywidualny i publiczny:

Tabela 7.4. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W3

L.p.	Środek transportu	Rodzaj podróży	Liczba podróży	Udział środka transportu w podziale zadań przewozowych
1.	Indywidualny	gospodarczy	11 339	67,9739%
		regularny	268 571	
		inne	253 862	
2.	Publiczny	gospodarczy	1 594	32,0261%
		regularny	203 593	
		inne	46 301	

Źródło: opracowanie własne

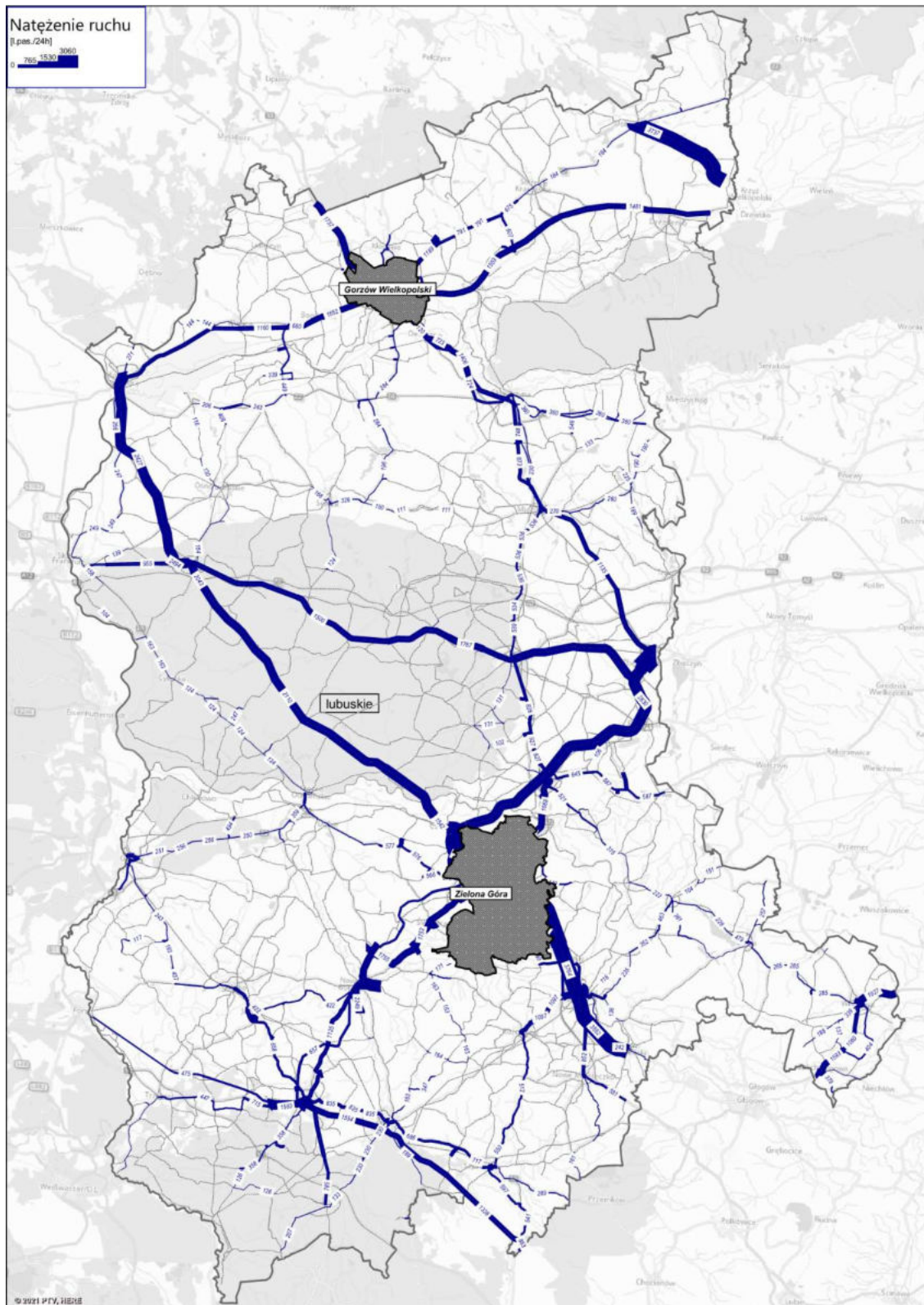
Rysunek 91. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantie W3



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



Rysunek 92. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariancie W3



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu z 2021 r.



7.5 Porównanie wariantów i wariant preferowany

Wykonane prognozy ruchu umożliwiły przeprowadzenie analizy porównawczej przygotowanych wariantów i wskazanie na jej podstawie wariantu preferowanego. Porównanie to ma na celu wskazanie najbardziej korzystnego rozwiązania rozwoju systemu transportu w województwie lubuskim, mając na uwadze względy ruchowe oraz środowiskowe.

Do analizy porównawczej przyjęto wszystkie przygotowane warianty, przy czym za punkt odniesienia wskazano wariant 0. Poniżej przedstawiono porównanie udziału poszczególnych środków transportu w podziale zadań przewozowych.

Tabela 7.5. Podział zadań przewozowych w podziale na warianty

L.p.	Środek transportu	W0	W1	W2	W3
1	Indywidualny	68,0799%	68,0757%	67,9739%	67,8413%
2	Publiczny	31,9201%	31,9243%	32,0261%	32,1587%

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7.6. Różnica w podziale zadań przewozowych w odniesieniu do Wariantu W0

L.p.	Środek transportu	W0	W1	W2	W3
1	Indywidualny	100,00%	99,99%	99,84%	99,65%
2	Publiczny	100,00%	100,01%	100,33%	100,75%

Źródło: opracowanie własne

Zauważony już na etapie analizy dla Wariantu 1 niewielki wzrost zapotrzebowania na transport publiczny został na poziomie wariantów 2 i 3 podniesiony z zauważalną różnicą między wariantem kolejowym W2, a autobusowym W3 na korzyść Wariantu uwzględniającego rozwój transportu autobusowego.

Kolejne porównanie dotyczy średniodobowej emisji CO₂ dla poszczególnych środków transportu, przy czym z uwagi na brak szczegółowego rozróżnienia emisji dla trakcji elektrycznej i spalinowej przyjęto dla spalinowego transportu kolejowego współczynnik emisji g CO₂/pasażerokilometr tożsamy jak dla transportu autobusowego.

Tabela 7.7. Średniodobowa emisja g CO₂ w podziale na środki transportu i warianty

L.p.	Środek transportu	W0	W1	W2	W3
	RAZEM	1 778 589 944	1 796 944 639	1 779 297 142	1 784 393 287
1	Indywidualny	1 690 106 918	1 708 367 617	1 692 902 195	1 694 560 842
2	Publiczny	88 483 026	88 577 022	86 394 947	89 832 445
2.A	Autobus	56 285 628	56 837 045	53 989 498	56 310 373
2.B.	Kolej	32 197 397	31 739 977	32 405 448	33 522 072
2.B.1.	Trakcja spalinowa	22 443 303	22 176 863	23 178 666	23 466 926
2.B.2	Trakcja elektryczna	9 754 094	9 563 115	9 226 782	10 055 146

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7.8. Różnica w wielkości emisji g CO₂ w podziale na środki transportu i warianty w odniesieniu do Wariantu W0

L.p.	Środek transportu	W0	W1	W2	W3
	RAZEM	100%	101,03%	100,04%	100,33%
1	Indywidualny	100%	101,08%	100,17%	100,26%
2	Publiczny	100%	100,11%	97,64%	101,53%
2.A	Autobus	100%	100,98%	95,92%	100,04%
2.B.	Kolej	100%	98,58%	100,65%	104,11%
2.B.1.	Trakcja spalinowa	100%	98,81%	103,28%	104,56%
2.B.2	Trakcja elektryczna	100%	98,04%	94,59%	103,09%

Źródło: opracowanie własne

Realizacja działań inwestycyjnych w infrastrukturze drogowej oraz zwiększenie podaży w transporcie publicznym prowadzi do zwiększenia zapotrzebowania na transport oraz do wzrostu emisyjności sektora transportu. Globalnie najbardziej korzystnym pod kątem emisyjności wariantem (z wyłączeniem wariantu W0) jest wariant W2 (traktując W1 jako wariant nierealny ze względów finansowych), w którym wzrost emisji w transporcie kolejowym w ramach trakcji spalinowej jest niwelowany przez spadek emisji w ramach trakcji elektrycznej oraz w komunikacji autobusowej. Wariant W2 charakteryzuje się również niskim, prawie niezauważalnym wzrostem emisji z ruchu samochodowego (0,17%).

Na poziomie modelowania ruchu nie jest możliwe ujęcie pełnego wpływu transportu na środowisko. Należy jednak wspomnieć, że ograniczenie emisji zanieczyszczeń i wpływu transportu na środowisko można wdrażać na etapie realizacji inwestycji (największy wpływ na środowisko w przypadku budowy nowego śladu drogi, np. obwodnicy) prowadząc racjonalną gospodarkę materiałową i gospodarkę odpadami czy monitoring środowiskowy, oraz na etapie eksploatacji, zachęcając do korzystania z nisko- i zero-emisyjnych środków transportu.

Mając na względzie wysokie koszty zakupu samochodowych pojazdów nisko- i zero-emisyjnych, skuteczniejszym wydaje się przekonanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, szczególnie w przypadku potencjalnej możliwości pozyskania dofinansowania zewnętrznego na nowy nisko- lub zero-emisyjny tabor kolejowy czy autobusowy. Koszty jednostkowe zakupu nowego taboru tego rodzaju i możliwości szerszego wykorzystania przekładają się na korzyść wariantu W3.

Korzyści wariantu W2 mogą zostać zniwelowane w części lub w całości na etapie analizy finansowej i ekonomicznej, gdzie założony wzrost podaży transportu kolejowego musi zostać w części pokryty dotacją z budżetu województwa. Wyższy koszt uruchomienia pociągu (zł/pociągokilometr) może być skutecznie zamieniony na rozwój sieci dowozowych połączeń autobusowych, gdzie partycypacja w kosztach ich uruchomienia może dotyczyć również samorządów szczebla powiatowego i gminnego, co przekłada się na korzyść wariantu W3.

Podejście do analizy ekonomicznej przygotowanych wariantów, oparte zostało o pozyskane informacje dotyczące planowanych do realizacji przedsięwzięć i możliwych do uzyskania konkretnych efektów ruchowych w porównaniu do stanu istniejącego. Dane te na wyższym poziomie szczegółowości sporządzane są dla analiz kosztów i korzyści wykonywanych na etapie przygotowania dokumentacji przedprojektowej dla poszczególnych projektów inwestycyjnych, co ma szczególne znaczenie w przypadku inwestycji na infrastrukturze kolejowej.

Należy tu wspomnieć, że metodyka analizy ekonomicznej wg Niebieskiej Księgi jest mocno powiązana ze zmianą pracy przewozowej poszczególnych środków transportu, a efekty społeczne w skali całego województwa mają charakter rozproszony, co pokazuje również przeprowadzona analiza ruchowa i wykazane różnice między wariantami (Tabela 7.10).

Tabela 7.9. Analiza kryteriów ekonomicznych dla poszczególnych wariantów

L.p.	Kryteria	W0	W1	W2	W3
1	Nakłady inwestycyjne na wojewódzką infrastrukturę drogową	Wyłącznie odtworzeniowe	Bardzo wysokie	Wysokie	Wysokie
2	Nakłady na bieżące utrzymanie wojewódzkiej infrastruktury drogowej	Wysokie	Niskie	Wysokie	Wysokie
3	Nakłady inwestycyjne na infrastrukturę kolejową	Wysokie	Wysokie	Wysokie	Wysokie
4	Nakłady na bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej	Wysokie	Wysokie	Wysokie	Wysokie
5	Nakłady inwestycyjne na autobusowy tabor regionalny	Wyłącznie odtworzeniowe	Niskie	Niskie	Wysokie
6	Nakłady na eksploatację regionalnych połączeń autobusowych	Niskie	Niskie	Niskie	Wysokie
7	Nakłady inwestycyjne na kolejowy tabor regionalny	Wyłącznie odtworzeniowe	Niskie	Wysokie	Niskie

8	Nakłady na eksploatację regionalnych połączeń kolejowych	Wysokie	Wysokie	Bardzo wysokie	Wysokie
9	Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego	Spadek	Spadek	Wzrost	Wzrost
10	Emisyjność sektora transportu w regionie	Wzrost	Wzrost	Możliwe zatrzymanie	Możliwe zatrzymanie

Źródło: opracowanie własne

Analiza ekonomiczno-finansowa obejmująca koszty poszczególnych wariantów znajduje się w poniższej tabeli:

Tabela 7.10. Analiza szacunkowych kryteriów ekonomicznych poszczególnych wariantów na zakończenie perspektywy 2021-2027 w skali roku

L.p.	Kryteria	Jednostka	W0	W1	W2	W3
1	Nakłady inwestycyjne na wojewódzką infrastrukturę drogową (łącznie od 2021)	mln PLN	0	2 805	1 496	1 496
2	Nakłady na bieżące utrzymanie wojewódzkiej infrastruktury drogowej wg szacunków	mln PLN/rok	43,51	39,16	47,86	47,86
3	Nakłady bieżące na usługi przewozowe w transporcie kolejowym (rekompensata)	mln PLN/rok	137	137	171	137
4	Nakłady bieżące na usługi przewozowe w transporcie autobusowym regionalnym (w tym rekompensata)	mln PLN/rok	49,89	49,89	49,89	63,03
5	Udział podróży w transporcie publicznym	%	31,92	31,92	32,03	32,16
6	Praca przewozowa w transporcie indywidualnym	mln poj-km/rok	4378,55	4476,11	4420,85	4423,67
7	Praca przewozowa w transporcie zbiorowym	mln pas-km/rok	215,04	233,00	223,58	223,86
8	Emisja CO ₂	tys. t/rok	586,93	592,99	587,17	588,85
9	Liczba wypadków	wyp./rok	294	301	297	297

10	Koszt wypadków	mln PLN/rok	1207,88	1269,14	1248,69	1248,69
----	----------------	----------------	---------	---------	---------	---------

Źródło: opracowanie własne

W ramach modelowania ruchu wykazane niewielkie różnice umożliwiły, przy niewystarczającej ilości danych wejściowych na etapie sporządzenia dokumentu, ekspercką ocenę efektów zmian ruchowych na sieci w ramach poszczególnych wariantów dla wskazanych kryteriów oceny, uzupełnionych o poziom oczekiwanych działań w zakresie inwestycji taborowych. Ocena ta winna być rozszerzona na etapie sporządzania studiów wykonalności poszczególnych przedsięwzięć. Założone na poziomie wariantów planistycznych zwiększenie częstotliwości ruchu pojazdów transportu publicznego może zostać w szczególnym przypadku wykonane w ramach obecnie posiadanych przez przewoźników i operatorów jednostek taborowych, polegając na zwiększeniu poziomu średniodobowego ich wykorzystania (np. z 240 do 300 km/dobę), z uwzględnieniem niezbędnej rezerwy taborowej oraz zachowaniem rozsądnej częstotliwości w godzinach szczytu.

Analizując powyższe wskazania oraz wyniki prognozowania ruchu należy wspomnieć o transporcie towarowym, który wymaga, szczególnie w przypadku transportu kolejowego, rozbudowy punktowej infrastruktury intermodalnej, która umożliwi zwiększenie konkurencyjności niskoemisyjnego transportu kolejowego, co ma znaczenie w kontekście otwarcia rynków usług kolejowych. Z kolei rozwój punktowej infrastruktury intermodalnej w transporcie pasażerskim, przy dobrej ofercie zintegrowanego taryfowo i biletowo transportu publicznego będzie miał pozytywny wpływ na dalsze korzystne zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców regionu, wynikające z ułatwień z korzystania z transportu publicznego.

Wskazując do wyboru wariant preferowany, oparty o przeprowadzone obliczenia i prognozy ruchu, należy wspomnieć, że obliczenia te nie uwzględniają wszystkich środków transportu, szczególnie transportu rowerowego, który w coraz większym stopniu zaczyna być traktowany jako równoprawny środek transportu, atrakcyjny także w połączeniu z transportem zbiorowym.

Globalne podejście do kwestii emisyjności oraz potencjał rozwoju niskoemisyjnego regionalnego transportu autobusowego, dla którego funkcjonowania niezbędna jest nowoczesna infrastruktura drogowa, a także skutecznie wdrażana polityka zrównoważonej mobilności, wg autorów opracowania jako wariant preferowany wskazuje się wariant W3.

Należy jednak dodać, że wyniki prognoz ruchu nie uzależniają osiągnięcia oczekiwanych efektów od realizacji założonych na poziomie poszczególnych wariantów inwestycji drogowych, a od skutecznie realizowanej polityki rozwoju transportu publicznego.

8 Cele RPRT i kierunki działań

Polityka transportowa stanowi jeden z najważniejszych elementów zarządzania rozwojem przestrzenno-gospodarczym regionu. Realizowane w jej ramach działania na rzecz poprawy spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu, uwzględniające jednocześnie aspekt ekologiczny, stanowią motyw przewodni Celu strategicznego 3 przyjętej w lutym 2021 r. Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego do roku 2030. Zrównoważony rozwój sektora transportu, integrujący różne gałęzie korzystające z nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury pozwoli na osiągnięcie założonych dalej celów.

Przeprowadzona uprzednio analiza stanu poszczególnych elementów systemu transportowego w województwie lubuskim umożliwiła sformułować cele realizacyjne dla niniejszego Regionalnego Programu Rozwoju Transportu. Uwzględnienie założeń dokumentu nadrzędnego, jakim jest dla RPRT Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego oraz założenia Europejskiego Zielonego Ładu, wskazało konieczne kierunki zmian zarówno w obszarze inwestycji w bezpieczną infrastrukturę transportu jak i jej późniejszego zarządzania. Dotychczasowe podejście do kwestii zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu poprzez tzw. „twarde” inwestycje infrastrukturalne ulega przekształceniu i odpowiadać będzie nowym wyzwaniom stojącym na drodze rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. Podejście to zgodne jest z celami Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, gdzie wytworzona w efekcie realizacji niniejszego dokumentu infrastruktura będzie służyć również usługom przewozowym ujętym w dokumencie komplementarnym, tj. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Lubuskiego.

Coraz bardziej widoczny na poziomie lokalnym i regionalnym kryzys klimatyczny wpływa na krytyczne postrzeganie sektora transportu jako źródła emisji zanieczyszczeń, negatywnie wpływających na środowisko oraz przyczyniających się do zmian klimatu. Trwająca pandemia COVID-19 na niespotykaną dotąd skalę wpłynęła na potrzeby i zachowania transportowe mieszkańców, podmiotów gospodarczych i instytucji. Tworzona dla realizacji ich potrzeb infrastruktura powinna umożliwiać tworzenie ofert przewozu osób i towarów w sposób bezpieczny, w tym pod kątem sanitarnym, oraz docelowo doprowadzić do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 roku. Pomimo stosunkowo niewielkiego wpływu władz województwa na sektor transportu (przede wszystkim zarząd nad drogami wojewódzkimi i organizacja regionalnego publicznego transportu zbiorowego), to działania realizowane w ramach RPRT będą miały realny wpływ na wzrost świadomości mieszkańców regionu dotyczącej adaptacji do zmian klimatu, a wytworzona infrastruktura będzie w największym możliwym stopniu adaptować się do wynikających z nich zagrożeń.

Sformułowanie celów rozwoju infrastruktury transportowej województwa w ramach RPRT opiera się na założeniu zgodności z celami europejskiej polityki klimatycznej oraz krajowej i regionalnej polityki transportowej na potrzeby zrównoważonego rozwoju społeczeństwa



i gospodarki regionu oraz pozyskania finansowego wsparcia zewnętrznego na realizację wynikających z RPRT zadań.

Cele te zostały określone na różnym poziomie szczegółowości w sposób mierzalny, na potrzeby monitoringu realizacji niniejszego Programu.

8.1 Cele rozwojowe RPRT

W dokumencie przyjęto trójstopniowy podział celów rozwojowych, zakładający stopniowe zwiększenie poziomu szczegółowości obszarów nim objętych, od poziomu strategicznego do poziomu operacyjnego, wyznaczającego konkretne kierunki działań w ramach poszczególnych gałęzi transportu.

Poziom strategiczny dokumentu obejmuje Cel główny RPRT, który wskazuje na docelowy kształt sektora transportu w regionie, realizującego potrzeby wszystkich jego użytkowników. Wszelkie działania ujęte w ramach RPRT winny przyczyniać się do osiągnięcia celu głównego.

Cel główny Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego

Zrównoważony rozwój bezpiecznego dla wszystkich użytkowników systemu transportowego regionu odpowiadający na wyzwania związane ze zmianami klimatu, poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej.

Dążenie do realizacji Celu głównego umożliwi przekształcanie zarządzania regionalnym systemem transportowym zorientowanym na infrastrukturę, w system oparty o realizację potrzeb mieszkańców regionu i dostosowujący się do zmieniających uwarunkowań zewnętrznych jak i wewnętrznych.

Składową Celu głównego są horyzontalne Cele strategiczne (dalej jako CS), których spełnienie jest warunkiem realizacji zadań wskazanych w ramach RPRT, a które odnoszą się bezpośrednio do najważniejszych obszarów funkcjonowania transportu.

Na poziomie taktycznym wskazane Cele Szczegółowe Programu (dalej jako CSP), które powstały w wyniku reakcji na zdiagnozowane problemy rozwoju sektora transportu w województwie lubuskim. Poszczególne cele zostały przyporządkowane konkretnym gałęziom transportu, wskazując ich kierunek rozwoju.

Najwyższy poziom szczegółowości został uwzględniony w Celach operacyjnych (dalej jako CO), określających działania możliwe do realizacji w ramach poszczególnych gałęzi transportu. Planowane do realizacji przez Województwo Lubuskie zadania będą przyporządkowane do konkretnych działań.

Cele strategiczne

CS 1. Ograniczenie wpływu sektora transportu na środowisko i adaptacja do zmian klimatu



Sektor transportu wraz z przemysłem oraz sektorem komunalno-bytowym należy do głównych źródeł emisji zanieczyszczeń mających wpływ na środowisko naturalne, jednocześnie wskazując jego podatność na zmiany klimatu.

Ograniczenie zanieczyszczeń z tzw. liniowych źródeł emisji należy do zadań kluczowych związanych z rozwojem infrastruktury transportowej regionu, zakładających postępującą zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców i użytkowników infrastruktury, opartych o alternatywne dla samochodu osobowego środki transportu oraz zwiększenie nacisku na wykorzystanie pojazdów zero i niskoemisyjnych.

Wzrost natężenia ruchu pojazdów samochodowych pojawiającego się na zmodernizowanej infrastrukturze drogowej, umożliwiającej również korzystanie z samochodowych pojazdów z napędami alternatywnymi, winien być rekompensowany wysokiej jakości infrastrukturą bezpiecznego transportu zeroemisyjnego i usługami na niej świadczonymi, zakładając, że odpowiednio zaprojektowana infrastruktura ma wpływ na wybór środków transportu również pod kątem ich emisyjności.

Uwzględniając możliwy wpływ zmian klimatu na infrastrukturę wszelkie działania inwestycyjne powinny być analizowane pod kątem możliwej jej degradacji w wyniku działania czynników klimatycznych oraz zastosowania możliwych, przy dzisiejszym stanie wiedzy, działań zaradczych.

CS 2. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu

Poprawa parametrów istniejącej infrastruktury sektora transportu oraz budowa nowych połączeń, w tym węzłów łączących różne gałęzie transportu ma istotne znaczenie dla zwiększenia dostępności zewnętrznej jak i wewnętrznej regionu, w tym dla uruchomienia nowych połączeń transportem publicznym z wykorzystaniem zmodernizowanej i nowej infrastruktury.

Jakość infrastruktury transportowej wpłynie na zwiększenie atrakcyjności ośrodków miejskich oraz obecnych i przyszłych stref aktywności gospodarczej, jednocześnie umożliwiając łatwiejszy dostęp do pracowników, korzystających z wszelkich możliwych środków transportu.

