



**Fundusze Europejskie**  
Program Regionalny



**Lubuskie**  
Warte zachodu

**Unia Europejska**  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



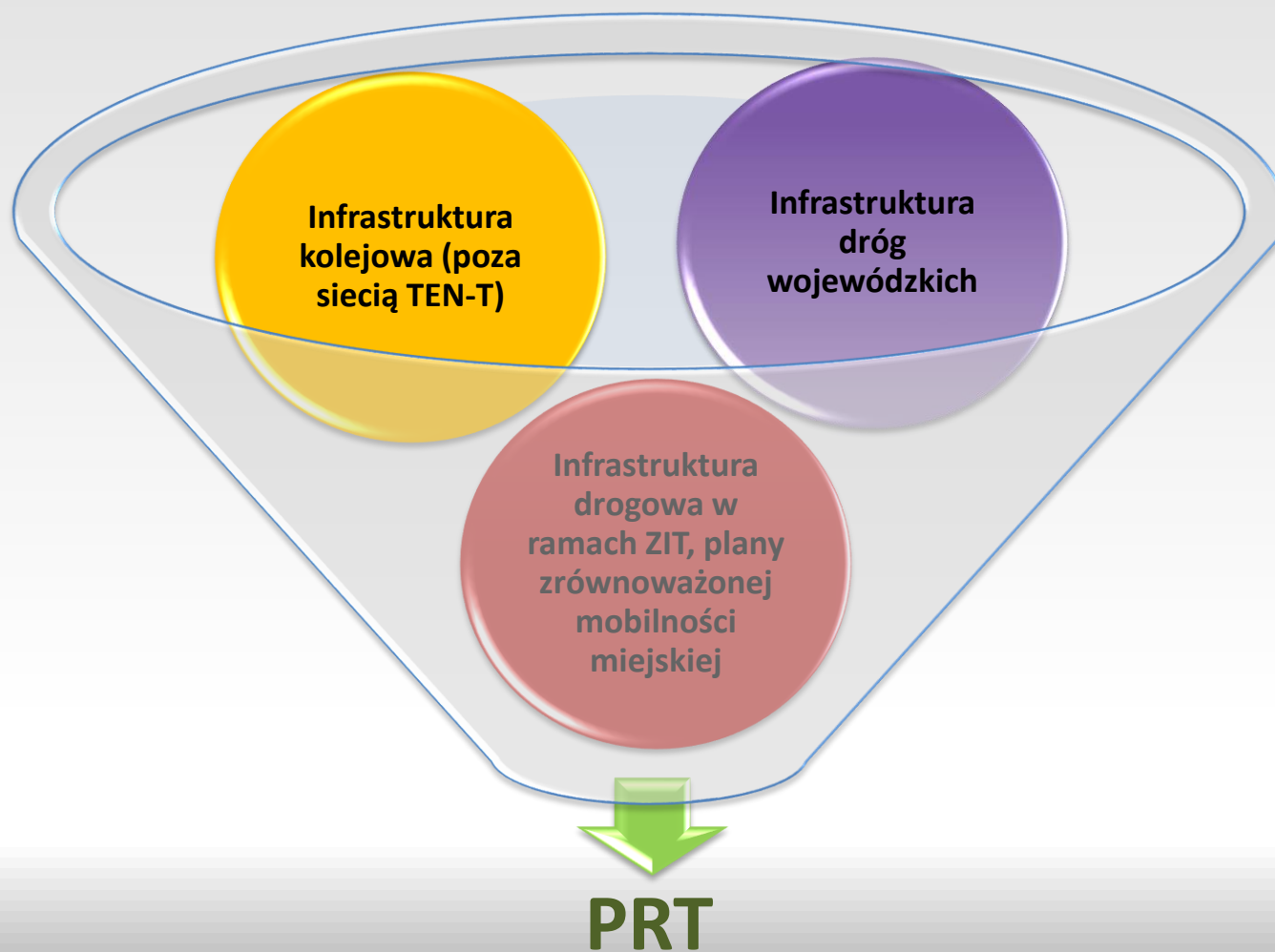
# Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego

Zielona Góra, 14 stycznia 2016 r.

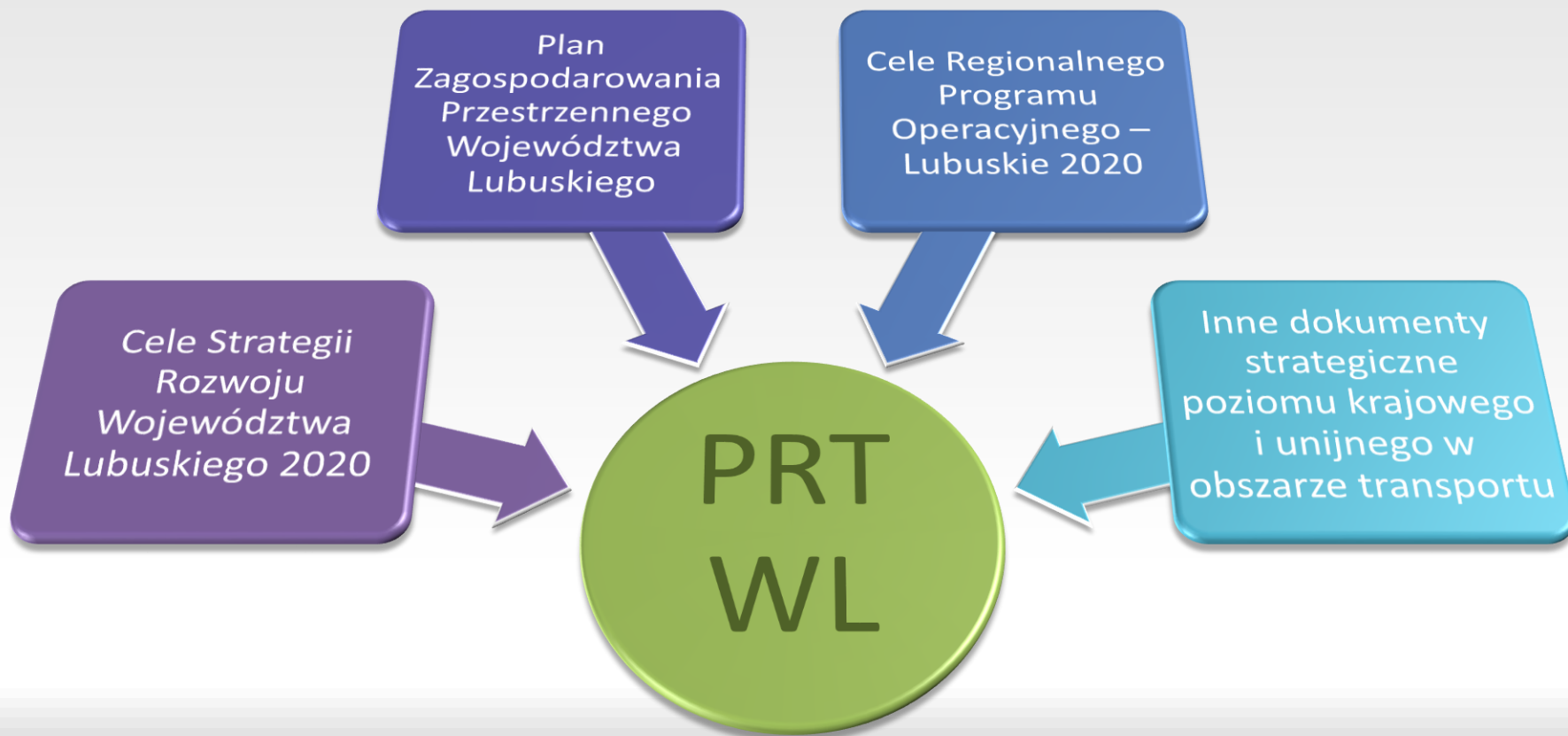
# W jakim celu przygotowano PRT?

- PRT WL jest odpowiedzią regionu na oczekiwania Komisji Europejskiej zdefiniowane w warunku wstępnym w obszarze transportu dla Celu Tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*, realizowanego w ramach RPO-L2020.
- Jako region, w tym dokumencie prezentujemy KE, że wydatkowanie środków w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 w Osi Priorytetowej 5 – *Transport* odbywać się będzie zgodnie z przyjętymi na poziomie Umowy Partnerstwa zasadami oraz w oparciu o realny plan.
- Powołanie PRT WL pozwoli przede wszystkim na uruchomienie **ponad 136 mln euro** zapisanych w RPO-L2020.

