

Załącznik do Uchwały Nr

Zarządu Województwa Lubuskiego

z dnia 2018 r.

Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego

Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego

Zielona Góra, sierpień 2018 r.



Spis treści

Spis treści	2
1. Wprowadzenie.....	4
1.1 Wstęp.....	4
1.2 Podmioty zaangażowane w przygotowanie, realizację i aktualizację PRT oraz główni interesariusze ..	6
2. Diagnoza syntetyczna regionu	8
3. Cele i kierunki rozwoju transportu w dokumentach strategicznych unijnych, krajowych i regionalnych	9
4. Opis stanu transportu w województwie lubuskim	20
4.1 Transport drogowy	20
Stan sieci drogowej w 2015 r.	20
Natężenie ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych w 2010 r.	21
Sieć TEN-T – Korytarze drogowe: Morze Północne-Bałtyk i Bałtyk-Adriatyk	26
Sytuacja na pozostałych drogach krajowych województwa lubuskiego	30
Sytuacja na drogach wojewódzkich województwa lubuskiego	30
Dostępność potencjałowa drogowa w 2013 r.	32
4.2 Transport kolejowy	34
Stan sieci kolejowej w 2015 r. – charakterystyka sieci z uwzględnieniem roli poszczególnych ośrodków	34
Natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych w 2010 r.	39
Dostępność potencjałowa kolejowa w 2013 r.	50
Inwestycje na sieci kolejowej w okresie programowania 2007-2013	52
4.3 Transport miejski oraz autobusowy	52
Międypowiatowe połączenia autobusowe w 2014 r.	53
Ogólny zarys problemów w transporcie miejskim w MOF Gorzów Wlkp. oraz MOF Zielona Góra	55
Inwestycje w transporcie miejskim na terenie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry w okresie programowania 2007-2013	57
4.4 Transport rowerowy	57
4.5 Transport wodny śródlądowy	58
Stan Międzynarodowych Dróg Wodnych E30 i E70 w 2015 r.	58
4.6 Transport lotniczy	62
Port lotniczy w Babimoście w 2015 r.	62
5. Determinanty rozwoju transportu województwa	63
5.1 Sieć powiązań – tranzyt towarów	63
5.2 Działalność eksportowa	66
5.3 Koncentracja przedsiębiorczości	68
5.4 Rynek pracy	69
5.5 Transport miejski	73
5.6 Sieć powiązań między głównymi ośrodkami wzrostu w regionie z peryferyjną częścią regionu	75
6. Prognozy rozwoju infrastruktury transportowej województwa	79
6.1 Dostępność potencjałowa regionu w 2023 r.	79
Dostępność drogowa w 2023 r.	79
Dostępność kolejowa w 2023 r.	83
6.2 Rozwój systemu opłat	87
6.3 Prognozy rozwoju transportu zbiorowego	88
6.4 Prognozy rozwoju dla transportu śródlądowego i lotniczego	92
7. Analiza SWOT	95

7.1	SWOT – transport drogowy.....	95
7.2	SWOT – transport kolejowy	97
7.3	SWOT – transport wodny śródlądowy.....	98
7.4	SWOT – transport lotniczy	99
7.5	SWOT – transport miejskich obszarów funkcjonalnych Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego ...	100
7.6	SWOT – system transportowy województwa lubuskiego – ujęcie syntetyczne.....	102
8.	Cele PRT i kierunki działań	104
9.	Źródła finansowania PRT	118
10.	System wdrażania PRT WL	120
11.	System monitorowania i aktualizacji PRT WL.....	126
11.1	System monitorowania i aktualizacji Programu.....	126
11.2	Wskaźniki	130
12.	Wyciąg z OOS.....	138
13.	Załączniki.....	144
13.1.	Ryzyka realizacji inwestycji	144
13.2.	Kryteria wyboru inwestycji.....	150
	Infrastruktura drogowa	150
	Infrastruktura kolejowa	153
	Infrastruktura wodna śródlądowa	157
	Infrastruktura transportu lotniczego.....	157
	Infrastruktura transportu miejskiego i autobusowego.....	158
13.3.	Punktacja projektów w zakresie infrastruktury drogowej.....	159
13.4.	Punktacja projektów w zakresie infrastruktury kolejowej.....	165
13.5.	Punktacja projektów w zakresie infrastruktury śródlądowej	166
13.6.	Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej	167
13.7.	Inwestycje w zakresie transportu kolejowego	186
13.8.	Inwestycje w zakresie wód śródlądowych	189
13.9.	Inwestycje w zakresie transportu lotniczego	191
13.10.	Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu miejskiego i autobusowego.....	191

1. Wprowadzenie

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 wskazuje, iż odpowiednio rozwinięta i utrzymana sieć infrastruktury transportowej jest jednym z podstawowych warunków wysokiego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego województwa lubuskiego, jego atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej, a także istotną składową ogólną jakości życia.

Rozwój regionalnego systemu infrastruktury transportowej z jednej strony jest odpowiedzią na koncentrację na danym obszarze zjawisk pobudzenia gospodarczo-społecznego, z drugiej strony jest ukierunkowany na obszary, które do rozwoju potrzebują wsparcia infrastrukturą techniczną. W obu przypadkach stanowią jeden z istotniejszych elementów niezbędnych dla stymulacji rozwoju gospodarczego obszaru województwa.

Spójna sieć transportowa zapewnia włączenie regionu w wymiarze europejskim i krajowym, głównie poprzez połączenie z siecią TEN-T oraz pozostałą siatką połączeń dróg krajowych (kolej, drogi szybkiego ruchu, autostrady, drogi wodne śródlądowe), regionalnych (drogi wojewódzkie) i lokalnych. Rozwój infrastruktury transportowej stanowi również istotny element spójności w wymiarze społecznym. Pozytywnie wpływa na mobilność mieszkańców (w tym w kontekście rynku pracy), umożliwia korzystanie z dóbr kultury i usług kulturalnych, ułatwia dostęp do organów administracji rządowej i samorządowej, włącza obszary położone peryferyjnie i zapobiega wykluczeniu społecznemu i geograficznemu mieszkańców.

1.1 Wstęp

Opracowanie **Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT)** na obecną perspektywę finansową UE na lata 2014-2020 jest jednym z wymogów spełnienia warunkowości *ex-ante* dla Celu Tematycznego 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej, realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020.

Przedmiotowy Program wykracza poza ramy interwencji wyznaczone przez Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020, nadając kontekst celom RPO-L2020 w obszarze rozwoju transportu w szerszym horyzoncie.

Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego został przygotowany na podstawie analizy eksperckiej dotyczącej stanu infrastruktury transportowej województwa lubuskiego pn. „Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju”, Warszawa czerwiec 2015. Wykonaną w ramach projektu pn. Wdrożenie systemu monitorowania polityk publicznych w województwie lubuskim poprzez budowę Lubuskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego, realizowanego w ramach poddziałania 5.2.1 Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki.

Przedmiotowa analiza wpisuje się w zalecenia metodologiczne ujęte w wytycznych Jaspers, pn. *Methodological support to the Preparation of National and Regional Transport Plans and the related Ex-Ante-Conditionality to the 2014-2020 Programming Period* (sierpień 2014 r.), które dotyczą wykonania



syntezy zastanego układu komunikacyjnego, dzięki czemu możliwe będzie dokonanie realistycznych prognoz ujętych w PRT WL. Zgodnie z Wytycznymi, w celu przygotowania takiej analizy należy brać pod uwagę rozwój sytuacji społeczno-gospodarczej regionu, oczekiwania użytkowników sieci transportowej i interakcje z czynnikami warunkującymi rozwój modelu transportowego w regionie.

Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (dalej zwane Rozporządzeniem ogólnym) uruchomienie środków finansowych w ramach funduszy objętych Wspólnymi Ramami Strategicznymi 2014-2020 uzależnione jest od spełnienia wymogów warunkowości ex-ante, czyli zapewnienia określonych założeń wyjściowych umożliwiających efektywną realizację programów współfinansowanych ze środków europejskich. Zgodnie z Załącznikiem IV Rozporządzenia ogólnego, warunki te wiążą się w obszarze transportu z koniecznością przedstawienia odpowiednio uzasadnionej, wybranej w oparciu o obiektywne kryteria listy projektów do realizacji wraz z realistycznym harmonogramem ich wdrożenia.

Obecnie funkcjonująca Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do roku 2015 wskazuje kierunki, metody oraz procedury jakie należy podejmować w ramach sektora transportowego na terenie województwa. Ponadto zawiera ona prawdopodobne trendy rozwoju, możliwości jego wspomagania i instytucjonalizacji. Sformułowano w niej również podstawowe wytyczne, które powinny być uwzględnione przy kreowaniu regionalnej polityki transportowej. Jednakże, ze względu na to, iż horyzont czasowy nowej perspektywy finansowej wykracza poza lata jakie zostały ujęte w przedmiotowym dokumencie i dla których zaplanowano niezbędne działania w zakresie transportu, koniecznym było przygotowanie dokumentu dla obszaru transportu z perspektywą czasową obejmującą okres programowania do 2020 i odpowiadającego wymogom warunkowości ex ante dla celu tematycznego 5 dla RPO-L2020.

Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego daje podstawy dla zrównoważonego rozwoju sektora transportu, przy uwzględnieniu wymagań oraz kwestii prawnych, administracyjnych, środowiskowych, społecznych oraz finansowych, a także pozwala na określenie wkładu w ujednolicenie europejskiego obszaru transportu, poprzez zgodność z odpowiednimi politykami Unii Europejskiej w tym zakresie.

Program pozwala przede wszystkim na określenie deficytów systemu i pożądaných kierunków zmiany, szczególnie w zakresie transportu drogowego i kolejowego, umożliwiając wsparcie inwestycji transportowych ze środków UE w nowej perspektywie finansowej, w ramach RPO-L2020 – 5 Oś Priorytetowa – *Transport* oraz programów krajowych.

Podjęcie przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które mogą przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania środków finansowych, a rozpoczęcie ich wdrażania przewiduje się w perspektywie czasowej do 2020 (etap I) oraz do 2023 roku (etap II).

Zapisy Programu są spójne z Strategią Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 oraz realizują cele generalne w niej zdefiniowane oraz w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa, a także zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym – Lubuskie 2020.

1.2 Podmioty zaangażowane w przygotowanie, realizację i aktualizację PRT oraz główni interesariusze

Instytucją odpowiedzialną za powstanie *Programu rozwoju transportu* jest Zarząd Województwa Lubuskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego w Zielonej Górze.

Zarząd Województwa Lubuskiego, zgodnie z treścią ustawy o samorządzie województwa, wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim z zakresu zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego i dróg publicznych. Prowadzi również politykę rozwoju województwa, na którą składają się m.in. utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim, jak również pozyskiwanie i łączenie środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej. Dlatego też Samorząd Województwa pełni rolę koordynującą działania związane z zakresem budowy i modernizacji infrastruktury transportowej różnego rodzaju. Jest to jeden z kluczowych elementów wpływających na rozwój regionu.












Istotną rolę w rozwoju PRT WL spełniają również samorządy lokalne (powiatowe i gminne), które powinny mieć wpływ na podejmowanie decyzji o przedsięwzięciach transportowych oraz, co ważne, móc skoordynować własne działania, związane z tworzeniem swoich systemów transportowych oraz z systemami innych podmiotów – w szczególności gmin i powiatów ościennych.

Zarządzający infrastrukturą transportową są odpowiedzialni za budowę sieci transportowej, która spełnia wymagania nowoczesnego, efektywnego i ekologicznego transportu. Sieci, która odpowiada faktycznym potrzebom i potencjałowi użytkowników infrastruktury transportowej. Odpowiadają również za utrzymanie istniejącej sieci w należytym stanie.









Natomiast organizatorzy transportu odpowiedzialni są za przygotowanie i zapewnienie spójnej, skoordynowanej i komplementarnej oferty przewozowej o wysokiej jakości, efektywnej, która stanowi odpowiedź na potrzeby transportu osób i towarów.

Ważnym podmiotem wnoszącym wkład w rozwój przedmiotowego Programu są samorządy miast wojewódzkich – Gorzowa Wielkopolskiego oraz Zielonej Góry, na których terenie funkcjonują systemowe rozwiązania w zakresie transportu zbiorowego. Wszystkie systemy transportu publicznego stanowią alternatywę dla transportu samochodowego mieszkańców. Dlatego też samorządy te powinny w sposób istotny wpływać na kształt Programu w tym obszarze. Należy także zwrócić uwagę, na możliwość tworzenia kolejnych rozwiązań systemowych dotyczących transportu publicznego w innych miastach województwa. Uzależnione jest to od potrzeb danych ośrodków miejskich oraz analizy kosztów ich powstania.

Kluczowi interesariusze:

-  Województwo Lubuskie reprezentowane przez Zarząd Województwa Lubuskiego;
-  Samorządy Powiatowe Województwa Lubuskiego reprezentowane przez Starostów Powiatów;
-  Samorządy Województwa Lubuskiego reprezentowane przez Prezydentów, Burmistrzów oraz Wójtów;
-  Zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A.;
-  Użytkownicy infrastruktury kolejowej – przewoźnicy osób i cargo;
-  Przedsiębiorcy oraz przedsiębiorstwa zlokalizowane na terenie Województwa Lubuskiego;
-  Centra logistyczne zlokalizowane na terenie Województwa Lubuskiego;
-  Organizacje reprezentujące przedsiębiorców, organizacje branżowe reprezentujące m.in. branżę transportową, logistyczną Województwa;
-  Organizacje specjalistyczne w obszarze infrastruktury transportowej, w tym organizacje pozarządowe;
-  Mieszkańcy Województwa Lubuskiego;
-  Pozostali korzystający z infrastruktury transportowej województwa.

2. Diagnoza syntetyczna regionu

-  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 1 398 789 km² (dane statystyki publicznej – baza Strateg – za rok 2014).
-  Obszar województwa w ponad 49% stanowią lasy (najwyższy wskaźnik lesistości w kraju), użytki rolne – 43,9 tys. ha (93,6% wszystkich gruntów rolnych) (dane pochodzą z Banku Danych Lokalnych – za rok 2014), natomiast lasów i gruntów leśnych w województwie jest 9 779 ha, a pozostałych gruntów 20051 ha. W ujęciu procentowym jest to 2,1% (lasy i grunty leśne) i 4,3% pozostałe grunty (Użytkowanie gruntów i powierzchnia zasiewów w 2014 r. GUS, Warszawa 2015).
-  Administracyjnie województwo dzieli się na 12 powiatów ziemskich, 2 miasta na prawach powiatu i 82 gminy.
-  Odległość drogowa między miastami wojewódzkimi (Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra) wynosi ok. 120 km.
-  W 2012 r. produkt krajowy brutto woj. lubuskiego wynosił 35,7 mld zł, co stanowiło 2,2% PKB Polski. Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca wynosił 33,9 tys. zł (83,1% średniej krajowej), co plasowało lubuskie na 9. miejscu względem innych województw¹.
-  Liczba ludności regionu nieznacznie przekracza 1 milion mieszkańców (1 020 307 osób; dane statystyki publicznej – baza Strateg – za rok 2014).
-  Gęstość zaludnienia w regionie wynosi 73 osoby na 1 km² powierzchni. (dane statystyki publicznej – baza Strateg – za rok 2014).
-  Wskaźnik urbanizacji regionu wynosi 63,1% (dane statystyki publicznej – baza Strateg – za rok 2014).
-  Na terenie województwa przebiega 7 565,3 km dróg publicznych o nawierzchni twardej (wg danych z 2013 r.) w tym: 1 584,7 km dróg wojewódzkich oraz 3 489,7 km dróg powiatowych i 2 490,9 km dróg gminnych (aktualizacja na dzień 23.02.2015)².
-  Współczynnik aktywności zawodowej wg. BAEL dla województwa lubuskiego w roku 2013 wynosił 54,4% i był poniżej średniej krajowej (dane statystyki publicznej – baza Strateg).
-  Region cechuje dostępność do szlaków komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym, łączących zachód ze wschodem Europy oraz Skandynawię z południem kontynentu.

¹ Rocznik Statystyczny Województw 2014. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, 2015-01-12, s. 625.

² Informacje pochodzą z danych statystyki publicznej dostępnych w Banku Danych Lokalnych za 2013 r. - dostęp na dzień 24.07.2015. Z informacji uzyskanych od Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, wg stanu na dzień 01.01.2015 r. długość dróg wojewódzkich w zarządzie ZDW wynosi 1508,6 km. Stan ten nie obejmuje informacji o drogach wojewódzkich przechodzących przez miasta: Gorzów Wielkopolski oraz Zieloną Górę.

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

Transport, jako jedna z osi rozwoju, jest przedmiotem wielu dokumentów o charakterze strategicznym zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym, regionalnym, czy lokalnym.




Poniższy schemat przedstawia w sposób syntetyczny najważniejsze dokumenty strategiczne wszystkich szczebli od unijnego przez krajowy, regionalny po lokalny, które odnoszą się do obszaru transportu.