Planowanie spójnego rozwoju sektora transportu powinno być wspierane poprzez wykorzystanie nowoczesnych narzędzi wspierających podejmowanie decyzji oraz metod zarządzania danymi (tzw. Big Data), których manualna obróbka jest obecnie niemożliwa.

Realizacja działań i zadań w ramach RPRT powinna przyczynić się do wzrostu poziomu dostępności transportowej województwa lubuskiego, w tym dostępności międzygałęziowej, umożliwiającej zwiększenie znaczenia transportu alternatywnego dla transportu samochodowego w realizacji podróży i przewozie ładunków.

CS 3. Bezpieczny transport i mobilność w województwie lubuskim



Kwestia bezpieczeństwa w transporcie i mobilności należy do tych kryteriów wyboru środka transportu przez użytkowników systemu transportu, które są brane pod uwagę bezpośrednio przy podejmowaniu decyzji o realizacji podróży i wyborze środka transportu.

Rozwiązania infrastrukturalne i organizacyjne, będące efektem wdrożenia RPRT powinny ujmować kwestie bezpieczeństwa już na etapie projektowym, przewidując możliwość wyeliminowania potencjalnych przyczyn sytuacji niebezpiecznych, wpływających na możliwe zaburzenia ruchu na sieci, wynikającą z nich pewność realizacji dostaw oraz koszty ekonomiczne i społeczne wypadków i kolizji.

Odpowiednio zaprojektowana, bezpieczna infrastruktura ma wpływ na wybór środków transportu również pod kątem ich emisyjności. Zeroemisyjny transport rowerowy, pomimo powszechnie uznawanego rekreacyjnego charakteru, w przypadku zapewnienia bezpiecznej infrastruktury zwiększa swoje znaczenie w przewozach o charakterze użytkowym (z i do pracy/szkoły) zmniejszając udział emisyjnego transportu indywidualnego w podziale zadań przewozowych.

Bezpieczna mobilność uwzględnia pełną dostępność infrastruktury dla wszystkich użytkowników transportu, w tym osób o ograniczonej mobilności, zapewniając, z wykorzystaniem odpowiednich i dostosowanych do ich potrzeb, środków transportu, możliwość realizacji podróży w sposób najmniej uciążliwy dla użytkownika. W przypadku podróży multimodalnych zapewnia bezpieczeństwo przemieszczania się na etapie zmiany środka transportu.

Podsumowując, realizacja działań i zadań w ramach RPRT powinna przyczynić się do globalnego wzrostu poziomu bezpieczeństwa użytkowników sektora transportu na obszarze województwa lubuskiego.

Poniżej przedstawiono poszczególne cele szczegółowe RPRT w podziale na gałęzie transportu przyporządkowane do rodzaju wykorzystywanej infrastruktury transportowej.

8.1.1 Transport kolejowy

Cel Szczegółowy Programu CSP 1.1. Wzrost konkurencyjności transportu kolejowego.

Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego jest jednym z kluczowych elementów zmiany podziału zadań przewozowych i przekierowaniu podróży i ładunków na mniej uciążliwy dla środowiska środek transportu, umożliwiając jednocześnie osiągnięcie najwyższych prędkości handlowych i najkrótszych czasów przejazdu ze wszystkich lądowych środków transportu.

Kluczowymi elementami stanowiącymi o konkurencyjności kolejowych przewozów pasażerskich są przede wszystkim zoptymalizowane stacje, przystanki kolejowe (pod kątem zwiększenia dostępności komunikacyjnej z uwzględnieniem struktury osadniczej i transportowej jak i dostępności ruchowej) oraz nowoczesny, niezawodny, szybki i dostępny dla każdego tabor

kolejowy, oraz umożliwiającą ułożenie i realizację atrakcyjnego dla pasażera rozkładu jazdy i oczekiwanych połączeń.

Zakup nowoczesnego taboru, dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników, umożliwi zwiększenie liczby kursów i połączeń zapewniających najwyższy możliwy komfort podróży, w ramach świadczonych na rzecz organizatora pasażerskich przewozów kolejowych usługach o charakterze użyteczności publicznej. Zwiększenie efektywności wykorzystania taboru możliwe jest również do osiągnięcia w przypadku zakupu taboru dwusystemowego i dwunapędowego, umożliwiając realizację przewozów w relacjach transgranicznych czy w relacjach na liniach częściowo objętych elektryfikacją.

Poprawa stanu infrastruktury liniowej i związane z nią zwiększenie nośności, przepustowości linii (w tym podniesienia prędkości maksymalnej do 160 km/h, jeżeli parametry linii na to pozwalają, w szczególności na liniach 203 i 273) i poziomu bezpieczeństwa przewozu, w tym likwidację punktowych ograniczeń prędkości wynikających z niedostatecznego poziomu utrzymania, winny zostać zintensyfikowane, by zapewnić efektywne wykorzystanie posiadanego przez przewoźników pasażerskich taboru kolejowego. To właśnie niska jakość infrastruktury i wynikające z niej ograniczenia (niska przepustowość, niska prędkość handlowa) uniemożliwiają stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej, konkurencyjnej, przynajmniej na głównych ciągach komunikacyjnych w regionie, względem samochodu osobowego.auta indywidualne należałoby wykorzystać jako środek transportu „pierwszej mili”, tworząc możliwości jego bezpiecznego pozostawienia na węźle przesiadkowym. Modernizacja istniejących przystanków kolejowych oraz budowa nowych zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych umożliwi natomiast efektywne wykorzystanie zalet wszelkich możliwych środków transportu w obsłudze pasażerów, którzy realizują potrzeby transportowe na terenie województwa, nadając im charakter multimodalności, w szczególności w obszarach oddziaływania obu stolic województwa umożliwiając stworzenie oferty (wraz ze wzrostem częstotliwości kursowania) w ramach przewozów aglomeracyjnych.

Poza poprawą stanu infrastruktury liniowej i związanym z nią zwiększeniem nośności, przepustowości linii i poziomu bezpieczeństwa przewozu oraz interoperacyjności systemu kolei, kluczowe są działania związane z przywróceniem sprawności technicznej lub modernizacji istniejących punktów ładunkowych. Istotna jest również budowa nowych terminali intermodalnych, umożliwiających efektywne wykorzystanie zalet wszelkich możliwych środków transportu w obsłudze podmiotów działających na terenie województwa.

Systematycznie, acz w tempie niewystarczającym do już istniejących potrzeb, modernizowana infrastruktura kolejowa przez PKP PLK, a także ambitne plany związane z modernizacją i elektryfikacją (przede wszystkim na linii kolejowej nr 203), budową łącznic, nowych czy reaktywacją linii kolejowych, obejmujące również stworzenie nowej osi transportowej w regionie (tzw. Magistrała Zachodnia) również przy wsparciu samorządu województwa i leżących na przebiegu istniejących i planowanych linii kolejowych gmin i powiatów, umożliwią zwiększenie dostępności transportu kolejowego w regionie. Planowane



do realizacji działania, uwzględniające również sferę dostępu do informacji o realizowanych usługach, w konsekwencji wpłyną na dalszy wzrost konkurencyjności transportu kolejowego m.in. poprzez wyjście przewoźników z ofertą do podmiotów, które na chwilę obecną dostępu do tego najbardziej przyjaznego środowiska środka transportu nie mają. Dodatkowo rewizja sieci TEN-T na poziomie europejskim, w przypadku ujęcia innych linii kolejowych z województwa lubuskiego, umożliwi na pozyskanie dodatkowych finansowych środków wspólnotowych na realizację inwestycji, niedostępnych w chwili obecnej.

Tabela 8.1. Cel Szczegółowy Programu 1.1

Cel Szczegółowy Programu		
1.1. Wzrost konkurencyjności transportu kolejowego		
Cel operacyjny		
1.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) kolei	1.1.2. Poprawa kolejowej dostępności transportowej w wymiarze zewnętrznym (poprawa dostępności do najbliższych dużych centrów przesiadkowych: Poznań, Wrocław, Berlin).	1.1.3. Poprawa jakości infrastruktury kolejowej (linie kolejowe)
Kierunki działań		
<ul style="list-style-type: none"> - wdrożenie zintegrowanego regionalnego systemu informacji pasażerskiej; - stworzenie warunków do integracji funkcjonalnej systemu transportowego (budowa zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, wyposażonych m.in. w parkingi, stojaki na rowery, przystanki autobusowe); - integracja systemu taryfowego; - poprawa parametrów technicznych i zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności infrastruktury punktowej (dworce kolejowe, przystanki itp.). 	<ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie ilości nowoczesnego taboru dostępnego dla osób o ograniczonej mobilności (w tym dwusystemowego); - tworzenie zachęt dla ponadregionalnych operatorów w transporcie kolejowym do uruchamiania nowych połączeń. 	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe i bocznic kolejowe wraz z punktami ładunkowymi), w tym rewitalizacja i modernizacja istniejących linii i bocznic kolejowych np. poprzez likwidację wąskich gardeł, poprawę przepustowości poprzez podwyższenie dopuszczalnych prędkości w zakresie do 160 km/h, zwiększenie nośności linii (do 22,5 kN/oś) czy zabudowę nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym, w tym zapewniających interoperacyjność systemu kolei. - odbudowa zlikwidowanych i budowa nowych linii kolejowych (z uwzględnieniem istniejącej struktury osadniczej), łącznic oraz bocznic kolejowych wraz z niezbędną infrastrukturą.

<ul style="list-style-type: none"> - budowa i modernizacja węzłów przeładunkowych; - stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury intermodalnej; - działania na rzecz możliwości rozwoju podsystemu tramwaju dwusystemowego w aglomeracji gorzowskiej 		<ul style="list-style-type: none"> - Rozpoczęcie szczegółowych prac planistycznych nad Magistralą Zachodnią
---	--	--

Źródło: opracowanie własne

8.1.2 Transport drogowy i rowerowy:

Cel Szczegółowy Programu CSP. 2.1. Zwiększenie dostępności oraz poziomu bezpieczeństwa w transporcie drogowym.

Układ drogowy województwa lubuskiego stanowi podstawowy element infrastruktury transportowej, umożliwiający rozwój gospodarczy i realizację potrzeb związanych z przemieszczaniem się w regionie. Utrzymanie sieci drogowej wymaga stałych nakładów utrzymaniowych oraz inwestycyjnych, związanych przede wszystkim z podniesieniem nośności dróg oraz poziomu bezpieczeństwa użytkowników. Elementem usprawniającym zarządzanie infrastrukturą drogową będzie wdrożenie nowych rozwiązań technicznych, technologicznych (w tym systemów ITS) i organizacyjnych usprawniających proces decyzyjny w zakresie prowadzenia polityki utrzymaniowej oraz zarządzania ruchem.

Ograniczenie wpływu transportu drogowego na środowisko, poza konsekwentną instalacją infrastruktury ładowania pojazdów z napędem alternatywnym, realizowane będzie również poprzez działania inwestycyjne wyprowadzające ruch pojazdów z centrów miast. W związku z powyższym budowane będą obwodnice miejscowości przede wszystkim w ciągach dróg wojewódzkich, które jednocześnie zwiększą dostępność transportu drogowego oraz umożliwią obniżenie poziomu emisji liniowej w obszarach intensywnej zabudowy. Poprawa stanu technicznego wojewódzkiego układu drogowego pomoże zwiększyć poziom bezpieczeństwa oraz obniżyć koszty bieżące funkcjonowania regionalnego transportu autobusowego, będącego alternatywą dla transportu samochodowego.

Jako uzupełnienie sieci dróg krajowych i międzynarodowych, modernizowany i rozbudowywany układ dróg wojewódzkich pełni funkcję integrującą regionalne ośrodki miejskie i strefy aktywności gospodarczej, ale także zwiększa dostępność regionu w ramach krajowego i europejskiego systemu transportowego.

Tabela 8.2. Cel Szczegółowy Programu 2.1

Cel Szczegółowy Programu	
2.1. Zwiększenie dostępności oraz poziomu bezpieczeństwa w transporcie drogowym.	
Cel operacyjny	
2.1.1. Poprawa drogowej dostępności transportowej w regionie (ze szczególnym uwzględnieniem ośrodków subregionalnych województwa, miejskich, a także ośrodków wzrostu gospodarczego).	2.1.2. Poprawa spójności infrastruktury transportu drogowego w regionie.
Kierunki działań	
<p>Modernizacja istniejącej i budowa nowej infrastruktury drogowej na rzecz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lepszego skomunikowania centrów gospodarczych ze szlakami transportowymi; - poprawy dostępności ośrodków miejskich; - wzmocnienia dostępności do krajowych i międzynarodowych szlaków drogowych; - zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, - zwiększenie dostępności infrastruktury paliw alternatywnych. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inwestycje oraz wdrożenie rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych na rzecz zachowania wysokich parametrów technicznych i poziomu bezpieczeństwa oraz aktywnego zarządzania ruchem na jak najdłuższych odcinkach dróg; - powiązanie sieci dróg z węzłami intermodalnymi; - uzupełnienie sieci dróg o brakujące elementy (obiekty) infrastruktury drogowej (mosty, obwodnice); - budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej.

Źródło: opracowanie własne

Cel szczegółowy Programu CSP. 2.2. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu rowerowego

Stanowiąca najważniejszy element zeroemisyjnego systemu transportu – transportu rowerowego - sieć rowerowa województwa lubuskiego wymaga rozbudowy.

Poza wsparciem systemu będącego wynikiem realizacji projektu pn. „ODRA VELO – ODER VELO”. Budowa systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko-niemieckim” i wpisujące się w niego plany powstania Odrzańskiej Trasy Rowerowej Blue Velo, rozwój bezpiecznej infrastruktury rowerowej w pobliżu najbardziej obciążonych ciągów dróg wojewódzkich umożliwi zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego jako alternatywnego dla samochodu osobowego codziennego środka transportu, wykorzystywanego w dojazdach do i z pracy i szkoły.

Inwestycje w regionalne sieci rowerowe powinny opierać się na wzajemnym uzupełnianiu się dróg rowerowych przebiegających i zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego regionu oraz w powiązaniu z multimodalną infrastrukturą węzłów przesiadkowych, stanowiąc element łączący zeroemisyjny transport indywidualny z nisko i zeroemisyjnym transportem publicznym.

Dodatkowo, realizacja inwestycji drogowych powinna być każdorazowo analizowana pod kątem możliwej realizacji infrastruktury pieszo-rowerowej, zarówno w zakresie lokalnym



na poziomie gmin i powiatów jak i w zakresie spójności z planami rozwoju wojewódzkiej infrastruktury rowerowej.

Tabela 8.3. Cel Szczegółowy Programu 2.2

Cel Szczegółowy Programu	
2.2. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu rowerowego	
Cel operacyjny	
2.2.1. Zwiększenie atrakcyjności zeroemisyjnego transportu rowerowego	2.2.2. Poprawa spójności infrastruktury transportu rowerowego w regionie.
Kierunki działań	
<p>Modernizacja istniejącej i budowa nowej infrastruktury rowerowej na rzecz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawy dostępności ośrodków miejskich; - zwiększenia atrakcyjności kombinowanych multimodalnych połączeń z transportem publicznym; - zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie rowerowym w ciągach dróg wojewódzkich; - wzmocnienia dostępności do krajowych i międzynarodowych szlaków rowerowych. 	<ul style="list-style-type: none"> - inwestycje oraz wdrożenie rozwiązań organizacyjnych na rzecz zachowania wysokich parametrów technicznych na jak najdłuższych odcinków dróg rowerowych; - wdrożenie rozwiązań organizacyjnych na rzecz koordynacji planów rozwoju dróg rowerowych gmin w pasie dróg wojewódzkich; - powiązanie sieci dróg rowerowych z centrami wzrostu gospodarczego; - uzupełnienie sieci dróg rowerowych o brakujące elementy (obiekty) infrastruktury rowerowej (mosty, kładki, parkingi); - budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem zamkniętych i nienadających się do ponownego uruchomienia linii kolejowych; - integracja transportu rowerowego z publicznym transportem zbiorowym, w szczególności w zakresie powstawania miejsc parkingowych do pozostawienia roweru w tzw. systemach Bike & Ride i kontynuacji podróży, a także organizacji przewozu rowerów w publicznym transporcie zbiorowym.

Źródło: opracowanie własne

8.1.3 Regionalny transport autobusowy i transport miejski

Cel Szczegółowy Programu CSP 3.1. Wzmocnienie roli regionalnego transportu autobusowego

Regionalny transport autobusowy należy, wraz z regionalnym transportem kolejowym, do usług, które, świadczone na odpowiednim poziomie, umożliwiłyby przejęcie części użytkowników transportu indywidualnego, zmieniając podział zadań przewozowych na korzyść bardziej, co do założenia, ekologicznych środków transportu.

Stosunkowo niska jakość oferowanych usług przez regionalnych przewoźników autobusowych, a przede wszystkim ich niska dostępność czasowa i przestrzenna, spowodowały



powstanie tzw. „białych plam” na mapie województwa, uniemożliwiających swobodne korzystanie z dóbr i usług, a także zmniejszoną mobilność mieszkańców wskazanych obszarów, szczególnie w kontekście dostępu do miejsc pracy czy edukacji na poziomie ponadpodstawowym.

Działania na rzecz zwiększenia roli regionalnego transportu autobusowego będą obejmować stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania autobusowym transportem regionalnym i jego integracja rozkładowa, taryfowa i biletowa z transportem kolejowym, wsparcie operatorów w pozyskaniu nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru, prowadzenia działań na rzecz pozyskania dofinansowania na realizację przewozów ze środków centralnych w ramach FRPA oraz systematyczna poprawa stanu i układu sieci dróg wojewódzkich, po których są i będą realizowane przewozy autobusowe.

Tabela 8.4. Cel Szczegółowy Programu 3.1

Cel Szczegółowy Programu
3.1. Wzmocnienie roli regionalnego transportu autobusowego
Cel operacyjny
3.1.1. Poprawa dostępności i zwiększenie atrakcyjności regionalnego transportu autobusowego
Kierunki działań
<ul style="list-style-type: none"> - poprawa parametrów technicznych infrastruktury transportu publicznego w ciągu dróg wojewódzkich (przystanki, wiaty, centra przesiadkowe i integracja z transportem rowerowym); - wdrożenie zintegrowanego regionalnego systemu informacji pasażerskiej oraz systemu zarządzania transportem publicznym (w tym ich integracja między organizatorami i operatorami).; - integracja systemów taryfowych; - integracja rozkładów jazdy z operatorem przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym; - zwiększenie ilości nowoczesnego taboru zapewniającego dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.

Źródło: opracowanie własne

Cel Szczegółowy Programu CSP 3.2. Wzmocnienie roli transportu miejskiego

Transport miejski i aglomeracyjny należy, wraz z regionalnym transportem kolejowym i autobusowym, do usług, które, świadczone na odpowiednim poziomie, umożliwiłyby przejęcie części użytkowników transportu indywidualnego, zmieniając podział zadań przewozowych na korzyść bardziej, co do założenia, ekologicznych środków transportu.

Stosunkowo niska jakość oferowanych usług przez komunalnych przewoźników autobusowych, a przede wszystkim ich niska dostępność czasowa i przestrzenna, nienadążająca za rozwojem miast i obszarów funkcjonalnych doprowadziły do zwiększenia roli samochodu osobowego w realizacji potrzeb przewozowych. Uniemożliwia to swobodne korzystanie z dóbr i usług oraz zaanektowanej przez użytkowników samochodów przestrzeni, a także zmniejszoną mobilność mieszkańców wskazanych obszarów, na których istniejąca oferta przewozowa umożliwia wyłącznie realizację podstawowych potrzeb życiowych związanych z dojazdem do pracy i szkoły.

Działania na rzecz zwiększenia roli transportu miejskiego i aglomeracyjnego będą obejmować stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania transportem miejskim i aglomeracyjnym oraz jego integracja rozkładowa, taryfowa i biletowa z transportem kolejowym. Ponadto wsparcie operatorów w pozyskaniu nowoczesnego, nisko i zeroemisyjnego taboru oraz systematyczna poprawa stanu i układu sieci dróg wojewódzkich, po których są i będą realizowane przewozy autobusowe, budowie węzłów przesiadkowych, uzupełnione wojewódzką siecią dróg rowerowych.

Odptyw użytkowników transportu miejskiego spowodowany jest w części niską jakością usług oferowanych przez przewoźników, nieatrakcyjnym systemem przewozów, niedostosowanym do różnych form transportu systemem taryfowym. Wyeksploatowany tabor, niezadawalający czas przejazdu powodują, że ilość osób korzystających z transportu miejskiego ulega spadkowi. Dodatkowo rozwój motoryzacji, jej dostępność powodują, że jakość usług oferowanych przez transport publiczny musi być wysoka, aby mógł on konkurować z transportem indywidualnym. Natomiast, efektem niskiej jakości taboru wykorzystywanego do przewozu osób jest stopień zanieczyszczenia powietrza (wzrost niskiej emisji w miastach). Jest to jeden z istotnych czynników wpływających na jakość życia mieszkańców.

Tabela 8.5. Cel Szczegółowy Programu 3.2

Cel Szczegółowy Programu	
3.2. Wzmocnienie roli transportu miejskiego	
Cel operacyjny	
3.2.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) transportu miejskiego	3.2.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych
Kierunki działań	
<ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie ilości nowoczesnego taboru dostępnego dla osób o ograniczonej mobilności, w tym nisko i zeroemisyjnego; - integracja systemów taryfowych; - integracja rozkładów jazdy z operatorem przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym oraz przewoźnikami i operatorami w transporcie powiatowym i regionalnym; - wdrożenie zintegrowanego regionalnego systemu informacji pasażerskiej oraz systemów zarządzania transportem publicznym (w tym ich integracja między organizatorami i operatorami). 	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa parametrów technicznych infrastruktury (przystanki, wiaty, centra przesiadkowe, w tym wyposażone w przesiadkowe parkingi rowerowe); - integracja z siecią dróg rowerowych i ścieżek rowerowych na terenie miejskich obszarów funkcjonalnych.

Źródło: opracowanie własne

8.1.4 Transport wodny śródlądowy

Cel szczegółowy CSP 4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego.

Rozwój transportu wodnego śródlądowego na obszarze województwa lubuskiego opiera się przede wszystkim na rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej



E-70 i przywróceniu im parametrów umożliwiających pełną żeglowność. Uwzględnia zarówno ruch towarowy jak i pasażerski, przede wszystkim turystyczny poprzez wykorzystanie istniejących, planowanych do modernizacji i nowych nabrzeży. Elementem zwiększającym atrakcyjność transportu śródlądowego jest wyposażenie nabrzeży w elementy infrastruktury intermodalnej łączącej różne środki transportu.

Założenia planowanych inwestycji, wskazanych w przygotowywanym przez rząd Programie Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej winny uwzględniać wszelkie rozwiązania umożliwiające zwiększenie konkurencyjności tej należącej do najbardziej ekonomicznych, ekologicznych oraz bezpiecznych gałęzi transportu.

1 czerwca 2022 r. Marszałkowie pięciu województw podpisali deklarację współpracy na rzecz rozwoju polskiego odcinka śródlądowej drogi wodnej E70. Szlak wodny E70 ma być kręgosłupem sieci transportu i ważnym impulsem rozwoju gospodarczego Ziemi Lubuskiej, Wielkopolski, Kujaw, Pomorza oraz Warmii i Mazur.

Użegłownienie środkowego i górnego biegu Odry oraz Warty (przynajmniej między Kostrzynem a Gorzowem Wlkp.) usprawni również śródlądowy transport międzynarodowy, z wykorzystaniem istniejących kanałów między terytorium Polski i Niemiec.