# Założenia PRT WL - ukierunkowanie



# PRT WL – dokument operacyjno-wdrożeniowy



## Założenia PRT WL

# PRT WL

- Określenie deficytów systemu transportu
- Określenie pożądanych kierunków zmian
- Umożliwienie wsparcia inwestycji transportowych ze środków UE w ramach RPO-L2020 oraz programów krajowych

# Podmioty zaangażowane

Samorządy miast wojewódzkich  
– Gorzowa Wlkp. oraz  
Zielonej Góry – ważne podmioty  
wnoszące wkład w rozwój PRT  
WL, na terenie których  
funkcjonują systemowe  
rozwiązania w zakresie  
transportu zbiorowego

Samorządy innych miejscowości  
– w celu koordynacji własnych  
działań, związanych m.in. z  
tworzeniem swoich systemów  
transportowych oraz z  
systemami innych podmiotów –  
w szczególności gmin i  
powiatów ościennych

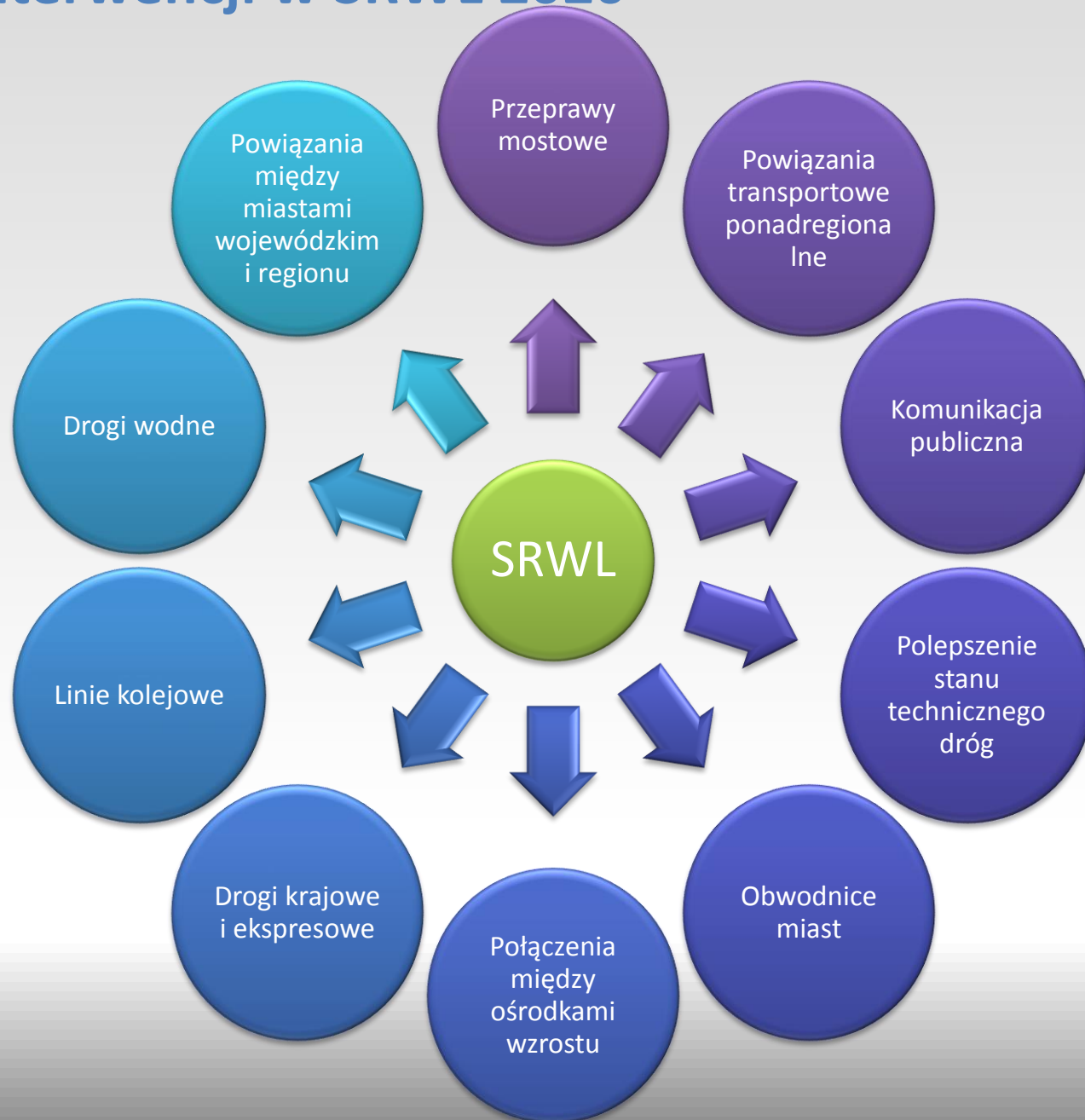


Zarząd Województwa Lubuskiego –  
zadania o charakterze wojewódzkim  
z zakresu zagospodarowania  
przestrzennego, transportu  
zbiorowego i dróg publicznych

Zarządzający infrastrukturą  
transportową –  
odpowiedzialni za budowę  
sieci transportowej, która  
spełnia wymagania  
nowoczesnego, efektywnego  
i ekologicznego transportu

Interesariusze – użytkownicy infrastruktury  
transportowej, zarządzający infrastrukturą  
transportową w województwie, przedsiębiorstwa  
z terenu województwa, Samorząd Województwa i  
samorządy województwa lubuskiego

# Kierunki interwencji w SRWL 2020



# Struktura PRT WL

Cele i kierunki rozwoju transportu w dokumentach strategicznych.

Opis stanu infrastruktury w województwie, w tym natężenie ruchu, dostępność potencjałowa, problemy transportu miejskiego, stan infrastruktury wodnej śródlądowej oraz lotniczej.

Determinanty rozwoju transportu.

Prognozy rozwoju infrastruktury w województwie.

Cele i kierunki działań, wraz ze źródłem finansowania – na podstawie analizy SWOT.

Opis systemu wdrażania, monitorowania i aktualizacji PRT WL.

Listy inwestycji infrastrukturalnych.



# Natężenie ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych w 2010 r.

Koncentracja na dwóch ciągach drogowych:

- **autostrada A2** (korytarz TEN-T Morze Północne-Bałtyk)
- **droga ekspresowa S3** (korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk).

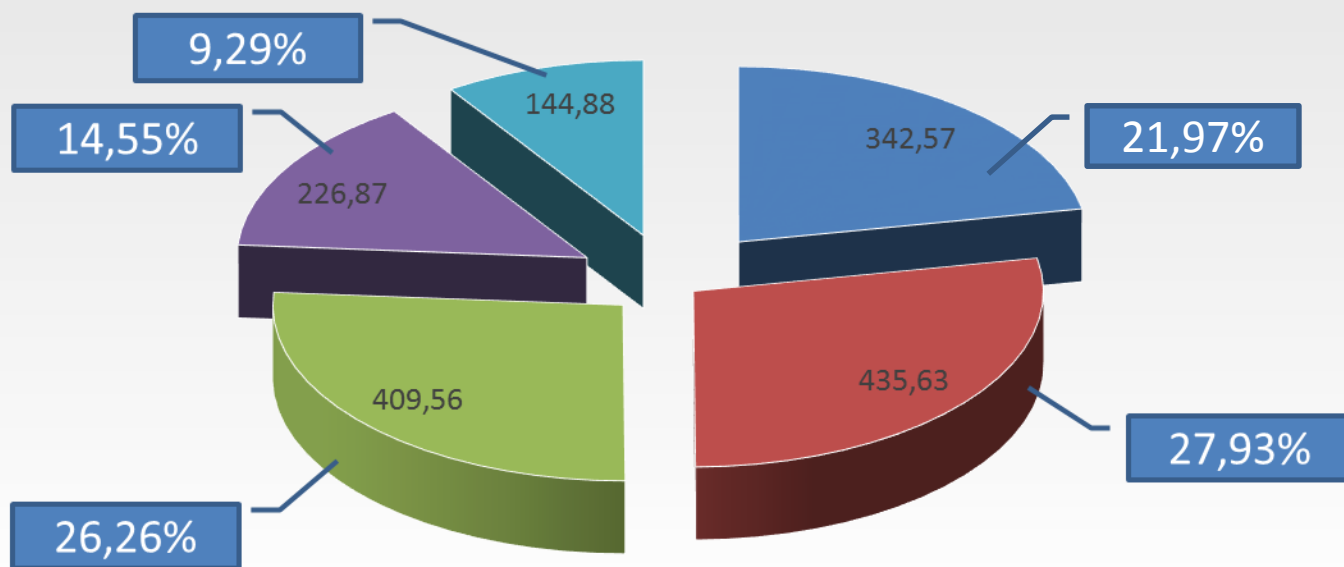
Duży ruch notowany jest na trasach:

- z Zielonej Góry w kierunku Świecka (najkrótsza droga do Berlina),
- na drogach krajowych nr 24, 29 i 32 (przede wszystkim z obu stolic województw w stronę Poznania),
- a także na drogach krajowych nr: 18, 29, 32, 24, 27, 12, 22.