Schemat logiczny uwarunkowań prawnych, strategicznych i programowych systemu transportowego w województwie lubuskim:



	DOKUMENTY STRATEGICZNE		DOKUMENTY PROGRAMOWE I IMPLEMENTACYJNE	
	HORYZONTALNE	SEKTOROWE		
POZIOM EUROPEJSKI	Strategia EUROPA 2020 Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego	BIAŁA KSIĘGA Transportu	Wspólne Pamy Strategiczne na lata 2014-2020 Rozporządzenie 1301/2013 Rozporządzenie 1303/2013	WIZJA, CELE, KIERUNKI INTERWENCJI W OBSZARZE TRANSPORTU
POZIOM KRAJOWY	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030 Strategia Rozwoju Kraju 2020 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do 2020 roku	STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU (z perspektywą do 2030 roku) (+ Dokument Implementacyjny) Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym	Umowa Partnerstwa Ustawa z 11.07.2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	
POZIOM REGIONALNY	Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 Zmiana planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego	PROGRAM ROZWOJU TRANSPORTU 2014-2020 (2023) Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na ścieżkę komunikacyjnej w woj. przewozach pasażerskich Strategia rozwoju portu lotniczego Zielona Góra/Babimost do roku 2040	Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020 Kontrakt Terytorialny dla Województwa Lubuskiego	
POZIOM LOKALNY	Strategie rozwoju gmin i powiatów Strategia Rozwoju MOF Gorzowa Wlkp. Plany zagospodarowania przestrzennego gmin	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miast: Zielona Góra, Gorzów Wlkp. oraz gmin sąsiadujących Zrównoważone plany mobilności miejskiej Plany Gospodarki Niskoemisyjnej	Strategia ZIT MOF Gorzowa Wielkopolskiego Strategia ZIT MOF Zielonej Góry	

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020” obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety, mające na celu wyjście silniejszej UE z kryzysu, powstanie inteligentnej i zrównoważonej gospodarki UE sprzyjającej włączeniu społecznemu, osiągania wysokich wskaźników zatrudnienia i wydajności oraz większą spójnością społeczną:

-  rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,
-  rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
-  rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Transport jest jednym z kluczowych elementów rozwoju gospodarki, która sprzyja budowaniu spójności społecznej i terytorialnej. Zgodnie z treścią tego dokumentu, główny nacisk powinien być położony na modernizację sektora transportu i zmniejszeniu jego udziału w emisji związków węgla oraz na jego zrównoważony rozwój w miastach. Ogólnie transport w ww. dokumencie postrzegany jest jako źródło dużego zagęszczenia ruchu oraz emisji zanieczyszczeń. Dlatego też, w celu budowania gospodarki i społeczeństwa opartego na silnych fundamentach - należy dążyć do minimalizowania lub eliminacji efektów ubocznych wzrostu gospodarczego.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu prezentuje finalny i właściwy system transportu, który jest konkurencyjny, umożliwiający zwiększenie mobilności, gdzie bariery i wąskie gardła kluczowych obszarów są w większości usunięte i w znaczny sposób wpływający na wzrost zatrudnienia oraz rozwój gospodarek Europy. Dokument wskazuje, że inwestycje w infrastrukturę transportową dodatnio oddziałują na wzrost gospodarczy, umożliwiają tworzenie miejsc pracy, co przekłada się na budowanie dobrobytu, rozwój handlu oraz, zwiększenie dostępności terytorialnej i mobilności obywateli. Jednakże w dokumencie nakreślone są warunki, jakie należy spełnić, aby osiągnąć maksymalne efekty przedmiotowych działań, jednocześnie minimalizując negatywne skutki dla środowiska. Działania te są określone w perspektywie średnio i długookresowej.

Zapisy z powyższego dokumentu mają bezpośrednie przełożenie na treść **Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności**. W dokumencie wskazano, jako cel strategiczny, dążenie do poprawy jakości życia Polaków, określając jednocześnie możliwe działania w tym kierunku. Zostały one podzielone na trzy obszary strategiczne:

1. konkurencyjności i innowacyjności gospodarki (modernizacji),
2. równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),
3. efektywności i sprawności państwa (efektywności).

W drugim z wymienionych obszarze strategicznym podkreślono wagę zrównoważonego rozwoju regionów oraz ważność wyrównywania szans w ramach polityki spójności, w tym także spójności społecznej, poprzez poprawę poziomu cywilizacyjnego życia codziennego. Wiąże się to z dążeniem do łatwiejszej dostępności usług i zasobów publicznych z każdego miejsca w kraju. Technicznym kluczem do realizacji celów w tym obszarze jest poprawa dostępności transportowej, w tym obszarów wiejskich.

W dokumencie wskazano, że ważnym czynnikiem rozwijającym transport jest m.in. budowa podstawowej sieci autostrad i dróg łączących regiony, poprawa jakości dróg lokalnych oraz budowa ich powiązań z siecią dróg krajowych. W obszarze transportu kolejowego wskazano modernizację kolei w celu zapewnienia intermodalności. Natomiast w zakresie transportu lotniczego, wskazano jako istotne m.in. zwiększenie dostępności portów lotniczych (regionalnych i drugorzędnych) poprzez odpowiednie zintegrowanie ich z infrastrukturą transportu lądowego, w tym również komunikacją publiczną. W realizacji Strategii niezbędne będzie określenie zasad polityki miejskiej, które będą zogniskowane wokół potrzeb infrastrukturalnych, również infrastruktury nowego typu, związanej z dopasowaniem miast do starzejących się społeczeństw, a przede wszystkim do cyklu życia mieszkańców, bo to oznacza też poprawę jakości życia.

Istotnym elementem systemu transportowego, będzie modernizacja dróg wodnych śródlądowych, dzięki czemu osiągnięte zostaną parametry eksploatacyjne, co przełoży się na zwiększenie dostępności importowej i eksportowej kraju.

Ważnymi działaniami wpływającymi na cały obszar zgodnie z przedmiotową Strategią, które powinny zostać przeprowadzone, są: zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie, udrożnienie systemów transportowych w miastach i obszarach metropolitalnych oraz modernizacja infrastruktury dostępu do portów, zarówno od strony morza, jak i lądu.

Głównym celem działań wskazanych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, powinno być **zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego**.

Przełożeniem długookresowych celów wskazanych w powyższej Strategii są cele i priorytety ujęte w **Strategii Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo**. Ta średniookresowa strategia rozwoju wskazuje na najważniejsze działania, które mają doprowadzić do wzmocnienia i wykorzystania gospodarczych, społecznych i infrastrukturalnych potencjałów, co umożliwi szybszy i zrównoważony rozwój kraju. W dokumencie wskazano, że podstawowe znaczenie dla konkurencyjności gospodarki ma rozwój i poprawa dostępności infrastruktury transportowej oraz jej odpowiednia przepustowość, a także dostosowanie infrastruktury transportowej do intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców. Działania te, zgodnie z zapisami Strategii, umożliwią dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do regionów rozwijających się wolniej. Na poziomie regionalnym ważne będzie wspieranie projektów lokalnych, stanowiących dodatkowe (względem inwestycji krajowych) połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniające transportowe układy krajowe i wojewódzkie.

Dlatego też celem określonym w **Strategii Rozwoju Kraju 2020** w perspektywie do 2020 roku jest **zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej oraz stworzenie spójnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przewozy towarów i ludności przy użyciu różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem ekologicznych właściwości transportu szynowego i wodnego śródlądowego**.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, jest najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego Polski. Jednym z celów strategicznych polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest **Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych**

poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej (cel 3). W odniesieniu do systemu transportowego priorytetowo traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, które przynosić będą wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Wysoką rangę zachowują też inwestycje lądowe, których celem będzie poprawa dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Dokument stwierdza, że poczynając od 2015 roku powinno sukcesywnie następować zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie.



Jako jeden z ważniejszych elementów transportu w KPZK 2030 wskazano infrastrukturę ruchu pasażerskiego, łączącą największe ośrodki miejskie (w tym międzynarodowe), która realizowana będzie przez infrastrukturę o wysokim standardzie oraz linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości, które będą zintegrowane z systemami transportu publicznego. W przypadku przewozów towarowych nacisk położono na modernizację i budowę infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi.




Zgodnie z KPZK 2030, ważnym działaniem, które powinno być zrealizowane, aby osiągnąć zaplanowane cele, jest poprawa wzajemnej dostępności czasowej między miastami wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi. Ponadto zmniejszeniu zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych, według Koncepcji służyć będą inwestycje obejmujące modernizację sieci kolejowej prowadzone pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

Jednym z założeń **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie** jest zwiększanie spójności terytorialnej, zarówno w skali krajowej, jak również regionalnej, w tym przez budowanie powiązań funkcjonalnych między miastami wojewódzkimi a ich otoczeniem regionalnym, zwłaszcza między miastami i obszarami wiejskimi, poprzez ograniczanie dysproporcji rozwojowych pomiędzy poszczególnymi województwami.

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 Rozwoju Transportu do 2020 r.** ma być **zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym**. Realizacja ww. celu w perspektywie do 2020 r. i dalszej wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

-  cel szczegółowy 1: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej,
-  cel szczegółowy 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,

-  cel szczegółowy 3: poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów,
-  cel szczegółowy 4: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
-  cel szczegółowy 5: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

W transporcie drogowym najważniejszym kierunkiem interwencji jest rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych; rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich; wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem; rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego; rozwój infrastruktury innowacyjnych rozwiązań technologicznych optymalizujących przepływ potoków ruchu.

W zakresie transportu kolejowego do priorytetów rozwoju tego obszaru należy konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 r. większa część sieci była w stanie dobrym. Istotne są również działania w zakresie: rewitalizacji i rozbudowy linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego, modernizacji i budowy terminali przystosowanych do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych, rozwoju infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi.







Na poziomie ogólnopolskim cele działań obejmujące kształtowanie systemu transportowego publicznego wpisują się w powyższe dokumenty strategiczne oraz wskazane są również w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. W KPZK 2030 podkreśla się rolę integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich dla rozwoju przestrzeni kraju, w szczególności działań służących poprawie dostępności transportowej wewnątrz obszarów funkcjonalnych, realizowanych poprzez wprowadzenie zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (multimodalny transport zbiorowy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikacja rowerowa i piesza).

O ile inne gałęzie transportu, w szczególności drogowy i kolejowy znajdują szersze odzwierciedlenie w horyzontalnych dokumentach strategicznych, o tyle transport śródlądowy jest traktowany pobocznie jako uzupełnienie głównych gałęzi. Odzwierciedla to przyjętą strategię rozwoju systemu transportowego w kraju polegającą na odbudowie i modernizacji tras śródlądowych w kontekście ich włączenia w obecnie funkcjonujący system jako formy alternatywnej wpływającej na zmniejszenie poziomu emisyjności transportu, zapewnienie jego multimodalności oraz odciążenie transportem towarowym szlaków drogowych. We wszystkich dokumentach punkt wyjścia stanowi odbudowa parametrów żeglowności szlaków śródlądowych, w szczególności na Odrze, bez której nie jest możliwe rozpoczęcie dyskusji o wzmocnieniu znaczenia transportu śródlądowego. Z kolei ponadregionalna **Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020** w ramach celu związanego z integracją przestrzenną i funkcjonalną makroregionu kładzie nacisk na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wzmocnienie międzyregionalnej i transgranicznej współpracy w dorzeczu Odry jako czynnika łączącego system krajowy z europejskim oraz poprawiającego konkurencyjną pozycję zespołu portów Szczecin-Świnoujście. W strategii tej zwraca się również uwagę na ekologiczne aspekty transportu śródlądowego samego w sobie, jak i poprzez połączenie go z systemem drogowym i kolejowym (poprzez ich odciążenie).

Uszczegółowieniem SRT do 2020 r. jest **Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)**. Cele planowane do osiągnięcia, które zostały

określone w przedmiotowym dokumencie są zgodne z celami wyznaczonymi w innych dokumentach strategicznych, łącznie z ww. SRT. Dokument jest kompleksowym planem strategicznym inwestycji transportowych kraju.




W przedstawione powyżej cele dokumentów strategicznych UE i krajowych wpisują się dążenia określone w **Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020**. Jeden z celów zapisanych w Strategii dotyczy wysokiej dostępności transportowej i teleinformatycznej. Wśród celów operacyjnych przedmiotowego dokumentu, jako istotny warunek realizacji Strategii wskazano rozwój infrastruktury drogowej poprzez następujące kierunki interwencji:

-  rozwój sieci dróg krajowych i ekspresowych w województwie lubuskim poprzez ich sukcesywną przebudowę i modernizację, w tym w międzynarodowych korytarzach transportowych sieci TEN-T, z zapewnieniem skomunikowania węzłów dróg S3, A2 i A18 z siecią dróg niższych kategorii,
-  budowa obwodnic miast leżących w ciągach dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych w oparciu o kryteria natężenia i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
-  budowa niezbędnych przepraw mostowych na rzekach województwa,
-  wzmocnienie powiązań transportowych z sąsiednimi regionami w tym budowa transgranicznych połączeń drogowych,
-  przebudowa i modernizacja sieci dróg wojewódzkich i lokalnych w celu uzyskania ich dobrego stanu technicznego,
-  poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidowanie miejsc niebezpiecznych na drogach.

Dodatkowo w Strategii zaakcentowano znaczenie potencjałów ruchotwórczych, poprzez sformułowanie ogólnego kierunku interwencji w obszarze transportu, który brzmi: Poprawa stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej w celu zapewnienia sprawnych połączeń pomiędzy strategicznymi ośrodkami i obszarami rozwoju gospodarczego województwa (miasta, port lotniczy, strefy gospodarcze, parki przemysłowe i naukowo-technologiczne, bazy logistyczno-magazynowe, węzły komunikacyjne etc.).

SRWL 2020, w obszarze transportu kolejowego do priorytetów włącza: poprawę stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej w celu zapewnienia sprawnych połączeń pomiędzy strategicznymi ośrodkami i obszarami rozwoju gospodarczego województwa (miasta, port lotniczy, strefy gospodarcze, parki przemysłowe i naukowo-technologiczne, bazy logistyczno-magazynowe, węzły komunikacyjne etc.). Ważnym priorytetem jest również rozbudowa i modernizacja głównych linii kolejowych położonych na terenie województwa w celu podniesienia ich parametrów technicznych.

Na poziomie regionalnym wizja rozwoju transportu publicznego w województwie lubuskim wpisuje się w priorytety polityki krajowej. SRWL 2020 określa cel operacyjny dla tego obszaru następująco:



-  wzmocnienie powiązań funkcjonalnych między Gorzowem Wlkp. i Zieloną Górą m.in. poprzez zapewnienie efektywnych połączeń transportowych pomiędzy obydwooma miastami,
-  wspieranie powiązań wewnętrznych aglomeracji Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry,
-  rozwój miejskiej i podmiejskiej komunikacji publicznej.

Jego realizacja przewiduje wzmocnienie roli transportu miejskiego, w tym szynowego i zintegrowanie różnych systemów komunikacji zbiorowej, wprowadzenie zaawansowanych systemów zarządzania ruchem czy zwiększenie efektywności energetycznej pojazdów transportu publicznego.

Ponadto, w aspekcie transportu publicznego, ww. cel operacyjny wskazuje na zasadność rozwoju połączeń pomiędzy najważniejszymi dla wspierania rozwoju województwa obszarami, również w zakresie połączeń międzywojewódzkich jak i międzynarodowych (z Berlinem), poprawy stanu technicznego taboru, a także działania na rzecz poprawy zarządzania komunikacją, w szczególności promocję zbiorowego transportu publicznego oraz upowszechnienie różnych form transportu.

Rozwój transportu śródlądowego, również znalazł swoje miejsce na poziomie planów i wizji rozwoju województwa lubuskiego zapisanych w SRWL2020 oraz Zmianie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z Oceną okresową. Planowane działania skupiają się na wsparciu modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej E30 (Odra) oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (Warta, Noteć) na terenie województwa, współpracy w tym zakresie z innymi województwami, stworzeniu warunków do pełnienia przez rzeki województwa lubuskiego funkcji w transporcie towarowym i osobowym (turystycznym) i włączenia ich do europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych oraz wspieraniu działań gmin położonych nad rzekami w zakresie budowy infrastruktury nadrzecznej, portów i przystani wodnych. Ważnym elementem, w świetle regionalnych dokumentów strategicznych będzie tworzenie centrów logistyczno-operacyjnych konsolidujących różne środki transportu (węzły zintegrowanego systemu transportowego).

W SRWL 2020 zapisano, że działania na rzecz rozwoju infrastruktury komunikacji lotniczej to:

-  rozbudowa i poprawa wyposażenia lotniska regionalnego w Babimoście oraz jego skomunikowania,
-  wsparcie działań na rzecz budowy i modernizacji małych lotnisk trawiastych dla samolotów sportowych, turystycznych i biznesowych (Przylep i okolice Gorzowa Wlkp.).