Tabela 8.6. Cel Szczegółowy Programu 4.1

Cel Szczegółowy Programu
4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego
Cel operacyjny
4.1.1. Poprawa żeglowności dróg wodnych śródlądowych na rzecz ruchu towarowego i turystycznego.
Kierunki działań
<ul style="list-style-type: none"> - wsparcie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej E-30 (Odra) i Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 na terenie województwa; - stworzenie warunków do rozwoju usług w transporcie towarów i ruchu turystycznym; - wsparcie budowy i modernizacji infrastruktury punktowej (infrastruktura nadrzeczna, porty i przystanie wodne, infrastruktura zaplecza); - stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury intermodalnej.

Źródło: opracowanie własne

8.1.5 Transport lotniczy

Cel szczegółowy CSP 5.1. Rozwój transportu lotniczego w regionie.

Rozwój transportu lotniczego w regionie jest niezbędny w kontekście zwiększenia dostępności regionu w wymiarze krajowym i europejskim. Regionalny Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost wymaga dalszych działań i nakładów inwestycyjnych, umożliwiających zwiększenie jego przepustowości i podwyższenie poziomu bezpieczeństwa prowadzonych operacji. Na tej podstawie prognozuje się wzrost atrakcyjności wśród potencjalnych operatorów lotniczych, zarówno regularnych, jak i czarterowych oraz przyszłych pasażerów znajdujących się w obszarze oddziaływania lotniska.



Działania na rzecz lepszego skomunikowania portu lotniczego różnymi środkami transportu odnoszą się do celów związanych z dywersyfikacją działalności lotniska, uwzględniającą pozyskanie i rozwój ruchu towarowego. Wpisują się jednocześnie w plan utworzenia węzła intermodalnego, umożliwiającego wsparcie dla lokalnych przedsiębiorstw w pozyskiwaniu i eksporcie zaawansowanych technicznie dóbr.

Tabela 8.7. Cel Szczegółowy Programu 5.1

Cel Szczegółowy Programu
5.1. Rozwój transportu lotniczego w regionie
Cel operacyjny
5.1.1. Działania na rzecz rozwoju komunikacji lotniczej.
Kierunki działań
<ul style="list-style-type: none">- modernizacja i rozbudowa infrastruktury lotniska w Babimoście;- zwiększenie poziomu multimodalności lotniska w układzie regionalnego transportu pasażerskiego;- wspieranie działań służących zwiększeniu konkurencyjności lotniska regionalnego.

Źródło: opracowanie własne

9 Źródła finansowania RPRT WL

Realizacja założonych w ramach RPRT WL celów uwzględnia wykorzystanie przez Województwo Lubuskie środków własnych oraz zakłada możliwość pozyskania współfinansowania zarówno na poziomie krajowym lub wspólnotowym w tym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszu Spójności (FS) oraz Funduszu Odbudowy. Pozyskanie ich możliwe będzie poprzez instrumenty krajowe i regionalne w ramach programów operacyjnych czy programów ministerialnych finansowych bezpośrednio z budżetu Państwa. Podobnie wskazuje się na możliwość pozyskania zewnętrznego finansowania przez innych potencjalnych beneficjentów, realizujących zadania wpisujące się w cele RPRT WL, w tym JST niższego szczebla czy agendy lub spółki rządowe.

Poza wkładem własnym, pochodzącym z własnych środków, współfinansowanie zadań w ramach RPRT WL będzie miało charakter wielotorowy, zależnie od statusu podmiotu realizującego poszczególne zadania oraz przedmiotu zadania:

Zadania obejmujące inwestycje drogowe uwzględniają możliwość pozyskania dofinansowania w ramach:

- FEWL 21-27 (środki unijne), gdzie maksymalne dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będzie mogło wynieść do 85% kosztów kwalifikowalnych realizacji zadania. W ramach *Priorytetu 4. Transport* pierwszej kolejności wspierane będą inwestycje w transport drogowy poza TEN-T – Drogi kategorii niższej niż krajowe, w tym w szczególności drogi wojewódzkie, i obwodnice w ciągu dróg wojewódzkich.
- FEnIKS 21-27 (środki unijne), gdzie maksymalne dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności będzie mogło wynieść do 85% kosztów kwalifikowalnych realizacji zadania. W ramach *Priorytetu IV. Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności w Celu Szczegółowym 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T*, *Priorytetu V. Transport w Celu Szczegółowym 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T* oraz *Priorytetu V. Transport w Celu Szczegółowym 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej* przewiduje się wsparcie infrastruktury transportu drogowego, w ramach oraz poza TEN-T (w tym uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych drogi w miastach na prawach powiatu), a także bezpieczeństwa ruchu drogowego i transportu intermodalnego zarówno w sieci jak i poza TEN-T.
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, gdzie maksymalne dofinansowanie będzie mogło wynieść do 100 % kosztów realizacji zadania, a zakresem mogą być objęte:
 - budowa mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich,



- budowa, przebudowa lub remont dróg wojewódzkich o znaczeniu obronnym,
 - budowa obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich;
 - budowa, przebudowa lub remont dojazdów do terminali intermodalnych, stref aktywności gospodarczej w ciągach dróg wojewódzkich,
 - budowa, przebudowa, remont lub poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu poprzez inwestycje w ciągu dróg wojewódzkich związane z drogami dla pieszych, drogami dla pieszych i rowerów, drogami dla rowerów, przejściami dla pieszych, przejazdami dla rowerzystów, peronami przystankowymi wraz z dojściem do tych peronów.
- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych (w tym środki unijne w ramach Krajowego Planu Odbudowy) – plan odbudowy polskiej gospodarki po pandemii COVID-19, mający na celu:
 - pobudzenie aktywności inwestycyjnej jednostek samorządu terytorialnego,
 - rozwój lokalnej przedsiębiorczości,
 - poprawa warunków życia obywateli,
 - powstanie nowych miejsc pracy,
 - wsparcie zrównoważonego rozwoju,
 - efektywne zaangażowanie sektora finansowego.

Zakłada również wsparcie finansowe inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego każdego szczebla.

- Krajowy Plan Odbudowy – program krajowy, którego głównym celem jest zwiększenie produktywności gospodarki oraz tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy, umożliwiający pozyskanie pieniędzy z unijnego Instrumentu na Rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, umożliwiający realizację:
 - inwestycji związanych z bezpieczeństwem transportu, w tym wybranych odcinków drogowych miejscowości,
 - systemy zarządzania ruchem drogowych.
- Rządowy Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów, gdzie maksymalne dofinansowanie w ramach dotacji celowej nie może przekroczyć 80% wydatków kwalifikowalnych na realizację:
 - opracowania dokumentów zgodnie z wymaganiami przepisów środowiskowych,
 - opracowanie projektu budowlanego, w tym niezbędnej dokumentacji technicznej,
 - uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID),
 - budowę drogowej przeprawy mostowej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,

- nadzór inżynierski.

Zadania obejmujące inwestycje w transporcie kolejowym uwzględniają możliwość pozyskania dofinansowania w ramach:

- FEnIKS 21-27 (środki unijne), gdzie maksymalne dofinansowanie z Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będzie mogło wynieść do 85% kosztów kwalifikowalnych realizacji zadania. W ramach Priorytetu IV. Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności w *Celu Szczegółowym 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T* oraz Priorytetu V. Transport w *Celu Szczegółowym 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej* przewiduje się wsparcie infrastruktury transportu kolejowego w ramach oraz poza TEN-T, a także infrastruktury punktowej, kolei miejskich, taboru kolejowego i transportu intermodalnego zarówno w sieci jak i poza TEN-T.
- FEWL 21-27 (środki unijne), gdzie maksymalne dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będzie mogło wynieść do 85% kosztów kwalifikowalnych realizacji zadania, w przypadku wyznaczenia alokacji na zadania związane z zakupem taboru kolejowego.
- Krajowy Plan Odbudowy – program krajowy, którego głównym celem jest zwiększenie produktywności gospodarki oraz tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy, umożliwiający pozyskanie pieniędzy z unijnego Instrumentu na Rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, umożliwiający realizację:
 - modernizację linii kolejowych (krajowych, regionalnych),
 - modernizację taboru kolejowego (krajowego, regionalnego).
 - zabudowę nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, systemów informacji pasażerskiej.

Zadania obejmujące inwestycje w transporcie publicznym innym niż kolejowy uwzględniają możliwość pozyskania dofinansowania w ramach:

- FEnIKS 21-27 (środki unijne) z Funduszu Spójności. W ramach Priorytetu III. Transport miejski w *Celu Szczegółowym 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej* przewiduje się wsparcie w dążeniu do stworzenia warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego nisko i zeroemisyjnego transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników.
- FEWL 21-27 (środki unijne), gdzie maksymalne dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będzie mogło wynieść do 85% kosztów kwalifikowalnych realizacji zadania. Środki na transport publiczny uwzględnione są

w ramach 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* i Priorytetu 3. Mobilność miejska oraz Celu Polityki 3 - *Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)* w Priorytecie 4. Transport, obejmując inwestycje zarówno w tabor transportu publicznego oraz infrastrukturę integrującą różne środki transportu (węzły przesiadkowe) i rozwiązania organizacyjne (np. wspólny bilet).

- Krajowy Plan Odbudowy – program krajowy, którego głównym celem jest zwiększenie produktywności gospodarki oraz tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy, umożliwiający pozyskanie pieniędzy z unijnego Instrumentu na Rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, umożliwiającą realizację:
 - Zabudowę systemów informacji pasażerskiej i sprzedaży biletów.

Zadania obejmujące inwestycje w transporcie rowerowym możliwość pozyskania dofinansowania w ramach:

- FEWL 21-27 (środki unijne), gdzie maksymalne dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będzie mogło wynieść do 85% kosztów kwalifikowalnych realizacji zadania. Wsparcie przewidziane jest w ramach 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* i Priorytetu 3. Mobilność miejska, obejmując m.in. rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego, w tym drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe.

Zadania obejmujące inwestycje w transporcie śródlądowym uwzględniają możliwość pozyskania dofinansowania w ramach:

- FEnKS 21-27 (środki unijne) z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W ramach Priorytetu V. Transport w *Celu Szczegółowym 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej* przewiduje się wsparcie infrastruktury transportu wodnego śródlądowego poza TEN-T.

W przypadku transportu lotniczego w ramach środków unijnych na poziomie krajowym możliwe jest pozyskanie dofinansowania wyłącznie na działania obejmujące infrastrukturę



w ramach TEN-T. Nie wyklucza się natomiast realizacji inwestycji w infrastrukturę lotniskową w ramach Celu Polityki 3 - *Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)* w Priorytecie 4. Transport, ujętego w FEWL 21-27.

Powyższe zestawienie nie wyklucza pozyskiwania dofinansowania z innych źródeł (np. Fundusz norweski i Fundusz EOG) oraz korzystania z finansowych instrumentów dłużnych.

Zadania będące w gestii podmiotów zewnętrznych od WL i pozostałych jst będą finansowane ze środków UE, budżetowych (państwa np. w ramach rządowego funduszu Polski Ład, lub jst) oraz prywatnych (wyłącznie lub w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego).

Wartości maksymalnego poziomu dofinansowania w przypadku Polski i polskich regionów zmieniały się na etapie negocjacji projektu Umowy Partnerstwa (w przypadku Lubuskiego będzie to do 85% wydatków kwalifikowalnych). Utrzymanie maksymalnego poziomu dofinansowania w wysokości tożsamej do poprzedniej perspektywy pozwala na większą elastyczność w nadaniu priorytetów realizacyjnych na poziomie programów krajowych i regionalnych oraz przygotowanie się do realizacji większej liczby działań z założeniem niższego niż maksymalny poziomu dofinansowania.

Należy jednak wspomnieć, że działania związane z ograniczeniem wpływu transportu i mobilności na klimat i środowisko niezmiennie wpisują się w neutralny klimatycznie kierunek rozwoju Unii Europejskiej do 2050 i będą wspierane ze wspólnotowych funduszy, co pozwala na prowadzenie długookresowej polityki inwestycyjnej.

10 System wdrażania RPRT WL

Odpowiedzialność za realizację RPRT WL, jako dokumentu strategicznego, jest po stronie Zarządu Województwa Lubuskiego. Zarząd Województwa realizuje swoje obowiązki poprzez merytoryczny departament Urzędu Marszałkowskiego właściwy ds. infrastruktury transportowej, w ścisłej współpracy z wszystkimi interesariuszami dokumentu, w tym interesariuszami wewnętrznymi (departamenty UM, jednostki budżetowe WL) oraz zewnętrznymi (m.in. instytucje zarządzające dla programów krajowych, właściwe ministerstwa, agendy rządowe i zarządcy infrastruktury transportowej na poziomie krajowym, główne miasta wojewódzkie, itp.).

Realizacja założeń dokumentów wymaga prowadzenia przez właściwy departament Urzędu Marszałkowskiego cyklicznych działań związanych z przeglądem realizacji założeń RPRT WL, monitoringiem realizacji projektów i wykonania wskaźników, a także odpowiada za utrzymanie warunku podstawowego dla Celu Polityki 3 w całym okresie programowania.

Realizacja przedsięwzięć zidentyfikowanych na podstawie określonych w ramach niniejszego dokumentu kryteriów przyczyni się do osiągnięcia celów RPRT WL. Głównym źródłem finansowania będą środki europejskie dostępne w ramach programów krajowych oraz na poziomie regionu w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027, stąd konieczność dokonania selekcji (jakościowej i wartościowej) na poziomie RPRT WL projektów, podzielonych na poszczególne obszary wsparcia.

10.1 Zasady kwalifikacji projektów

Przyjęty przez Radę Ministrów Projekt Umowy Partnerstwa⁶⁰ opublikowany w listopadzie 2021 r. zakłada w ramach **Celu Polityki 3: Lepiej połączona Europa**, możliwość realizacji następujących działań w sektorze transportu z uwzględnieniem podziału na wskazane obszary rozwoju:

Tabela 10.1. Zakres wsparcia w ramach Celu Polityki 3

Sektor Transport
Obszar 1: Rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz poza nią (transport drogowy, szynowy/kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy)
Zakres wsparcia
<ul style="list-style-type: none"> - budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej i drogowej sieci TEN-T w tym również projekty realizowane z towarzyszącymi komponentami z obszaru ITS i zapewnienia interoperacyjności kolei, w tym połączeń z krajami sąsiednimi o charakterze transeuropejskim i regionalnym oraz likwidacja wąskich gardeł technicznych; - rozwój morskiej infrastruktury transportowej w sieci TEN-T, w tym portów; - rozwój śródlądowej infrastruktury transportowej w sieci TEN-T w zakresie istniejących szlaków wodnych i istniejących obiektów hydrotechnicznych;

⁶⁰ Projekt Umowy Partnerstwa przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30.11.2021 r.

- wsparcie rozwoju punktów przenoszenia potoku ładunków między gałęziami transportu (terminale) umożliwiający rozwój konkurencyjnych usług intermodalnych, a także dostosowanie środków transportu, w tym specjalistycznego taboru do przewozów intermodalnych;
- inwestycje w obszarze bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego, a także inwestycje związane z łagodzeniem oddziaływania na środowisko i systemy zarządzania ruchem lotniczym wynikające z SESAR;
- działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa i ochrony w całym sektorze transportu, w tym działania infrastrukturalne, edukacyjno-promocyjne, wyposażenie służb ratownictwa technicznego oraz wdrażanie rozwiązań mających na celu egzekwowanie przestrzegania dopuszczalnej prędkości oraz poprawiających bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego i jego infrastruktury poprzez zakup i unowocześnienie (doposażenie w wybrane systemy) taboru, a także dostosowanie obiektów i pojazdów do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami;
- wsparcie inwestycji w zakresie budowy i modernizacji dworców kolejowych, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami, zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi P+R dla samochodów i miejsca postojowe dla rowerów);
- integrację różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację zbiorową i indywidualną z siecią pasażerskiego transportu szynowego na sieci TEN-T, a także tworzenia i rozbudowy parkingów P+R;
- budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania/tankowania bezemisyjnych paliw alternatywnych i obsługi pasażerów – możliwość wsparcia uzależniona będzie od zapisów właściwego programu.

Obszar 2: Poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów

Zakres wsparcia

- zwiększenie dostępności transportowej poprzez budowę i przebudowę połączeń drogowych i kolejowych poza siecią TEN-T wraz z komponentami ERTMS zapewniającymi interoperacyjność, w tym szczególnie połączeń włączających do sieci TEN-T, połączeń z portami lotniczymi (z preferencją dla połączeń kolejowych) oraz stanowiących pierwszą/ostatnią milę, a także połączeń służących budowie kluczowych powiązań transportowych na poziomie regionalnym i lokalnym;
- odciążenie miast od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego, poprzez budowę obwodnic;
- rozwój punktów przenoszenia potoku ładunków między gałęziami transportu, w tym lokalnych intermodalnych terminali przeładunkowych,
- działania dotyczące nieobjętej siecią TEN-T morskiej infrastruktury transportowej, w tym portów i przystani, w zakresie wskazanym w odpowiednich programach krajowych i regionalnych;
- działania dotyczące nieobjętej siecią TEN-T wodnej śródlądowej infrastruktury transportowej na istniejących szlakach wodnych i istniejących obiektach hydrotechnicznych, w tym portów i przystani, w zakresie wskazanym w odpowiednich programach krajowych i regionalnych;
- inwestycje bezpośrednio ukierunkowane na podniesienie bezpieczeństwa i ochrony transportu, w tym wyposażenie służb nadzoru i ratownictwa technicznego oraz prowadzenie związanych z bezpieczeństwem działań informacyjno-promocyjnych, a także inwestycje zmniejszające oddziaływanie transportu na środowisko w zakresie wskazanym w odpowiednich programach regionalnych;
- działania w zakresie infrastruktury obsługi pasażerów dla usług przewozowych – wewnątrz wojewódzkich (z preferencją dla transportu kolejowego), wewnątrz powiatowych i wewnątrzgminnych (obejmujących m.in. obszary wiejskie i mniejsze miasta);
- rozbudowa infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych – możliwość wsparcia uzależniona będzie od zapisów właściwego programu;

- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego oraz kolei aglomeracyjnej i regionalnej, a także jego infrastruktury poprzez unowocześnienie (zakup i modernizacja istniejącego) taboru oraz infrastruktury niezbędnej do jego obsługi, a także dostosowanie obiektów i pojazdów do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi/regionalnymi centrami wzrostu (z preferencją dla transportu bezemisyjnego; dla taboru kolejowego wymagane będzie spełnianie wymagań interoperacyjności);
- integrację i promocję różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację lokalną z siecią pasażerskiego transportu szynowego, a także tworzenia i rozbudowy parkingów P+R;
- działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego mające na celu ochronę niezmotoryzowanych uczestników ruchu, np. poprzez tworzenie ciągów pieszo-rowerowych oraz uzupełnianie braków w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych wzdłuż dróg, a także dróg rowerowych w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych;
- wsparcie rozwoju nowych rodzajów zrównoważonego transportu zbiorowego (np. transport na żądanie) oraz indywidualnego (np. urządzenia transportu osobistego) i promocja korzystania z nisko i zeroemisyjnego transportu zbiorowego i indywidualnego;
- wsparcie inwestycji w zakresie budowy i modernizacji dworców kolejowych, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami, zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi P+R dla samochodów i miejsca postojowe dla rowerów).

Obszar 3: Przyspieszenie wprowadzania rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego

Zakres wsparcia

- wsparcie infrastruktury technicznej - budowa i rozbudowa centrów zarządzania ruchem umożliwiające wzajemną współpracę pomiędzy centrami i służbami, a także gałęziami transportu; udostępnianie danych do punktów dostępnych; tworzenie warunków do wykorzystywania lokalnych map dynamicznych na potrzeby pojazdów zautomatyzowanych i usług nawigacyjnych dla osób niepełnosprawnych i pasażerów w ramach różnych gałęzi transportu (dworce, lotniska, porty i przystanie) oraz wdrażanie współpracujących inteligentnych systemów (C-ITS) w transporcie drogowym; kontynuacja wdrażania systemów podnoszących sprawność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego takich jak ERTMS i systemów rzecznych RIS;
- wsparcie działań (w tym inwestycje w aplikacje i systemy) na rzecz zapewnienia kontynuacji usług dla kierowców i pasażerów takich jak informacja o warunkach ruchu i czasach podróży, informacja o sieci drogowej, informacja o zdarzeniach, informacja pogodowa, obszarowe i korytarzowe zarządzanie ruchem, dynamiczne wyznaczanie objazdów, inteligentne i bezpieczne parkingi, informacja pasażerska;
- działania na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (cyfrowe systemy typu „wspólny bilet”) oraz wdrażania systemów „MaaS” („Mobilność jako usługa”);
- wsparcie cyfryzacji danych transportowych, budowy, rozbudowy i utrzymania punktów dostępnych do danych o ruchu i podróżach w zakresie analizy danych (w tym algorytmy sztucznej inteligencji, Internet rzeczy czy w tym BigData).

Źródło: opracowanie własne na podstawie projektu Umowy Partnerstwa podpisanego w dniu 30.11.2021 r.

Z tego względu pierwotnym kryterium kwalifikacji projektów będzie zgodność z założeniami zakresu wsparcia w sektorze transportu wynegocjowanej już Umowy Partnerstwa oraz ostatecznego rozdziału możliwości pozyskania wsparcia na poziomie krajowym i regionalnym.



Wybór ten ma wielowymiarowy charakter w zakresie zgodności z celem lub celami RPRT WL, realizującymi założenia programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027 oraz z celami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, dla których RPRT WL ma charakter dokumentu sektorowego.

Zgodność z założeniami programu regionalnego na lata 2021-2027 umożliwi aplikowanie wskazanym szczegółowo typom beneficjentów o wsparcie zewnętrzne, niezbędne do realizacji projektów i w konsekwencji realizację celów RPRT WL. Każdy projekt wskazany do realizacji, objęty dofinansowaniem UE, będzie musiał być zgodny z zasadami horyzontalnymi, wskazanymi w Umowie partnerstwa, tj. równymi szansami, partnerstwem, zrównoważonym rozwojem/zasadą nieszkodzenia w nadmierny sposób środowisku (DNSH⁶¹).

Tabela 10.2. Zakres wsparcia w ramach programu regionalnego FEWL 2021-2027

Priorytet 4: Transport
Cel szczegółowy III: Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej
Główne działania planowane do realizacji
<ul style="list-style-type: none"> - budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z systemem dróg krajowych lub siecią TEN-T oraz najważniejszych odcinków dróg w poszczególnych subregionach województwa, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa (w tym niezmotoryzowanych uczestników ruchu) i przepustowości ruchu na tych drogach, - budowa obwodnic miast i miejscowości, które przyczynią się do wyprowadzenia z nich ruchu tranzytowego, co w połączeniu z uspokojeniem ruchu i racjonalizacją przekroju na dawnych przebiegach tych dróg doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miast oraz stanu środowiska naturalnego, <p>W ramach przedmiotowego celu wspierane będą w pierwszej kolejności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inwestycje w transport drogowy poza TEN-T – Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe, w tym obwodnice. - Inwestycje w transport kolejowy poza TEN-T – tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym (w sieci TEN-T i poza TEN-T).
Działania fakultatywne w ramach FEWL 2021-2027
Uzupełniające realizację celu szczegółowego typu interwencji
<ul style="list-style-type: none"> - Integracja różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację lokalną z siecią pasażerskiego transportu szynowego, a także tworzenia i rozbudowy parkingów, systemów tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych. - Rozwój infrastruktury lotniskowej - lotniska poza TEN-T – bezpieczeństwo i ochrona środowiska w portach lotniczych. • Inwestycje w transport śródlądowy poza TEN-T – Inwestycje punktowe w porty/przystanie o charakterze gospodarczym i turystycznym. - Rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego i jego infrastruktury oraz unowocześnienie taboru w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi/regionalnymi centrami wzrostu (drogowe przewozy subregionalne).