# Stan techniczny dróg wojewódzkich

5 - letni przegląd dróg - wykonawca Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, wg stanu na 2010 r. (w km)



■ Stan drogi - bardzo zły

■ Stan drogi - zły

■ Stan drogi - dobry

■ Stan drogi - bardzo dobry

■ Stan drogi - ostrzegawczy

# Miernik dostępności

**Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDTII** – dostępność potencjałowa mówi o dostępności do wszystkich możliwych celów podróży, w tym do miast powiatowych. Ponadto wskaźnik ten pozwala na ocenę dostępności zarówno w ujęciu krajowym i międzynarodowym.



**Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WMDTII**

**Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WMDTII**

# Dostępność potencjałowa drogowa w 2013 r.

Wartości wskaźnika dotyczącego dostępności drogowej **w ujęciu krajowym** obliczone dla roku 2013 lokują region lubuski na jednej z ostatnich pozycji wśród województw kraju (13 pozycja).

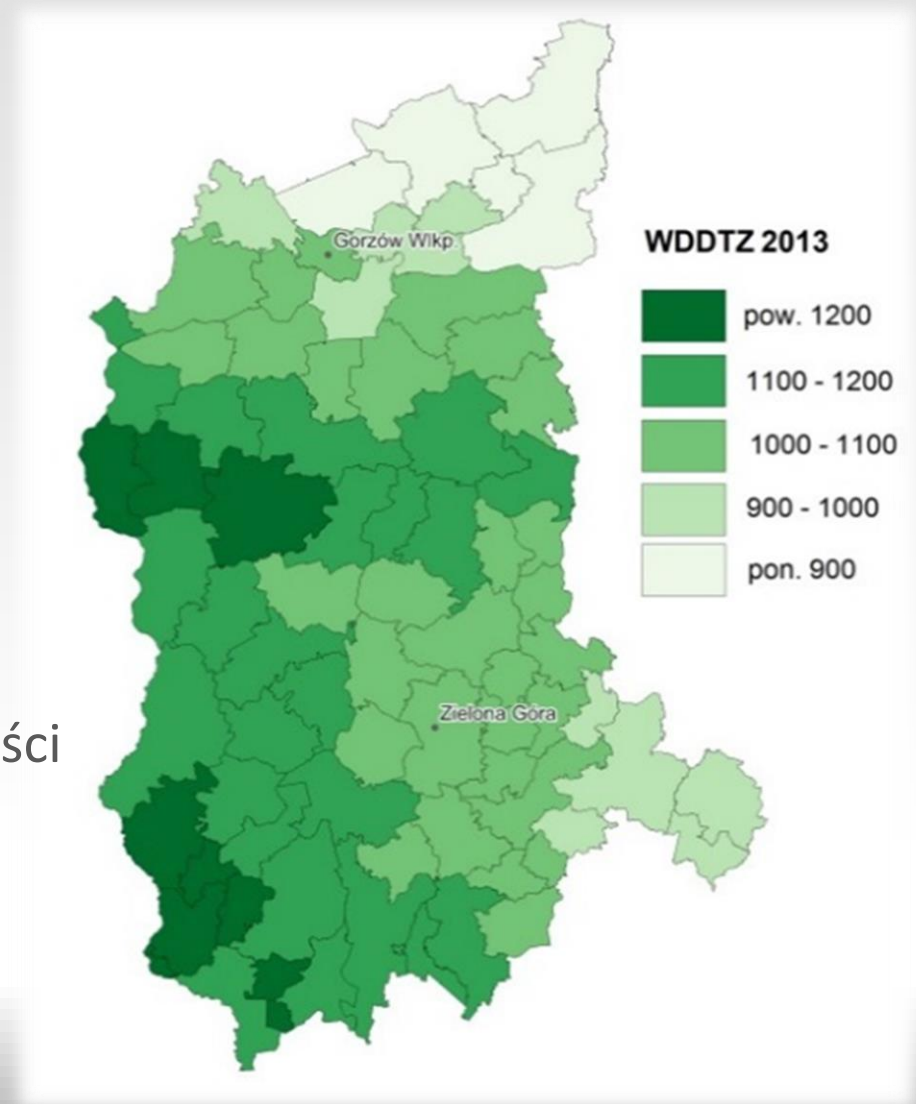
Zarówno w 2006 jak i 2013 r. gorzej dostępne od lubuskiego w skali kraju były jedynie województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie oraz zachodniopomorskie.

- **WMDT dla województwa lubuskiego w 2013 r. wynosi 17,25;**
- Wskaźnik dla sąsiednich regionów: dolnośląskie – 27,59, wielkopolskie – 29,4, zachodniopomorskie – 11,88;
- Wskaźnik dla porównania: najwyższa wartość obowiązuje dla województwa śląskiego – 52,67.

# Dostępność potencjałowa drogowa w 2013 r.

Wskaźnik dostępności drogowej obliczono również w wariancie z uwzględnieniem celów podróży poza granicami kraju.

- Lubuskie, głównie ze względu na bliskość Berlina, ma bardzo wysoką bazę i jest jednym z najlepiej dostępnych województw w ujęciu międzynarodowym w Polsce.
- Najlepiej dostępny jest pas gmin wzdłuż autostrady A2 (w szczególności Słubice, Rzepin oraz Torzym) oraz drogi krajowej nr 18.
- Najśłabsza dostępność międzynarodowa cechuje powiat strzelecko-drezdenecki



# Dostępność drogowa w 2023 r.

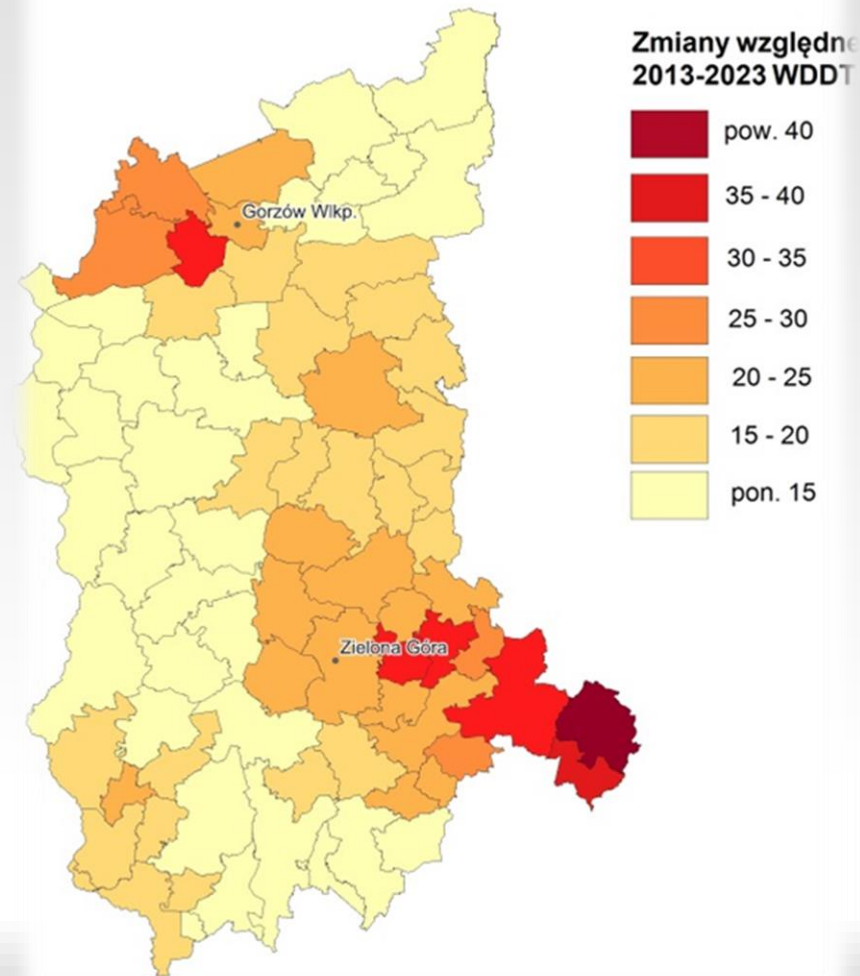
- W wyniku zrealizowania zaplanowanych przedsięwzięć sytuacja w 2023 r. ulegnie poprawie, jednakże w skali kraju zmiana nie będzie bardzo widoczna.
  - Powodem takiej sytuacji będzie rozwój sieci drogowej w innych województwach i polepszanie się infrastruktury we wszystkich regionach kraju.
  - Przeprowadzone inwestycje w znacznym stopniu ułatwią przemieszczanie się w regionie, jednocześnie poprawi się transfer towarów oraz osób przez województwo.
- Szacuje się, iż w roku 2023 gorzej dostępne od lubuskiego mogą być województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie oraz zachodniopomorskie (które mimo połączenia drogą ekspresową S3 z systemem autostrad w Polsce pozostanie najgorzej dostępnym województwem).
  - **Dla województwa lubuskiego wartość docelowa wskaźnika WDDTII w roku 2023 r. określono na 20,70.**
  - Natomiast dla województw ościennych będą to następujące wartości: Zachodniopomorskie: 14,02, Wielkopolskie 35,36, Dolnośląskie 32,69.