W **Regionalnym Programie Operacyjnym – Lubuskie 2020** w ramach Osi Priorytetowej 5 (OP5) *Transport* podkreślono rolę dostępności regionu w skali europejskiej i krajowej. Wskazano, że głównym celem jest wzrost atrakcyjności inwestycyjnej województwa lubuskiego poprzez poprawę przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w ruchu drogowym (Priorytet Inwestycyjny 7b) oraz w ruchu kolejowym (Priorytet Inwestycyjny 7d). Realizacja OP5 przyczyni się do osiągnięcia głównych celów wyznaczonych Umową Partnerstwa, czyli poprawy spójności społecznej i terytorialnej, poprzez cel szczegółowy: poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej **dostępności kraju w układzie krajowym** i zwiększenia konkurencyjności gospodarki, poprzez cel szczegółowy: poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej **dostępności kraju w układzie europejskim**.

W programie operacyjnym wskazano, że stworzenie podstaw dla wysokiej mobilności mieszkańców, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów, w oparciu o efektywnie funkcjonujące systemy infrastrukturalne sprzyjające przestrzennemu równoważeniu procesów rozwojowych, jest jednym z elementów warunkujących stabilny, zrównoważony i długofalowy postęp.

Dlatego też, w ramach OP 5, zaplanowane zostały przedsięwzięcia ukierunkowane na poprawę dostępności komunikacyjnej województwa lubuskiego i zwiększające mobilność mieszkańców,

co pozytywnie wpłynie na wzrost napływu kapitału decydującego o możliwościach rozwojowych regionu, a także wpłynie na wzrost bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Ważnymi elementami przedsięwzięć w ramach OP 5 RPO-L2020, będą zadania, które mają na celu zwiększenie efektywności ekologicznej i bezpieczeństwa sieci drogowej poprzez zmniejszanie zagęszczenia ruchu i zatorów oraz promowanie integracji systemu transportu. Natomiast w przypadku działań w obszarze transportu kolejowego, celem realizacji przedsięwzięć będzie podniesienie jakości świadczonych usług oraz integracji z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki. Interwencja w tym obszarze powinna przyczynić się także do wsparcia procesu przejścia na gospodarkę niskoemisyjną.

W przypadku transportu zbiorowego RPO-L2020 w ramach 3 Osi Priorytetowej *Gospodarka niskoemisyjna* podjęta została kwestia związana z ograniczeniem niskiej emisji zanieczyszczeń transportu zbiorowego (Priorytet Inwestycyjny 4e) oraz ograniczenie odpływu pasażerów komunikacji publicznej. Elementem uzupełniającym realizację ww. działań będzie budowa infrastruktury powiązanej z ekologicznym transportem publicznym np. ścieżki rowerowe, zintegrowane centra przesiadkowe, wspólny bilet oraz obiekty typu Park&Ride oraz w znacznie ograniczonym zakresie inwestycje w drogi lokalne stanowiące uzupełnienie inwestycji podstawowej jako element uzupełniający projekty nastawione na rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego.

Działania związane z transportem śródlądowym nie mają odzwierciedlenia w RPO-L2020. Przedsięwzięcia określone w dokumentach strategicznych szczebla wojewódzkiego w zakresie obszaru transportu śródlądowego będą realizowane poprzez działania na szczeblu krajowym. W RPO-L2020 nie ujęto również działań inwestycyjnych związanych z transportem lotniczym. Dotychczas prowadzone prace oraz plany rozbudowy i modernizacji przedmiotowej infrastruktury prowadzone były w ramach wsparcia unijnego m.in. poprzez Lubuski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013. Natomiast przyszłe przedsięwzięcia związane z przedmiotową infrastrukturą będą się odbywać poza źródłem finansowania pochodzącym ze wsparcia UE.

W **Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020** (POIiŚ 2014-2020), realizacja przedsięwzięć w obszarze infrastruktury transportu drogowego przewiduje działania, których efektem będzie stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości, łączącej wszystkie miasta wojewódzkie z siecią TEN-T, ponadto priorytetowo traktowane będą inwestycje w sieci bazowej TEN-T, a także w zakresie dróg w sieci kompleksowej o dużym znaczeniu gospodarczym, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej w skali europejskiej. Interwencja Programu krajowego będzie dotyczyć kategorii dróg krajowych, zaliczających się do nich dróg ekspresowych i autostrad. Ponadto w zakresie transportu drogowego miejskiego rezultatem podjętych działań będzie poprawa stanu infrastruktury drogowej wpływającej na dostępność transportową miast oraz zmniejszenie natężenia ruchu drogowego (tranzytowego) w miastach, które wpłynie korzystnie na stan bezpieczeństwa na drogach. Celem zaplanowanych przedsięwzięć, które będą finansowane w ramach POIiŚ 2014-2020 jest odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie na drogach krajowych i ekspresowych, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu), a także poprawy ich dostępności (trasy wylotowe na drogach krajowych, odcinki dróg ekspresowych przy miastach).

Realizacja programu będzie miała wpływ na osiągnięcie efektu sieciowego, w ramach krajowej sieci TEN-T, co nie byłoby możliwe bez pełnego zintegrowania miejskiej infrastruktury drogowej z przebiegającymi przez te miasta głównymi ciągami komunikacyjnymi w TEN-T. Natomiast budowa

obwodnic, dróg wylotowych z miast planowana jest w tych miejscowościach, w których zidentyfikowano m.in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego, wysokoprzepustowego połączenia drogowego oraz ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastrukturze drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach.

W pozostałych obszarach infrastruktury transportowej, efektem realizacji przedsięwzięć będzie większe wykorzystanie przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów dzięki poprawie konkurencyjności transportu intermodalnego i podniesieniu parametrów śródlądowych dróg wodnych. W obszarze żeglugi śródlądowej realizowane projekty służyć będą ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych poprzez usuwanie tzw. „wąskich gardeł” oraz poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Z kolei inwestycje w obszarze transportu kolejowego pozytywnie wpłyną na poprawę stanu połączeń, co będzie się przekładać na skrócenie czasu przejazdu kolejną pomiędzy największymi miastami. Główne działania w zakresie transportu kolejowego skoncentrują się na uzupełnianiu luk na głównych liniach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T, - odcinkach łączących ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze. Szczególna uwaga w Programie zwrócona zostanie na polepszenie infrastruktury kolejowej w transporcie towarów, tak aby ten obszar transportu stał się bardziej konkurencyjny czasowo i kosztowo względem transportu drogowego.

Transport publiczny będzie jednym z obszarów realizacji POLiŚ 2014-2020 wynikających z przygotowanych przez samorządy planów gospodarki niskoemisyjnej, obejmujących swoim zakresem zagadnienia związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, podniesieniem bezpieczeństwa w transporcie publicznym, jakości i atrakcyjności usług. Planowane są również przedsięwzięcia, które będą zawierać elementy redukujące bądź minimalizujące oddziaływania hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego. W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, w pierwszym rzędzie poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową.

Analizując zakres interwencji ww. programu krajowego, należy zauważyć, że działania zaplanowane do podjęcia przewidują dużo większy zakres prac, niż planuje się w ramach programu regionalnego. Inwestycje i ich wielkość, stopień oddziaływania na regiony lub kraj są głównymi determinantami wyznaczającymi możliwości finansowania przedsięwzięć realizowanych w ramach POLiŚ 2014-2020.

Na zwiększenie dostępności transportowej wpływ będzie miała również realizacja **Programu Współpracy INTERREG V A Brandenburgia – Polska 2014-2020 w ramach celu „Europejska Współpraca Terytorialna” Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR)**. Rozwój sieci transportowej to jeden z warunków integracji obszaru przygranicznego, a poprzez poprawienie połączeń regionu z Sieciami Transeuropejskimi, umożliwi integrację z całym obszarem europejskim oraz poprawę transgranicznej mobilności i logistyki. Działania te przyczynią się zasadniczo do wzrostu atrakcyjności regionów przygranicznych dla obywateli i przedsiębiorstw obu krajów.

Program wskazuje także na konieczność podjęcia interwencji w celu wyeliminowania wad systemu transportowego, powodowanych istnieniem tzw. „wąskich gardeł”. Ponadto wymagane są działania uatrakcyjnijające transgraniczną komunikację publiczną – w szczególności w dwumiejastach, ale również pomiędzy większymi ośrodkami – w wyniku których zmniejszony zostanie prywatny ruch/transport osobowy. Wspólne działania powinny mieć także na celu walkę z negatywnymi skutkami transportu transgranicznego, m.in. w miastach bliźniaczych, takimi jak hałas, pogorszenie jakości powietrza, czy pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach.

Zapisy programu i planowana interwencja w jego zakresie zapowiada konieczność realizacji przedsięwzięć, które wpłyną na jakość życia na obszarach przygranicznych. Pozwolą zminimalizować dotychczasowe zaniedbania w zakresie infrastruktury, które w znaczny sposób wpływają na wymianę gospodarczą krajów oraz zwiększą, możliwości zrównoważonego rozwoju regionów pogranicza.

W **Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020** przewidziano działania związane z infrastrukturą transportową jako elementem wsparcia rozwoju lokalnego. Jedną z najpoważniejszych barier rozwoju obszarów wiejskich stanowi słabo rozwinięta infrastruktura techniczna. Wysoce niezadawalający stan lokalnej infrastruktury transportowej oraz komunikacji publicznej na tych terenach w istotny sposób ogranicza ich rozwój. Znaczna liczba gmin położona jest poza siecią kolejową lub obsługiwana jest przez szlaki o bardzo niskich parametrach technicznych przy równoczesnym braku dostatecznej integracji poszczególnych rodzajów transportu zbiorowego. Dostępność i jakość infrastruktury transportowej warunkuje możliwość dojazdu do pracy poza miejscem zamieszkania oraz rozwój przedsiębiorczości. Dlatego też w ramach PROW przewidziano realizację przedsięwzięć polegających na wsparciu rozwoju infrastruktury – w tym przypadku dróg lokalnych. Działanie takie przyczyni się do poprawy warunków życia i rozwoju gospodarczego obszarów wiejskich. Ponadto umożliwi lepszą komunikację między poszczególnymi obszarami wzrostu a terenami, które wymagają kompleksowej interwencji w różnych sferach życia społeczno-gospodarczego.

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 i kraju.

4. Opis stanu transportu w województwie lubuskim

4.1 Transport drogowy

Stan sieci drogowej w 2015 r.

W województwie lubuskim podejmowane są liczne działania na rzecz poprawy stanu technicznego i bezpieczeństwa dróg publicznych zarządzanych przez różne szczeble władz samorządowych. Płynność ruchu i przepustowość dróg mają znaczenie dla przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe i wpływają na ich rachunek ekonomiczny. Dostępność drogowa istotna jest również dla innych przedsiębiorstw, które bazują w swojej działalności wytwórczej na transporcie towarów, dostaw surowców do produkcji. Sieć dróg ważna jest także dla podmiotów usługowych, dla których jest to istotny czynnik wpływający na jakość i czas świadczonych usług.

Lubuskie należy do regionów o dobrze rozwijającej się sieci dróg ekspresowych i autostrad. W 2013 r. było 89,2 km autostrad i 105,1 km dróg ekspresowych (w 2013 r. oddano do użytkowania 45,7 km drogi ekspresowej S3), a ich udział w ogólnej długości dróg szybkiego ruchu w Polsce wyniósł odpowiednio 6,0% i 7,7%. Według stanu na koniec 2013 r. sieć dróg w województwie lubuskim wyniosła 14974,8 km³. Drogi o nawierzchni twardej o długości 8475,8 km stanowiły 56,6% długości dróg publicznych, z czego 7475,6 km miało nawierzchnię ulepszoną.⁴

W lubuskim na 10 tys. ludności przypadało 83,0 km dróg o nawierzchni twardej. Jest to wskaźnik wyższy od wartości krajowej wynoszącej 74,1 km. Podobna tendencja ma miejsce w przypadku dróg miejskich o twardej nawierzchni. W tym przypadku na 10 tys. ludności przypadało 16,8 km, natomiast średnia krajowa wynosi 15,1 km. Ilość infrastruktury drogowej oraz stosunkowo dobry dostęp do niej mieszkańców pokazuje wskaźnik ilości dróg ekspresowych i autostrad na 10 tys. ludności. Dla województwa wynosi on 1,90 km, natomiast dla kraju 0,71 km.⁵ Struktura dróg publicznych o nawierzchni twardej w lubuskim wg danych z 2013 r.⁶ przedstawia się następująco:

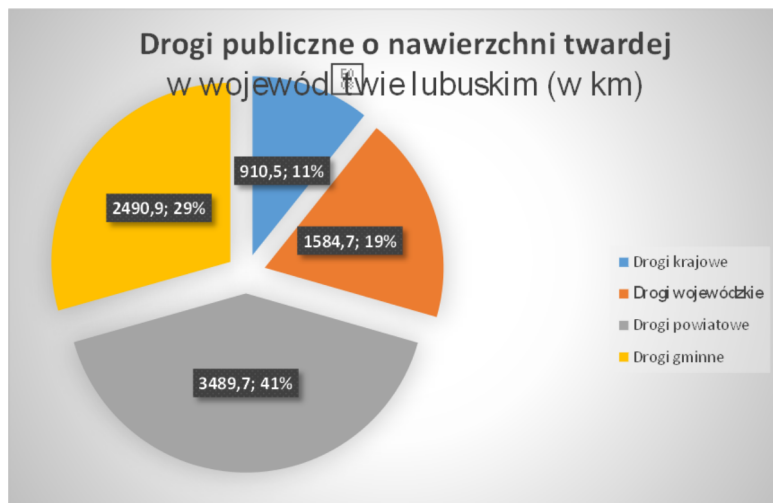
³ Bank Danych Lokalnych dostęp na dzień 24.07.2015 – dane za 2013 r.

⁴ Tamże.

⁵ Tamże

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).

⁶ Wg aktualizacji z dnia 23.02.2015 (BDL).



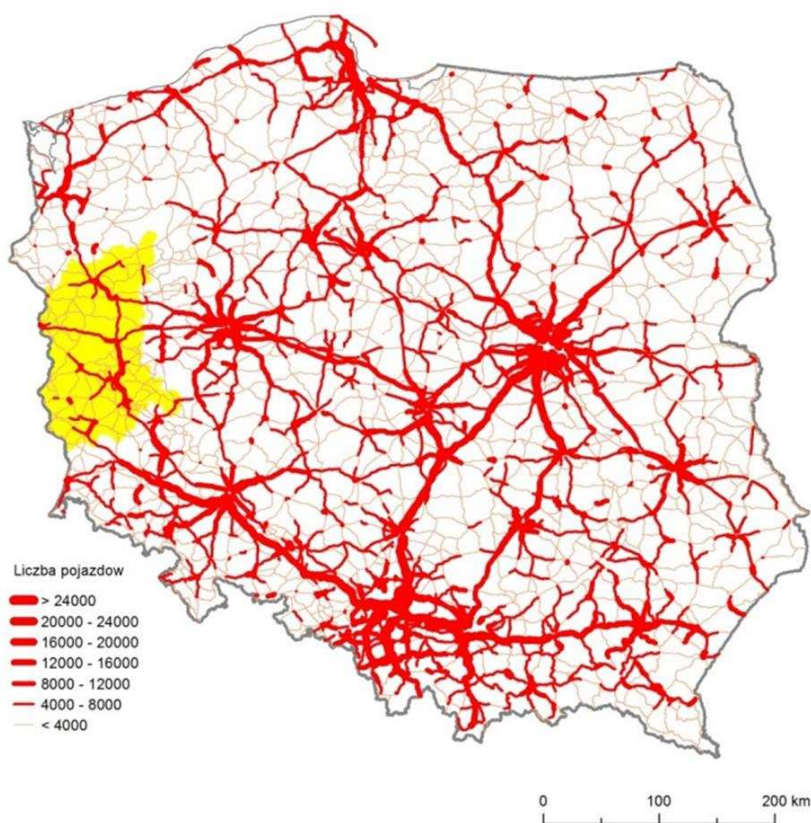
Źródło: Opracowanie własne. Stan na dzień 23.02.2015 r., dane za rok 2013 (na podstawie BDL).

Natężenie ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych w 2010 r.⁷

Największe natężenie ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych w województwie lubuskim jest skoncentrowane głównie na dwóch ciągach drogowych, tj. autostradzie A2 (korytarz TEN-T Morze Północne-Bałtyk) oraz drodze ekspresowej S3 (korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk) (ryc. 4.1).