⁶¹ DNSH – ang. „do no significant harm”, czyli „nie czyni znaczącej szkody”

- Wsparcie działań na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (systemy typu „wspólny bilet”) – działania realizowane z poziomu regionalnego lub lokalnego.
- Inwestycje na rzecz centrów logistycznych przeładunkowo-spedycyjnych integrujących różne rodzaje transportu.
- Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu, w tym również działania edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi – działania o charakterze regionalnym lub lokalnym, realizowane przez samorządy.
- Cyfryzacja sektora transportu – działania o charakterze regionalnym lub lokalnym.
- Budowa i modernizacja dworców, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności, zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi dla samochodów i rowerów) – projekty samorządów

Źródło: opracowanie własne na podstawie projektu programu Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027, projekt, marzec 2022

Ostatecznie o wyborze każdego projektu do objęcia wsparciem ze środków UE w ramach budżetu 2021-2027 będzie decydował wynik oceny na podstawie kryteriów wyboru przyjętych przez Komitet Monitorujący program właściwy dla źródła finansowania inwestycji. Na poziomie RPRT WL wskazuje się zapotrzebowania na realizację projektów w ramach zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich.

W przypadku wybranych do realizacji projektów, docelowo przyczyniających się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu oraz jego atrakcyjności dla sektora biznesu i turystyki, w zależności od ich charakteru, wpisanie się w założenia RPRT 2021-2027, będzie uwzględniać:

- zgodność z dokumentami strategicznymi i planistycznymi wyższego rzędu na poziomie regionalnym i krajowym, a także wpływ na realizację celów tych dokumentów;
- stworzenie spójnego wewnątrznie regionalnego układu transportowego, z uwzględnieniem podniesienia jego jakości i wypełnienia istniejących luk między ośrodkami o charakterze lokalnym i regionalnym,
- stworzenie spójnego zewnątrznie regionalnego układu transportowego, z uwzględnieniem połączeń z infrastrukturą ponadregionalną i infrastrukturą sieci TEN-T (połączenia pośrednie i bezpośrednie),
- ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko, a także odporność na zmiany klimatu,
- pełną możliwą dostępność dla wszystkich, bez względu na możliwość poruszania się,
- poprawę poziomu bezpieczeństwa przemieszczania się bez względu na wykorzystywany środek transportu oraz jakości i komfortu korzystania z wytworzonej infrastruktury,
- zwiększenie roli alternatywnych do samochodu, przede wszystkim zero i niskoemisyjnych środków transportu w realizacji potrzeb związanych z mobilnością w regionie, w tym rozwój multimodalności,
- integrację pionową i poziomów systemów transportowych,



- rozwiązania umożliwiające minimalizację kosztów bieżącej eksploatacji przy zachowaniu określonych minimalnych parametrów jakościowych, w tym rozwiązania innowacyjne, wpływające na usprawnienie procesów transportowych i zarządzania infrastrukturą,
- komplementarność względem innych planowanych i zrealizowanych zadań, składających się na realizację konkretnego celu,
- względną łatwość w weryfikacji oczekiwanych efektów.

Projekty komplementarne możliwe do ujęcia w ramach powyższych obszarów interwencji, obejmują przede wszystkim transport niskoemisyjny i mobilność miejską, dotyczą miejskich obszarów funkcjonalnych i głównych ośrodków wojewódzkich będą stanowić obszary interwencji w ramach Celu Polityki 2: Bardziej przyjazna dla środowiska bezemisyjna Europa.

10.2 Lista projektów

Wybór projektów do realizacji w ramach RPRT WL oparty został o wielopoziomą ścieżkę postępowania, obejmującą zarówno wariantowanie rozwoju na bazie modelowania matematycznego ruchu jak i parametry ilościowe oraz uwzględnienie dodatkowych kryteriów, w tym na bazie cech jakościowych.

Zgodnie z przeprowadzoną uprzednio analizą wariantów planistycznych, na podstawie wyników wariantów W2 oraz W3 zidentyfikowano potrzeby związane z modernizacją i rozwojem infrastruktury drogowej będącej w zarządzie województwa. Potrzeby te obejmują międzywęzłowe (tj. między kluczowymi punktami na sieci drogowej – skrzyżowaniami z drogami tej samej lub wyższej kategorii, między miastami, itp.) odcinki dróg wojewódzkich, na których w ramach zrealizowanych prognoz działania inwestycyjne mogą przynieść największe korzyści związane ze zwiększeniem dostępności transportowej regionu.

Na podstawie określonych potrzeb inwestycyjnych przygotowano listę zadań planowanych na drogach wojewódzkich, które zostały przyporządkowane do poszczególnych potrzeb. Następnie, w związku z koniecznością wyboru listy projektów możliwych do realizacji, uwzględniającej dostępną alokację środków pomocowych, na podstawie przyjętych w niniejszym dokumencie kryteriów (podrozdział 13.2) i uzyskanej punktacji stworzono listę projektów (zadań) priorytetowych, które zostały ujęte w **załączniku nr 4** do niniejszego dokumentu (wersja graficzna stanowi **załącznik nr 5**).

W przypadku zwolnienia lub zwiększenia alokacji przewiduje się zmianę na liście projektów zarówno pod kątem ilościowym jak i wartościowym.

Ostateczną listę projektów zatwierdza Zarząd Województwa.

10.3 Podmioty realizujące projekty w ramach RPRT WL

Realizacja projektów w ramach RPRT WL leży w kompetencjach przede wszystkim Zarządu Województwa Lubuskiego za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego wraz z jednostkami podległymi Marszałkowi Województwa, realizującymi zadania



związane z wykonywaniem zadań publicznych, obejmujących funkcjonowanie systemów transportu w regionie, w tym Zarządem Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze – zarządcę dróg wojewódzkich.

ZDW w Zielonej Górze, jako zarządca infrastruktury drogowej w województwie posiada odpowiednie zaplecze merytoryczne i techniczne do realizacji projektów z dofinansowaniem ze środków zewnętrznych, wynikające z nabytego doświadczenia w realizacji projektów z perspektyw 2004-2006, 2007-2013 oraz 2014-2020. Zdobyte doświadczenie i wiedza pozwalają na przygotowanie, realizację i eksploatację projektów zgodnie z wytycznymi unijnymi przy minimalizacji ryzyka utraty całości lub części dofinansowania.

W cele RPRT WL będą się również wpisywać projekty realizowane przez podmioty, jednostki i agendy rządowe, przede wszystkim GDDKiA oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – krajowi zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej, oraz jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla i podmioty prywatne (np. w ramach formuły partnerstwa publiczno-prywatnego). W zależności od kształtu (regionalnego) programu operacyjnego, uprawnieni do pozyskania dofinansowania zewnętrznego również na szczeblu regionalnym.

10.4 Zdolność instytucjonalna

Zdobyte na przestrzeni lat doświadczenie w zarządzaniu regionalnymi programami operacyjnymi przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego oraz doświadczenie w realizacji projektów współfinansowanych ze środków UE przez beneficjentów, zostanie wykorzystane w perspektywie 2021-2027. Uzyskanie pośredniego wpływu na podmioty realizujące projekty infrastrukturalne i inne, realizujące cele RPRT WL, wskazane do dofinansowania zewnętrznego na poziomie regionalnym, zostanie osiągnięte poprzez zastosowanie w ramach umów o dofinansowanie odpowiednich zapisów. Pozwoli to zmniejszyć ryzyko związane z niekompletnością składanej dokumentacji, nieprawidłowym wdrażaniem czy ryzykiem zaburzenia trwałości projektów realizowanych przez beneficjentów.

Jednostki zarządzające infrastrukturą transportu, posiadające doświadczenie w realizacji projektów z pozyskaniem dofinansowania, są przygotowane technicznie, organizacyjnie i prawnie do realizacji projektów, w tym do skutecznego zarządzania pozyskanymi środkami finansowymi, niezbędnymi do realizacji inwestycji opisanych w RPRT WL, zapewniając przede wszystkim:

- zgodny z obowiązującym prawem wybór wykonawcy,
- prawidłowy nadzór nad realizacją projektu, w tym nad jego terminowością, zakresem i minimalizacją oddziaływania na środowisko;
- skuteczne rozliczenie projektu,
- utrzymanie trwałości projektu.

11 System monitorowania RPRT WL

11.1 System monitorowania i aktualizacji Programu

Monitoring jest głównym elementem procesu wdrażania RPRT WL, umożliwiającym systematyczne zbieranie, analizowanie, przetwarzanie i wykorzystywanie danych związanych z realizacją projektów. Systematycznie i prawidłowo prowadzony monitoring pozwala na bieżące określenie stopnia realizacji projektów, stopnia realizacji celów RPRT WL, wykrycie nieprawidłowości, zapewniając stabilny i prawidłowy standard wdrażania.

Odpowiedzialność za monitorowanie realizacji celów RPRT WL leży w gestii Zarządu Województwa Lubuskiego poprzez merytorycznie odpowiedzialną za RPRT WL komórkę Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, która w cyklu rocznym będzie przygotowywała raporty z realizacji RPRT WL.

Raporty te będą zawierać informacje dotyczące:

- analizy bieżącego stanu i uwarunkowań rozwoju wojewódzkiego systemu transportowego,
- osiągniętych wartości wskaźników monitorujących postęp w realizacji RPRT WL,
- stopnia zaawansowania i oceny realizacji RPRT WL,
- zidentyfikowanych ryzyk na etapie realizacji, w tym rekomendacji dot. przeciwdziałaniu i ich eliminacji,
- wniosków,
- rekomendacji dotyczących ewentualnych zmian lub aktualizacji RPRT WL.

W zależności od wypracowanych wniosków na etapie monitoringu, Zarząd Województwa może podjąć decyzję o konieczności zmian w zakresie realności osiągnięcia wyznaczonych celów (zmiany dot. parametrów ilościowych i terminowych) lub aktualizacji dokumentu, obejmującej np. zmianę kierunku realizowanych działań. Ewentualna aktualizacja dokumentu może zostać dokonana przez merytorycznie odpowiedzialną za RPRT WL komórkę Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego lub z wykorzystaniem podmiotu zewnętrznego. Przewiduje się, że aktualizacja dokumentu, uwzględniająca znaczące zmiany w strukturze celów i kierunku rozwoju, nie powinna być przeprowadzana częściej niż co trzy lata.

RPRT WL zakłada zastosowanie podstawowych metod monitorowania i oceny jego realizacji. Głównym narzędziem monitorowania realizacji RPRT WL będą corocznie mierzone wskaźniki, pozyskane z systemu teleinformatycznego SL oraz ogólnodostępnych źródeł danych (np. GUS, KWP) oraz z wykorzystaniem pomiarów własnych.

W przypadku projektów realizujących cele RPRT WL, a przygotowywanych i wdrażanych ze wsparciem z innych źródeł pomocowych lub wyłącznie środków własnych (w tym w ramach PPP), niezbędne jest wypracowanie skutecznych metod pozyskiwania danych z podmiotami zewnętrznymi (właściwe ministerstwa, agendy rządowe, JST, itd.).



Informacje z realizacji RPRT WL będą również stanowiły wkład do monitoringu realizacji celów FEWL 2021-2027, za który odpowiada komórka urzędu odpowiedzialna za zarządzanie programem.

11.2 Wskaźniki

Dla skutecznego monitoringu realizacji celów RPRT WL zostało przygotowane zestawienie wskaźników, wskazanych w Projekcie Umowy Partnerstwa oraz w dokumencie: Projekt Katalog definicji Wspólnej Listy Wskaźników Kluczowych na lata 2021-2027, przygotowanego przez Departament Strategii MFiPR właściwych dla CP3. Takie podejście pozwoli zunifikować monitorowanie RPRT z monitorowaniem programów stanowiących główne źródło finansowania realizacji celów RPRT.

Wskaźniki te mogą ulegać zmianie w wyniku procesu negocjacji z Komisją Europejską, stąd istnieje konieczność ich weryfikacji pod kątem aktualności i dokonania ewentualnej korekty bądź uzupełnienia, po przyjęciu Umowy Partnerstwa i programów ją realizujących.

Szerokie oddziaływanie interwencji w systemie transportowym w ramach Celu Polityki 3, przekładające się również na wartości wskaźników osiągniętych w realizacji celów pozostałych polityk (w szczególności CP2) wskazuje na konieczność posiłkowania się również wskaźnikami dedykowanymi dla tych celów. Pomimo przenikania się efektów realizacji interwencji, właściwa agregacja i monitoring wskaźników może być prowadzona na poziomie strategicznym w rozdziale na poszczególne cele.

Koordynując się z założeniami systemu monitorowania ujętym w Projekcie Umowy Partnerstwa oraz FEWL 2021-2027, rezultaty interwencji prowadzone będą w oparciu o:

Wskaźniki rezultatu UP dla CP3 – wykorzystywane w celu wskazania zmian na poziomie strategicznym, pozyskiwane są ze statystyk publicznych, nie związanych bezpośrednią relacją z tym konkretnym strumieniem pieniędzy unijnych, ale dających pogląd o zmianach zachodzących na skutek prowadzonych inwestycji ze środków przyznanych Polsce w ramach polityki spójności.

Monitoring będzie realizowany z wykorzystaniem systemów informatycznych działających na potrzeby polityki spójności oraz z wykorzystaniem wskaźników monitorowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Uzupełnieniem będą dane jakościowe zebrane przez UM WL.

Na potrzeby monitoringu RPRT WL 2021-2027 wytypowano wskaźniki rezultatu, w najpełniejszy sposób mierzące efekty wdrożenia postanowień dokumentu. Struktura celu głównego opiera się na założeniach celów strategicznych, dla których wytypowano następujące wskaźniki na poziomie strategicznym, umożliwiające monitorowanie ich realizacji:

CS 1. Ograniczenie wpływu sektora transportu na środowisko i adaptacja do zmian klimatu

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Źródło danych
Dynamika emisji gazów cieplarnianych	(2000=100)	87,7 (2017 - poziom krajowy)	GUS

Wskaźnik ten został zapożyczony z Celu polityki 2. Jego sumaryczne wykonanie dla wszystkich działań na poziomie krajowym będzie przedstawiać realną dynamikę spadku emisji gazów cieplarnianych.

CS 2. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Źródło danych
Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej (województwa)	-	18 (2017)	GUS

Wskaźnik ten, przy założeniu kontynuacji badań na poziomie ogólnokrajowym, będzie przedstawiać wzrost poziomu dostępności transportowej regionu.

CS 3. Bezpieczny transport i mobilność w województwie lubuskim

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Źródło danych
Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych	osoba	9,08 (2019)	GUS

Obliczenie wartości wskaźnika dla wszystkich działań na poziomach lokalnym, regionalnym i krajowym będzie przedstawiać całościowo efekt interwencji w sektorze transportu w województwie lubuskim.

Monitoring realizacji celów szczegółowych RPRT będzie mierzony za pomocą poniższych wskaźników produktu i rezultatu, będących efektem działań realizowanych w ramach RPRT i wskazanych niżej Celów Szczegółowych Programu:

Cel Szczegółowy Programu CSP 1.1. Wzrost konkurencyjności transportu kolejowego

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych
Transport towarowy koleją	tonokilometr / rok	Rezultatu	GUS
Liczba zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych – poza TEN-T	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027



Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – poza TEN-T	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Nowe lub zmodernizowane stacje lub przystanki kolejowe	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027

Monitoring wskaźnika dotyczącego liczby zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego możliwy jest na poziomie województwa i dotyczy realizacji zadań obejmujących zakup taboru kolejowego na potrzeby realizacji usług przewozowych w regionalnym publicznym transporcie zbiorowym – kolejowych przewozach pasażerskich na potrzeby realizacji umowy PSO w województwie lubuskim. Monitorowanie wskaźników dotyczących infrastruktury wymaga jednak współpracy z zarządcą sieci kolejowej jako podmiotem odpowiedzialnym za realizację zadań obejmujących działania inwestycyjne na infrastrukturze kolejowej.

Cel Szczegółowy Programu CSP. 2.1. Zwiększenie dostępności oraz poziomu bezpieczeństwa w transporcie drogowym

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych
Roczna liczba użytkowników wybudowanych, odbudowanych, ulepszonych i zmodernizowanych dróg	pasażerokilometr / rok	Rezultatu	Zarządcy drogi
Długość nowych lub rozbudowanych dróg –poza TEN-T	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027 / Zarządcy drogi
Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych – poza TEN-T	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027 / Zarządcy drogi
Liczba wybudowanych obwodnic	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027 / Zarządcy drogi
Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)	szt.	Produktu	UDT

Wskaźniki wskazane na potrzeby Celu Szczegółowego Programu CSP2.1 dotyczącego transportu drogowego będą monitorowane na poziomie RPRT oraz FEWL na poziomie realizacji Celu polityki 3, jako celu nadrzędnego dla działań realizowanych w ramach RPRT.

Cel szczegółowy Programu CSP. 2.2. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu rowerowego

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych
-----------------	-------------------	------------------	---------------

Wspierana infrastruktura rowerowa	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	szt	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027

Wskaźniki wskazane na potrzeby Celu Szczegółowego Programu CSP2.2 dotyczącego transportu rowerowego będą monitorowane na poziomie FEWL na poziomie realizacji Celu polityki 2 jako celu komplementarnego dla działań realizowanych w ramach RPRT.

Cel Szczegółowy Programu CSP 3.1. Wzmocnienie roli regionalnego transportu autobusowego

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych
Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Liczba wspartych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub wyposażonych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji pozamiejskiej	osoby	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027

Wskaźniki wskazane na potrzeby Celu Szczegółowego Programu CSP3.1 dotyczącego regionalnego transportu autobusowego będą monitorowane na poziomie FEWL na poziomie realizacji Celu polityki 2 oraz Celu polityki 3 jako celu komplementarnego dla działań realizowanych w ramach RPRT.

Na poziomie Celu polityki zaznacza się konieczność monitorowania wsparcia zakupu jednostek taboru pasażerskiego w transporcie zbiorowym – komunikacji pozamiejskiej. Działania komplementarnego względem zakupu pasażerskiego taboru kolejowego – wzmacniającego regionalny transport publiczny.

Cel Szczegółowy Programu CSP 3.2. Wzmocnienie roli transportu miejskiego

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych
Roczna liczba użytkowników wspartych linii tramwajowych/autobusowych	Użytkownicy	Rezultatu	Operatorzy /System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Długość wspartych linii tramwajowych	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
Długość wspartych linii autobusowych	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027

Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027
--	------	----------	---

Wskaźniki wskazane na potrzeby Celu Szczegółowego Programu CSP3.2 dotyczącego transportu miejskiego będą monitorowane na poziomie krajowym oraz regionalnym w ramach programów FENiKS oraz FEWL na poziomie realizacji Celu polityki 2 jako celu komplementarnego dla działań realizowanych w ramach RPRT.

Cel szczegółowy CSP 4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych
Transport towarowy śródlądowy drogami wodnymi	tonokilometr / rok	Rezultatu	GUS
Długość nowych, rozbudowanych lub zmodernizowanych śródlądowych dróg wodnych (poza TEN-T)	km	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027

Realizacja działań w obszarze transportu wodnego śródlądowego pozostaje po stronie rządowej i jest planowana w ramach działań centralnych. Wskazuje się monitorowanie strony rządowej i ujęcie pozyskanych danych dotyczących stopnia wykonania wskaźników w raporcie rocznym z realizacji RPRT.

Cel szczegółowy CSP 5.1. Rozwój transportu lotniczego w regionie

W przypadku realizacji działań w obszarze transportu lotniczego w ramach działań centralnych i wsparcia ze strony regionu określa się poniższy wskaźnik realizacji przedsięwzięć w ramach RPRT.

Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych
Liczba obsłużonych pasażerów / operacji lotniczych	Szt.	Rezultatu	ULC
Liczba wspartych portów lotniczych TEN-T oraz poza TEN-T	Szt.	Produktu	System teleinformatyczny na potrzeby polityki spójności na lata 2021 – 2027

Dodatkowo na potrzeby monitoringu RPRT prowadzone będą działania analityczne w zakresie obserwowanego kształtu rozwoju regionalnego transportu lotniczego na terenie województwa, które zostaną ujęte w raporcie rocznym z realizacji RPRT.

Przedstawione w ramach niniejszego punktu zestawienie wskaźników przedstawia maksymalny możliwy zakres monitoringu działań realizowanych w ramach RPRT i celów w nim wskazanych.

12 Podsumowanie działań związanych ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U.2021 poz. 247 ze zm.) „Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do 2030 roku” zaliczany jest do „polityk, strategii, planów i programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z czym wymagane jest opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko dla „Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do 2030 roku”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim pismem z dnia 19 maja 2021 roku (znak pisma WZŚ.411.64.2021.DT uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko do projektu dokumentu pn. „Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do 2030 roku”, zgodnie z art. 51, z uwzględnieniem art. 52 ustęp 1 i 2 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, z uwzględnieniem uwag przytoczonych w piśmie. Również Lubuski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim, pismem z dnia 20 maja 2021 r. (znak NZ.9022.215.2021.MZ) uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 51 i 52 ust 1 i 2 ustawy o oś.

Na podstawie powyższego w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, którą reguluje wspomniana wyżej ustawa, została wykonana prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu. Projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko podlegać będzie opiniowaniu organów oraz zapewniony zostanie udział społeczeństwa w jego opiniowaniu.

Podsumowanie przebiegu Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla dokumenty „Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030” zostało zawarte w oddzielnym dokumencie.



13 Załączniki

13.1 Ryzyka realizacji inwestycji

Ewolucyjny charakter dokumentu wskazuje, że ryzyka zaobserwowane na etapie poprzednich dokumentów planistycznych również nie zmieniły się w sposób znaczący względem poprzedniej perspektywy finansowej. Poniżej analiza ryzyk w podziale na poszczególne kategorie.

Ryzyka finansowe:

- Wzrost kosztów realizacji inwestycji na etapie planowania (różnica między szacunkiem na etapie przedprojektowym a etapem opracowania kosztorysu inwestorskiego).
- Wzrost kosztów realizacji inwestycji zarówno na etapie przetargu (różnica między kosztorysem inwestorskim a cenami ofertowymi).
- Pojawienie się nieprzewidzianych, zasadnych prac dodatkowych na etapie realizacji.
- Pojawienie się nieprzewidzianych pilnych wydatków w budżecie województwa i ograniczenie dostępności środków na finansowanie nakładów inwestycyjnych.
- Spadek dochodów własnych województwa i ograniczenie środków własnych na finansowanie nakładów inwestycyjnych oraz wydatki utrzymaniowe.

Ryzyka techniczne i realizacyjne:

- Niedookreślenie zakresu projektów.
- Wydłużenie czasu realizacji zamówienia z uwagi na ograniczony potencjał wykonawców (dotyczy zasobów kadrowych, kompetencji i doświadczenia technicznego).
- Opóźnienia w realizacji dokumentacji przedprojektowej lub projektowej na skutek konieczności aktualizacji wcześniejszych opracowań lub zmiany zakresu dokumentacji w stosunku do wydanych decyzji środowiskowych lub jako wynik konieczności wykonania dodatkowych, nieprzewidzianych wcześniej prac.
- Opóźnienia w realizacji projektu na skutek konieczności aktualizacji wcześniejszych założeń lub zmiany zakresu dokumentacji w stosunku do wydanych decyzji środowiskowych lub jako wynik konieczności wykonania dodatkowych, nieprzewidzianych wcześniej prac.
- Osiągnięcie zaplanowanych wskaźników realizacji, spowodowanych m.in. koniecznością wprowadzenia zmian w zakresach zadań w ramach planów inwestycyjnych.
- Utrata płynności finansowej wykonawców (bankructwo, postępowania układowe, upadłościowe), i spowodowane tym opóźnienia w realizacji prac projektowych i budowlanych lub dostaw, w tym konieczność wyboru nowego wykonawcy.

Ryzyka związane z powiązaniem przedsięwzięć z innymi projektami

- Problemy z koordynacją projektów skutkujące wydłużeniem terminów przygotowania inwestycji.
- Problemy z koordynacją projektów skutkujące wydłużeniem terminów realizacji inwestycji.