# Zmiany w dostępności drogowej w 2023 r.

Największe zmiany dostępności drogowej dotyczą:

- obszarów w ciągu drogi ekspresowej S3;
- Wschowy, której dostępność drogowa wzrośnie o ponad 46%;
- gmin Zabór i Bojadła - zmiany dostępności powyżej 30%;
- okolic Gorzowa Wlkp. (głównie gm. Bogdaniec, a w mniejszym stopniu Witnicy i Lubiszyna) - zmiany dostępności powyżej 25%;

Zmiany dostępności wynikają także z inwestycji prowadzonych w ciągach dróg wojewódzkich. Jednakże zmiany dostępności w wyniku modernizacji dróg wojewódzkich są zawsze mniej widoczne niż poprawa kategorii dróg (np. na drogi ekspresowe lub autostrady).



# Stan sieci kolejowej w 2015 r.

Część linii przechodzących przez teren województwa ma znaczenie ponadregionalne, a nawet międzynarodowe, wchodząc w skład korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Z poziomu regionalnego istotne jednak są również te linie kolejowe, które leżą poza siecią TEN-T, a jednocześnie w znaczny sposób przyczyniają się do zwiększenia spójności regionu:

- Zieloną Górę i Gorzów Wlkp. łączą odcinki linii: **nr 273** (ZG– Czerwieńsk), **nr 436** (nowa łącznica Czerwieńsk Pd-Czerwieńsk Wsch), **nr 358** (Czerwieńsk-Sulechów-Zbąszynek) oraz **nr 367** (Zbąszynek-Międzyrzecz-Gorzów Wlkp.).
- **Gorzów Wlkp.** usytuowany jest na dwutorowej niezelektryfikowanej linii **nr 203** Tczew - Kostrzyn, przebiegającej od stacji węzłowej w Krzyżu w kierunku Kostrzyna n/O i dalej do Berlina.
- Trzeci ważny rejon miejski **Żary i Żagań**, połączony jest ze środkową częścią województwa dwiema równoległymi liniami jednotorowymi – **nr 370** (Żary - ZG) oraz **nr 371** (Żagań - NS- aktualnie linia nie jest eksploatowana). Natomiast oba miasta łączy dwutorowa niezelektryfikowana linia **nr 14**, przebiegająca od Głogowa do stacji granicznej Zasieki / Forst.



# Dostępność potencjałowa kolejowa w 2013 r.

- Województwo lubuskie należy do grupy regionów o niskiej wartości bazowej WKDT II (2013 r.), wynoszącej 12,5;
- nie jest to wskaźnik najniższy ze wszystkich województw (trzecia pozycja od końca przed województwami: podlaskim – 10,34 i zachodniopomorskim – 11,54).

Wartość wskaźnika dla regionów sąsiednich wynosi:

- dolnośląskie – 23,23
- wielkopolskie – 26,52,

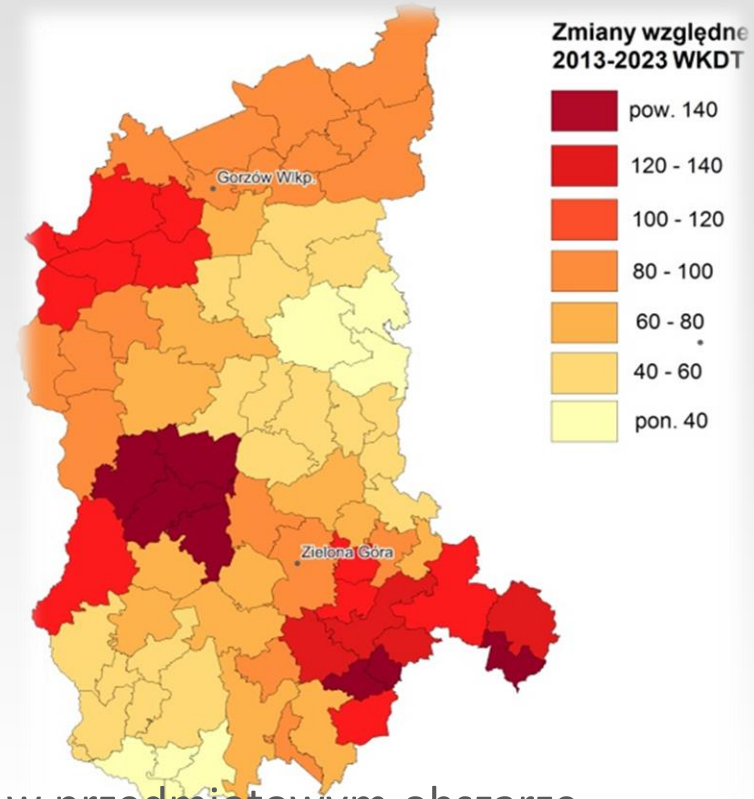
przy najwyższej dla kraju dla województwa mazowieckiego – 51,79.

Pomimo istnienia dość gęstej sieci kolejowej w województwie, wartość wskaźnika zmniejszona jest ze względu na niedostateczne parametry eksploatacyjne niektórych linii.