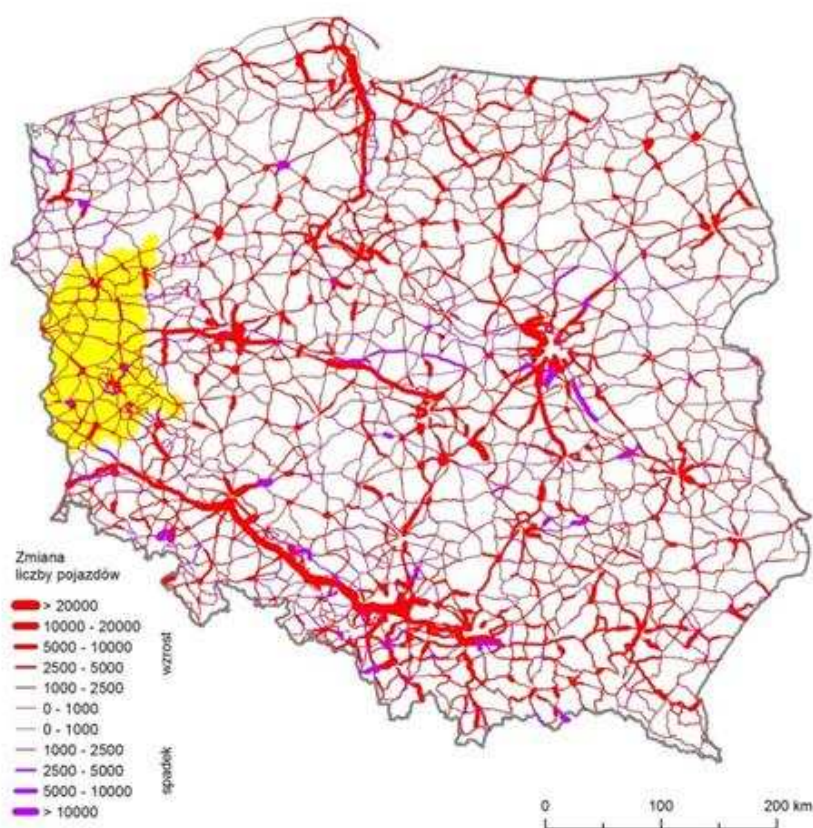
W latach 2000-2010, na obu głównych ciągach drogowych przecinających województwo nastąpił wzrost ruchu pojazdów osobowych jak i ciężarowych (ryc. 4.2). Wpływ na te zmiany miało między innymi wejście Polski w strukturę Unii Europejskiej oraz późniejsze, do strefy Schengen, co skutkowało przede wszystkim intensyfikacją ruchu pojazdów ciężarowych w korytarzu Morze Północne-Bałtyk (ryc. 4.3 i 4.4). Z innych dróg istotnych z punktu widzenia natężenia ruchu należy wymienić drogi krajowe nr 18, 29, 32, 24, 27, 12, 22.

⁷ Dane aktualne na dzień przygotowania dokumentu.



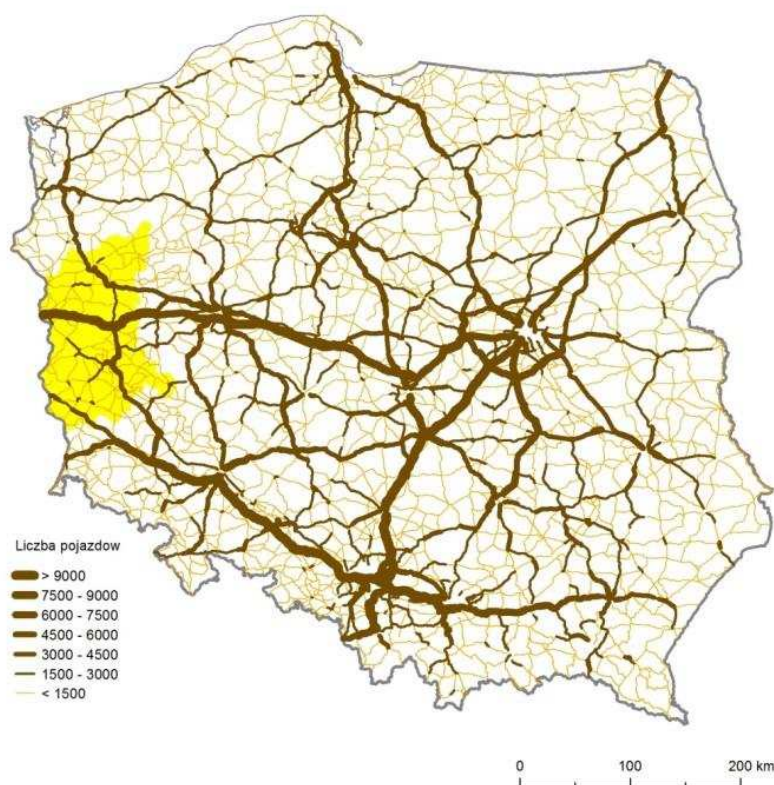
Ryc. 4.1. Natężenie ruchu pojazdów osobowych (samochodów osobowych, autobusów, mikrobusów i motocykli) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r.⁸

⁸ Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 29.



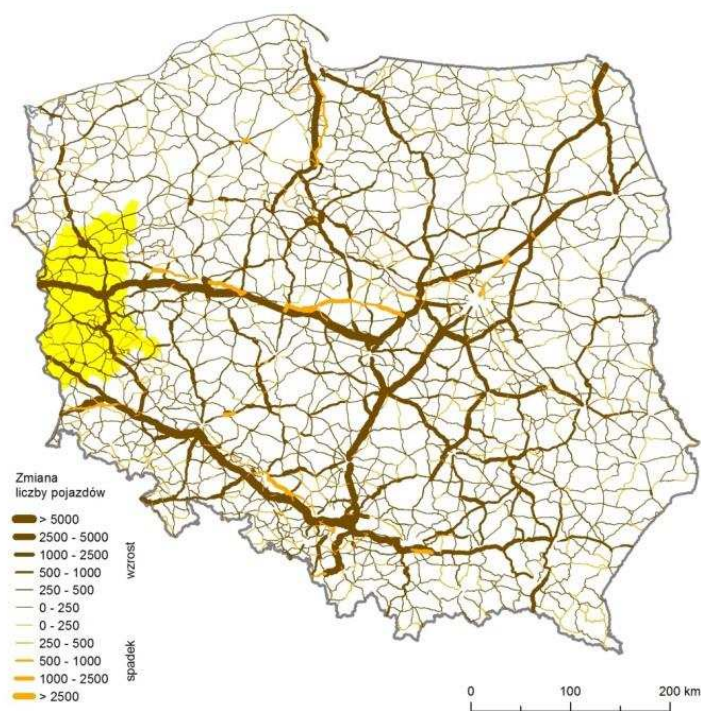
Ryc. 4.2. Zmiana średniodobowego natężenia ruchu pojazdów osobowych (samochodów osobowych, autobusów, mikrobusów i motocykli) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w latach 2000-2010 r.⁹

⁹ Tamże, str. 29.



Ryc. 4.3. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r.¹⁰

¹⁰ Tamże, str. 30.



Ryc. 4.4. Zmiana średniodobowego natężenia ruchu pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami) na sieci zamiejsczych dróg krajowych i wojewódzkich w latach 2000-2010 r.¹¹

Mając na uwadze, iż ostatni Generalny Pomiar Ruchu był zrealizowany w roku 2010, obraz natężenia ruchu pojazdów w chwili obecnej mógł ulec zmianie. Wynika to z faktu, iż najważniejsze inwestycje na sieci dróg krajowych, m.in. budowa autostrady A2 w jej przebiegu przez województwo lubuskie, a także budowa kolejnych odcinków drogi ekspresowej S3, miały miejsce po 2010 r. W 2011 r. wprowadzono również system poboru opłat viaTOLL, który znacząco wpłynął na decyzje przewoźników dotyczące ścieżek przejazdu pojazdów ciężarowych. Z tego punktu widzenia kluczowa jest analiza poszczególnych dróg zarówno w kontekście oddawanych inwestycji infrastrukturalnych, jak i zmian natężenia ruchu. W roku 2015 prowadzony jest, zarówno na drogach krajowych jak i wojewódzkich, Generalny Pomiar Ruchu (GPR 2015), który zobrazuje zmiany, jakie nastąpiły na sieci drogowej w zakresie natężeń pojazdów, m.in. z udziałem samochodów ciężarowych. Kompleksowe wyniki dotyczące badania GPR w 2015 r. nie są dostępne w chwili opracowania PRT WL. Możliwe do uzyskania są jedynie częściowe

¹¹ Tamże, str. 30.

wyniki, pochodzące z analizy natężenia na pojedynczych odcinkach dróg. Ocena stanu ruchu jest brana pod uwagę w analizie zasadności realizacji poszczególnych przedsięwzięć, dlatego też aktualne dane GPR zostaną ujęte w kryteriach oceny przedsięwzięć wpisanych na listę inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej.

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

Sieć TEN-T należy uznać za najistotniejszy element infrastruktury transportowej, zarówno w kontekście dróg ją tworzących, jak i punktu odniesienia dla pozostałych dróg (kolejno krajowych, regionalnych, lokalnych) włączających region do sieci.

Najistotniejsze z punktu widzenia rozwoju i wzmocnienia sieci TEN-T oraz strategiczne dla powiązania sieci z drogami niższych rzędów, na terenie województwa lubuskiego są: autostrada A2 oraz równoległa do niej droga krajowa nr 2, a także droga ekspresowa S3. Również istotnymi drogami krajowymi są A18 oraz autostrada A4 - pomimo iż nie leży w województwie lubuskim, jednakże ma duży wpływ na strukturę ruchu na sieci dróg krajowych jak i wojewódzkich do niej prowadzących.

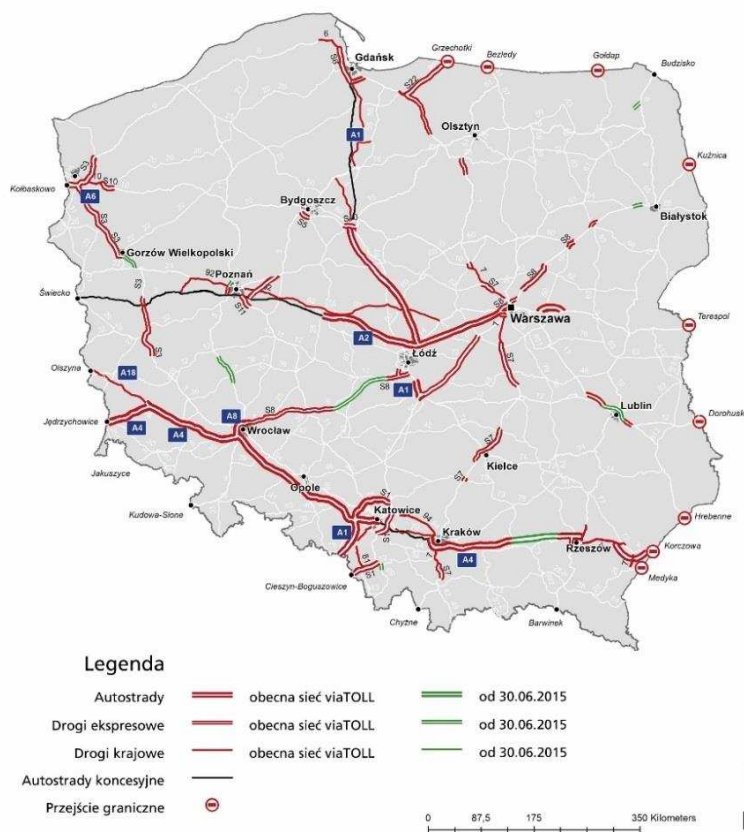
W 2010 r. **autostrada A2** w jej przebiegu przez województwo lubuskie była w budowie. Z tego względu ruch na trasie wschód-zachód koncentrował się na ówczesnej **drodze krajowej nr 2 (aktualnie droga krajowa nr 92)**.

Na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2000 i 2010 wynika, że analizowany odcinek jest bardzo obciążony ruchem pojazdów ciężarowych, przy tym w szczególności ruchem pojazdów ciężarowych z przyczepami, których już w 2010 r. na granicy państwa w Świecku przejeżdżało średnio w ciągu doby ponad 8000 (najwyższy wynik wśród polskich przejść granicznych). Na całym przebiegu trasy przez województwo lubuskie natężenie ruchu w tej kategorii pojazdów wynosiło ok. 7-8 tys. pojazdów na dobę, co wskazuje, że większość przewozów miała charakter tranzytowy. Na wielu odcinkach średniodobowy ruch pojazdów ciężarowych z przyczepami przewyższał ruch pojazdów osobowych.

W grudniu 2011 r. został oddany przecinający województwo lubuskie (ze wschodu na zachód) odcinek autostrady A2 Świecko-Nowy Tomyśl, co powinno było wpłynąć na przeniesienie dużej części ruchu, w tym w szczególności ruchu pojazdów ciężarowych z równoległej drogi krajowej na autostradę. Odcinek ten został wybudowany w systemie koncesyjnym. Oplaty na autostradzie A2 w jej przebiegu przez województwo lubuskie zaczęły obowiązywać w maju 2012 r. Niemalże równoległe, tj. w 2011 r. wprowadzono w Polsce system viaTOLL. Aktualnie (lipiec 2015) system ten w województwie lubuskim obowiązuje na następujących odcinkach dróg: DK18 (na całym przebiegu w województwie lubuskim) oraz S3 (odcinek na północ od przecięcia z drogą krajową nr 24 oraz od Międzyrzecza do Nowej Soli) (ryc. 4.5).

Brak obowiązującego systemu viaTOLL na drodze krajowej nr 92 nie zachęca kierowców pojazdów ciężarowych do wyboru płatnej autostrady A2 i nadal duża ich część wybiera drogę krajową. Potwierdzają to dane oddziału GDDKiA w Zielonej Górze, które wskazują na niewystarczający spadek natężenia ruchu na DK92 po oddaniu do użytku autostrady A2. Dodatkowe pomiary natężenia ruchu na drodze krajowej

nr 92 wykonano po 2010 r. w Torzymiu (2012, 2013), Mostkach (2012-2014), Grodziszczach (2012) oraz Lutolu Suchym (2012)¹².



Ryc. 4.5. Odcinki objęte systemem viaTOLL (stan na lipiec 2015).

Źródło: <http://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezarowe/mapa>

Znaczący spadek natężenia ruchu na drodze krajowej nr 92 dotyczy głównie pojazdów osobowych (na większości odcinków pomiarowych ponad dwukrotnie). Tak duży spadek prawdopodobnie wynika z przejścia większości ruchu tranzytowego oraz części ruchu lokalnego przez autostradę. Jednak w najbardziej uciążliwej dla społeczności lokalnych kategorii pojazdów ciężarowych z przyczepami spadek natężenia ruchu nie jest tak spektakularny. Oznacza to, że nie nastąpiło przesunięcie tej części

¹² Rozszerzona informacja w Analizie stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., przygotowanej na potrzeby opracowania PRT WL.

ruchu ciężarowego na autostradę oraz nie nastąpiła zmiana preferencji przewoźników. Dla mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż drogi krajowej nr 92 natężony ruch TIR-ów (4-7 tys. dziennie) oznacza zwiększoną wypadkowość, zanieczyszczenie środowiska naturalnego oraz hałas.

Wysokie natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. notowane było również na drodze krajowej nr 24. Sytuacja ta była wówczas wynikiem braku autostrady A2 i centralnego odcinka S3. Mimo to, jest ona dowodem, że znaczna część ruchu realizowanego na północnym odcinku drogi ekspresowej S3 (Szczecin-Gorzów) kieruje się dalej w stronę Poznania i miast Polski centralnej. Wskazuje to na relatywnie mniejsze znaczenie długodystansowego tranzytu północ-południe przez województwo lubuskie. Może być to po części wynikiem braku w 2010 r. dobrego dojazdu do autostrady A4, co powodowało, że przewoźnicy podróżujący w stronę Małopolski, a nawet Górnego Śląska wybierali przejazd autostradą A2 i później DK1 lub DK11. Niemniej jednak odcinek DK24 od Skwierzyny w stronę DK92 i Poznania będzie szczególnie narażony na „ucieczkę” ruchu ciężkiego, podobnie na odcinku między Skwierzyną a Pniewami (DK24). Takie zagrożenie dotyczy również drogi krajowej nr 32 między Sulechowem a Poznaniem. Może ona skupiać ruch z Zielonej Góry w stronę Warszawy, chcący ominąć odcinki objęte systemem poboru opłat viaTOLL oraz koncesyjną autostradą A2.

Na drodze ekspresowej S3 brak jest pomiarów ruchu po jej oddaniu do użytkowania, a informacje na ten temat będą dostępne dopiero po wykonaniu kompleksowej analizy Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 r. Badanie ruchu oparte zostało o wyniki GPR z 2010 r.¹³

Natężenie ruchu ogółem około 15 tys. pojazdów na dobę jest przesłanką do budowy bezkolizyjnej drogi szybkiego ruchu. Natężenie tej wielkości było w 2010 r. obserwowane jedynie na obwodnicy Gorzowa Wlkp. oraz na odcinkach między Sulechowem a Niedoradzem, jednak na wielu innych fragmentach trasy zbliżało się do tych wielkości, co oznacza, że prawdopodobnie w 2015 r. wartość 15 tys. pojazdów na dobę zostanie przekroczona. Biorąc pod uwagę pojazdy ciężarowe z przyczepami najbardziej obciążonym odcinkiem trasy w 2010 r. na północ od autostrady A2 był przejazd przez Skwierzynę, a w nieco mniejszym stopniu – cały fragment trasy, między granicą z województwem zachodniopomorskim a Skwierzyną. Z kolei na południe od autostrady A2 natężenie ruchu na poziomie powyżej 2000 pojazdów na dobę utrzymywało się, w zasadzie na całym odcinku trasy na południe od Świebodzina (na odcinku między Sulechowem a Zieloną Górą – nawet powyżej 3000 poj./dobę).