Ryzyka prawne, w tym związane z własnością gruntów

- Niestabilne otoczenie prawne, wpływające na częstość zmian przepisów prawa, skutkujące wydłużeniem czasu uzyskiwania niezbędnych pozwoleń, decyzji administracyjnych itp.
- Wydłużenie prac przygotowawczych związanych z koniecznością pozyskania dodatkowych gruntów poza pasem drogowym lub kolejowym na cele realizacji przedsięwzięć.
- Opóźnienie w uzyskiwaniu prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.
- Opóźnienie w dostawach spowodowane brakiem uzyskania przez dostawcę dokumentu dopuszczającego przedmiot dostawy do użytkowania (dotyczy taboru autobusowego i kolejowego).
- Wydłużenie procesu procedury przetargowej spowodowane wykorzystywaniem przez oferentów środków ochrony prawnej (protest, odwołanie).
- Wydłużenie procesu uzyskania pozwolenia na realizację robót spowodowane wykorzystywaniem przez strony środków ochrony prawnej (protest, odwołanie).
- Nieprecyzyjne zapisy umów, umożliwiające wykonawcom zgłaszanie roszczeń względem warunków oraz zakresu umów, wpływających na czas realizacji zamówień.

Ryzyka związane z procedurami przetargowymi

- Wydłużenie procedury przetargowej spowodowanej niską jakością dokumentacji przetargowej i nieprecyzyjnymi zapisami.
- Wydłużenie procedury przetargowej w przypadku protestów potencjalnych oferentów.

Ryzyka społeczno-polityczne

- Aktywny udział organizacji społecznych, ekologicznych lub pojedynczych osób, w procesie uzyskiwania decyzji administracyjnych i ryzyko wystąpienia protestów, w tym postępowań sądowych wydłużających przygotowanie lub realizację inwestycji.
- Kadencyjność samorządów skutkująca możliwymi zmianami priorytetów rozwojowych i inwestycyjnych.

Ryzyka organizacyjne i administracyjne

- Długotrwałe uzgodnienia między jednostkami wewnętrznymi na etapie przygotowania projektów, wynikające z braku lub nieefektywnych procedur wewnętrznych.
- Długotrwałe uzgodnienia ze stronami trzecimi na etapie przygotowania projektów, wynikające z przewlekłości stosowanych przez nie procedur.
- Opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji administracyjnych, w tym w ramach procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynikające z niskiej jakości wniosków (braki, itp.) o wydanie decyzji.

Ryzyka zdarzeń niezależnych

- Wypadki i nieświadome błędy pracowników w trakcie robót budowlanych.



- Katastrofalne działanie sił przyrody (huragany, burze, gradobicia, powódzie, itp.), w tym zdarzenia związane ze zmianami klimatu.
- Zdarzenia nadzwyczajne w postaci zaburzeń życia zbiorowego, jak strajki pracowników poszczególnych sektorów gospodarki, atak terrorystyczny, wojna, pandemia, itp.

Kluczowym elementem reakcji na możliwe do wystąpienia ryzyka powinny być przygotowane procedury usprawniające postępowanie w przypadku jego wystąpienia. Poza wewnętrznymi procedurami Urzędu Marszałkowskiego oraz jednostek podległych, na etapie przygotowania projektów powinna być sporządzona szczegółowa analiza ryzyka realizacji danego projektu, ze wskazaniem na wykorzystanie metody jakościowej lub mieszanej.

13.2 Kryteria wyboru inwestycji

Na podstawie analizy zastosowanych w poprzednim PRT kryteriów pod kątem skuteczności ich zastosowania dla osiągnięcia celów dokumentu oraz projektu Umowy Partnerstwa i założeń Zielonego Ładu wskazuje się następujące kryteria wyboru projektów do realizacji w ramach RPRT. Kryteria dotyczą także innych działań podejmowanych przez samorząd województwa lubuskiego, nieobjętych finansowaniem zewnętrznym, realizujących cele RPRT.

Dla planowanych zadań dotyczących **infrastruktury drogowej** poniżej zostały opisane kryteria wyboru, umożliwiające wskazanie priorytetów inwestycyjnych w ramach działań na sieci dróg wojewódzkich. Na podstawie opracowanych, połączonych wariantów W2 (wariant kolejowy) oraz W3 (tzw. wariantu autobusowego), a także opracowanych kryteriów, stworzony zostanie **Plan inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2021-2027**.

Lp.	Nazwa kryterium	Forma kryterium
1	Rejestrowane natężenie ruchu	skala
2	Ochrona środowiska poprzez poprawę stanu technicznego drogi/obiektu mostowego	skala
3	Rola w systemie transportowym	punkty
	Podkryterium lokalizacji w sieci dróg prowadzących do sieci TEN-T	
	Podkryterium połączenia z innymi ośrodkami życia społecznego, aktywności gospodarczej, obszarami inwestycyjnymi, lotniskami, centrami logistycznymi, obwodnice	
	Podkryterium znaczenia odcinka na sieci dróg wojewódzkich	
4	Kontynuacja ciągu drogi	punkty
	Podkryterium: spójności planowanej inwestycji z innymi zrealizowanymi odcinkami lub w realizacji, stanowiącymi kontynuację inwestycji	
	Podkryterium: spójności planowanej inwestycji z innymi zrealizowanymi odcinkami lub w realizacji na poziomie krajowym	

	Podkryterium: stopnia zaawansowania przygotowania zadania do realizacji	
5	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	skala

1. Kryterium natężenia ruchu

Nazwa kryterium	Przedziały natężenia (skala)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Rejestrowane natężenie ruchu	Poniżej 1000	0	10
	1001 ÷ 2461	5	
	Powyżej 2462	10	

Kryterium natężenia ruchu określa, na podstawie przeprowadzonych bezpośrednich pomiarów, rejestrowane średniodobowe natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach dróg wojewódzkich, wyrażone w ilości pojazdów na dobę. Obrazuje, które odcinki dróg są najbardziej obciążone ruchem pojazdów, a tym samym definiuje ich znaczenie na sieci dróg wojewódzkich.

Generalny pomiar ruchu wykonywany jest cyklicznie co 5 lat, w związku z tym w 2020 roku ponownie zostały rozpoczęte badania, jednakże z uwagi na sytuację pandemiczną, konieczne było rozszerzenie ich również na rok 2021. Wyniki pomiaru GPR 2020/21 udostępnione zostały na początku 2022 r.

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o ostatnio opracowany GPR 2020/21 na drogach wojewódzkich, zgodnie z powyższą tabelą. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie ze średniego dobowego natężenia ruchu pojazdów samochodowych ogółem, rejestrowanego na wskazanym odcinku drogi. W związku z tym, że obecnie dla województwa lubuskiego, średni dobowy ruch roczny na drogach wojewódzkich wynosi 2 461 poj./dobę, wartość ta została przyjęta jako główny wyznacznik oceny. W przypadku zadań obejmujących więcej niż jeden odcinek danej drogi, średnie dobowe natężenie ruchu oblicza się za pomocą średniej dla sumy ze wszystkich planowanych do ujęcia odcinków.

2. Kryterium ochrony środowiska poprzez poprawę stanu technicznego drogi/obiektu mostowego

Nazwa kryterium	Stan techniczny	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Ochrona środowiska poprzez poprawę stanu technicznego drogi	bardzo dobry/ dobry	0	10
	ostrzegawczy/ zły, bardzo zły/ brak pasa, brak (obwodnica)	10	

Kryterium dotyczące ochrony środowiska poprzez poprawę stanu technicznego drogi wynika z konieczności ograniczenia emisji zanieczyszczeń mających wpływ



na środowisko naturalne. Ze względu na to, że sektor transportu jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń, w ramach tego kryterium promowane będą projekty polegające na budowie obwodnic, obiektów mostowych oraz dotyczące przebudowy/rozbudowy dróg, których stan nawierzchni oceniany jest jako zły. Wynika to przede wszystkim z tego, że budowa nowej drogi (obwodnica) powoduje wyprowadzenie ruchu z miejscowości, często poza zwartą zabudowę, zatłoczonego centrum, co wpływa bezpośrednio na redukcję emisji takich jak hałas, zanieczyszczenia czy wibracje. Natomiast poprawa stanu nawierzchni mostu czy też drogi, poprzez zmianę na lepsze parametrów technicznych wpłynie na płynność ruchu, a tym samym spowoduje mniejszą emisję spalin do środowiska.

Aktualnie stan techniczny dróg wojewódzkich określony został w wykonanym w 2020 r. „5-letnim przeglądzie dróg wojewódzkich województwa lubuskiego administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze”. Z wykonanego przeglądu sporządzona została mapa oceny stanu nawierzchni. Dla projektów obejmujących budowę nowego ciągu drogi wojewódzkiej – np. obwodnicy miejscowości, przewiduje się maksymalną liczbę punktów.

Zakwalifikowanie odcinka do danego stanu technicznego drogi będzie odbywało się poprzez odczytanie odpowiadającego mu stanu technicznego ze wskazanej powyżej mapy. W przypadku dwóch różnych stanów nawierzchni na jednym odcinku należy przyjąć stan techniczny odpowiadający gorszemu.

Nazwa kryterium	Stan techniczny	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Ochrona środowiska poprzez poprawę stanu technicznego mostu	odpowiedni/ zadowalający	5	10
	niepokojący/ niedostateczny, przed awaryjny, awaryjny, brak mostu	10	

Zakwalifikowanie obiektu mostowego do danego stanu technicznego będzie odbywało się na podstawie, wymaganego przepisami prawa polskiego, przeprowadzonego corocznie przeglądu stanu technicznego obiektów mostowych. W przypadku projektów obejmujących budowę przeprawy mostowej w ciągu drogi wojewódzkiej, dotychczas nieposiadającej stałej przeprawy, przewiduje się maksymalną liczbę punktów z uwagi na jej brak.

3. Kryterium roli w systemie transportowym

Nazwa kryterium	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Rola w systemie transportowym	Podkryterium lokalizacji w sieci dróg prowadzących do sieci TEN-T lub dróg krajowych	10	35
	Podkryterium połączenia z innymi ośrodkami życia społecznego, aktywności gospodarczej, obszarami inwestycyjnymi, lotniskami, centrami logistycznymi, obwodnice	10	
	Znaczenie odcinka na sieci dróg wojewódzkich	małe duże	



Kryterium roli drogi w systemie transportowym określa jej znaczenie w sieci transeuropejskiej oraz na sieci dróg wojewódzkich znajdujących się na terenie województwa lubuskiego. Podzielone zostało na trzy podkryteria.

W ramach pierwszego z nich, punktacja przyznawana jest za położenie inwestycji na sieci dróg wojewódzkich prowadzących do sieci TEN-T (drogi bezpośrednio dochodzące do sieci bądź pośrednio poprzez odcinki łączące się z siecią) lub dróg krajowych.

Kolejne podkryterium dotyczy usprawnienia połączeń z innymi ośrodkami życia społecznego, aktywności gospodarczej, obszarami inwestycyjnymi, lotniskami, centrami logistycznymi oraz inwestycji wyprowadzających ruch z miast (obwodnice).

Ostatnim podkryterium jest znaczenie odcinka na sieci dróg wojewódzkich, z uwzględnieniem roli którą spełnia w całym układzie drogowym. W związku z rozwojem województwa lubuskiego na przestrzeni lat, konieczne było dostosowywanie planów inwestycyjnych na drogach wojewódzkich do zmieniających się warunków, sytuacji i możliwości. W związku z tym, w tej części premiowane będą projekty na tych odcinkach dróg, które obecnie odgrywają istotną rolę w rozwoju sieci drogowej.

4. Kryterium kontynuacji ciągu drogi

Nazwa kryterium	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kontynuacja ciągu drogi	Spójność planowanej inwestycji z innymi zrealizowanymi odcinkami lub w realizacji na poziomie krajowym	15	35
	Spójność planowanej inwestycji z innymi zrealizowanymi odcinkami lub w realizacji na poziomie regionalnym	10	
	Stopień zaawansowania przygotowania zadania do realizacji		
	Gotowa dokumentacja	10	
	Zlecone przygotowanie (koncepcja, decyzja środowiskowa, dokumentacja)	5	

Kryterium kontynuacji ciągu określa, czy planowane do realizacji zadanie stanowi kolejny odcinek w ciągu danej drogi, która została wybudowana, przebudowana lub wyremontowana we wcześniejszych latach, w tym ze środków UE oraz łączy się ze zrealizowanymi lub w realizacji odcinkami na poziomie krajowym. Ma na celu maksymalizację efektu sieciowego realizowanych inwestycji i zniwelowanie efektu fragmentaryczności istniejącej sieci. W ramach powyższego kryterium punkty będą przyznawane za kontynuację działań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich. Kryterium podzielone zostało na trzy podkryteria.

W ramach pierwszego podkryterium tj. kontynuacji ciągu dróg wojewódzkich jest tworzenie spójnej wojewódzkiej sieci drogowej i poprawa przepustowości na całej długości danego ciągu. W związku z tym, premiowane będą projekty, które stanowią kontynuację wcześniejszych zadań, dla których zrealizowano co najmniej jeden etap robót.



Celem drugiego podkryterium jest premiowanie działań, które zapewniają zwiększenie dostępności do sieci dróg krajowych z sieci dróg wojewódzkich, czyli inwestycje które stanowią kontynuację tych ciągów dróg, prowadzących do dróg krajowych.

Natomiast trzecie podkryterium dotyczy stopnia zaawansowania przygotowania zadania do realizacji, w celu wyłonienia zadań, dla których proces dokumentacyjny jest zakończony bądź zostały rozpoczęte działania związane z m.in. opracowaniem koncepcji, decyzji środowiskowej czy też dokumentacji.

5. Kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nazwa kryterium	Rodzaj przedsięwzięcia	Punkty	Maksymalna liczba punktów	
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Budowa obwodnicy	10	10	
	Budowa bądź przebudowa mostu			
	Przebudowa/rozbudowa drogi	Liczba rozwiązań		0 ÷ 10
	Liczba rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo na inwestycjach w terenie zabudowanym	0 ÷ 1		0
		2 ÷ 5		5
		6 i więcej		10
	Liczba rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo na inwestycjach poza terenem zabudowanym	0 ÷ 1		0
		2		5
3 i więcej		10		

Kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika przede wszystkim z celów stawianych w większości dokumentów strategicznych, które odnoszą się do transportu oraz wyzwań z nim związanych. W związku z bardzo wysoką wypadkowością na drogach w Polsce, bardzo dużą wagę przywiązuje się do podnoszenia poprawy bezpieczeństwa zwłaszcza niechronionych użytkowników ruchu.

W związku z tym, premiuje się zadania, w których nacisk został położony na zastosowanie rozwiązań technicznych minimalizujących możliwość wystąpienia zdarzeń drogowych wpływających na zdrowie i życie uczestników ruchu. Najlepszym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy miejscowości w ciągach dróg wojewódzkich bądź mostu, dlatego też te rodzaje zadań będą traktowane priorytetowo. Natomiast zadania polegające na przebudowie bądź rozbudowie, z uwagi na odmienne uwarunkowania, podzielone dodatkowo zostały ze względu na zastosowane elementy brd na inwestycje obejmujące odcinki w terenie zabudowanym (np.: budowa chodników, wyspy spowalniającej, doświetlenie przejść dla pieszych, itp.) i niezabudowanym (elementy odblaskowe, oznakowanie grubowarstwowe, oznakowanie pionowe, itp.). Rozwiązania te muszą być następnie ujęte w przygotowywanej dokumentacji projektowej.

Na podstawie powyższych kryteriów możliwe jest uzyskanie łącznie 100 punktów. W przypadku kilku odcinków na jednym ciągu drogi, z maksymalną ilością punktów, pod uwagę brany będzie przede wszystkim odcinek gotowy do realizacji (posiadający dokumentację projektową) oraz odgrywający większą rolę w układzie drogowym.

Lp.	Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
1	Rejestrowane natężenie ruchu	10
2	Ochrona środowiska poprzez poprawę stanu technicznego drogi/obiektu mostowego	10
3	Rola w systemie transportowym	35
4	Kontynuacja ciągu drogi	35
5	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	10
SUMA		100

Dla planowanej infrastruktury drogowej zlokalizowanej na terenie Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ocena przedsięwzięć prowadzona będzie na podstawie powyższych kryteriów.

Dla planowanych zadań dotyczących **infrastruktury kolejowej**, nie przedstawia się kryteriów wyboru projektów, które zostaną ustalone na poziomie krajowym.

Infrastruktura transportu rowerowego

Dla planowanych zadań dotyczących infrastruktury rowerowej dofinansowanie warunkowane będzie kryteriami wskazanymi w FEWL 2021-2027.

Infrastruktura transportu miejskiego i autobusowego

Kryteria wyboru dotyczące przedsięwzięć infrastruktury transportu miejskiego oraz autobusowego determinowane są poprzez zapisy Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego, Plany Gospodarki Niskoemisyjnej, strategię rozwoju poszczególnych obszarów, strategię rozwoju miast, natomiast dofinansowanie warunkowane będzie kryteriami wskazanymi w FE WL 2021-2027.

Z uwagi na brak planowanego wsparcia działań na poziomie regionalnym w ramach transportu lotniczego i śródlądowego nie przewiduje się także ustalania kryteriów wyboru przedsięwzięć na poziomie RPRT WL.

13.3 Załączniki mapowe

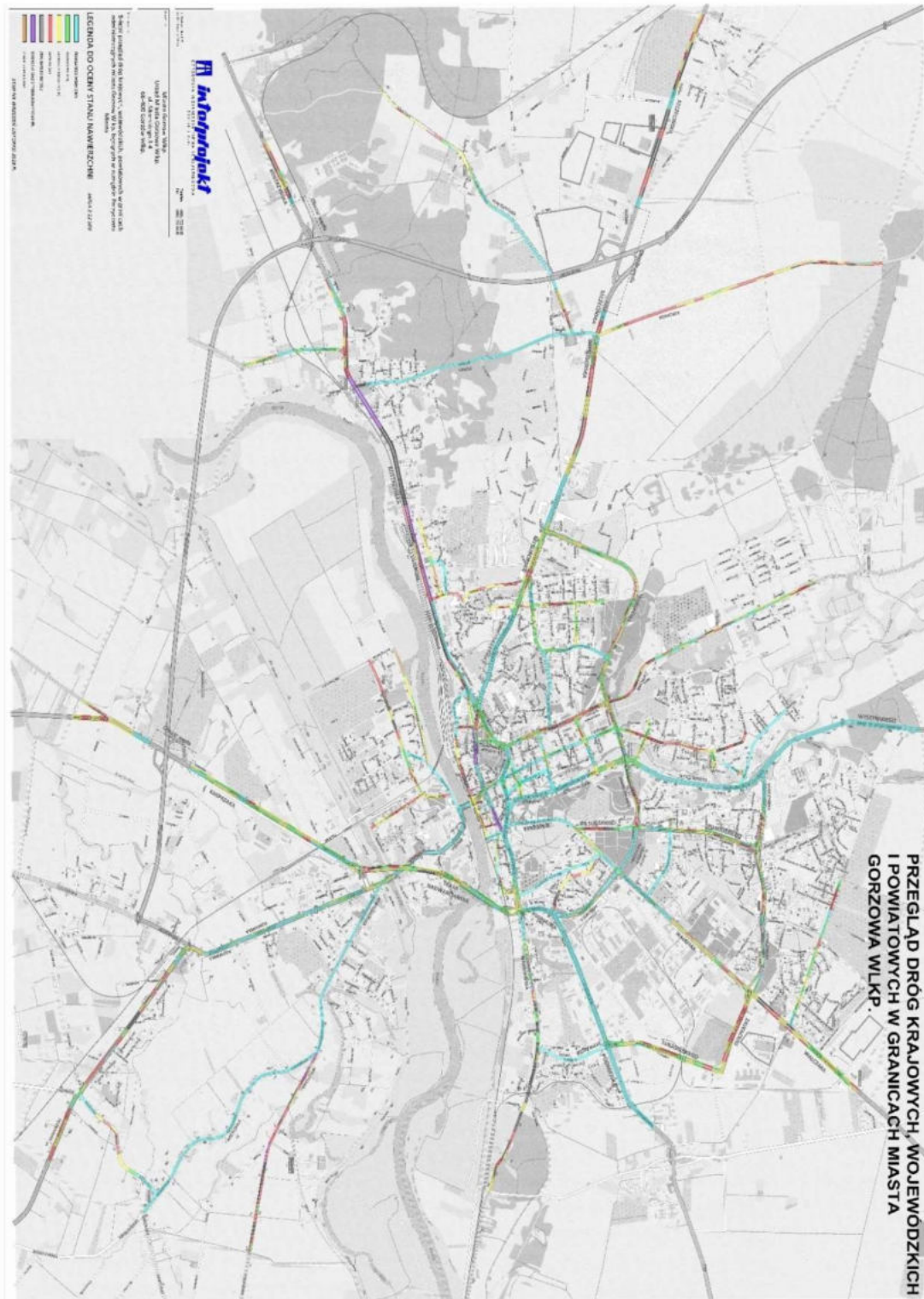
Rysunek 93. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich na terenie województwa lubuskiego



Źródło: ZDW w Zielonej Górze, stan za 2020 r.



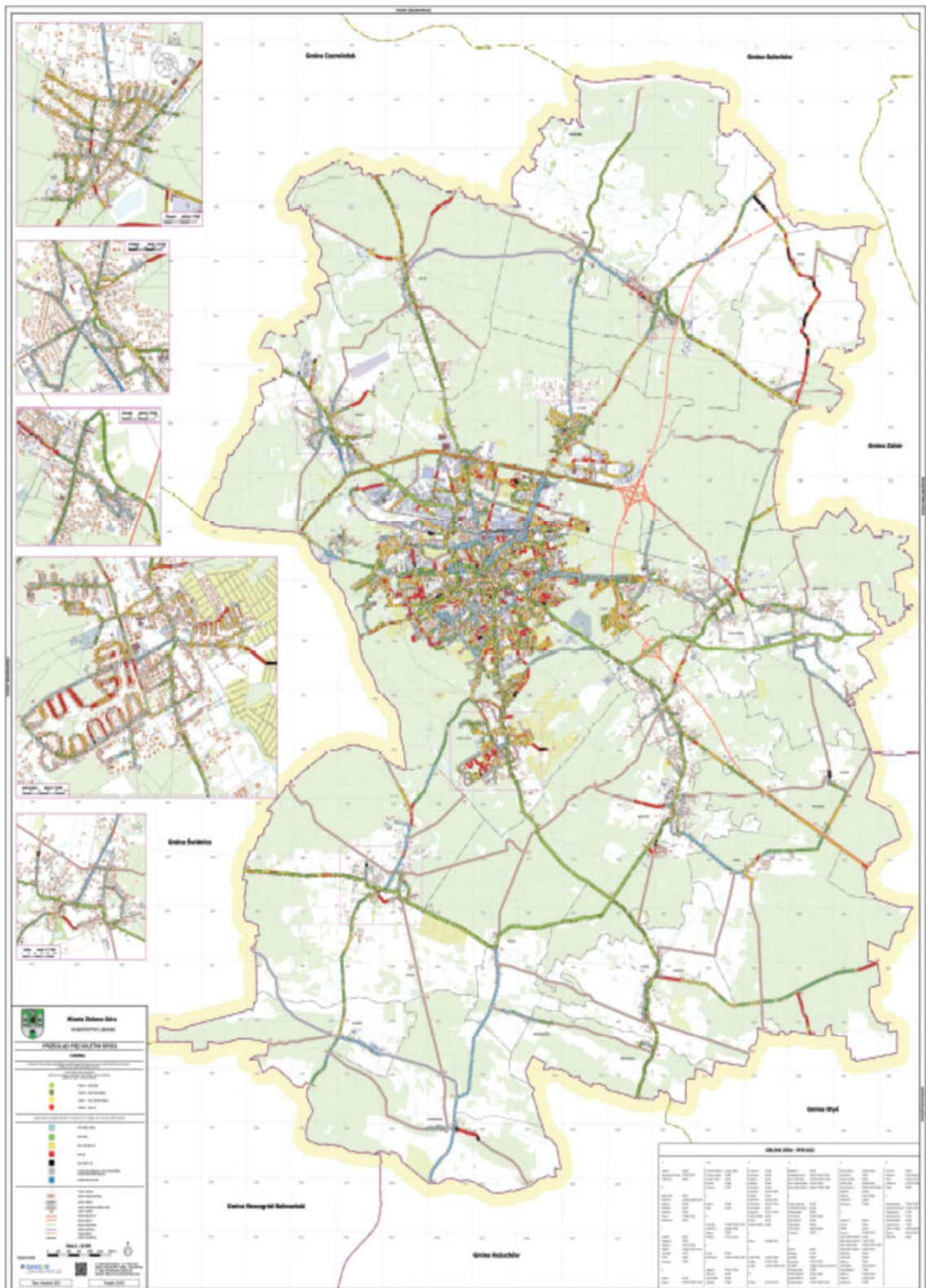
Rysunek 94. Stan nawierzchni dróg w granicach miasta Gorzowa Wlkp. 2018 r.