# Dostępność kolejowa w 2023 r.

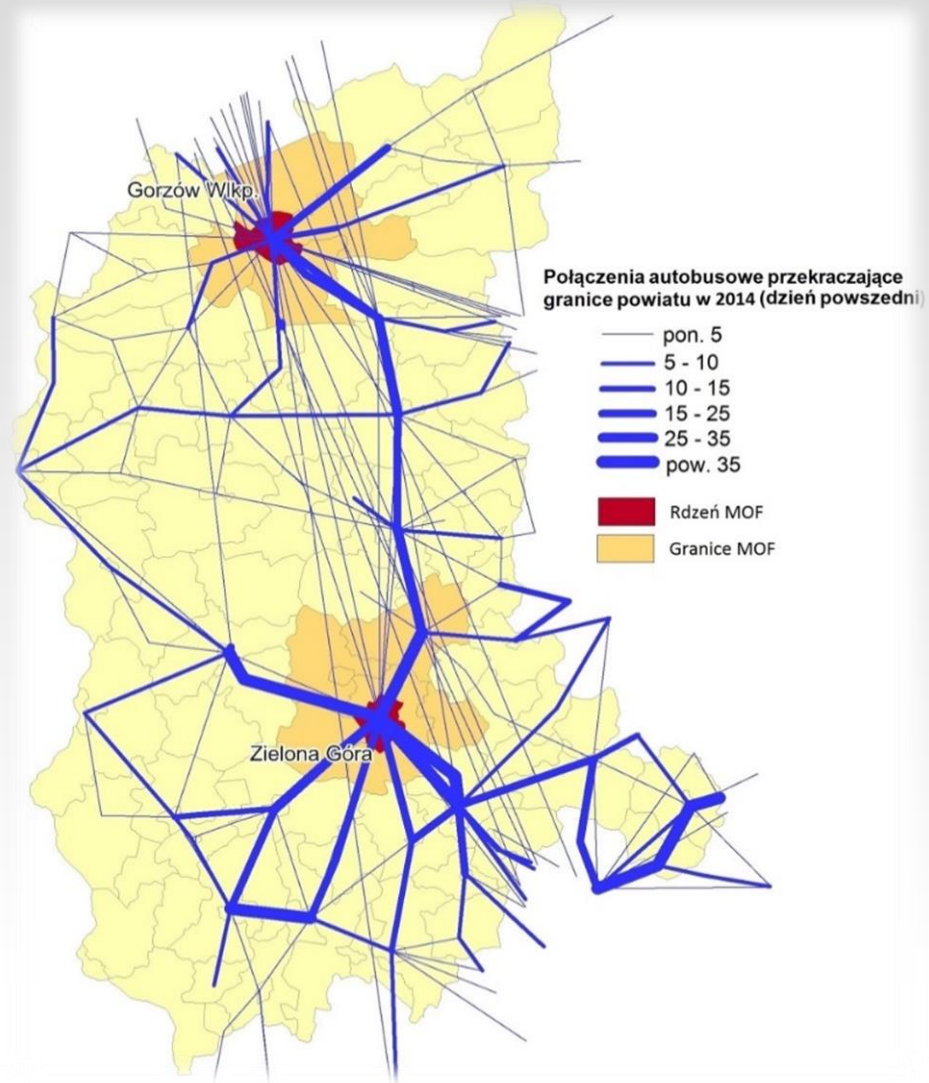
Analizę potencjałowej dostępności kolejowej gmin w województwie przeprowadzono w ujęciu krajowym i obliczono na bazie wskaźnika WMDTII.

- Rezultatem działań zaplanowanych do realizacji w obszarze transportu kolejowego do roku 2023 powinna być poprawa dostępności do infrastruktury kolejowej, w szczególności gmin powiatów: **nowosolskiego, krośnieńskiego oraz gorzowskiego** - wzrost wskaźnika o 120-140%.
- Istotna poprawa wystąpi także w powiatach: **strzelecko-drezdeneckim, słuwickim oraz zielonogórskim** - wzrost 80-100%.
- Prognozuje się, że najmniej z działań inwestycyjnych w przedmiotowym obszarze zyskają **gminy w południowych częściach powiatów żarskiego oraz międzyrzeckiego** - wzrost o mniej niż 60%. Przyczyną takiego stanu jest duża liczba odcinków linii kolejowych wyłączonych z eksploatacji oraz już zrealizowane inwestycje, których efekty są widoczne obecnie (tutaj rozpatrujemy jedynie zmianę).



# Transport autobusowy

- Liczba międzypowiatowych połączeń autobusowych odzwierciedla mniej więcej kierunki dojazdów do pracy.
- Wyraźnie zauważalne jest duże natężenie połączeń na dojazdach do Zielonej Góry i do Gorzowa Wlkp.
- Na mapie zaznacza się wyraźnie trasa S3, w tym połączenia Zielonej Góry z Sulechowem oraz Nową Solą, a także pomiędzy miastami stołecznymi regionu.
- Zauważalna jest duża liczba kursujących autobusów między Zieloną Górą a Żarami i Żaganiem oraz w mniejszym stopniu między Krosnem Odrzańskim i Zieloną Górą.



# Transport miejski na terenie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry

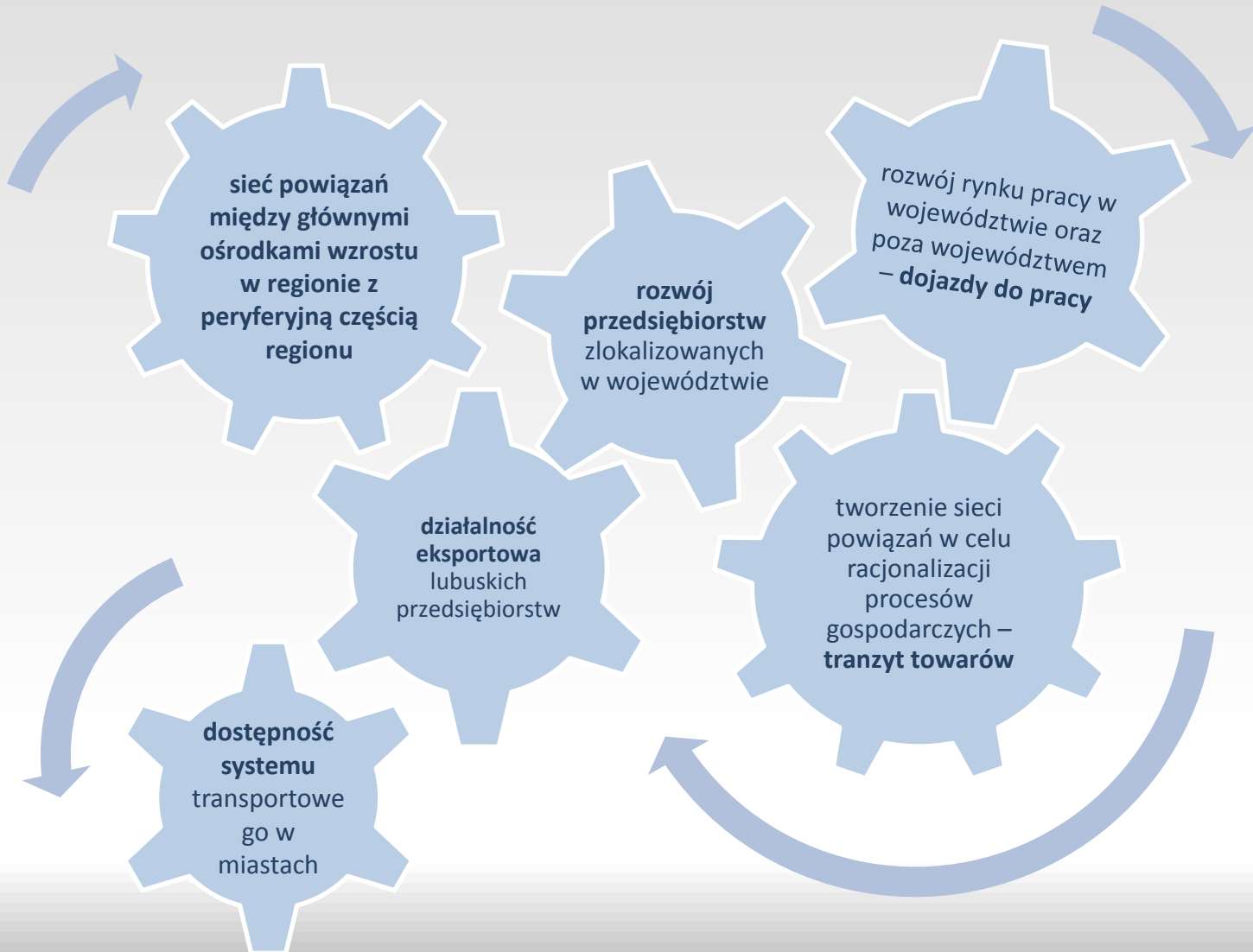
- Liczba linii transportu zbiorowego w MOF Gorzów Wlkp. i MOF Zielona Góra jest bardzo zbliżona.
- W przeliczeniu na liczbę ludności w grupie podobnych miast w kraju zarówno Gorzów Wlkp., jak i Zielona Góra charakteryzuje relatywnie duża liczba tras i linii.
- Zarówno Gorzów Wlkp., jak i Zieloną Górę cechuje stały spadek popytu na transport publiczny. W latach 2008-2012 wynosił on odpowiednio 23,6% dla Gorzowa Wlkp. i 17,4% dla Zielonej Góry, co odzwierciedla tendencję krajową.

# Transport wodny śródlądowy

- Na tle tendencji europejskich, polska żegluga śródlądowa nie ma większego znaczenia w przewozach towarów.
- W przewozach osób ogranicza się ona do turystyki, a lokalnie – do uzupełnienia infrastruktury transportu samochodowego.
- Na regres żeglugi śródlądowej główny wpływ ma zły stan techniczny dróg wodnych (zaledwie 10% łącznej długości sieci spełnia parametry eksploatacyjne)
- Konsekwencją tego stanu jest brak odnowy floty przewozowej z uwagi na nieopłacalność inwestowania armatorów w budowę nowej floty, m.in. ze względu na brak możliwości wykorzystania jej ładowności i ograniczenia żeglugowe.