Droga ekspresowa na północ od Gorzowa Wielkopolskiego została oddana do użytku pod koniec 2010 r. i nie była objęta badaniem GPR2010. Oznacza to, że w 2010 r. istniała jedynie jednojezdniowa droga ekspresowa na odcinku Sulechów-Nowa Sól (przebudowana w latach 2005-2006). Drogi ekspresowej S3 na odcinku między Gorzowem Wielkopolskim a Sulechowem oddano w latach 2013-2014. W 2015 r. pozostałe odcinki są na etapie realizacji lub otwarcia ofert:

¹³ Rozszerzona informacja w Analizie stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., przygotowanej na potrzeby opracowania PRT WL.

Stan realizacji inwestycji drogowych na drodze ekspresowej S3 w jej przebiegu przez województwo lubuskie:

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi (koniec 2014)	Długość (km)	Potrzebne inwestycje	Oficjalne plany inwestycyjne (GDDKiA)	Planowane zakończenie budowy
DK3	Obwodnica Gorzowa Wlkp.	S2x1	11,6	Druga jezdnia do S2x2	W realizacji od 30.09.2014	2017 r.
DK3	Obwodnica Międzyrzecz	S2x1	6,4	Druga jezdnia do S2x2	W realizacji od 17.11.2014	2017 r.
S3	Sulechów-Zielona Góra Północ (Sulechów-Nowa Sól odcinek I)	S2x1	13,4	Druga jezdnia do S2x2	W realizacji od 10.04.2015	III kw. 2017 r. (z wyjątkiem jednego z mostów na rz. Odrze, gdzie realizacja planowana jest na 2019 r.)
DK3	Zielona Góra Północ-węzeł Niedoradz (Sulechów-Nowa Sól odcinek II)	S2x1	13,3	Druga jezdnia do S2x2	W realizacji od 20.10.2015	2017 r.
DK3	Węzeł Niedoradz – Nowa Sól Południe (Sulechów-Nowa Sól odcinek II)	S2x1	17,3	Druga jezdnia do S2x2	26.06.2015 – otwarcie ofert	2017 r.
DK3	Nowa Sól Południe – węzeł Gaworzyce – węzeł Kaźmierzów	DK jednojezdniowa	33,3	Budowa S2x2	W realizacji od 19.12.2014	II kwartał 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://drogas3.pl/>

Na wielkość natężenia ruchu duże znaczenie będzie miało ukończenie południowego fragmentu trasy (przede wszystkim brakujący odcinek na północ do autostrady A4). Może okazać się, że przy braku znaczących inwestycji na równoległej drodze ekspresowej S5 i jednoczesnym wprowadzeniu opłat na autostradach niemieckich najmniej kosztowne i jednocześnie racjonalne czasowo trasy podróży/przewozu w relacjach między Polską północno-wschodnią (w tym przede wszystkim Trójmiastem) oraz Wielkopolską a południem Niemiec i Czechami będą prowadzić układem dróg A1/S5/A2/S3/A4 lub A2/S3/A4. Może to prowadzić do przejściowego wzrostu natężenia ruchu na analizowanym fragmencie trasy.

Jednocześnie znaczne natężenie ruchu na DK24 wskazuje, że poszczególne odcinki drogi ekspresowej S3 wykorzystywane są przez inne kategorie przewozów. Dotyczy to zwłaszcza ruchu towarowego. Odcinek północny od węzła Jordanowo do Szczecina obsługuje przede wszystkim relacje województwa zachodniopomorskiego, portów Szczecin-Świnoujście oraz rejonu Gorzowa Wielkopolskiego z Poznaniem, Warszawą i dużą częścią Polski centralnej. Odcinek między węzłem Jordanowo i Zieloną Górą obsługuje przewozy do Poznania, Warszawy i całej Polski północnej (w tym Trójmiasta), zaś planowany do realizacji odcinek południowy (Zielona-Góra – Legnica) służy w dużej mierze relacjom z Polską południową z Legnicko-Głogowskim Okręgiem Miedziowym oraz interakcjom wewnętrznym.

Taki podział powinien ulec zauważalnej zmianie po oddaniu do użytkowania trasy w pełnym przebiegu do Legnicy (wzrost ruchu ze Szczecina do Polski południowej).

Sytuacja na pozostałych drogach krajowych województwa lubuskiego

Oprócz wyżej wymienionych i szerzej opisanych tras w postaci autostrady A2 i drogi ekspresowej S3 na wielu odcinkach dróg krajowych natężenie ruchu ogółem przekraczało 8 tys. pojazdów. Są to głównie relatywnie krótkie odcinki tras 29, 32, 24, 27, 22 i 18 (w większości przejścia przez miasta). Duży ruch notowany jest na trasach z Zielonej Góry w kierunku Świecka (najkrótsza droga do Berlina) na drogach krajowych nr 29 i 32 oraz z obu stolic województw w stronę Poznania (DK24 i DK32).

Szczególną uwagę należy zwrócić również na te drogi, na których natężenie ruchu pojazdów ciężarowych przekracza 1000 pojazdów na dobę. W województwie lubuskim, z uwagi na jego tranzytowy charakter, udział ruchu ciężarowego jest szczególnie wysoki. Jest to przede wszystkim problem dwóch dróg krajowych: DK18 (przewidziana do realizacji, jako autostrada A18, w ramach Kontraktu Terytorialnego) oraz DK32 (na odcinku o największym natężeniu ruchu, tj. między Sulechowem a Kargową w 2012 r. została zmodernizowana nawierzchnia).

Sytuacja na drogach wojewódzkich województwa lubuskiego

Sieć dróg wojewódzkich obejmuje odcinki o długości - 1509 km (Mosty - 132 szt. ; Wiadukty - 12 szt. (252 m); Kładki - 3 szt.; Przepusty - 800 szt.; Promy - 4 szt.; Przeprawa łodzią - 1 szt.)

Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich rozkłada się dość nierównomiernie, w zależności od rodzaju ruchu jaki odbywa się danym odcinkiem. Na podstawie wykonanego w 2010 roku Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR 2010) obliczono średnie natężenie ruchu (SDR) na sieci dróg wojewódzkich w województwie lubuskim, które wyniosło 2118 poj./dobę. Przedział natężeń waha się od najniższych tj. rzędu 183 poj./dobę do najwyższych 14 791 poj./dobę.

Poniższa tabela przedstawia jak kształtował się SDR w okresie 2000 – 2010 z podziałem na drogi wojewódzkie oraz drogi krajowe (województwo lubuskie na tle kraju).

	Drogi wojewódzkie		Drogi krajowe	
	lubuskie	kraj	lubuskie	kraj
2000	1 642	2 363	5 798	7 009
2005	1 781	2 769	7 304	8 298
2010	2 118	3 398	8 283	9 888

Zarząd Dróg Wojewódzkich dokonuje okresowych pomiarów ruchu drogowego na podległych mu drogach wojewódzkich, w ramach spójnego dla całej sieci dróg krajowych i dróg wojewódzkich Generalnego Pomiaru Ruchu pilotowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Pomiary takie przeprowadzane są co 5 lat i w bieżącym roku prowadzony jest kolejny Generalny Pomiar Ruchu 2015. Podczas tych pomiarów natężenie ruchu badane jest w punktach pomiarowych wyznaczonych dla poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich, w 6-ciu terminach pomiarowych na przestrzeni całego roku. **Wyniki z GPR 2015, w postaci obliczonego średniego dobowego ruchu rocznego, także w rozbiści na poszczególne kategorie pojazdów, będą dostępne pod koniec I kwartału 2016 r.**

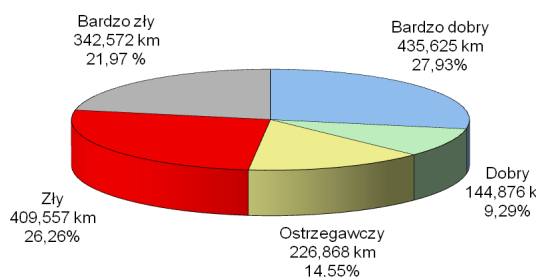
Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – (Tekst jednolity Dz.U.06.156.1118 ze zm.), zarządca sieci drogowej ma obowiązek dokonywania okresowych kontroli stanu technicznego obiektów budowlanych.

Celem przeprowadzanych 5-letnich przeglądów dróg jest wykonanie oceny stanu technicznego i wartości użytkowej dróg wojewódzkich (z wyłączeniem obiektów mostowych tj. mostów, wiaduktów i estakad) na terenie administrowanym przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze wraz z opracowaniem dokumentacji.

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 2010 r.

5 - letni przegląd dróg ZDW Zielona Góra 2010 r



Źródło: opracowanie na podstawie danych ZDW na rok 2010 r.

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

Prowadzona w roku 2015 ocena stanu technicznego na sieci dróg woj. pozwoli na dokonanie kolejnej analizy, obrazującej, jak na przestrzeni 5 lat zmianie uległ stan techniczny dróg wojewódzkich w województwie. W okresie tym wydatkowane były środki w ramach LRPO na lata 2007-2013, co pozwoliło na poprawę stanu technicznego ponad 100 km dróg, ale dodatkowo założyć należy, że stan dróg, na których nie były prowadzone inwestycje, uległ znacznemu pogorszeniu.

Zakładając cykliczny wzrost natężenia ruchu na drogach wojewódzkich, na jaki wykazują pomiary SDR tj.: 8,47% rok 2000 do roku 2005 oraz 18,89% rok 2005 do roku 2010 potwierdza się, że natężenie na drogach będzie ulegało wzrostowi, co powodować będzie przede wszystkim przyspieszoną degradację odcinków, szczególnie przy dużym udziale ruchu ciężkiego. Dlatego też zarówno stan nawierzchni jak i wzrastające natężenie ruchu wskazują na zasadność inwestowania środków w ramach nowej perspektywy UE z przeznaczeniem na modernizację infrastruktury drogowej.

Dostępność potencjałowa drogowa w 2013 r.

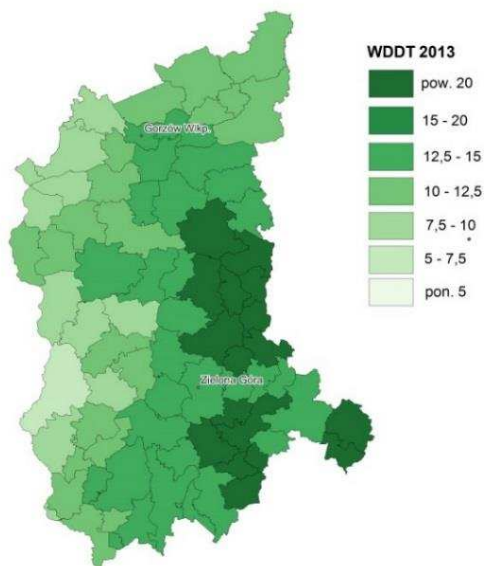
Dostępność drogowa województwa lubuskiego jest mierzona wskaźnikiem WMDT II (Wskaźnik Międzygalaźniowej Dostępności Transportowej II) i można rozpatrywać ją w ujęciu krajowym i międzynarodowym.

Wartości wskaźnika dotyczącego dostępności drogowej w ujęciu krajowym (Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT II) obliczone dla roku 2013¹⁴ 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 są jedynie województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie oraz zachodniopomorskie. WMDT dla województwa lubuskiego w 2013 r. wynosi 17,25 (dla sąsiednich regionów: dolnośląskie – 27,59, wielkopolskie – 29,4, ale już zachodniopomorskie – 11,88; dla porównania najwyższa wartość obowiązuje dla województwa śląskiego – 52,67). W okresie programowania 2007-2013 zmiany dostępności w województwie lubuskim były jednymi z najwyższych w kraju, co było przede wszystkim efektem oddania do użytku autostrady A2 i północnego odcinka drogi ekspresowej S3.

Analiza potencjałowej dostępności drogowej gmin w województwie lubuskim w roku 2013 została przedstawiona zarówno w ujęciu krajowym (ryc.4.6), jak i z uwzględnieniem celów podróży na całym kontynencie europejskim (ujęcie międzynarodowe) (ryc. 4.7).

W ujęciu przestrzennym najlepiej dostępnymi obszarami województwa (w ujęciu krajowym) są powiaty położone na południowym wschodzie regionu. Z kolei najslabiej dostępny jest przygraniczny obszar peryferyjny między ciągami dróg A2 i DK18. Zmiany dostępności drogowej w latach 2013-2023 będą konsekwencją inwestycji na drodze S3 i S5 oraz, w mniejszym stopniu, na drogach wojewódzkich.

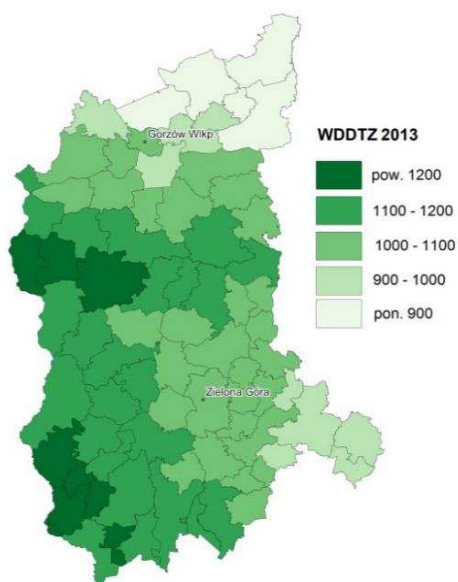
¹⁴ Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu, Warszawa, grudzień 2014 r.



Ryc. 4.6. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w 2013 r.¹⁵

Wskaźnik dostępności drogowej obliczono również w wariancie z uwzględnieniem celów podróży poza granicami kraju. W tym przypadku województwo 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. Najsłabsza dostępność międzynarodowa cechuje powiat strzelecko-dreźnieński (ryc. 4.7).

¹⁵ Opracowano na podstawie Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu (https://www.ewaluacja.gov.pl/Wiadomosci/Documents/Prezentacja_WMDT.pdf). Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 27.



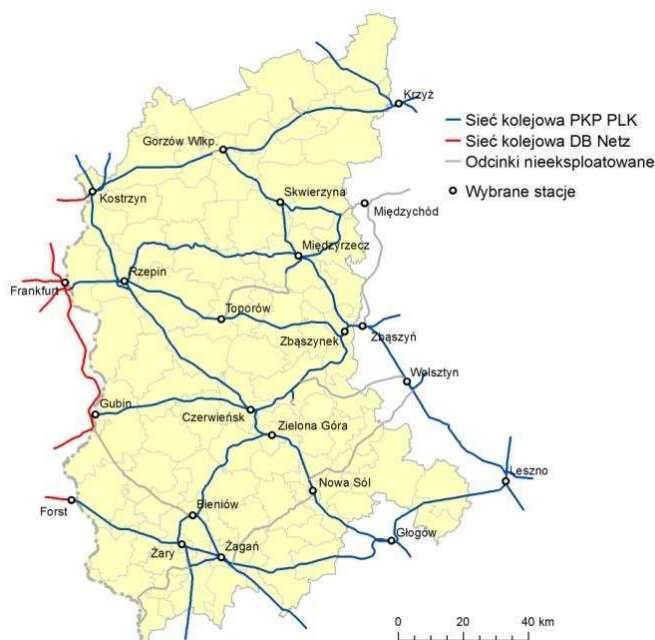
Ryc. 4.7. Stan drogowej dostępności z uwzględnieniem celów położonych za granicą Polski (WDDTZ) w 2013 r.¹⁶

4.2 Transport kolejowy

Stan sieci kolejowej w 2015 r. – charakterystyka sieci z uwzględnieniem roli poszczególnych ośrodków

Województwo lubuskie posiada rozwiniętą sieć kolejową, do której dostęp ma większość ośrodków miejskich. Należy jednak zastrzec, że ów dostęp jest mocno zróżnicowany w zależności od stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Szereg odcinków posiada znaczenie lokalne i mimo formalnego istnienia w rejestrach zarządcy infrastruktury (PKP PLK, tj. znajdujących się w: Instrukcji Id-12 - wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A), niektóre z nich nie są obecnie eksploatowane (ryc. 4.8 i 4.9). Część linii przechodzących przez teren województwa ma natomiast znaczenie ponadregionalne, a nawet

¹⁶ Opracowano na podstawie Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu (https://www.ewaluacja.gov.pl/Wiadomosci/Documents/Prezentacja_WMDT.pdf) Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 28.



Ryc. 4.9. Schemat sieci kolejowej w województwie i terenach przyległych w 2015 r. – odcinki eksploatowane i nieeksploatowane¹⁸

Dotychczas na terenie województwa lubuskiego gruntownie zmodernizowano odcinek magistrali E 20, wykorzystywany w dalekobieżnych połączeniach pasażerskich Berlin – Warszawa. Pełna modernizacja linii E 59 planowana jest na okres programowania 2014-2020. W przypadku linii C-E 59 prace rewitalizacyjne wykonane zostały jeszcze w ramach poprzedniej perspektywy finansowej 2007-2013. Do końca 2016 r. niemal na całej długości „Nadodrzanki” zostanie przywrócona prędkość 100-120 km/h.