Źródło: UM Gorzów Wlkp., stan za 2018 r.



Rysunek 95. Stan nawierzchni dróg w granicach miasta Zielonej Góry 2020 r.



Źródło: UM Zielona Góra, stan za 2020 r.

14 Bibliografia

Akty prawne:

1. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2021, poz. 1057 z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (t.j. Dz. U. 2021, poz. 1122 z późn. zm.)
3. Ustawa 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. 2021, poz. 2273, z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2021 poz. 1098)
5. Uchwała Nr 79 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030” z dnia 14 czerwca 2016 r. (M.P. z 2016 r. poz. 711)
6. Uchwała Nr 79 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030” z dnia 14 czerwca 2016 r. (M.P. z 2016 r. poz. 711)
7. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa
8. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 V 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory
9. Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/796 z 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004
10. Dyrektywa PEiR (UE) 2016/797 z 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)
11. Dyrektywa PEiR (UE) 2016/798 z 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona)
12. Dyrektywa PEiR (UE) 2016/2370 z 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową
13. Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/2338 z 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego
14. Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/2337 z 14 grudnia 2016 r. uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych
15. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu



16. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające program wspomaganie naprawy gospodarczej poprzez przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki
17. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie warunków dostępu do sieci przesyłowych gazu ziemnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1775/2005
18. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r. nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach X. Priorytetu Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 – Pomoc Techniczna S t r o n a | 28 transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (zmienione Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2017/849 z dnia 7 grudnia 2016 r.
19. Zmiany dyrektywy 94/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. w sprawie warunków udzielania i korzystania z zezwoleń na poszukiwanie, badanie i produkcję węglowodorów
20. Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG
21. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie geologicznego składowania dwutlenku węgla oraz zmieniająca dyrektywę Rady 85/337/EWG, Euratom, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE, 2001/80/WE, 2004/35/WE, 2006/12/WE, 2008/1/WE i rozporządzenie (WE) nr 1013/2006
22. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/73/WE z dnia 13 lipca 2009 r. dotycząca wspólnych zasad rynku wewnętrznego gazu ziemnego i uchylająca dyrektywę 2003/55/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG)
23. Dyrektywa Rady 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 r. nakładająca na państwa członkowskie obowiązek utrzymywania minimalnych zapasów ropy naftowej lub produktów ropopochodnych
24. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków
25. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchycenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE
26. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych

Strategie i dokumenty programowe:

1. Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030. Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego (załącznik do uchwały 28/397/21 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 15 lutego 2021)
2. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności. (M.P. 2013, poz. 121)
3. Krajowy Program Kolejowy do 2023 (uchwała Rady Ministrów 162/2015 z dnia 15 września 2015, z późn. zm.);
4. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp. (Dz. Urz. Woj. Lub. 2018, poz.1163)
5. Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie z dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 1137)
6. Biała Księga 2011. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjności i oszczędnego zasobowo systemu transportu.
7. IV Pakiet Kolejowy
8. Europejski Zielony Ład
9. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości
10. Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej
11. Europa w ruchu - strategia na rzecz ekologicznej, konkurencyjnej i połączonej mobilności
12. Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)
13. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.
14. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030
15. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.
16. Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. (PEP)
17. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030
18. Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do 2030)
19. Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do Przyszłości”
20. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)
21. Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030
22. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD)
23. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 (PBID)
24. Krajowy Program Kolejowy do 2023
25. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku
26. Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 (projekt)



27. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
28. Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027 (ZUP)
29. Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021 - 2027 (FEWL 2021 - 2027)
30. Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021 – 2027 (FENiKS)
31. Program Współpracy Interreg Brandenburgia – Polska 2021-2027
32. „Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)” – wytyczne Jaspers

15 Spis tabel

<i>Tabela 4.1. Emisja CO₂ w transporcie drogowym w podziale na rodzaje dróg i pojazdów</i>	57
<i>Tabela 4.2. Inwestycje na sieci drogowej 2014-2020</i>	70
<i>Tabela 4.3. Roczne koszty utrzymania infrastruktury drogowej 2018-2020</i>	76
<i>Tabela 4.4. Liczba przewiezionych pasażerów na terenie województwa lubuskiego</i>	85
<i>Tabela 4.5. Inwestycje na sieci kolejowej 2014-2020</i>	95
<i>Tabela 4.6. Inwestycje w transporcie publicznym 2014-2020</i>	110
<i>Tabela 4.7. Projekty dotyczące budowy ścieżek rowerowych z wykorzystaniem środków unijnych – perspektywa 2014-2020</i>	116
<i>Tabela 4.8. Zinventaryzowane długości dróg rowerowych w poszczególnych powiatach</i>	119
<i>Tabela 4.9. Inwestycje na międzynarodowych drogach wodnych 2014-2020 w województwie lubuskim</i>	132
<i>Tabela 4.10. Liczba obsługiwanych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w latach 2017-2020</i>	139
<i>Tabela 4.11. Liczba obsługiwanych pasażerów oraz liczba operacji lotniczych</i>	141
<i>Tabela 5.1. Udział miast w eksporcie i imporcie w województwie lubuskim</i>	154
<i>Tabela 7.1. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W0</i>	205
<i>Tabela 7.2. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W1</i>	209
<i>Tabela 7.3. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W2</i>	213
<i>Tabela 7.4. Wyniki prognoz ruchu dla Wariantu planistycznego W3</i>	217
<i>Tabela 7.5. Podział zadań przewozowych w podziale na warianty</i>	220
<i>Tabela 7.6. Różnica w podziale zadań przewozowych w odniesieniu do Wariantu W0</i>	220
<i>Tabela 7.7. Średniodobowa emisja g CO₂ w podziale na środki transportu i warianty</i>	221
<i>Tabela 7.8. Różnica w wielkości emisji g CO₂ w podziale na środki transportu i warianty w odniesieniu do Wariantu W0</i>	221
<i>Tabela 7.9. Analiza kryteriów ekonomicznych dla poszczególnych wariantów</i>	222
<i>Tabela 7.10. Analiza szacunkowych kryteriów ekonomicznych poszczególnych wariantów na zakończenie perspektywy 2021-2027 w skali roku</i>	223
<i>Tabela 8.1. Cel Szczegółowy Programu 1.1</i>	230
<i>Tabela 8.2. Cel Szczegółowy Programu 2.1</i>	232
<i>Tabela 8.3. Cel Szczegółowy Programu 2.2</i>	233
<i>Tabela 8.4. Cel Szczegółowy Programu 3.1</i>	234
<i>Tabela 8.5. Cel Szczegółowy Programu 3.2</i>	235
<i>Tabela 8.6. Cel Szczegółowy Programu 4.1</i>	236
<i>Tabela 8.7. Cel Szczegółowy Programu 5.1</i>	237
<i>Tabela 10.1. Zakres wsparcia w ramach Celu Polityki 3</i>	243
<i>Tabela 10.2. Zakres wsparcia w ramach programu regionalnego FEWL 2021-2027</i>	246

16 Spis rysunków

Rysunek 1. Interesariusze RPRT 2030	15
Rysunek 2. Podział administracyjny województwa lubuskiego	16
Rysunek 3. Zmiany liczby ludności gmin województwa lubuskiego w latach 2016 - 2030	19
Rysunek 4. Struktura dróg publicznych o nawierzchni twardej w woj. lubuskim (km)	47
Rysunek 5. Sieć drogowa w województwie lubuskim	49
Rysunek 6. Natężenie ruchu na drogach województwa lubuskiego	51
Rysunek 7. Stopień wykorzystania przepustowości odcinków sieci transportowej województwa lubuskiego	52
Rysunek 8. Emisja CO₂ na sieci drogowej	56
Rysunek 9. Stacje ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych na terenie województwa lubuskiego wraz z obszarami dojazdu do nich	58
Rysunek 10. Ocena stanu nawierzchni - 5 - letni przegląd dróg wojewódzkich - 2015 rok [km]	60
Rysunek 11. Ocena stanu nawierzchni - 5 - letni przegląd dróg wojewódzkich - 2020 rok wg odc. Jednorodnych [km]	60
Rysunek 12. Ocena stanu nawierzchni dróg w Zielonej Górze [km]	61
Rysunek 13. Ocena stanu nawierzchni dróg w Gorzowie Wielkopolskim [km]	62
Rysunek 14. Wypadki drogowe na drogach wojewódzkich w 2020 r.	64
Rysunek 15. Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego w latach 2013-2023	67
Rysunek 16. Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT towarowego w latach 2013-2023	68
Rysunek 17. Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT syntetycznego w latach 2013-2023	69
Rysunek 18. Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT rok bazowy 2020	70
Rysunek 19. Długość linii kolejowych w województwie lubuskim w podziale na linie zelektryfikowane oraz nieelektryfikowane	78
Rysunek 20. Długość linii kolejowych w województwie lubuskim w podziale na linie jednotorowe oraz dwutorowe	78
Rysunek 21. Sieć kolejowa województwa lubuskiego	79
Rysunek 22. Długość linii kolejowych na 100 km² powierzchni	81
Rysunek 23. Długość linii kolejowych na 10 000 mieszkańców	82
Rysunek 24. Wymiana pasażerska w gminach w ujęciu dobowym	84
Rysunek 25. Przeciętna ilość podróży w roku na 1 mieszkańca	86
Rysunek 26. Prędkości maksymalne na sieci kolejowej	87
Rysunek 27. Natężenie ruchu pociągów pasażerskich	89
Rysunek 28. Natężenie ruchu pociągów towarowych	90
Rysunek 29. Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej osobowej WKDT rok bazowy 2020	91
Rysunek 30. Zmiana procentowa Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT osobowego w latach 2013-2023	92
Rysunek 31. Zmiana procentowa Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT towarowego w latach 2013-2023	93
Rysunek 32. Zmiana procentowa Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT syntetycznego w latach 2013-2023	94
Rysunek 33. Praca eksploatacyjna na terenie województwa lubuskiego wg przewoźników (wzkm) przy uwzględnieniu przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego	100
Rysunek 34. Liczba pasażerów w podziale na przewoźników w przewozach realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego	101



Rysunek 35. Praca eksploatacyjna na przestrzeni lat 2018-2020 wyrażona w wzkm w przewozach realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego	101
Rysunek 36. Liczba pasażerów w podziale na przewoźników za 2020 rok w przewozach realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego	102
Rysunek 37. Liczba kursów autobusów publicznego transportu zbiorowego	104
Rysunek 38. Liczba przewiezionych pasażerów MZK Zielona Góra	107
Rysunek 39. Sieć tramwajowa na terenie Gorzowa Wielkopolskiego	108
Rysunek 40. Liczba przewiezionych pasażerów	109
Rysunek 41. Długość dróg rowerowych na 100 km² powierzchni	112
Rysunek 42. Długość dróg rowerowych na 10 000 mieszkańców	113
Rysunek 43. Zmiana długości dróg rowerowych na przestrzeni 5 lat	115
Rysunek 44. Zinwentaryzowane drogi rowerowe w województwie lubuskim	118
Rysunek 45. Podział Państwa w zakresie zarządzania zasobami wodnymi	125
Rysunek 46. Klasyfikacja klas żeglowności na poszczególnych odcinkach E30	126
Rysunek 47. Klasyfikacja klas żeglowności na poszczególnych odcinkach E70	127
Rysunek 48. Procentowa zmiana Wskaźnika Żeglugowej Dostępności Transportowej WŻDT - wartość bazowa na przestrzeni lat 2013 - 2023	129
Rysunek 49. Bezwzględna zmiana Wskaźnika Żeglugowej Dostępności Transportowej WŻDT - wartość bazowa na przestrzeni lat 2013 – 2023 w ujęciu punktowym	130
Rysunek 50. Wskaźnik Żeglugowej Dostępności Transportowej WŻDT rok bazowy 2020 w ujęciu punktowym	131
Rysunek 51. Przebieg drogi wodnej E30 na tle sieci drogowej	134
Rysunek 52. Przebieg drogi wodnej E30 na tle sieci kolejowej	134
Rysunek 53. Przebieg drogi wodnej E70 na tle sieci drogowej	136
Rysunek 54. Przebieg drogi wodnej E70 na tle sieci kolejowej	137
Rysunek 55. Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost a sieć komunikacyjna województwa lubuskiego	144
Rysunek 56. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze województwa lubuskiego	150
Rysunek 57. Natężenie ruchu pociągów towarowych na sieci linii kolejowych	151
Rysunek 58. Udział ruchu pojazdów ciężarowych w ogólnym natężeniu ruchu kołowego	152
Rysunek 59. Obroty handlu zagranicznego w 2019 r. w powiatach	154
Rysunek 60. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na 10 000 mieszkańców	156
Rysunek 61. Strefy ekonomiczne, inkubatory przedsiębiorczości, parki technologiczne	158
Rysunek 62. Wyjeżdżający do pracy z województwa lubuskiego według gmin	160
Rysunek 63. Przyjeżdżający do pracy do województwa lubuskiego według gmin	161
Rysunek 64. Przyjeżdżający do pracy do Zielonej Góry według gmin	162
Rysunek 65. Przyjeżdżający do pracy do Gorzowa Wielkopolskiego według gmin	163
Rysunek 66. Międzygminne dojazdy do pracy w województwie lubuskim	164
Rysunek 67. Atrakcyjność zielonogórskiego rynku pracy	165
Rysunek 68. Atrakcyjność gorzowskiego rynku pracy	166
Rysunek 69. Czasowa dostępność drogowa do Zielonej Góry (góra) oraz Gorzowa Wlkp. (dół)	167
Rysunek 70. Liczba ludności w gminach	170
Rysunek 71. Gęstość zaludnienia w gminach	170
Rysunek 72. Liczba uczniów w szkołach podstawowych w gminach	171
Rysunek 73. Liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych w gminach	172
Rysunek 74. Liczba przemieszczeń międzygminnych związanych z edukacją na tle skupisk ludności w wieku przedprodukcyjnym	173
Rysunek 75. Potoki pasażerskie w województwie lubuskim	179
Rysunek 76. Liczba przesiadek na sieci transportu zbiorowego	180
Rysunek 77. Czas dojazdu komunikacją autobusową z miast powiatowych do miast wojewódzkich	182
Rysunek 78. Czas dojazdu komunikacją kolejową z miast powiatowych do miast wojewódzkich	183

Rysunek 79. Czas dojazdu komunikacją zbiorową z gmin do miast powiatowych	184
Rysunek 80. Miejskie obszary funkcjonalne województwa lubuskiego	186
Rysunek 81. Bazowy poziom natężenia ruchu pojazdów na sieci dróg	199
Rysunek 82. Bazowy poziom natężenia ruchu na sieci publicznego transportu zbiorowego	200
Rysunek 83. Zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne w układzie wojewódzkim	201
Rysunek 84. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantcie W0	206
Rysunek 85. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariantcie W0	207
Rysunek 86. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantcie W1	210
Rysunek 87. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariantcie W1	211
Rysunek 88. Różnica w poziomie natężenia ruchu między prognozą dla wariantu W1 a W0	212
Rysunek 89. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantcie W2	214
Rysunek 90. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariantcie W2	214
Rysunek 91. Prognoza natężenia ruchu pojazdów indywidualnych w wariantcie W3	218
Rysunek 92. Prognoza natężenia ruchu transportu publicznego w wariantcie W3	219
Rysunek 93. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich na terenie województwa lubuskiego	265
Rysunek 94. Stan nawierzchni dróg w granicach miasta Gorzowa Wlkp. 2018 r.	266
Rysunek 95. Stan nawierzchni dróg w granicach miasta Zielonej Góry 2020 r.	267



Lubuskie
Warte zachodu

*Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa
Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030*

WYBRANE INFORMACJE DOTYCZĄCE POTRZEB
W ZAKRESIE POŁĄCZEŃ AUTOBUSOWYCH ŁĄCZĄCYCH
GMINY ZE STOLICAMI POWIATÓW

Zielona Góra - Katowice, 2022 r.



Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

Spis treści

Spis treści.....	2
Wstęp	3
1 Analiza odpowiedzi gmin	4
2 Analiza odpowiedzi powiatów	6
3 Proponowane rekomendacje.....	8
4 Mapa rekomendacji	12
5 Ankieta dla gmin	13
6 Ankieta dla powiatów	14

Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

Wstęp

Niniejszy dokument został przygotowany w ramach prac nad opracowaniem dokumentu pn. „*Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030*”, dalej zwanego Programem.

W dniu 23 czerwca do gmin oraz powiatów województwa lubuskiego została wysłana ankieta. Ankieta dotyczyła wybranych informacji dotyczących potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów. Ponadto ankietowani przesyłali rozkłady jazdy autobusów, które poruszają się przez co najmniej dwie gminy, dwa powiaty.

Zebrane informacje zostały wykorzystane w samym Programie. Był to wsad do analizy popytu w zakresie transportu autobusowego. Natomiast rozkłady jazdy stanowiły uzupełnienie zintegrowanego modelu ruchu opracowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W ten sposób można było opracować siatkę połączeń autobusowych.

W niniejszym dokumencie zostały przedstawione wyniki ankiet. Zamieszczono poglądową mapę siatki połączeń wraz z propozycjami przesłanymi przez gminy i powiaty. Na końcu dokumentu załączono ankietę.

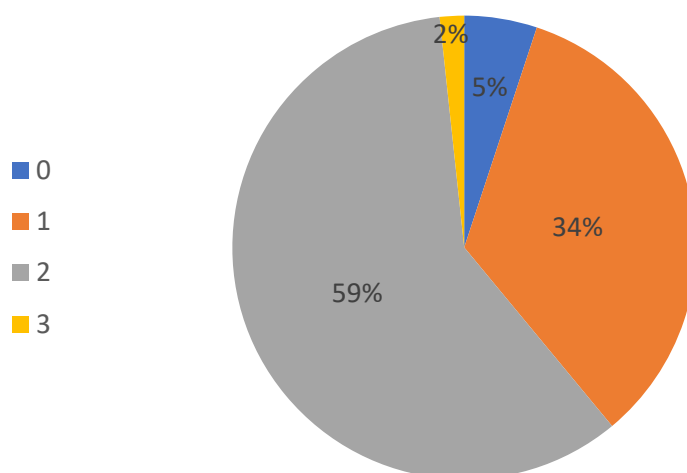
1 Analiza odpowiedzi gmin

Ankieta została rozesłana do 78 gmin. Udział wzięło 58, co oznacza 75,64% uzyskanych odpowiedzi. Poniżej zaprezentowano wyniki z poszczególnych pytań.

1. Czy aktualne rozwiązania komunikacyjne w zakresie regularnych publicznych przewozów autobusowych są:

Zadowolające:

Pożądane są zmiany:

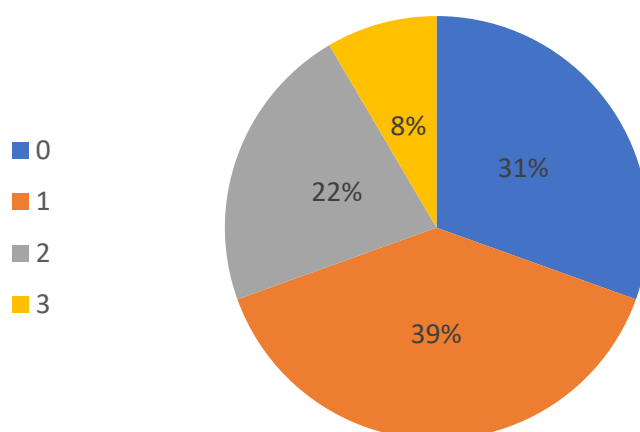


Najwięcej odpowiedzi (59%) wskazuje, iż pożądane są zmiany w zakresie aktualnych rozwiązań komunikacyjnych. Tylko 20% uważa, iż obecna rozwiązania są zadowolające. 2% wskazuje, iż z jednej strony rozwiązania są zadowolające, a z drugiej strony są pożądane zmiany. W tej odpowiedzi w uwagach wskazano, aby zwiększyć liczbę połączeń między miastami wojewódzkimi. 5% nie udzieliło odpowiedzi.

2. Jeżeli pożądane są zmiany, to należałoby zmienić:

Zwiększyć ilość kursów:

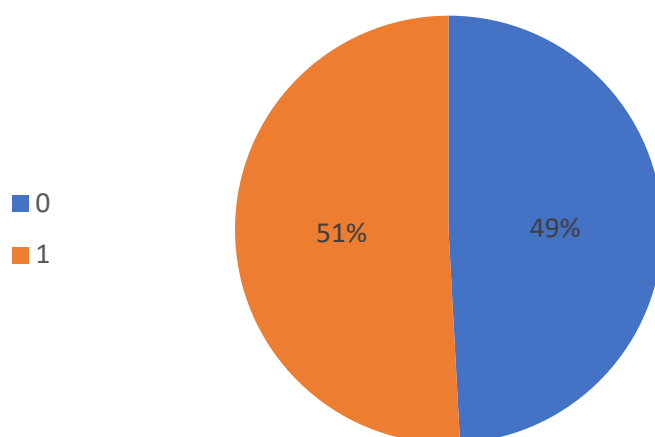
Utworzyć nowe linie komunikacyjne:



Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

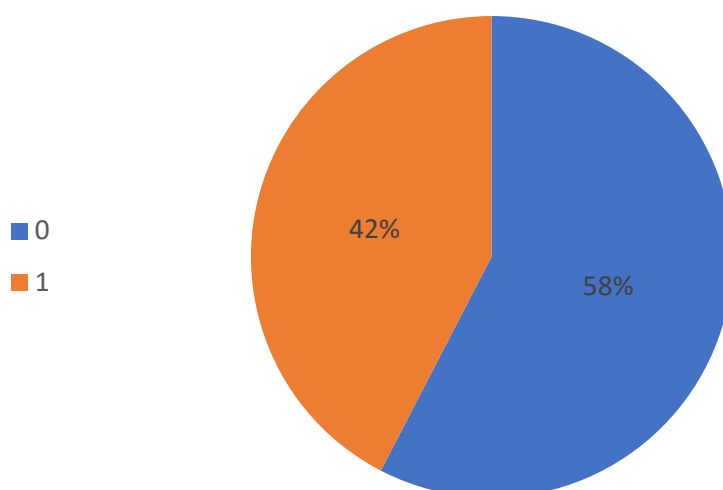
Najwięcej odpowiedzi (39%) dotyczy zwiększenia liczby kursów na poszczególnych liniach. 22% odpowiedzi wskazuje, aby utworzyć nowe linie komunikacyjne. Spory odsetek, bo aż 31% nie udzieliło odpowiedzi. Natomiast 8% wskazuje, iż należy zwiększyć liczbę kursów oraz utworzyć nowe linie komunikacyjne.

3. Częstotliwość których kursów powinna zostać zwiększona?



W pytaniu dotyczącym wskazania kursów, które powinny zostać zwiększone to 49% nie przedstawiło odpowiedzi. Natomiast 51% wskazało kursy, w których należy zwiększyć częstotliwość. W kilku przypadkach pojawiły się odpowiedzi, aby przeprowadzić badania. Wskazanie kursów, które należy zwiększyć wskazano w rozdziale nr 3.

4. Jakie nowe kursy autobusowe należy uruchomić? Proszę podać propozycję nowej trasy wraz z uzasadnieniem.



W pytaniu dotyczącym zaproponowania nowych kursów autobusowych, to 58% ankietowanych nie przedstawiło odpowiedzi. Natomiast 42% zaproponowało nowe kursy. W kilku przypadkach pojawiły się odpowiedzi, aby przeprowadzić badania. Wskazanie kursów, które należy zwiększyć wskazano w rozdziale nr 3.