# Determinanty rozwoju transportu województwa



# Sieć powiązań – tranzyt towarów

Ze względu na położenie lubuskiego istotny jest również tranzyt w ujęciu krajowym, tj. ruch między województwem zachodniopomorskim oraz zespołem portów Szczecin-Świnoujście, a Polską Południową, w tym przede wszystkim z ośrodkami przemysłowymi na Śląsku

Tranzyt w lubuskim ma charakter międzynarodowy

SIEĆ  
POWIĄZAŃ  
- TRANZYT  
TOWARÓW

Szczególną rolę pełnią: droga ekspresowa S3, linia kolejowa nr 273 (tzw. Nadodrzancka) oraz, w dużo mniejszym jak dotąd stopniu, Odrzańska Droga Wodna.

# Sieć powiazań – działalność eksportowa

wokół Gorzowa Wlkp.

widoczny również (z uwagi na wysoką dynamikę przemian), ośrodek o wzrastającym znaczeniu – Słubice – Rzepin

ośrodek żarski

Główne ośrodki obszarów konkurencyjnych na poziomie międzynarodowym

wzdłuż trasy S3, tj. na linii Świebodzin – Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól





# Sieć powiązań – działalność eksportowa



Firmy z siedzibą w lubuskim eksportują ok. 50% towarów do Niemiec



Uzupełnieniem również popularne rynki eksportowe: Francja, Belgia i Holandia.



Widoczny jest wzrost eksportu do Czech (w szczególności z pow.: zielonogórski i wschowski) oraz krajów Półwyspu Iberyjskiego i Włoch.



# Sieć powiązań – koncentracja przedsiębiorczości

Dwie strefy rozwoju, które powstały w wyniku inwestycji w Specjalnych Strefach Ekonomicznych:

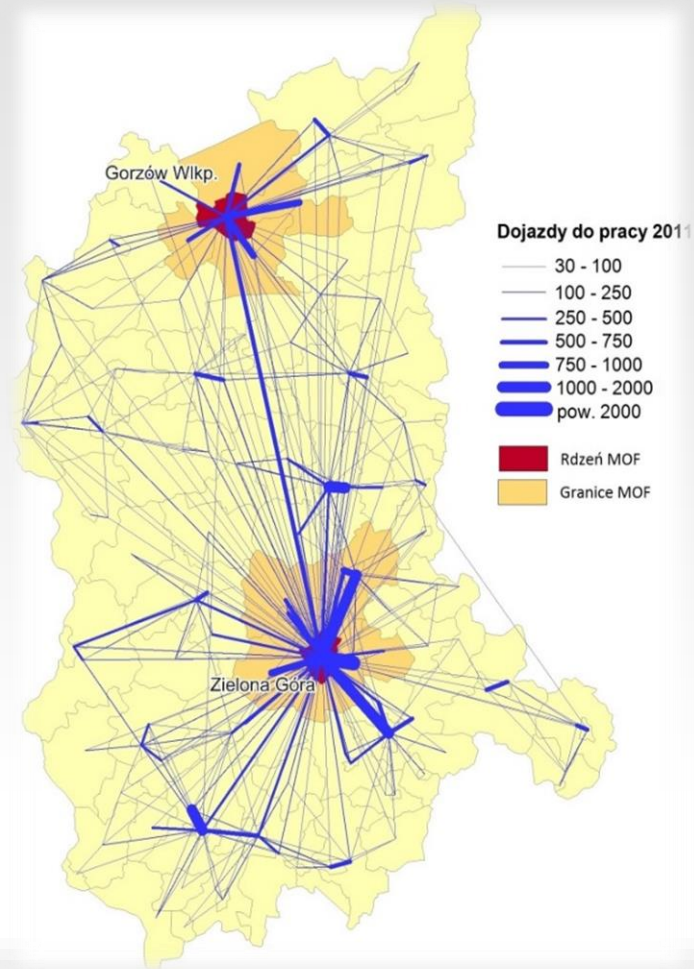
- południowy pas rozwoju z trzema biegunami skupionymi wokół:  
Zielonej Góry/Nowej Soli, powiatu żarskiego i świebodzińskiego (położonego na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych – A2 i S3);
- pasmo rozwoju z centrum w Gorzowie Wlkp. o znacznie węższym zasięgu przestrzennym niż południowy biegun wzrostu, ale podobnej skali ekonomicznej.

Strefy aktywności gospodarczej mogą stanowić przesłankę do kreowania systemu transportowego województwa opartego na biegunach wzrostu. W szczególności w obrębie tzw. Lubuskiego Trójmiasta (Zielona Góra – Sulechów – Nowa Sól); zapewnienia przepustowości systemu drogowego wokół Gorzowa Wielkopolskiego (dużą koncentracją działalności gospodarczej) oraz systemu dogodnych powiązań powiatu żarskiego z trasą A18.



# Sieć powiązań – rynek pracy

- Dojazdy do pracy - ważny czynnik generujący potrzebę modernizacji, zmian w obszarze infrastruktury transportowej.
- Łączna liczba mieszkańców województwa dojeżdżających do pracy w gminie poza swoim miejscem zamieszkania w 2011 r. wyniosła ok 70 tys. osób, z tego aż 10 tys. wyjeżdżało do miejsc pracy zlokalizowanych poza województwem.
- Poza Gorzowem Wlkp. i Zieloną Górą inne ośrodki województwa w niewielkim stopniu wykazują tendencję do integrowania przestrzennego lokalnych rynków pracy. Proces taki możemy zaobserwować np. w rejonie Żar i Żagania.



# Sieć powiązań - transport miejski

Czynnikami determinującymi popyt na usługi transportu publicznego, są:

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

Dlatego też jednym z ważnych czynników rozwoju transportu, w szczególności w ujęciu miejskim, jest zwiększenie jego dostępności poprzez tworzenie infrastruktury przyjaznej i spójnej odpowiadającej potrzebom użytkowników, zwiększającej bezpieczeństwo i jakość przemieszczania się oraz zmniejszenie czasu dojazdu.

# Sieć powiązań – ośrodki wzrostu w regionie

- Miasta powiatowe oraz niektóre ośrodki ponadlokalne - policentryczna sieć ośrodków aktywizowania rozwoju, równomiernie rozmieszczona na terenie województwa.
- Część miast powiatowych jest ośrodkami rozwoju przedsiębiorczości i koncentracji działalności przewozowej związanej z eksportem.
- Miasta powiatowe generujące przepływy pasażerskie związane z dojazdami do pracy.
- Ośrodki subregionalne w województwie lubuskim - miasta powyżej 20 tys. Mieszkańców:
  - ✓ Nowa Sól,
  - ✓ Żary,
  - ✓ Żagań,
  - ✓ Świebodzin,
  - ✓ dodatkowo Słubice.



# Cele PRT WL

CH 1. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu.

CH 2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim.

CH 3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.

Rozwój systemu transportowego regionu poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej oraz poprawy bezpieczeństwa.

CS. 1.1. Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej dostępności w transporcie drogowym.

CO 1.1.1. Poprawa drogowej dostępności transportowej w regionie (ze szczególnym uwzględnieniem ośrodków subregionalnych województwa, miejskich, a także ośrodków wzrostu gospodarczego).

CO 1.1.2. Poprawa spójności infrastruktury transportu drogowego w regionie.

## Kierunki działań:

- Modernizacja istniejącej i budowa nowej infrastruktury drogowej na rzecz:
  - lepszego skomunikowania centrów gospodarczych ze szlakami transportowymi;
  - poprawy dostępności ośrodków miejskich;
  - wzmocnienia dostępności do krajowych i międzynarodowych szlaków drogowych.

## Kierunki działań:

- inwestycje na rzecz zachowania wysokich parametrów technicznych 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.

CH 1. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu.

CH 2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim.

CH 3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.

Rozwój systemu transportowego regionu poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej oraz poprawy bezpieczeństwa.

CS 2.1. Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego

CS 2.2. Wzmocnienie warunków do rozwoju towarowego transportu kolejowego

CO 2.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) kolei

CO 2.1.2. Poprawa kolejowej dostępności transportowej w wymiarze zewnętrznym (poprawa dostępności do najbliższych dużych centrów przesiadkowych: Poznań, Wrocławia, Berlina).