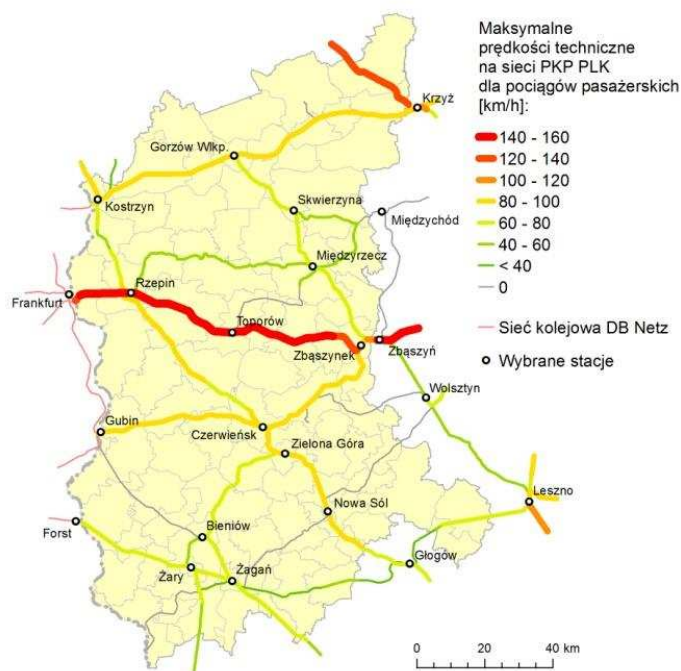
Wzajemne powiązania transportowe między ośrodkami wewnątrz województwa zapewniają także linie niższych kategorii, w tym liczne niezelektryfikowane odcinki jednotorowe. Dwa główne miasta regionu, a jednocześnie dwa największe rynki pracy – Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski łączą odcinki linii kolejowych: nr 273 (Zielona Góra – Czerwieńsk), nr 436 (nowa łącznica Czerwieńsk Południe – Czerwieńsk Wschód), nr 358 (Czerwieńsk – Sulechów – Zbąszynek) oraz nr 367 (Zbąszynek – Międzyrzecz – Gorzów Wielkopolski). Sam Gorzów Wielkopolski usytuowany jest na dwutorowej niezelektryfikowanej linii nr 203 Tczew - Kostrzyn, przebiegającej od stacji węzłowej w Krzyżu w kierunku Kostrzyna nad Odrą i dalej Berlina. Trzeci ważny rejon miejski, obejmujący Żary i Żagań, połączony jest

¹⁸ Tamże, str. 63.

ze środkową częścią województwa dwiema równoległymi liniami jednotorowymi – nr 370 (Żary - Zielona Góra) oraz nr 371 (Żagań - Nowa Sól; aktualnie linia nie jest eksploatowana). Natomiast oba miasta łączy dwutorowa (między Żaganiem a Sieniawą Żarską) niezelektryfikowana linia nr 14, przebiegająca od Głogowa w województwie dolnośląskim do stacji granicznej Zasięki / Forst.

Szczegółowa identyfikacja wąskich gardeł, z punktu widzenia rażąco niskich maksymalnych prędkości technicznych oraz potrzeb inwestycyjnych została opracowana na podstawie bazy dokładnych maksymalnych prędkości technicznych na sieci kolejowej (zarówno w transporcie pasażerskim jak i towarowym; stan na koniec 2014 r.).

Analizując rozkład przestrzenny maksymalnych prędkości na sieci kolejowej województwa można wyróżnić osiem odcinków o charakterze „wąskiego gardła”, z których szczególnie istotne, wymagające pilnych inwestycji są fragmenty magistrali nadodrzańskiej (linia nr 273 / C-E 59) (ryc. 4.10 i 4.11).



Ryc. 4.10. Maksymalne prędkości techniczne dla pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2014 r.¹⁹

¹⁹ Tamże, str. 64.



Ryc. 4.11. Maksymalne prędkości techniczne dla pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2014 r.²⁰

Realizowana od 2012 r. ze środków krajowych modernizacja na odcinku Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Dolna Odra nie przyniosła jeszcze należytych rezultatów na całym ciągu transportowym. Należałoby się spodziewać, że radykalna poprawa nastąpi dopiero po zakończeniu kolejnego etapu modernizacji, planowanego na okres 2014-2020. Inną ważną, z punktu widzenia połączeń wewnątrz wojewódzkich linią jest odcinek Zielona Góra - Żary, który jako całość stanowi „wąskie gardło”. W relacji Zbąszynek - Gorzów Wlkp., będącej zasadniczo w dobrym stanie technicznym (po częściowej modernizacji w okresie 2007-2013), obniżenie prędkości występuje między Bukowcem Międzyrzeckim a Międzyrzeczem, co jest najbardziej odczuwalne w przypadku połączeń towarowych. Najniższe prędkości w regionie dotyczą odcinków o znaczeniu lokalnym. Należy tu wymienić chociażby linię nr 364, która na odcinku Międzyrzecz

²⁰ Tamże, str. 64.

- Rzepin, mogłaby stanowić alternatywną trasę dla fragmentu linii magistralnej E 20, spełniając funkcję objazdu w sytuacjach awaryjnych.

„Wąskie gardła” na sieci kolejowej województwa lubuskiego i terenów przyległych w 2014 r.²¹

Nr linii	Nazwa linii	„Wąskie gardło”	Prędkość w ruchu pasażerskim [km/h]	Prędkość w ruchu towarowym [km/h]
14	Łódź Kaliska - Tuplice	(Leszno) - (Głogów) - Żagań	20-60	20-60
203	Tczew - Kostrzyn	Estakada kolejowa w Gorzowie Wlkp.**	40*	40
273	Wrocław Gł. - Szczecin Gł. („Nadodrżanka”)	Nietkowice - Bytnica	60	50
		Laski Lubuskie - Kostrzyn	60	40-50
363	Międzychód - Skwierzyna	Wierzbno - Skwierzyna	60	50
364	Wierzbno - Rzepin	Wierzbno - Rzepin	60	50
367	Zbąszynek - Gorzów Wlkp.	Bukowiec Międzyrzecki - Międzyrzecz	60*	40
370	Zielona Góra - Żary	Zielona Góra - Żary	60-70*	50-60
389	Żagań - Jankowa Żagańska	Żagań - Jankowa Żagańska	30	30

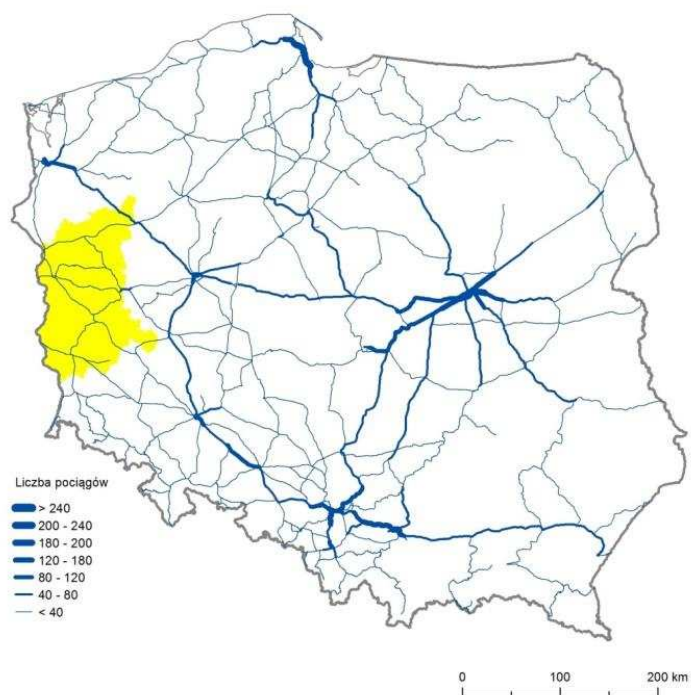
* Prędkości maksymalne dla autobusów szynowych są wyższe o 10-20 km/h

** Odcinek jednotorowy w ciągu linii dwutorowej

Natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych w 2010 r.

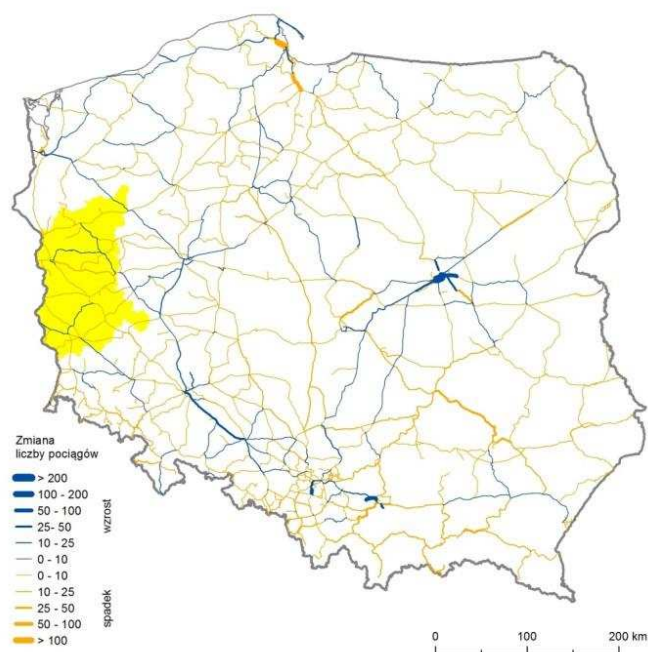
Województwo lubuskie w skali ogólnokrajowej należy do obszarów o relatywnie niskim natężeniu ruchu pociągów pasażerskich. Niemal wszystkie odcinki sieci charakteryzowały się w 2010 r. średnim natężeniem nieprzekraczającym 40 pociągów na dobę. Jedynie w rejonie Zbąszynka wskaźnik ten wynosił od 40 do 80 pociągów na dobę (ryc. 4.12) (zmiany w przedmiotowym zakresie zostały zobrazowane na ryc. 4.13).

²¹ Tamże, str. 64.



Ryc. 4.12. Przeciętna dobowa liczba pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 r.²²

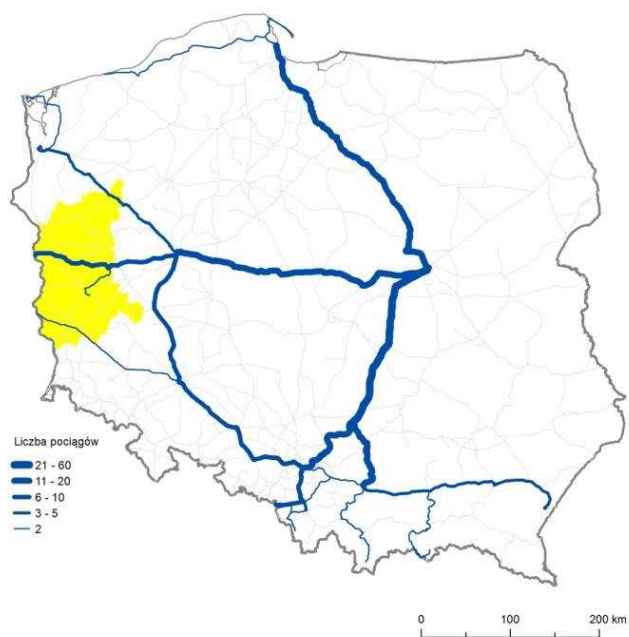
²² Tamże, str. 65.



Ryc. 4.13. Zmiana liczby pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r.²³

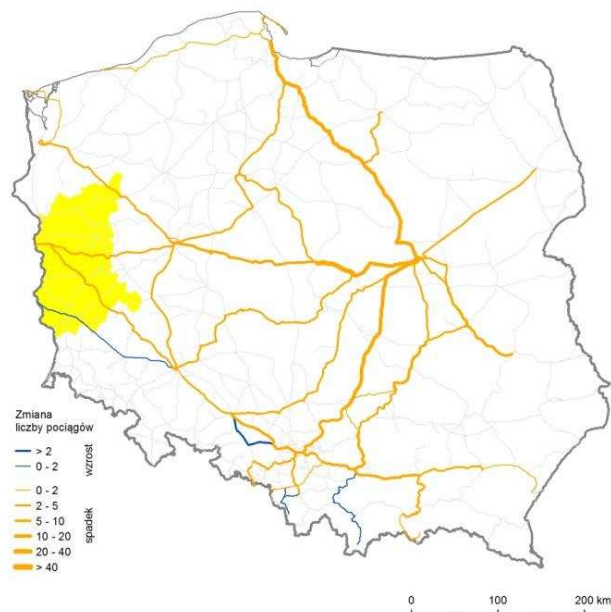
W porównaniu do stanu z 2000 r., na głównych liniach w województwie nastąpił spadek natężenia o maksymalnie 10 lub 25 pociągów w ciągu doby. Niewielkie wzrosty o maksymalnie 10 pociągów dotyczyły odcinków obsługujących połączenia regionalne: Zbąszynek - Gorzów Wlkp., Zielona Góra - Żary, czy Międzyrzecz - Rzepin. W przypadku linii nr 14, przebiegającej od granicy z województwem dolnośląskim przez Żagań, Żary, do stacji granicznej Zasieki, wzrost natężenia był wywołany dodatkowo uruchomieniem ekspresowego połączenia międzynarodowego („Euro City” Kraków - Berlin - Hamburg), co pokazuje rycina 4.14. Natomiast Zieloną Górę obsługiwała w 2010 r. zaledwie jedna para pociągów kwalifikowanych Z kolei do Gorzowa Wlkp. nie docierał żaden pociąg kwalifikowany (a miasto było obsługiwane przez zaledwie jedną parę pociągów TLK). (ryc. 4.14) (zmiany w przedmiotowym zakresie zostały zobrazowane na ryc. 4.15).

²³ Tamże, str. 65.



Ryc. 4.14. Przeciętna dobowa liczba pociągów pasażerskich kwalifikowanych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 r.²⁴

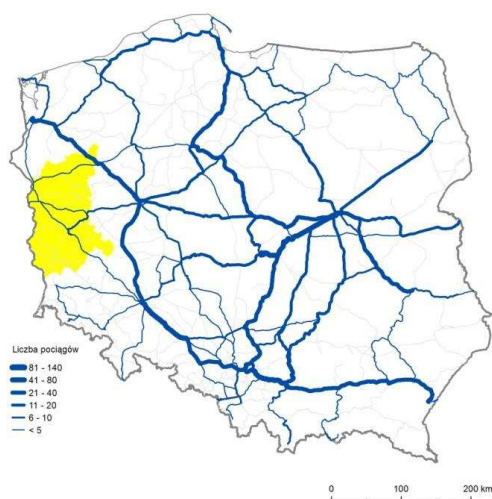
²⁴ Tamże, str. 66.



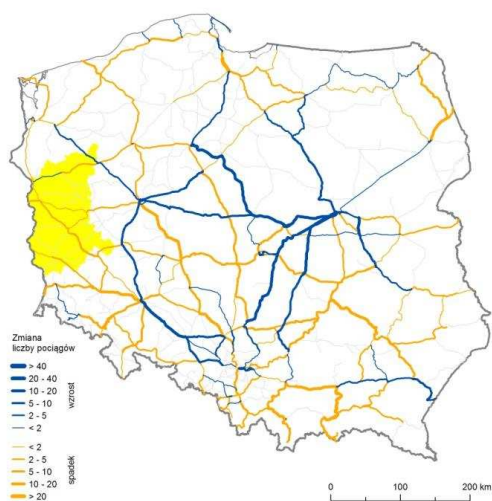
Ryc. 4.15. Zmiana liczby pociągów pasażerskich kwalifikowanych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r.²⁵

Połączenia o charakterze międzyregionalnym skupiały się na głównych szlakach kolejowych, jednak ich natężenie nie przekraczało zasadniczo 5 pociągów na dobę. Większa wartość wskaźnika (5-10) notowana była jedynie w relacji Zbąszynek - Czerwieńsk - Zielona Góra, obejmującej pociągi z kierunku Poznania (ryc. 4.16). Natomiast w zakresie zmian między 2000 a 2010 r., niewielki wzrost (o jedną parę na dobę) został zarejestrowany pomiędzy Gorzowem Wielkopolskim a Kostrzynem nad Odrą, co jest wynikiem przedłużenia trasy jednego z pociągów dalekobieżnych, kończących przedtem bieg w Gorzowie Wlkp. (jednak w kolejnych rozkładach jazdy ponownie pociąg ten kończył bieg w Gorzowie Wlkp.) (ryc. 4.17).

²⁵ Tamże, str. 66.



Ryc. 4.16. Przeciętna dobowa liczba pociągów pasażerskich międzywojewódzkich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 r.²⁶

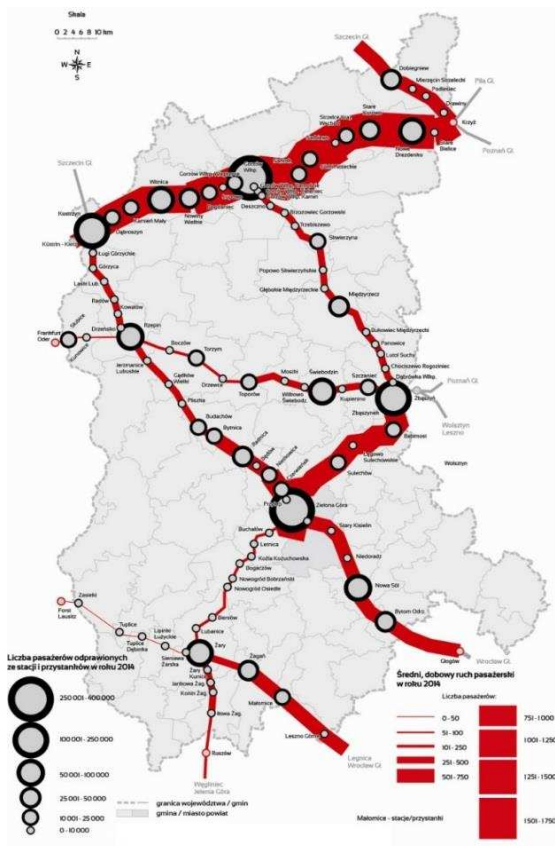


Ryc. 4.17. Zmiana liczby pociągów pasażerskich międzywojewódzkich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r.²⁷

²⁶ Tamże, str. 66.