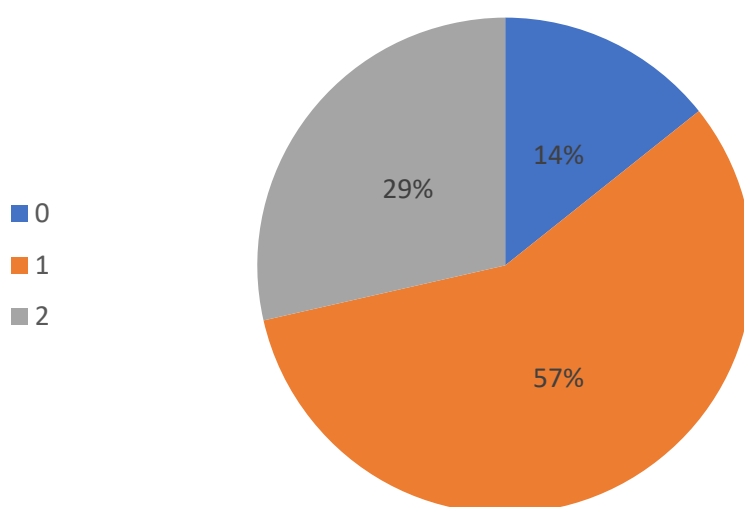
2 Analiza odpowiedzi powiatów

Ankieta została rozesłana do 12 powiatów. Udział wzięło 7, co oznacza 58,33% uzyskanych odpowiedzi. Poniżej zaprezentowano wyniki z poszczególnych pytań.

1. Czy aktualne rozwiązania komunikacyjne w zakresie regularnych publicznych przewozów autobusowych są:

Zadowolające:

Pożądan są zmiany:

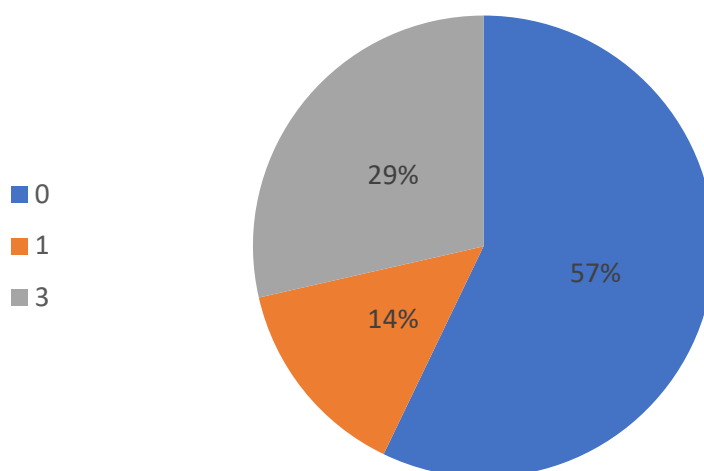


Najwięcej odpowiedzi (57%) wskazuje, iż aktualne rozwiązania komunikacyjne są zadowolające. Natomiast 29% ankietowanych wskazuje, iż pożądan są zmiany w zakresie aktualnych rozwiązań komunikacyjnych. 14% nie udzieliło odpowiedzi tj. 1 powiat.

2. Jeżeli pożądan są zmiany, to należałoby zmienić:

Zwiększyć ilość kursów:

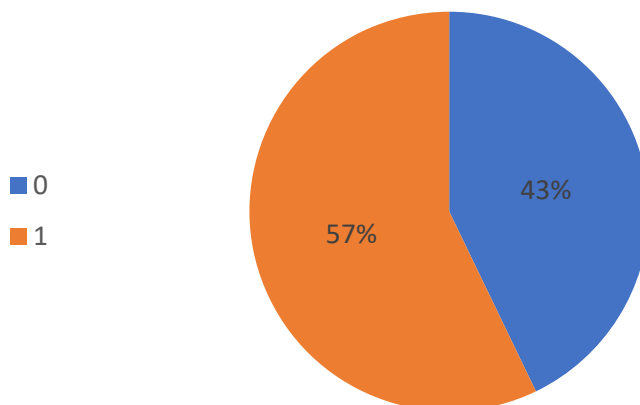
Utworzyć nowe linie komunikacyjne:



Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

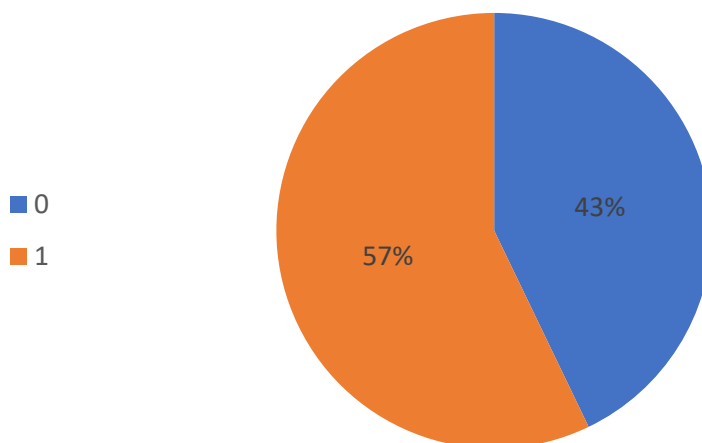
Najwięcej odpowiedzi (57%) nie udzieliło odpowiedzi. Natomiast jeden powiat wskazuje na zwiększenie liczby kursów, a dwa powiaty wskazuje, aby zwiększyć liczbę kursów oraz uruchomić nowe linie autobusowe.

3. Częstotliwość których kursów powinna zostać zwiększona?



W pytaniu dotyczącym wskazania kursów, które powinny zostać zwiększone to 43% nie przedstawiło odpowiedzi. Natomiast 57% wskazało kursy, w których należy zwiększyć częstotliwość. W kilku przypadkach pojawiły się odpowiedzi, aby przeprowadzić badania. Wskazanie kursów, które należy zwiększyć wskazano w rozdziale nr 3.

4. Jakie nowe kursy autobusowe należy uruchomić? Proszę podać propozycję nowej trasy wraz z uzasadnieniem.



W pytaniu dotyczącym zaproponowania nowych kursów autobusowych, to 57% ankietowanych zaproponowało nowe kursy. Natomiast 43% nie udzieliło odpowiedzi. W kilku przypadkach pojawiły się odpowiedzi, aby przeprowadzić badania. Wskazanie kursów, które należy zwiększyć wskazano w rozdziale nr 3.

Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

3 Proponowane rekomendacje

W odniesieniu do pytania dotyczącego **zwiększenia częstotliwości kursów**, gminy i powiaty miały wskazać na jakich liniach pożądane byłyby zmiany. Poniżej zaprezentowano odpowiedzi gmin i powiatów, które wskazały odpowiedzi.

Brzeźnica

Żagań - Zielona Góra przez Brzeźnice g. 6:15 oraz powrót 14:15 w okresie wakacyjnym

Drezdenko

Drezdenko - Lipki Wielkie – Gorzów Wlkp.;

Gorzów Wlkp.- Lipki Wielkie – Drezdenko;

Drezdenko – Zwierzyn – Strzelce Krajeńskie;

Strzelce Krajeńskie – Zwierzyn – Drezdenko;

Drezdenko – Trzebicz – Stare Kurowo – Gardzko – Strzelce Krajeńskie;

Strzelce Krajeńskie – Gardzko – Stare Kurowo – Drezdenko;

Gubin

Gubin- Zielona Góra;

Zielona Góra- Gubin

Iłowa

Iłowa - Żagań;

Żagań - Iłowa (autobus),

Iłowa - Żary, Żary Węgliniec (kolejowe).

Kłodawa

Linia 3A, 3 B, 3C, 3D.

Linie obsługują miejscowości w znacznej odległości od miejscowości Kłodawa oraz Gorzów Wlkp. Ze względu na brak rentowności połączeń – mała gęstość zaludnienia w stosunku do miejscowości Chwałęcice, Santocko oraz Kłodawa. Gmina Kłodawa musi przeznaczać większość środków finansowych na dotację do linii.

Lipinki Łużyckie

Wprowadzenie większej liczby kursów w dni feryjne oraz wakacyjne do Żar.

Łęknica

Żary - Łęknica między godz. 15 a 22

Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

Małomice

Małomice – Żagań;

Małomice – Szprotawa

Nowe Miasteczko

Nowe Miasteczko - Nowa Sól

Ośno Lubuskie

Ośno – Sulęcín, godziny poranne i popołudniowe w drodze powrotnej;

Ośno - Słubice, godziny poranne i popołudniowe w drodze powrotnej;

Ośno - Gorzów Wlkp. godziny poranne i popołudniowe w drodze powrotnej;

Skąpe

Skąpe – Świebodzin;

Skąpe - Sulechów

Słońsk

Słońsk - Sulęcín

Świebodzin

Zwiększona liczba połączeń do miasta Świebodzin z obszarów wiejskich oraz do stolic województwa Lubuskiego

Trzebiechów

Zwiększona częstotliwość kursów pomiędzy:

Sulechów-Trzebiechów-Swarzynice-Głuchów-Podlegórz

Trzebiel

Żary-Łęknica, Trzebiel-Żary - poranne i popołudniowe

Wymiarki

Wymiarki – Witoszyn - Żagań;

Witoszyn – Wymiarki - Żary (przez Lutoszyn)

Zabór

W godzinach porannych i wieczornych

Żagań

Kursy popołudniowe i wieczorne

Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

powiat słubicki

Słubice – Górzycza;

Słubice - Rzepin

powiat żagański

należy przeprowadzić badania

powiat żarski

należy przeprowadzić badania

W odniesieniu do pytania dotyczącego **uruchomienia nowych kursów**, gminy i powiaty miały wskazać na nowe linie autobusowe. Poniżej zaprezentowano odpowiedzi gmin i powiatów, które wskazały odpowiedzi.

Bledzew

Bledzew - Bledzew - Skwierzyna, Międzyrzecz

Brzeźnica

Zielona Góra - Żagań, przez Urzuty, Przylaski, Wichów – ze względu na młodzież, która ma problem dojechać do szkoły w godzinach porannych

Bytnica

Utrzymać kursy w okresie wakacyjnym.

Cybinka

Krzesin-Rzepin,
Rzepin-Krzesin

Czerwieńsk

Dobrzęcin – Wysokie – Czerwieńsk - Zielona Góra;
Leśniów Mały - Leśniów Wielki – Sudoł - Zielona Góra;
Sycowice – Nietkowice – Bródki - Sulechów

Drezdenko

Drezdenko – Międzychód;
Międzychód – Drezdenko

Lipinki Łużyckie

dojazd do Cisowej, Tyliczki;
dodatkowe połączenia z miejscowościami z terenu gminy do miasta powiatowego Żar w godzinach ok 8 i 11, oraz w drodze powrotnej ok 11 i 22

Maszewo

Zielona Góra-Słubice przez Maszewo;

Załącznik nr 1 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Wybrane informacje dotyczące potrzeb w zakresie połączeń autobusowych łączących gminy ze stolicami powiatów

Krosno - Cybinka przez Maszewo

Gmina Nowa Sól

Przedłużenie trasy do Lubieszów - Stary Staw - Lelechów

Nowogród Bobrzański

Dodatkowe kursy Do Nowogrodu z Białowice, Dobroszów Mały, Bogaczów, Łagoda, Wysoka, Sterków, Krzywa, Cieszów, tak, aby dojazd był na godzinę 6:40-6:50. Podobnie kursy powrotne po godzinie 16;

Dobroszów Wielki - Nowogród Bobrzański, Przybymierz, Skibice, Przybymierz - Kotowice, Niwiska - Pierzwin - Zielona Góra - po 3 pary kursów tam i w drodze powrotnej;

Dodatkowa linia Nowogród Bobrzański "Góra" - "Dół" po dwie pary kursów, głównie dojazd do szkół

Bojadła

Bojadło - Zielona Góra – ze względu na brak połączenia z Zieloną Górą

Sulęcín

Zwiększona liczba połączeń z miastami wojewódzkimi

Szlichtyngowa

Przywrócenie tras na liniach: Wschowa - Gola - Głogów;

Zabór

W dni wolne od pracy.

Zbąszynek

Zbąszynek - Świebodzin, przez miejscowości Lutol Suchy, Brójce, Kręcko, Brudzewo, Smardzewo

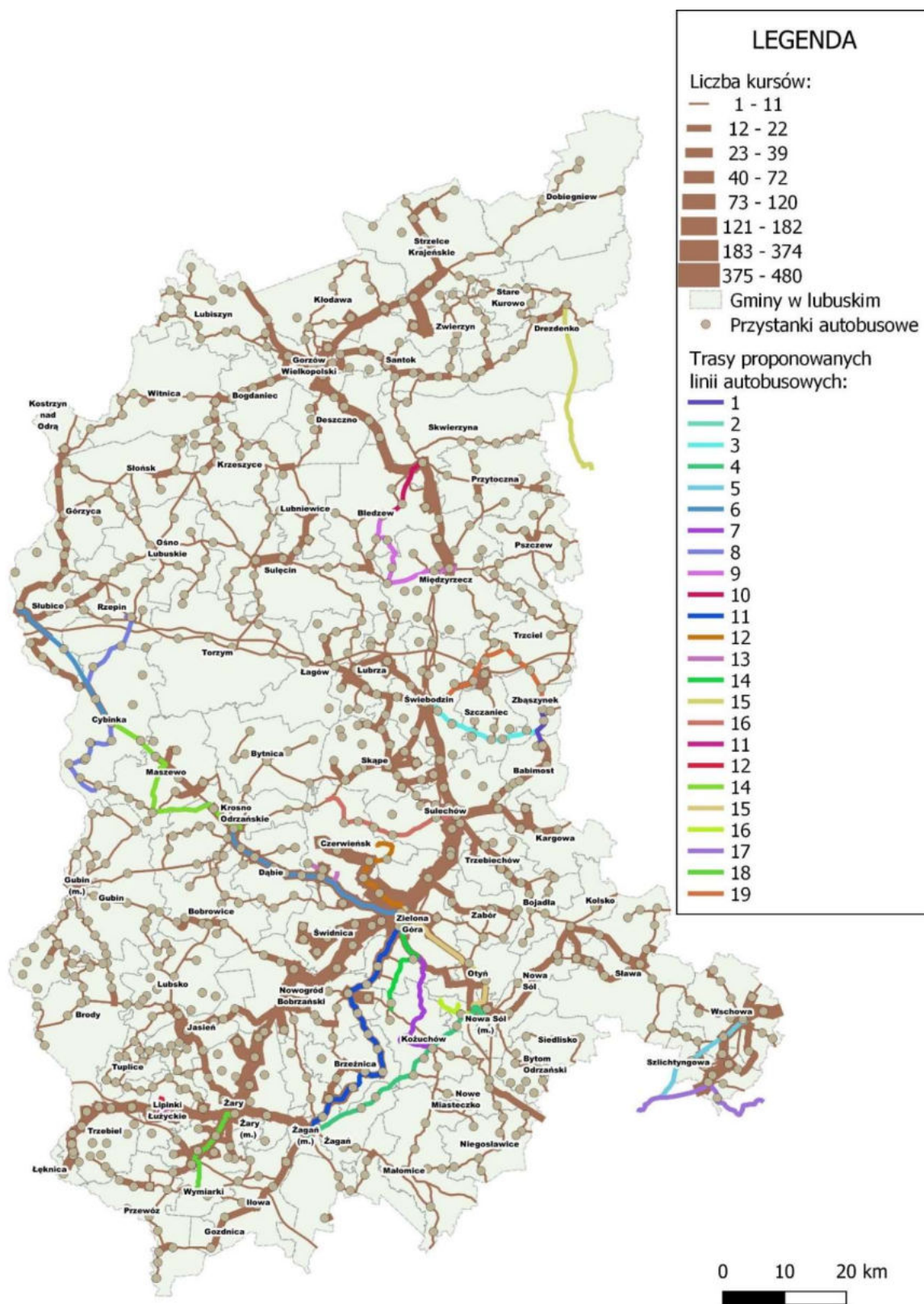
Zwierzyn

Połączenia z mniejszymi miejscowościami Błotno, Przysiekę, Górecko, Górczynę i Górki Noteckie z miastem powiatowym Strzelce Krajeńskie

Żagań

Żagań - Nowa Sól

4 Mapa rekomendacji



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gmin, powiatów oraz ZMR CUPT

5 Ankieta dla gmin

ANKIETA dla gmin

PROGRAM ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

– WYBRANE INFORMACJE DOTYCZĄCE POTRZEB

W ZAKRESIE POŁĄCZEŃ AUTOBUSOWYCH ŁĄCZĄCYCH

GMINY ZE STOLICAMI POWIATÓW

(przy uwzględnieniu priorytetyzacji połączeń kolejowych)

Nazwa jednostki samorządu terytorialnego:

1. Czy aktualne rozwiązania komunikacyjne w zakresie regularnych publicznych przewozów autobusowych są:

Zadowolające:

Pożądane są zmiany:

2. Jeżeli pożądane są zmiany, to należałoby zmienić:

Zwiększyć ilość kursów:

Utworzyć nowe linie komunikacyjne:

3. Częstotliwość których kursów powinna zostać zwiększona?

4. Jakie nowe kursy autobusowe należy uruchomić? Proszę podać propozycję nowej trasy wraz z uzasadnieniem:

5. Wykaz obowiązujących zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na obszarze jednostki samorządu terytorialnego:

6. Dodatkowe sugestie, uwagi:

Data i podpis:

6 Ankieta dla powiatów

ANKIETA dla powiatów

PROGRAM ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
– WYBRANE INFORMACJE DOTYCZĄCE POTRZEB W ZAKRESIE POŁĄCZEŃ
AUTOBUSOWYCH ŁĄCZĄCYCH STOLICE POWIATÓW ZE STOLICAMI
WOJEWÓDZTW

(przy uwzględnieniu priorytetyzacji połączeń kolejowych)

Nazwa jednostki samorządu terytorialnego:

1. Czy aktualne rozwiązania komunikacyjne w zakresie regularnych publicznych przewozów autobusowych są:

Zadowolające:

Pożądan są zmiany:

2. Jeżeli pożądan są zmiany, to należałoby zmienić:

Zwiększyć ilość kursów:

Utworzyć nowe linie komunikacyjne:

3. Częstotliwość których kursów powinna zostać zwiększona?

4. Jakie nowe kursy autobusowe należy uruchomić? Proszę podać propozycję nowej trasy wraz z uzasadnieniem:

5. Wykaz obowiązujących zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na obszarze jednostki samorządu terytorialnego:

6. Dodatkowe sugestie, uwagi:

Data i podpis:

Załącznik nr 2 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Lista wszystkich zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci drogowej i kolejowej

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeby inwestycyjnej liniowej
I.1.	Droga wojewódzka nr 131 relacji Nowiny Wielkie – Krzeszyce
I.2.	Skrzyżowanie dróg wojewódzkich nr 132 i 131
I.3.	Droga wojewódzka nr 134 relacji Ośno Lubuskie – Rzepin - Granica Państwa
I.4.	Droga wojewódzka nr 136 relacji Wałdowice – Wędrzyn
I.5.	Droga wojewódzka nr 137 relacji Słubice – Ośno Lubuskie – Sulęcín – Międzyrzecz – Bobowicko
I.6.	Droga wojewódzka nr 138 relacji Wałowice – Chlebowo – DK29 oraz Torzym – Sulęcín
I.7.	Droga wojewódzka nr 139 relacji Górzycza – Kowalów – Rzepin
I.8.	Droga wojewódzka nr 156 relacji Granica województwa – Danków – Strzelce Krajeńskie oraz Zwierzyn – Nowe Kurowo
I.9.	Droga wojewódzka nr 158 relacji Gorzów Wlkp. – Santok - Drezdenko
I.10.	Droga wojewódzka nr 159 relacji DW158 – Skwierzyna
I.11.	Droga wojewódzka nr 160 relacji Granica województwa – Drezdenko – Dobiegniew – Granica województwa
I.12.	Droga wojewódzka nr 164 relacji Drezdenko – Klesno
I.13.	Droga wojewódzka nr 174 relacji Drezdenko – Stare Bielice
I.14.	Droga wojewódzka nr 276 relacji Krosno Odrzańskie – Świebodzin
I.15.	Droga wojewódzka nr 278 relacji Brody – Pomorsko – Mrozów – Sulechów – Trzebiechów – Klenica oraz Sława – Stare Strącze - Wschowa
I.16.	Droga wojewódzka nr 279 relacji Ochla – Świdnica – Leśniów Wielki
I.17.	Droga wojewódzka nr 283 relacji Kożuchów – DW333
I.18.	Droga wojewódzka nr 285 relacji Gubin – DW286
I.19.	Droga wojewódzka nr 286 relacji Gubin – DK32 – Czarnowice – Stargard Gubiński – Grodziszczce – Biecz – DW289
I.20.	Droga wojewódzka nr 287 relacji Żary – Lubsko
I.21.	Droga wojewódzka nr 288 relacji Dąbie – Kosierz – Lubiatów – Bogaczów
I.22.	Droga wojewódzka nr 289 relacji Brody – Lubsko
I.23.	Droga wojewódzka nr 292 relacji Granica województwa – Bytom Odrzański – Nowa Sól
I.24.	Droga wojewódzka nr 294 relacji Trzebiel – Jasień
I.25.	Droga wojewódzka nr 296 relacji Łłowa – Żagań – Kożuchów
I.26.	Droga wojewódzka nr 297 relacji Nowa Sól – Kożuchów – Szprotawa – Granica województwa
I.27.	Droga wojewódzka nr 300 relacji Łłowa – Gozdnicza
I.28.	Droga wojewódzka nr 303 relacji Świebodzin – Babimost
I.29.	Droga wojewódzka nr 315 na odcinku Lipiny – Lubięcín – Granica województwa
I.30.	Droga wojewódzka nr 319 relacji Stare Strącze – Granica województwa
I.31.	Droga wojewódzka nr 324 relacji Szlichtyngowa – Granica województwa
I.32.*	Droga wojewódzka nr 181 relacji Drezdenko – granica województwa

Załącznik nr 2 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Lista wszystkich zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci drogowej i kolejowej

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeby inwestycyjnej - obwodnicy
II.1.	Budowa obwodnicy m. Droszków w ciągu DW 282
II.2.	Budowa obwodnicy Nowej Soli – Etap III (w ciągu DW 315)
II.3.	Budowa obwodnicy m. Drezdenko – Etap III (w ciągu DW 181-174)
II.4.	Budowa DW 304 od drogi krajowej nr 32 do Babimostu – obwodnica Klępska, Janowca, Kolesin i Nowego Kramska
II.5.	Budowa obwodnicy Lubuska w ciągu DW 289 i 287 – Etap II
II.6.	Budowa obwodnicy Kożuchowa - Etap I - dojazd w kierunku węzła na autostradzie A-4 oraz do drogi ekspresowej S-3 (ciąg DW 296)
II.7.	Budowa obwodnicy Sławy – Etap II
II.8.	Budowa obwodnicy Hłowej w ciągu DW 296 – dojazd w kierunku węzła na autostradzie A-18
II.9.	Budowa obwodnicy m. Siercz w ciągu DW 137
II.10.	Budowa obwodnicy Kunowic w ciągu DW 137
II.11.	Budowa obwodnicy Długoszyna w ciągu DW 138
II.12.	Budowa obwodnicy Rzepina – Etap II
II.13.	Budowa obwodnicy Świebodzina w ciągu DW 276
II.14.	Budowa obwodnicy m. Wygnańczyce w ciągu DW 278
II.15.	Budowa obwodnicy Bojadef i Kartna w ciągu DW 278
II.16.	Budowa obwodnicy Lubiatowa w ciągu DW 278
II.17.	Budowa obwodnicy m. Wschowa w ciągu DW 278 i 305 – Etap II
II.18.	Budowa obwodnicy m. Lasocin w ciągu DW 283
II.19.	Budowa obwodnicy Żagania w ciągu DW 296
II.20.	Budowa obwodnicy Lubinicka z rozbudową węzła S3 w ciągu DW 303
II.21.	Budowa obwodnicy Smardzewa w ciągu DW 303
II.22.	Budowa obwodnicy Konotopu od DW 315 do DW 278
II.23.	Budowa obwodnicy m. Przyborów w ciągu DW 315
II.26.	Budowa obwodnicy Nowego Miasteczka w ciągu DW 328
II.27.	Budowa obwodnicy m. Bogaczów w ciągu DW 288
II.28.*	Budowa Północnej Obwodnicy Gorzowa
II.29.*	Budowa II etapu obwodnicy Południowej m. Zielona Góra do S3 w. Niedoradz wraz z rozbudową węzła
II.30.*	Budowa Trasy Aglomeracyjnej w Zielonej Górze etap II - od ul. Zjednoczenia do Trasy Północnej
II.31.*	Budowa wschodniej obwodnicy Międzyrzecza wraz z przeprawą na rzece Obrą