CO 2.1.3. Poprawa dostępności komunikacyjnej w wymiarze wewnętrznym (z miejscowościami w regionie).

CO 2.2.1. Poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe)

CO 2.2.2. Wzmocnienie konkurencyjności przewozów towarowych.

**Kierunki działań:**

- wdrożenie systemu informacji pasażerskiej;
- stworzenie warunków do integracji systemu transportowego (parkingi, stojaki na rowery, zatoczki);
- integracja systemu taryfowego;
- poprawa parametrów technicznych infrastruktury punktowej (dworce kolejowe, przystanki itp.).

**Kierunki działań:**

- poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe);
- zwiększenie ilości nowoczesnego taboru (w tym dwusystemowego).

**Kierunki działań:**

- poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe);
- zwiększenie ilości nowoczesnego taboru.

**Kierunki działań:**

- inwestycje w zakresie poprawy parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe).

**Kierunki działań:**

- budowa i modernizacja węzłów przeładunkowych;
- stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury intermodalnej.



CH 1. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu.

CH 2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim.

CH 3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.

Rozwój systemu transportowego regionu poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej oraz poprawy bezpieczeństwa.

CS 3.1. Wzmocnienie roli transportu miejskiego.

CO 3.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) transportu miejskiego.

CO 3.1.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych

**Kierunki działań:**

- zwiększenie ilości nowoczesnego taboru;
- integracja systemów taryfowych;
- wdrożenie systemu informacji pasażerskiej.

**Kierunki działań:**

- poprawa parametrów technicznych infrastruktury (przystanki, wiaty, centra przesiadkowe);
- rozbudowa, budowa sieci dróg rowerowych i ścieżek rowerowych na terenie miejskich obszarów funkcjonalnych.

CH 1. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu.

CH 2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim.

CH 3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.

Rozwój systemu transportowego regionu poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej oraz poprawy bezpieczeństwa.

CS 4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego

CO 4.1.1. Poprawa żeglowności dróg wodnych śródlądowych na rzecz ruchu towarowego i turystycznego.

**Kierunki działań:**

- 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 turystycznym;
- budowa i modernizacja infrastruktury punktowej (infrastruktura nadrzeczna, porty i przystanie wodne);
- stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury intermodalnej.

CH 1. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu.

CH 2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim.

CH 3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.

Rozwój systemu transportowego regionu poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej oraz poprawy bezpieczeństwa.

CS 5.1. Rozwój transportu lotniczego w regionie

CO 5.1.1. Działania na rzecz rozwoju komunikacji lotniczej.

**Kierunki działań:**

- modernizacja i rozbudowa infrastruktury lotniska w Babimoście;
- wspieranie działań służących zwiększeniu konkurencyjności lotniska regionalnego.

# Szacunkowa wartość przedsięwzięć zaplanowanych do realizacji w podziale na cele w ramach PRT WL

## Cele szczegółowe:

1.1. Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej dostępności w transporcie drogowym

**Szacunkowa wartość przedsięwzięć: 384,49 mln zł;**

2.1. Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego oraz

2.2. Wzmocnienie warunków do rozwoju towarowego transportu kolejowego

**Szacunkowa wartość przedsięwzięć: 378,80 mln zł;**

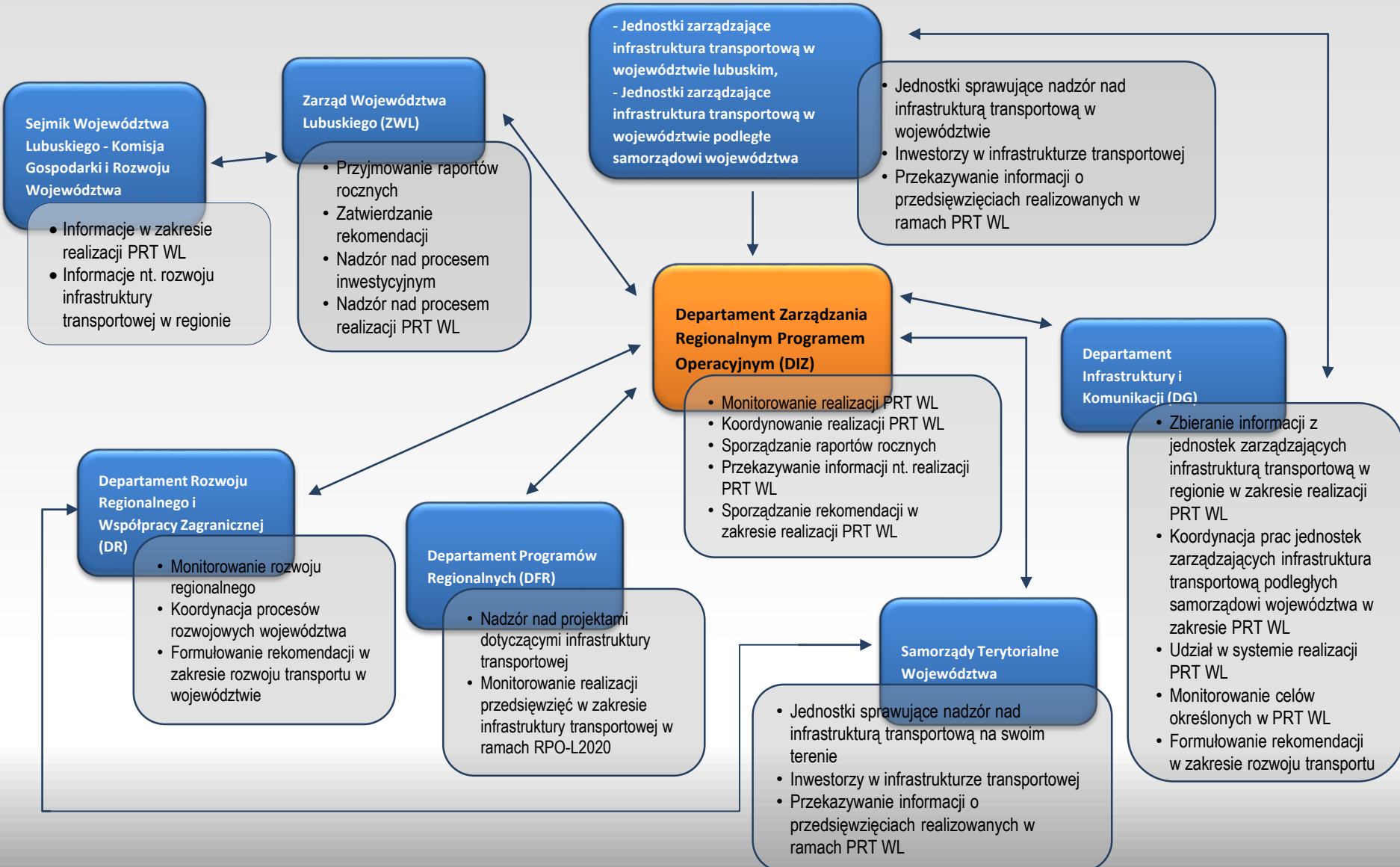
3.1. Wzmocnienie roli transportu miejskiego

**Szacunkowa wartość przedsięwzięć: 729,56 mln zł;**

4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego

**Szacunkowa wartość przedsięwzięć: 515,50 mln zł.**

# Podmioty zaangażowane w realizację PRT WL



**Sejmik Województwa Lubuskiego - Komisja Gospodarki i Rozwoju Województwa**

- Informacje w zakresie realizacji PRT WL
- Informacje nt. rozwoju infrastruktury transportowej w regionie

**Zarząd Województwa Lubuskiego (ZWL)**

- Przyjmowanie raportów rocznych
- Zatwierdzanie rekomendacji
- Nadzór nad procesem inwestycyjnym
- Nadzór nad procesem realizacji PRT WL

**- Jednostki zarządzające infrastrukturą transportową w województwie lubuskim, - Jednostki zarządzające infrastrukturą transportową w województwie podległe samorządowi województwa**

- Jednostki sprawujące nadzór nad infrastrukturą transportową w województwie
- Inwestorzy w infrastrukturze transportowej
- Przekazywanie informacji o przedsięwzięciach realizowanych w ramach PRT WL

**Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym (DIZ)**

- Monitorowanie realizacji PRT WL
- Koordynowanie realizacji PRT WL
- Sporządzanie raportów rocznych
- Przekazywanie informacji nt. realizacji PRT WL
- Sporządzanie rekomendacji w zakresie realizacji PRT WL

**Departament Infrastruktury i Komunikacji (DG)**

- Zbieranie informacji z jednostek zarządzających infrastrukturą transportową w regionie w zakresie realizacji PRT WL
- Koordynacja prac jednostek zarządzających infrastrukturą transportową podległych samorządowi województwa w zakresie PRT WL
- Udział w systemie realizacji PRT WL
- Monitorowanie celów określonych w PRT WL
- Formułowanie rekomendacji w zakresie rozwoju transportu

**Departament Rozwoju Regionalnego i Współpracy Zagranicznej (DR)**

- Monitorowanie rozwoju regionalnego
- Koordynacja procesów rozwojowych województwa
- Formułowanie rekomendacji w zakresie rozwoju transportu w województwie

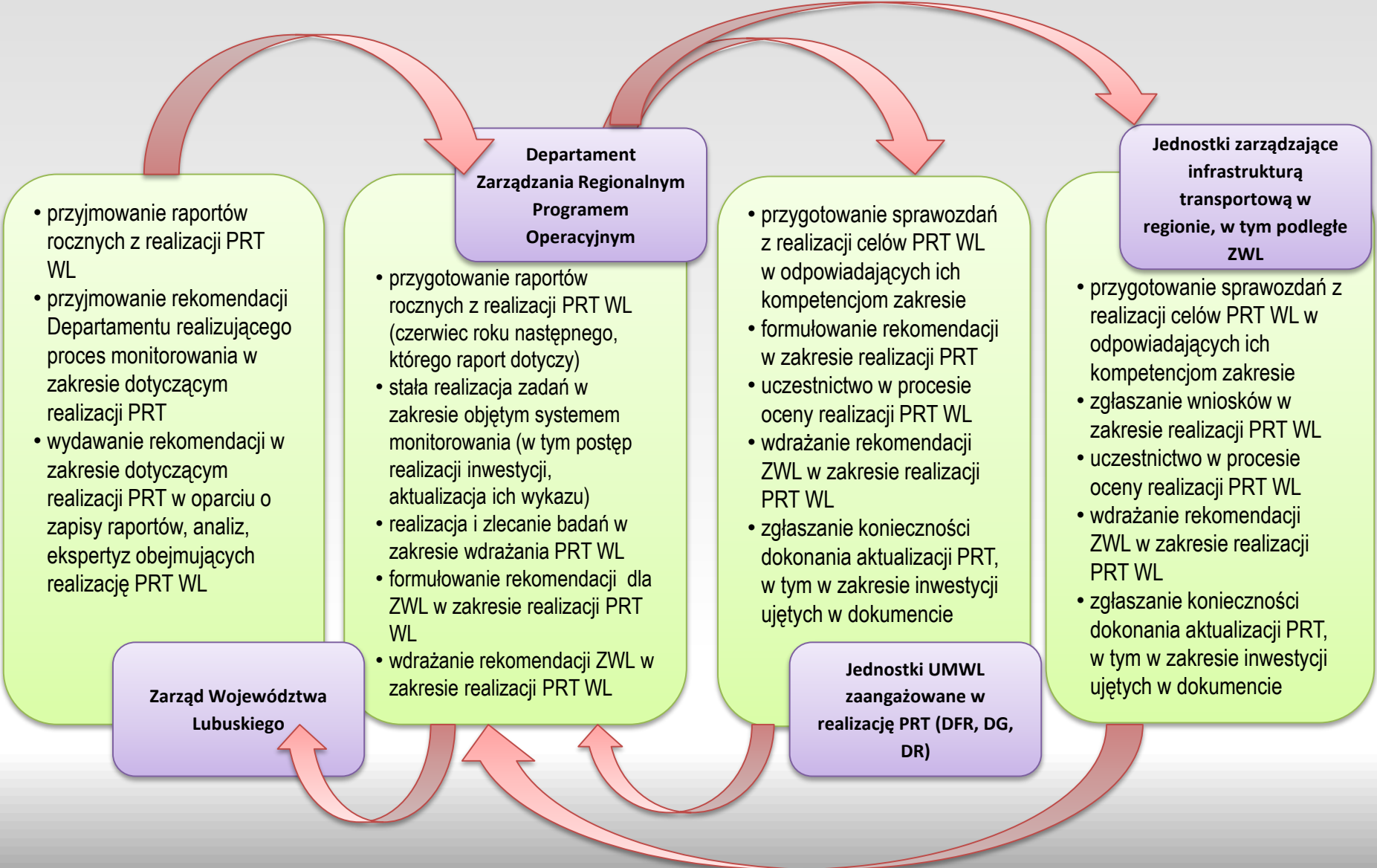
**Departament Programów Regionalnych (DFR)**

- Nadzór nad projektami dotyczącymi infrastruktury transportowej
- Monitorowanie realizacji przedsięwzięć w zakresie infrastruktury transportowej w ramach RPO-L2020

**Samorządy Terytorialne Województwa**

- Jednostki sprawujące nadzór nad infrastrukturą transportową na swoim terenie
- Inwestorzy w infrastrukturze transportowej
- Przekazywanie informacji o przedsięwzięciach realizowanych w ramach PRT WL

# Schemat monitorowania PRT WL



# Zasady wdrażania



Priorytet otrzymują te przedsięwzięcia, które charakteryzują się najwyższym **stopniem efektywności ekonomicznej** w korelacji z potrzebami mieszkańców oraz stanem infrastruktury transportowej regionu.

**Koncentracja** na określonej grupie inwestycji – drogi wojewódzkie i kolej.



Określenie indykatywnej listy inwestycji wyłonionych w oparciu o zaproponowane w dokumencie kryteria zapewniają optymalne wykorzystanie środków.

Stosowanie zasady **dotatkowości** poprzez uzupełnianie środków finansowych pochodzących z dotacji środkami własnymi inwestora lub pochodzącymi z innych źródeł.



**Monitorowanie i ocena** jest podstawowym narzędziem wspomagającym zarządzanie i realizację PRT WL.

**Zapobieganie** negatywnym oddziaływaniom na środowisko u samego źródła i niedopuszczenie do jego powstania.



Realizacja przedsięwzięć w myśl zasady „**zanieczyszczający płaci**”.



# System wskaźników PRT WL

- System realizacji opracowano głównie na podstawie indykatorów określonych dla RPO-L2020.
- System powstał w kontekście realizacji RPO-L2020 i głównie dla potrzeb przedsięwzięć realizowanych w ramach programu regionalnego.



- Dane dotyczące wskaźników oraz ich wartości docelowych są ujęte na podstawie danych zaplanowanych dla RPO-L2020.
- Dane oszacowane na potrzeby realizacji i monitorowania RPO-L2020.



# Kryteria wyboru inwestycji – infrastruktura drogowa

**Kryterium  
rejestrowanego  
natężenia  
ruchu**

Liczba  
punktów: 25



**Kryterium  
stanu  
technicznego**

Liczba  
punktów: 25



**Kryterium  
funkcji drogi**

Liczba  
punktów: 30



**Kryterium  
kontynuacji  
ciągu**

Liczba  
punktów: 20



# Kryteria wyboru inwestycji – infrastruktura kolejowa

30 pkt.

- Kryterium położenia

15 pkt.

- Kryterium ruchu

30 pkt.

- Kryterium zwiększenia prędkości

15 pkt.

- Kryterium zwiększenia przepustowości

10 pkt.

- Kryterium kontynuacji

# Listy inwestycji

1. Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej, w tym:
  - Lista przedsięwzięć priorytetowych,
  - Lista zadań rezerwowych,
  - Lista zadań rezerwowych – Obwodnice,
  - Lista przedsięwzięć w zakresie infrastruktury drogowej na terenie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskich Ośrodków Funkcjonalnych,
  - Lista zadań w zakresie infrastruktury drogowej na terenie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskich Ośrodków Funkcjonalnych planowanych do realizacji w ramach programów krajowych,
2. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu kolejowego,
3. Inwestycje w zakresie wód śródlądowych,
4. Inwestycje w zakresie transportu lotniczego,
5. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu miejskiego i autobusowego.

*Dziękujemy za uwagę*



***Marta Kolczyńska***

***Tomasz Przybyła***

*Wydział Planowania Strategicznego*

*Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym*



**Unia Europejska**  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne