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeby inwestycyjnej – obiektu mostowego
III.1	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu DW 138 w m. Połęcko
III.2.	Wzmocnienie mostu na rzece Noteć w m. Gościmiec w ciągu DW 157
III.3.	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu DW 281 w m. Pomorsko
III.4.	Przebudowa mostu przez rzekę Odrę w m. Nowa Sól w ciągu DW 315
III.5.	Budowa obwodnicy m, Drezdenko na odcinku od DW 156/160/164 do DW 158 (budowa estakady nad doliną rzeki Noteć i Stara Noteć oraz wiaduktu kolejowego)
III.6.	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu w m. Santok w ciągu drogi woj. nr 158 w km 11+777
III.7.*	Budowa mostu zachodniego na rzece Warcie w Gorzowie Wielkopolskim



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Załącznik nr 2 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Lista wszystkich zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci drogowej i kolejowej

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeby inwestycyjnej liniowej kolejowej
IV.1.	Remont linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód
IV.2.	Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków
IV.3.*	Modernizacja linii 203 na odcinku Krzyż – Kostrzyn z elektryfikacją
IV.4.*	Budowa Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta
IV.5.*	Budowa nowej linii kolejowej łączącej Gorzów Wlkp. z Zieloną Górą przez Świebodzin [przygotowanie dokumentacji przedprojektowej]
IV.6.*	Przebudowa linii kolejowej nr 358 w celu utworzenia dojazdu do portu lotniczego Zielona Góra-Babimost [przygotowanie dokumentacji przedprojektowej]
IV.7.*	Rewitalizacja linii kolejowej nr 358 Czerwieńsk - Gubin - granica państwa
IV.8.*	Prace na linii 275 na odcinku Miłkowice - Żagań
IV.9.*	Rewitalizacja linii kolejowej nr 370 Zielona Góra - Żary
IV.10.*	Modernizacja linii kolejowej nr 14 z elektryfikacją odcinka Leszno – Wschowa – Głogów
IV.11.*	Rewitalizacja linii kolejowej nr 282 na odcinku Węgliniec - Żary
IV.12.*	Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznicami
IV.13.*	Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód - Wierzbno - Skwierzyna/Międzyrzecz
IV.14.*	Remont linii kolejowej nr 363 Rzepin - Międzyrzecz

*- Potrzeby inwestycyjne wprowadzone na etapie konsultacji społecznych przeprowadzonych w dniach 25.05.2022 r. – 28.06.2022 r., w tym z uwzględnieniem w tekście dokumentu jeśli dotyczy



Załącznik nr 3 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Lista wszystkich zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci drogowej i kolejowej w podziale na potrzeby wskazane do dalszych prac prognostycznych w wariantach W2 i W3 oraz pozostałych potrzeb nie ujętych na etapie prognostycznym

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeb inwestycyjnych liniowych – wyznaczonych do dalszych prac prognostycznych
I.3.	Droga wojewódzka nr 134 relacji Ośno Lubuskie – Rzepin
I.4.	Droga wojewódzka nr 136 relacji Wałdowice – Wędrzyn
I.5.	Droga wojewódzka nr 137 relacji Słubice – Ośno Lubuskie – Sulęcín – Międzyrzecz – Bobowicko
I.6.	Droga wojewódzka nr 138 relacji Wałowice – Chlebowo – DK29 oraz Torzym – Sulęcín
I.8.	Droga wojewódzka nr 156 relacji Granica województwa –Danków – Strzelce Krajeńskie oraz Zwierzyn – Nowe Kurowo
I.9.	Droga wojewódzka nr 158 relacji Gorzów Wlkp. – Santok - Drezdenko
I.11.	Droga wojewódzka nr 160 relacji Granica województwa – Drezdenko – Dobiegniew – Granica województwa
I.15.	Droga wojewódzka nr 278 relacji Brody – Pomorsko – Mrozów – Sulechów – Trzebiechów – Klenica oraz Sława – Stare Strącze - Wschowa
I.20.	Droga wojewódzka nr 287 relacji Żary – Lubsko
I.25.	Droga wojewódzka nr 296 relacji Iłowa – Żagań – Kozuchów
I.26.	Droga wojewódzka nr 297 relacji Nowa Sól – Kozuchów – Szprotawa – Granica województwa
I.29.	Droga wojewódzka nr 315 na odcinku Lipiny – Lubięcín – Granica województwa

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeb inwestycyjnych liniowych – nieujętych w dalszych pracach prognostycznych
I.1.	Droga wojewódzka nr 131 relacji Nowiny Wielkie – Krzeszyce
I.2.	Skrzyżowanie dróg wojewódzkich nr 132 i 131
I.7.	Droga wojewódzka nr 139 relacji Górzycza – Kowalów – Rzepin
I.10.	Droga wojewódzka nr 159 relacji DW158 – Skwierzyna
I.12.	Droga wojewódzka nr 164 relacji Drezdenko – Klesno
I.13.	Droga wojewódzka nr 174 relacji Drezdenko – Stare Bielice
I.14.	Droga wojewódzka nr 276 relacji Krosno Odrzańskie – Świebodzin
I.16.	Droga wojewódzka nr 279 relacji Ochla – Świdnica – Leśniów Wielki
I.17.	Droga wojewódzka nr 283 relacji Kozuchów – DW333
I.18.	Droga wojewódzka nr 285 relacji Gubin – DW286
I.19.	Droga wojewódzka nr 286 relacji Gubin – DK32 – Czarnowice – Stargard Gubiński – Grodziszczce – Biecz – DW289
I.21.	Droga wojewódzka nr 288 relacji Dąbie – Kosierz – Lubiaków – Bogaczów
I.22.	Droga wojewódzka nr 289 relacji Brody – Lubsko
I.23.	Droga wojewódzka nr 292 relacji Granica województwa – Bytom Odrzański – Nowa Sól
I.24.	Droga wojewódzka nr 294 relacji Trzebiel – Jasień
I.27.	Droga wojewódzka nr 300 relacji Iłowa – Gozdnicza
I.28.	Droga wojewódzka nr 303 relacji Świebodzin – Babimost
I.30.	Droga wojewódzka nr 319 relacji Stare Strącze – Granica województwa
I.31.	Droga wojewódzka nr 324 relacji Szlichtyngowa – Granica województwa
I.32.*	Droga wojewódzka nr 181 relacji Drezdenko – granica województwa

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeb inwestycyjnych – obwodnic - wyznaczonych do dalszych prac prognostycznych
II.1.	Budowa obwodnicy m. Droszków w ciągu DW 282
II.2.	Budowa obwodnicy Nowej Soli – Etap III (w ciągu DW 315)



Załącznik nr 3 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Lista wszystkich zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci drogowej i kolejowej w podziale na potrzeby wskazane do dalszych prac prognostycznych w wariantach W2 i W3 oraz pozostałych potrzeb nie ujętych na etapie prognostycznym

II.4.	Budowa DW 304 od drogi krajowej nr 32 do Babimostu – obwodnica Klępska, Janowca, Kolesin i Nowego Kramaska
II.5.	Budowa obwodnicy Lubska w ciągu DW 289 i 287 – Etap II
II.6.	Budowa obwodnicy Kożuchowa - Etap I - dojazd w kierunku węzła na autostradzie A-4 oraz do drogi ekspresowej S-3 (ciąg DW 296)
II.7.	Budowa obwodnicy Sławy – Etap II
II.10.	Budowa obwodnicy Kunowic w ciągu DW 137
II.13.	Budowa obwodnicy Świebodzina w ciągu DW 276
II.14.	Budowa obwodnicy m. Wygnańczyce w ciągu DW 278
II.15.	Budowa obwodnicy Bojadeł i Kartna w ciągu DW 278
II.17.	Budowa obwodnicy m. Wschowa w ciągu DW 278 i 305 – Etap II
II.19.	Budowa obwodnicy Żagania w ciągu DW 296
II.22.	Budowa obwodnicy Konotopu od DW 315 do DW 278
II.23.	Budowa obwodnicy m. Przyborów w ciągu DW 315

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeb inwestycyjnych – obwodnic - nieujętych w dalszych pracach prognostycznych
II.3.	Budowa obwodnicy m. Drezdenko – Etap III (w ciągu DW 181-174)
II.8.	Budowa obwodnicy Iłowej w ciągu DW 296 – dojazd w kierunku węzła na autostradzie A-18
II.9.	Budowa obwodnicy m. Siercz w ciągu DW 137
II.11.	Budowa obwodnicy Długoszyna w ciągu DW 138
II.12.	Budowa obwodnicy Rzepina – Etap II
II.16.	Budowa obwodnicy Lubiatowa w ciągu DW 278
II.18.	Budowa obwodnicy m. Lasocin w ciągu DW 283
II.20.	Budowa obwodnicy Lubinicka z rozbudową węzła S3 w ciągu DW 303
II.21.	Budowa obwodnicy Smardzewa w ciągu DW 303
II.24.	Budowa obwodnicy Nowego Miasteczka w ciągu DW 328
II.25.	Budowa obwodnicy m. Bogaczów w ciągu DW 288
II.28.*	Budowa Północnej Obwodnicy Gorzowa
II.29.*	Budowa II etapu obwodnicy Południowej m. Zielona Góra do S3 w. Niedoradz wraz z rozbudową węzła
II.30.*	Budowa Trasy Aglomeracyjnej w Zielonej Górze etap II - od ul. Zjednoczenia do Trasy Północnej
II.31.*	Budowa wschodniej obwodnicy Międzyrzecza wraz z przeprawą na rzece Obra

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeb inwestycyjnych – obiektów mostowych – - wyznaczonych do dalszych prac prognostycznych
III.1	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu DW 138 w m. Połęczko
III.4.	Przebudowa mostu przez rzekę Odrę w m. Nowa Sól w ciągu DW 315
III.6	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu w m. Santok w ciągu drogi woj. nr 158 w km 11+777

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeb inwestycyjnych – obiektów mostowych – nieujętych w dalszych pracach prognostycznych
III.2.	Wzmocnienie mostu na rzece Noteć w m. Gościmiec w ciągu DW 157
III.3.	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu DW 281 w m. Pomorsko
III.5.	Budowa obwodnicy m. Drezdenko na odcinku od DW 156/160/164 do DW 158 (budowa estakady nad doliną rzeki Noteć i Stara Noteć oraz wiaduktu kolejowego)
III.7.*	Budowa mostu zachodniego na rzece Warcie w Gorzowie Wielkopolskim



Załącznik nr 3 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 – Lista wszystkich zidentyfikowanych potrzeb inwestycyjnych na sieci drogowej i kolejowej w podziale na potrzeby wskazane do dalszych prac prognostycznych w wariantach W2 i W3 oraz pozostałych potrzeb nie ujętych na etapie prognostycznym

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeby inwestycyjnej liniowej kolejowej – - wyznaczonych do dalszych prac prognostycznych
IV.1.	Remont linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód
IV.2.	Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków

L.p.	Orientacyjna lokalizacja potrzeby inwestycyjnej liniowej kolejowej – nieujętych w dalszych pracach prognostycznych
IV.3.*	Modernizacja linii 203 na odcinku Krzyż – Kostrzyn z elektryfikacją
IV.4.*	Budowa Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta
IV.5.*	Budowa nowej linii kolejowej łączącej Gorzów Wlkp. z Zieloną Górą przez Świebodzin [przygotowanie dokumentacji przedprojektowej]
IV.6.*	Przebudowa linii kolejowej nr 358 w celu utworzenia dojazdu do portu lotniczego Zielona Góra-Babimost [przygotowanie dokumentacji przedprojektowej]
IV.7.*	Rewitalizacja linii kolejowej nr 358 Czerwieńsk - Gubin - granica państwa
IV.8.*	Prace na linii 275 na odcinku Miłkowice - Żagań
IV.9.*	Rewitalizacja linii kolejowej nr 370 Zielona Góra - Żary
IV.10.*	Modernizacja linii kolejowej nr 14 z elektryfikacją odcinka Leszno – Wschowa – Głogów
IV.11.*	Rewitalizacja linii kolejowej nr 282 na odcinku Węgliniec - Żary
IV.12.*	Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznicami
IV.13.*	Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód - Wierzбно - Skwierzyna/Międzyrzecz
IV.14.*	Remont linii kolejowej nr 363 Rzepin - Międzyrzecz

*- Potrzeby inwestycyjne wprowadzone na etapie konsultacji społecznych przeprowadzonych w dniach 25.05.2022 r. – 28.06.2022 r., w tym z uwzględnieniem w tekście dokumentu jeśli dotyczy



Załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030
 Lista priorytetowa inwestycji w latach 2021-2027

13.2.1.

LISTA PRIORYTETOWA

I. Zadania możliwe do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie dla Województwa Lubuskiego 2021-2027 na drogach wojewódzkich

I.1 Zadania gotowe do realizacji

L.p. (odcinka)	Nr DW	Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Długość odcinka (km)	Wartość zadania ogółem (mln zł)	Punktacja łącznie
1.	134	Muskowo - Ośno Lubuskie - Rzepin - Urad - Granica Państwa	Rozbudowa DW 134 Ośno Lubuskie - Rzepin	0,407	2,88	100
2.	278	Szklarka Radnicka - Nietkowice - Sulechów - Sława - Wschowa	Przebudowa DW 278 Sulechów - Konotop (2 odc.)	7,612	31,21	100
3.	278	Szklarka Radnicka - Nietkowice - Sulechów - Sława - Wschowa	Wzmocnienie DW 278 Sulechów - Konotop (2 odc.)	3,950	12,21	100
4.	137	Słubice - Sulęcín - Międzyrzecz - Trzciel	Przebudowa i rozbudowa DW 137 Słubice - Sulęcín - Międzyrzecz (4 odc.)	11,243	46,98	95
5.	160	Suchań - Piasecznik - Choszczno - Drezdenko - Międzychód - Gorzyń - Lewice - Miedzichowo	Rozbudowa DW 160 Drezdenko - Międzychód	5,752	22,40	95
6.	315	Wolsztyn - Konotop - Nowa Sól	Przebudowa DW 315 Lipiny - Kolsko (4 odc.)	10,763	39,21	95

Razem wartość	154,89
20% wkład własny	30,98
80% dofinansowanie	123,91



LISTA PRIORYTETOWA

I. Zadania możliwe do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie Województwa Lubuskiego 2021-2027 na drogach wojewódzkich

I.2 Zadania planowane dla których konieczne jest opracowanie dokumentacji

LP- (odcinki)	Nr	Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Długość odcinka (km)	Wartość zadania ogółem (mln zł)	Punktacja łącznie
1.	158	Gorzów Wlkp.-Santok-Drezdenko	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu w m. Santok w ciągu drogi woj nr 158 w km 11+777	0,460	35,00	95
2.	276	Krosno Odrzańskie - Świebodzin	Rozbudowa drogi woj. nr 276 w ciągu ul. Słowiańskiej w m. Świebodzin	0,798	14,00	95
3.	315	Wolsztyn-Konotop-Nowa Sól	Przebudowa mostu przez rzekę Odrę w m Nowa Sól w ciągu drogi wojewódzkiej nr 315	0,338	15,00	95

Razem wartość	64,00
20% wkład własny	12,80
80% dofinansowanie	51,20



LISTA PRIORYTETOWA

I. Zadania możliwe do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie Województwa Lubuskiego 2021-2027 na drogach wojewódzkich

I.3 Obwodnice

L.p.	Nr	Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Długość odcinka (km)	Wartość zadania ogółem (mln zł)	Punktacja łącznie
1.	304	Obwodnica Nowego Kramska, Kłępska, Janowca, Kolesina	Budowa drogi wojewódzkiej nr 304 od drogi krajowej nr 32 do Babimostu - inwestycja związana z rozbudową połączeń i poprawą dojazdu do Portu Lotniczego Zielona Góra	11,000	89,39	95
2.	276	Obwodnica Świebodzina	Budowa obwodnicy Świebodzina w ciągu drogi woj nr 276	0,450	7,18	95
3.	282	Zielona Góra -droga woj. nr 278 (Bojadła)	Budowa obwodnicy m. Droszków w ciągu drogi woj. nr 282	4,590	50,23	95
4.	278	Lubięcín - Sława	Budowa obwodnicy Sławy - Etap II	4,800	47,66	95
5.	137	Obwodnica Kunowic	Budowa obwodnicy Kunowic	3,300	33,00	95
6.	289 / 287	Obwodnica Lubska	Budowa obwodnicy Lubska w ciągu drogi woj. nr 289 i 287 - Etap II	3,850	52,43	95
7.	281 / 279	S3 - Pomorsko - DK32	Odrzański Układ Komunikacyjny	-	18,75	95

Razem wartość	298,64
20% wkład własny	59,73
80% dofinansowanie	238,91



LISTA PRIORYTETOWA

II. Zadania możliwe do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie dla Województwa Lubuskiego 2021-2027 na kolei

II.1 Zakup taboru

L.p.	Zadanie	Ilość (szt)	Wartość zadania ogółem (mln zł)	Beneficjent
1.	Zakup hybrydowego taboru kolejowego dla przewozów regionalnych	5	149,8	Województwo Lubuskie

LISTA PRIORYTETOWA

III. Inwestycje strategiczne możliwe do realizacji z możliwością pozyskania dofinansowania ze środków i programów unijnych oraz krajowych w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej

III.1 Inwestycje w infrastrukturę drogową

L.p.	Nr drogi	Infrastruktura	Lokalizacja - zakres robót	Beneficjent
1.	-	Drogowa	Budowa Północnej Obwodnicy Gorzowa	Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski
2.	-	Drogowa	Budowa II etapu obwodnicy Południowej m. Zielona Góra do S3 w. Niedoradz wraz z rozbudową węzła	Gmina Miasto Zielona Góra / GDDKiA
3.	-	Drogowa	Budowa Trasy Aglomeracyjnej w Zielonej Górze etap II - od ul. Zjednoczenia do Trasy Północnej	Gmina Miasto Zielona Góra
4.	-	Drogowa	Budowa mostu zachodniego na rzece Warcie w Gorzowie Wielkopolskim	Gmina Miasto Gorzów Wielkopolski
5.		Drogowa	Budowa wschodniej obwodnicy Międzyrzecza wraz z przeprawą na rzece Obra	Gmina Międzyrzecz

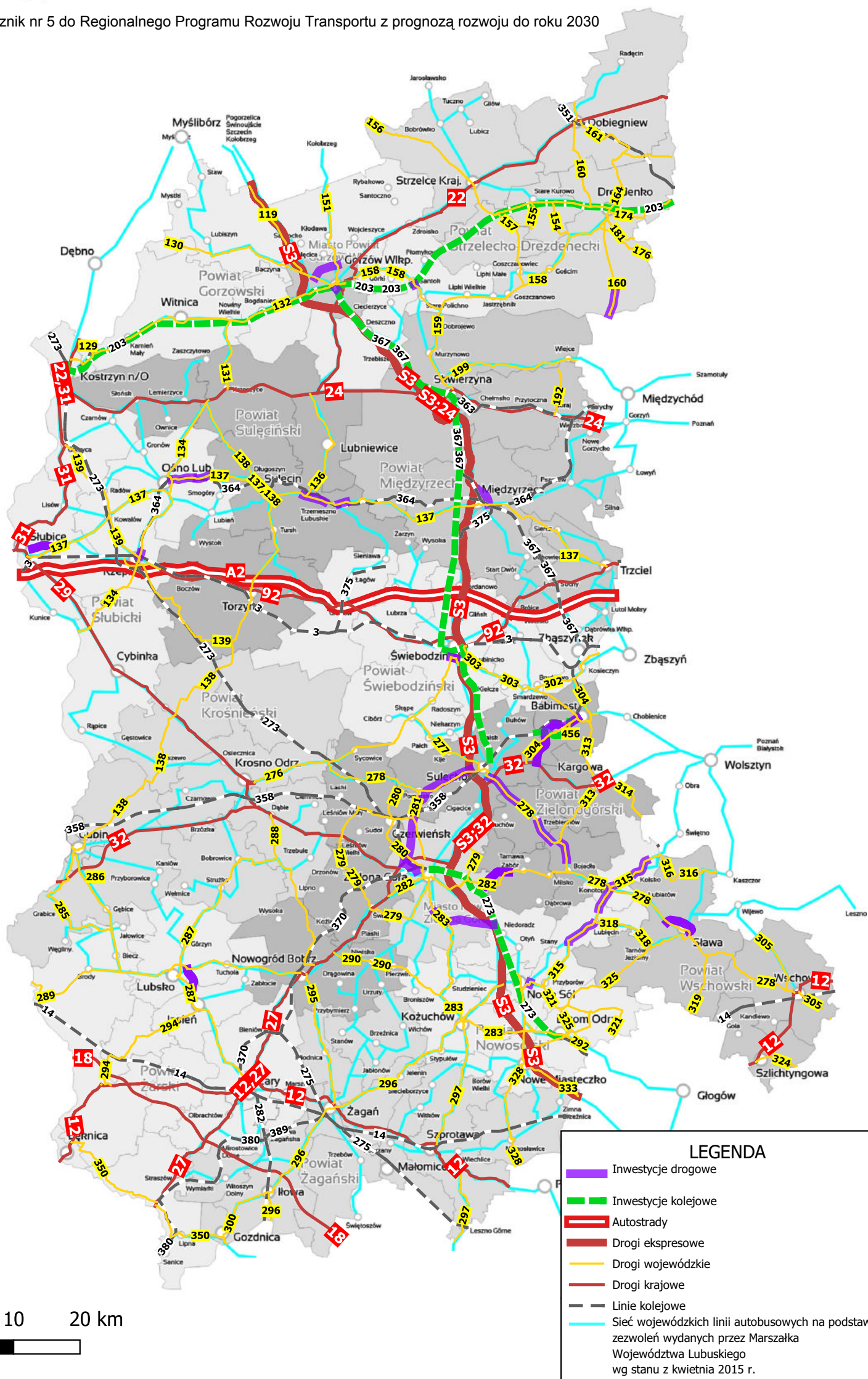
LISTA PRIORYTETOWA

III. Inwestycje strategiczne możliwe do realizacji z możliwością pozyskania dofinansowania ze środków i programów unijnych oraz krajowych w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej

III.2 Inwestycje w infrastrukturę kolejową

L.p.	Nr linii kolejowej / drogi	Infrastruktura	Lokalizacja - zakres robót	Beneficjent
1.	203	Kolejowa	Modernizacja linii nr 203 na odcinku Krzyż - Kostrzyn z elektryfikacją	PKP PLK S.A.
2.	273/358	Kolejowa / Transport Publiczny	Budowa Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta	PKP PLK S.A. / Gminy Lubuskiego Trójmiasta
3.		Kolejowa	Budowa nowej linii kolejowej łączącej Gorzów Wlkp. z Zieloną Górą przez Świebodzin [przygotowanie dokumentacji przedprojektowej]	PKP PLK S.A.
4.	358	Kolejowa	Przebudowa linii kolejowej nr 358 w celu utworzenia dojazdu do portu lotniczego Zielona Góra-Babimost [przygotowanie dokumentacji przedprojektowej]	PKP PLK S.A.





0 10 20 km