²⁷ Tamże, str. 66.

Analiza potoków pasażerskich w połączeniach regionalnych na terenie województwa pozwala na zidentyfikowanie faktycznych potrzeb przewozowych. Skupiają się one w trzech rejonach, zlokalizowanych wokół największych ośrodków, stanowiących cel dla dojeżdżających do pracy, natomiast wzajemne połączenia pomiędzy nimi są już znacznie mniej popularne (ryc. 4.18), co może wynikać m.in. z braku odpowiedniej oferty przewozowej na tych odcinkach.



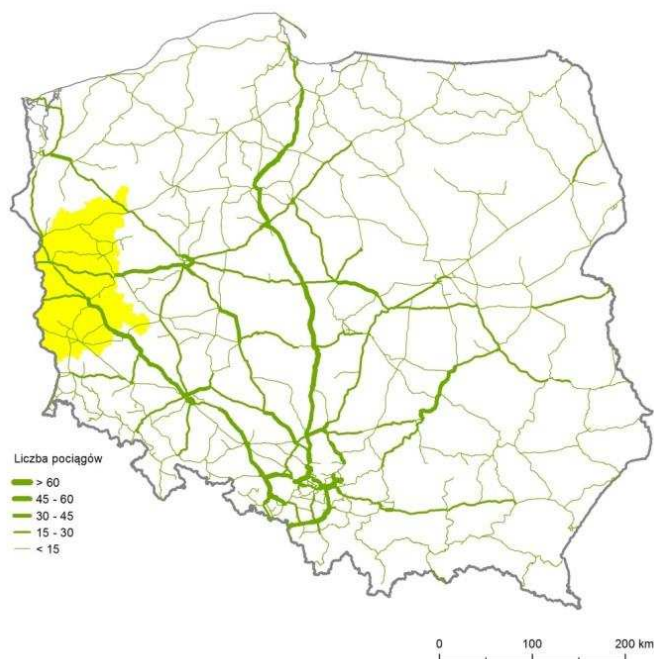
Ryc. 4.18. Średnie dobowe potoki pasażerskie ruchu regionalnym w 2014 r.²⁸

²⁸ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich (Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego).

Największe potoki pasażerskie posiada linia nr 203, łącząca Krzyż z Kostrzynem nad Odrą, gdzie największa frekwencja występowała w 2014 r. na odcinku Gorzów Wielkopolski - Sarbiewo (1500-1750 osób). Rejon Zielonej Góry charakteryzuje się już o połowę mniejszymi potokami, przy czym dominujący kierunek stanowi Zbąszynek - Sulechów - Zielona Góra (750-1000 osób). Mniejsza liczba pasażerów w ruchu regionalnym w rejonie Zielonej Góry wynika również z większej liczby pociągów pospiesznych, które przejmują część pasażerów. Duża liczba podróżujących z Gorzowa Wlkp. w kierunku Krzyża spowodowana jest wykorzystaniem pociągów regionalnych w podróży dalekobieżnych z przesiadką na stacji Krzyż.

Relatywnie duża frekwencja notowana była także na całym odcinku od Zielonej Góry przez Nową Sól do Głogowa w województwie dolnośląskim – ośrodka stanowiącego zewnętrzny rynek pracy dla mieszkańców województwa lubuskiego. W południowej części regionu znaczne potoki występowały w szczególności na linii nr 275, od Żagania w kierunku granicy województwa i dalej do Legnicy (500-750 osób). Równie istotny poziom potoku został także zarejestrowany w relacji transgranicznej między Kostrzynem nad Odrą a położoną w Brandenburgii stacją Küstrin-Kietz (i dalej w kierunku Berlina). Wynika to z bogatej oferty przewozowej, zapewnianej przez niemieckiego przewoźnika Niederbarnimer Eisenbahn, który uruchamia dziennie 17 par połączeń do Berlina-Lichtenbergu. Sama stacja w Kostrzynie nad Odrą odprawia pasażerów w liczbie zbliżonej do poziomu zarejestrowanego w węźle Zbąszynek (100-250 tys. rocznie). Pozostałe dwie trasy umożliwiające przekroczenie granicy spotkały się w 2014 r. z marginalnym zainteresowaniem (do 50 osób na dobę). Tu jednak oferta przewozowa była znacznie skromniejsza (na każdym z przejść granicznych po 2 pary połączeń regionalnych dziennie).

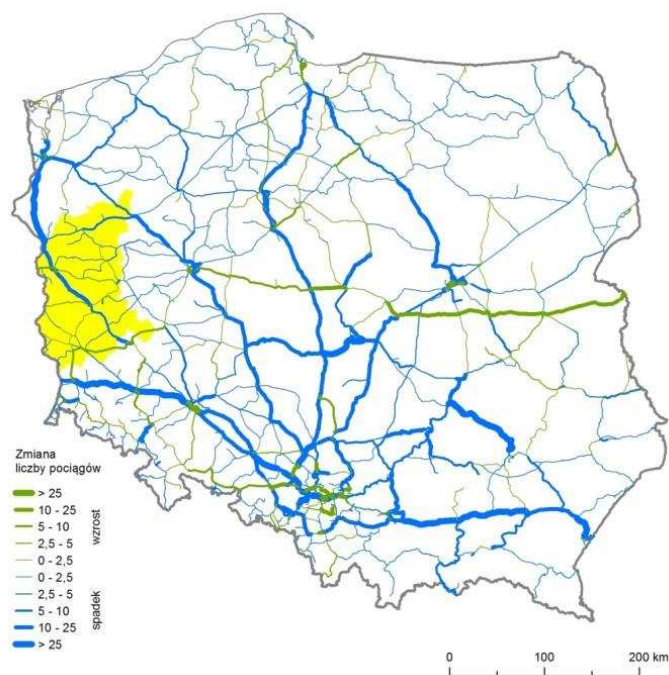
W ruchu towarowym województwo pełni przede wszystkim rolę tranzytową. W 2010 r. na liniach korytarzowych (E 20, E 59 i C-E 59) oraz liniach nr 203 i 358 występowało natężenie ruchu rzędu 15-45 pociągów na dobę, w tym największy ruch (30-45) odbywał się na „Nadodrzanca” – na odcinku od granicy województwa do Czerwieńska, gdzie następowało rozdzielenie potoków (ryc. 4.19). Część przewozów kierowana jest w Czerwieńsku na linię nr 358 prowadzącą w kierunku stacji granicznej Gubin. Jest to odcinek wykorzystywany wyłącznie w ruchu towarowym.



Ryc. 4.19. Przeciętna dobowa liczba pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 r.²⁹

Analiza zmian natężenia ruchu pociągów towarowych w okresie 2000-2010 wykazuje malejącą wydajność magistrali C-E 59 w zakresie przepustowości w wyniku dekapitalizacji. Zarejestrowane tam średnie spadki od 5 do 25 pociągów na dobę nie oznaczają jednak utraty jej znaczenia jako korytarza towarowego. Jednocześnie widoczne jest zwiększenie roli linii E 20, ze średnim wzrostem natężenia od 2,5-10 pociągów, w tym wyraźniej na odcinku granicznym Rzepin - Frankfurt nad Odrą (ryc. 4.20).

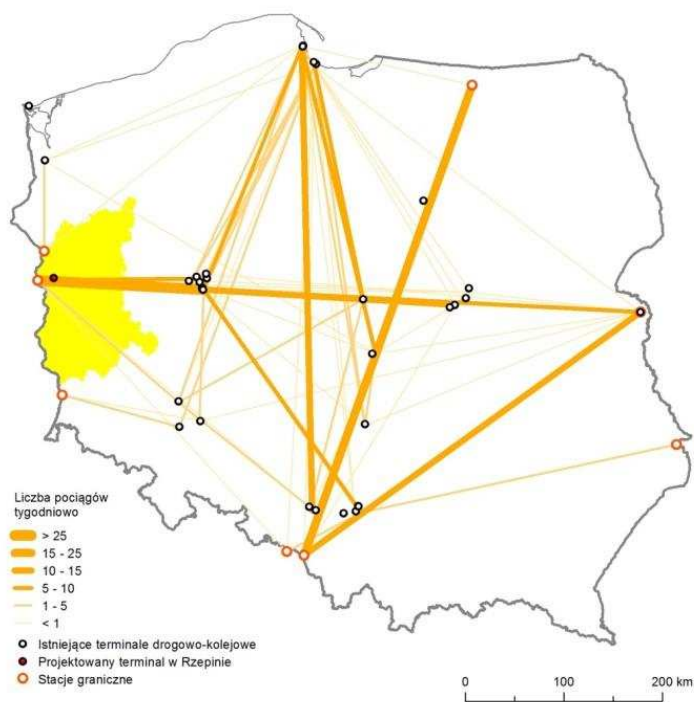
²⁹ Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 69.



Ryc. 4.20. Zmiana liczby pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r.³⁰

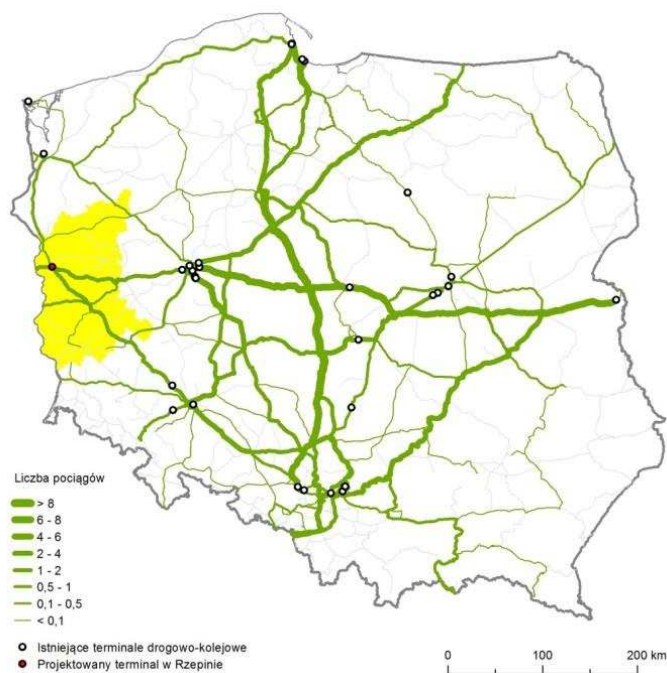
Jest to bezpośrednio związane z rozwojem międzynarodowych połączeń intermodalnych (w tym przewozów Daleki Wschód - Europa Zachodnia), które na terenie województwa, na linii E 20 osiągają najwyższy poziom w kraju, przekraczający 25 pociągów tygodniowo (wg danych z 2012 r.). Sprzyja temu lokalizacja kilku terminali intermodalnych w okolicach Poznania (ryc. 4.21 i 4.22).

³⁰ Tamże, str. 69.



Ryc. 4.21. Liczba pociągów intermodalnych w 2012 r. według relacji na tle funkcjonujących w korytarzach TEN-T terminali drogowo-kolejowych.³¹

³¹ Tamże, str. 69.



Ryc. 4.22. Natężenie ruchu pociągów intermodalnych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2012 r. na tle funkcjonujących w korytarzach TEN-T terminali drogowo-kolejowych.³²

Dostępność potencjałowa kolejowa w 2013 r.

Dostępność kolejowa gmin województwa lubuskiego jest mierzona wskaźnikiem gałęziowym WKDT II (Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej II).

Potencjałowa dostępność kolejowa gmin w województwie lubuskim w roku 2013³³ została przeanalizowana w jej wymiarze krajowym w kontekście obszarów województwa, które są szczególnie słabo dostępne.

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

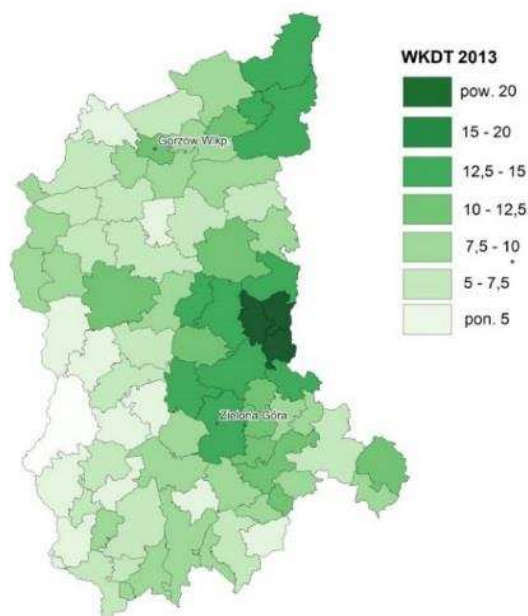
³² Tamże, str. 69.

³³ Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu, Warszawa, grudzień 2014 r.

sąsiednich wynosi: dolnośląskie – 23,23 i 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.

W ujęciu przestrzennym najlepiej dostępnymi obszarami województwa są powiaty położone w środkowo-wschodniej i północno-wschodniej części regionu, w bliskiej odległości do ważnych węzłów przesiadkowych – przede wszystkim Zbąszynek, ale również Zielona Góra i Krzyż. Najmniej korzystna sytuacja ma miejsce w południowo-zachodniej części województwa, gdzie obok odcinków o niskich prędkościach technicznych znajdują się odcinki wyłączone z eksploatacji (o zerowej prędkości wg wykazu PKP PLK). Obszarem o niższych wartościach wskaźnika jest ponadto teren zlokalizowany pomiędzy magistralą E20 a linią nr 203 (Kostrzyn nad Odrą- Krzyż), na zachód od linii nr 367 (Zbąszynek - Gorzów Wlkp.) (ryc. 4.23).



Ryc. 4.23. Stan kolejowej dostępności w 2013 r.³⁴

³⁴ Opracowano na podstawie Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu, Warszawa, grudzień 2014 r. (https://www.ewaluacja.gov.pl/Wiadomosci/Documents/Prezentacja_WMDT.pdf), Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 71.

Inwestycje na sieci kolejowej w okresie programowania 2007-2013

Inwestycje w okresie programowania 2007-2013 zostały przeprowadzone z uwzględnieniem stopnia powiązania poszczególnych obszarów województwa z siecią TEN-T. Na terenie województwa w ostatnich latach przeprowadzono cztery inwestycje, z których trzy dotyczyły odcinków o znaczeniu wewnętrznym i były finansowane w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013. Prace inwestycyjne zostały zrealizowane między 2011 a 2014 r. Również w poprzedniej perspektywie budżetowej (w roku 2012) rozpoczęto pierwszy etap modernizacji linii kolejowej nr 273 („Nadodrżanki”), który w tej fazie jest finansowany ze środków krajowych (budżet państwa, Fundusz Kolejowy).

Inwestycje na sieci kolejowej województwa w okresie programowania 2007-2013

L.p.	Charakterystyka inwestycji									
	Nazwa	charakter	długość	koszt całkowity	źródło finansowania	okres programowania	poziom finansowania ze środków UE	stan realizacji	okres realizacji	
									lata	data ukończenia
1.	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek - Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko - Przylep omijającej stację Czerwieńsk, etap I	rewitalizacja i budowa nowej łącznicy	44,75	60 052,1 tys. PLN	RPO	2007-2013	35 274,0 tys. PLN (58,7%)	ukończona	2010-2014	2014
2.	Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew - Kostrzyn na odcinku Krzyż - Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453)	modernizacja	46,453	24 406,9 tys. PLN	RPO	2007-2013	14 476 172,25 PLN (59,3%)	ukończona	2008 - 2011	2011
3.	Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp	modernizacja	13,526	22 057,00 tys. PLN	RPO	2007-2013	12 977 408,84 PLN (58,8%)	ukończona	2008 - 2011	2011
4.	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Dolna Odra	modernizacja	196,5 (ogółem)	551 822,7 tys. PLN	budżet państwa/Fundusz Kolejowy	2007-2013	-	w trakcie realizacji	2009 - 2016	2016

Źródło: Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 (WPIK)

4.3 Transport miejski oraz autobusowy

Transportowi miejskiemu poświęca się w strategiach europejskich szczególne miejsce, z uwagi na priorytet polityki europejskiej związany z koniecznością zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. W związku z tym kierunki inwestycji zaplanowano w celu zapewnienia zrównoważonego transportu

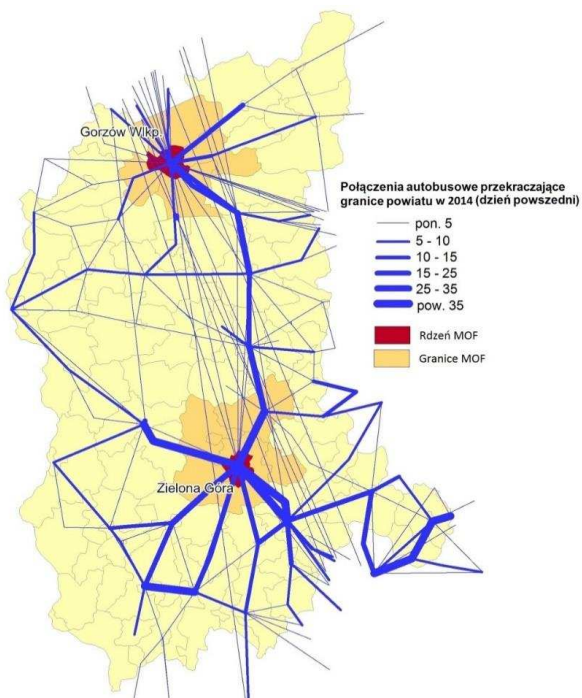


w miastach, tj. uwzględniającego transport publiczny, rowerowy i ruch pieszych oraz transportu zintegrowanego w zakresie mobilności w miastach i regionach miejskich. W polskich warunkach w zapisach dokumentów strategicznych skupiono się na podniesieniu jakości oferty transportu publicznego i zwiększeniu dostępności transportem publicznym poszczególnych obszarów wewnątrz miast i ich obszarów funkcjonalnych, zakładając, że najlepsze efekty dla zmniejszenia poziomu emisji przyniosą działania zachęcające do rezygnacji z podróży samochodem na rzecz wykorzystania transportu zbiorowego lub alternatywnych form podróżowania (ruch pieszy i rowerowy). Skuteczność tych działań jest możliwa jedynie w przypadku zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego (częstotliwość kursowania, odpowiednia sieć komunikacyjna itp.) względem samochodowego. Priorytety uwzględnione na poziomie regionalnym wpisują się w krajową koncepcję rozwoju transportu publicznego i działania zmierzające do ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu.

Międzypowiatowe połączenia autobusowe w 2014 r.

Potrzeby w transporcie publicznym dla województwa lubuskiego można rozpatrywać zarówno w kontekście połączeń wewnątrzaglomeracyjnych (Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski), jak i połączeń międzypowiatowych. W zakresie transportu autobusowego wykorzystano analizę kartograficzną (kartodiagram wstępowy) połączeń wykonywanych transportem autobusowym przez przewoźników mających swoją siedzibę w regionie oraz tych, którzy wykonują przewozy przez terytorium województwa lubuskiego.

Liczba międzypowiatowych połączeń autobusowych odzwierciedla mniej więcej kierunki dojazdów do pracy (ryc. 4.24). Wyraźnie zauważalne jest duże natężenie połączeń na dojazdach do Zielonej Góry i do Gorzowa Wlkp. Podobnie jak na mapie dojazdów do pracy (rozdział 5.4 PRT) zaznacza się również trasa S3, w tym połączenia Zielonej Góry z Sulechowem oraz Nową Solą.



Ryc. 4.24. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie lubuskim w 2014 r.³⁵

Zauważalna jest duża liczba kursujących autobusów między Zieloną Górą a Żarami i Żaganiem oraz na kierunku między Nową Solą a Zieloną Górą, a także Krosnem Odrzańskim i Zieloną Górą (te relacje nie są aż tak widoczne przy dojazdach do pracy).

Ponadto analiza licznych połączeń autobusowych na DK12 może zostać wskazana jako kolejny argument za modernizacją linii kolejowej nr 14 na odcinku Leszno – Wschowa – Głogów i przywróceniem planowego ruchu pasażerskich pociągów regionalnych na tej trasie, a także modernizacją drogi krajowej nr 12 na odcinku między Lesznom a drogą ekspresową S3.

Badanie międzypowiatowych połączeń autobusowych jest jedynie punktem wyjścia do pogłębionej analizy dwóch obszarów funkcjonalnych: Gorzowa Wielkopolskiego oraz Zielonej Góry.

³⁵ Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 85.

Ogólny zarys problemów w transporcie miejskim w MOF Gorzów Wlkp. oraz MOF Zielona Góra

Liczba linii transportu zbiorowego w MOF Gorzów Wlkp. i MOF Zielona Góra jest bardzo zbliżona. Gorzów Wlkp. (według stanu ze stycznia 2013 r.) dysponował siecią 3 całorocznych dziennych linii tramwajowych i 37 linii autobusowych (w tym 5 linii nocnych). W Zielonej Górze (według stanu z września 2014 r.) sieć transportu publicznego organizowanego przez miasto Zielona Góra tworzyło 36 linii autobusowych komunikacji miejskiej (33 dzienne i 3 nocne).

Porównanie parametrów funkcjonalnych gorzowskiej i zielonogórskiej komunikacji miejskiej na tle innych miast podobnej wielkości w kraju w 2012 r.

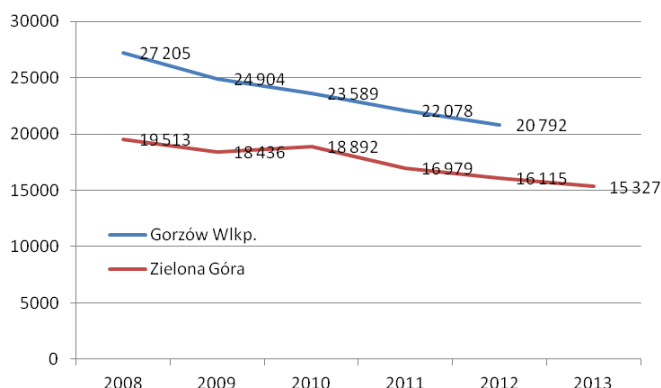
Miasto	Ludność	Długość tras [km]	Długość tras/liczba ludności	Długość linii [km]	Długość linii/liczba ludności	Liczba obsługiwanych gmin
Gorzów Wlkp.	125	185	1,5	474	3,8	6
Zielona Góra	119	139	1,2	313	2,6	2
Elbląg	124	91	0,7	214	1,7	4
Płock	124	288	2,3	641	5,2	9
Opole	122	126	1,0	255	2,1	4
Włocławek	116	115	1,0	272	2,3	2
Tarnów	113	180	1,6	330	2,9	4
Kalisz	105	154	1,5	372	3,6	6
Legnica	103	134	1,3	268	2,6	3

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. (s. 100) na podstawie Komunikacja Miejska w Liczbach 2/12 IGKM, Warszawa, 2013, s. 20-57.

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. Długość linii w Gorzowie Wlkp. jest szczególnie wysoka i ustępuje w analizowanej grupie miast jedynie Płockowi. Jest to związane ze stosunkowo dużą liczbą obsługiwanych gmin przez MZK Gorzów Wlkp. (aż 6 gmin, w tym wszystkie gminy graniczące z miastem Gorzów Wlkp.). Obszar okolicznych gmin obsługiwany jest wyłącznie liniami, których trasy obejmują także miasto Gorzów Wlkp. (nie ma połączeń wewnątrzgminnych). Są to zarówno linie o rytmicznej częstotliwości kursowania, jak i linie dedykowane. Jednak mimo względnie dobrej obsługi gmin sąsiadujących z miastem według Planu Transportowego Gorzowa Wielkopolskiego: „Dominujący udział w pracy eksploatacyjnej przypadł na miasto Gorzów Wielkopolski (90,9%, a tylko w komunikacji autobusowej – 88,4%), natomiast w gminach ościennych wykonano w 2012 r. łącznie 9,1% całkowitej pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej (11,6% w komunikacji autobusowej). Największy udział w pracy eksploatacyjnej miały gminy Deszczno i Bogdaniec – odpowiednio 4,0 i 3,3% (5,2 i 4,2% tylko w komunikacji autobusowej).” Należy zaznaczyć, że gminy te cechuje stały wzrost liczby mieszkańców.

W przypadku Zielonej Góry od 1 stycznia 2015 r., w wyniku połączenia gminy wiejskiej Zielona Góra z miastem Zielona Góra, zielonogórska komunikacja miejska obsługuje tylko dwie jednostki administracyjne – Zieloną Górę i gminę wiejską Zabór (miejscowość Droszków). Sieć komunikacji podmiejskiej ma zatem w przypadku MOF Zielona Góra znaczenie marginalne.

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 (ryc. 4.25). W Gorzowie Wlkp. przeprowadzone w 2013 r. badanie napętnienia w komunikacji tramwajowej wskazało w relacji do 2008 r. zmniejszenie liczby pasażerów o 13,8%.³⁶



Ryc. 4.25. Wielkość popytu w gorzowskiej i zielonogórskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2013 – tylko pasażerowie płacący za przejazd (tys. pas.)³⁷

Jak wskazuje się w Planie transportowym Zielonej Góry (s. 120): „Występująca tendencja ciągłego spadku poziomu liczby przewożonych pasażerów, przy jednoczesnym spadku liczby wykonywanych wozokilometrów, jest podobna jak trendy ogólnokrajowe w miastach średniej wielkości. Najczęściej spadek popytu wywołany był m.in. silnie rosnącą liczbą samochodów osobowych oraz spadkiem wielkości podaży usług, spowodowanym ograniczeniami budżetowymi.” W Gorzowie Wlkp. dodatkowo skokowy spadek pracy przewozowej nastąpił w gminie Kłodawa w 2013 r. w wyniku decyzji o uruchomieniu postępowania przetargowego na dofinansowanie komunikacji o charakterze komercyjnym.

³⁶ Plan zrównoważonego rozwoju..., s. 85

³⁷ Opracowanie własne na podstawie: Plan zrównoważonego rozwoju ...

Inwestycje w transporcie miejskim na terenie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry w okresie programowania 2007-2013

Wykaz inwestycji zrealizowanych w okresie programowania 2007-2013 w obu miastach wojewódzkich w obszarze transportu miejskiego przedstawia poniższa tabela.

Podstawowe informacje na temat projektów inwestycyjnych zrealizowanych w perspektywie finansowej 2007-2013 w obszarze transportu miejskiego:

L.p.	Nazwa projektu	Zakres projektu	Wartość projektu	Źródło finansowania
1.	Poprawa jakości i konkurencyjności transportu miejskiego w Zielonej Górze - etap II	<p>Dostawa autobusów niskopodłogowych trójwejściowych „solo” - 10 szt. i niskopodłogowych czterowejściowych „przegubowych” - 3 szt.;</p> <p>autobusy wyposażone w klimatyzację całopojazdową</p> <p>silniki autobusów napędzane olejem napędowym spełniając normę Euro-5 w standardzie EEV</p> <p>Dostawa dwustronnych 6-wierszowych tablic do systemu informacji pasażerskiej - 5 szt.</p> <p>Lokalizacja:</p> <p>przystanek nr 400 Dworzec PKP - Sulechowska</p> <p>przystanek nr 174 Bohaterów Westerplatte przy Poczcie</p> <p>przystanek nr 192 Bohaterów Westerplatte przy ul. Dr Pieniężnego</p> <p>przystanek nr 175 Wojska Polskiego - Elżbietanki</p> <p>przystanek nr 191 Wojska Polskiego - Biblioteka</p> <p>Dostawa i uruchomienie systemu biletu elektronicznego:</p> <p>zaprojektowanie, wykonanie, dostawa, instalacja i konfiguracja zintegrowanego systemu informatycznego,</p> <p>dostawa fabrycznie nowego sprzętu, przeprowadzenie szkoleń, obsługa gwarancyjna i pogwarancyjna dla systemu elektronicznej bezkontaktowej karty miejskiej do pobierania opłat za przejazdy komunikacją miejską.</p>	Ok. 16 mln zł	<p>Lubuski Regionalny Program Operacyjny 2007-2013</p> <p>Priorytet I. Rozwój infrastruktury wzmacniającej konkurencyjność regionu</p> <p>Działanie 1.1</p> <p>Poprawa stanu infrastruktury transportowej w regionie</p>
2	Zintegrowany System Komunikacji Publicznej miasta Gorzów Wlkp. – II etap	<p>Zamontowanie 75 nowych wiat przystankowych</p> <p>Zakup 120 mobilnych automatów do sprzedaży biletów – możliwy zakup biletów w każdym autobusie i tramwaju</p> <p>Zakup 11 niskopodłogowych klimatyzowanych autobusów MAN Lion's City w pełni przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych posiadających system zapowiedzi przystanków</p>	Ok. 14,7 mln zł	

Źródło: Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str.91, na podstawie danych pozyskanych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego (stan KSI na dzień 24.03.2015) i stron internetowych <http://mzk-gorzow.com.pl/> oraz <http://www.mzk.zgora.pl/>.

4.4 Transport rowerowy

System ścieżek rowerowych można rozważać w ujęciu ich funkcji (transportowej i/lub turystyczno-rekreacyjnej) oraz przebiegu (w miastach i w obszarach funkcjonalnych miast).

Z punktu widzenia budowy sprawnego systemu transportowego, to właśnie możliwość przemieszczania się mieszkańców regionu rowerem, jako alternatywy dla ruchu samochodowego, jest najistotniejsza. Rozwinięta, spójna sieć ścieżek i tras rowerowych wewnątrz miast stanowi zachętę do wyboru tego środka transportu. Wydzielenie ruchu rowerowego z ciągu dróg, budowa przejść rowerowych (lub

rowerowo-piesznych) poprawia bezpieczeństwo i wpływa na atrakcyjność komunikacji rowerowej. Rozwój sieci ścieżek rowerowych stanowi również istotny element korzystnie wpływający na rozładowywanie ruchu samochodowego w centrach miast oraz przyczynia się do osiągnięcia celów środowiskowych poprzez ograniczanie niskiej emisji w miastach.

W celu zapewnienia sprawnego ruchu rowerowego koniecznym jest stworzenie możliwości przewozu i bezpiecznego pozostawienia roweru. Stąd niezbędna jest infrastruktura towarzysząca - parkingi dla rowerów zlokalizowane obok węzłów przesiadkowych, stacji, przystanków oraz ważnych obiektów (kulturalnych, sportowych, urzędów) oraz stojaki dla rowerów w miejscach, które spełniają określone wymogi bezpieczeństwa oraz są punktami uczęszczanymi i dobrze widocznymi.

Transport rowerowy odgrywa również istotną rolę w procesie integracji przestrzennej miejskich obszarów funkcjonalnych. Wyprowadzanie infrastruktury ścieżek rowerowych poza granice administracyjne miasta i objęcie nimi obszarów funkcjonalnych umożliwia kierowanie części naturalnego strumienia ruchu (miejscowości sąsiadujące z większymi miastami stanowią często ich sypialnie) na transport rowerowy. Pod tym względem, w układzie pozamiejskiego systemu ścieżek rowerowych zdecydowanie na wadze zyskują rozwiązania w zakresie transportu intermodalnego (centra przesiadkowe, dostosowane do potoków pasażerów rozkłady komunikacji publicznej oraz parkingi dla rowerów).

Na potrzeby niniejszego dokumentu transport rowerowy traktowany jest wyłącznie, jako element uzupełniający, który nie stanowi głównej osi systemu transportu regionu i w minimalnym stopniu wpływa na realizację celu, jakim jest poprawa dostępności regionu. Z uwagi na jego ograniczony zasięg, sezonowość użytkowania, wpływ na rozwój transportu w województwie jest bardzo mocno ograniczony. Istotnym czynnikiem rozwojowym tego rodzaju transportu ma funkcja turystyczno-rekreacyjna.

4.5 Transport wodny śródlądowy

Stan Międzynarodowych Dróg Wodnych E30 i E70 w 2015 r.

Na tle tendencji europejskich, polska żegluga śródlądowa nie ma większego znaczenia w przewozach towarów, natomiast w przewozach osób ogranicza się ona do turystyki, a lokalnie – do uzupełnienia infrastruktury transportu samochodowego.³⁸ Na regres żeglugi śródlądowej główny wpływ ma zły stan techniczny dróg wodnych (zaledwie 10% łącznej długości sieci spełnia parametry eksploatacyjne), co w konsekwencji oznacza 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.³⁹ Z uwagi na fakt, że oddziaływanie śródlądowych dróg wodnych ma charakter ponadregionalny, stan tych dróg, jak i poziom dekapitalizacji infrastruktury towarzyszącej w województwie lubuskim nie odbiega znacząco od sytuacji w kraju.

Przepływające przez województwo lubuskie główne rzeki Odra i Warta z Notecią stanowią drogi wodne żeglugi śródlądowej o znaczeniu krajowym, jednakże ich wykorzystanie w tym kierunku jest znikome.

³⁸ Promy rzeczne; Informacja o wynikach kontroli: Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej, 2014, s. 7.

³⁹ Tamże, s. 7-8.

Działalności żeglugi śródlądowej na terenie województwa lubuskiego sprzyja powiązanie Odrzańskiej Drogi Wodnej 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 ujściu 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 oraz system powiązań z siecią drogową i kolejową gwarantujący multimodalność systemu transportowego. Obecnie infrastruktura nadbrzeżna portów wymaga modernizacji. W przyszłości wśród śródlądowych portów województwa ważną ponadregionalną rolę może pełnić ten w Kostrzynie nad Odrą z uwagi na położenie na skrzyżowaniu szlaków wodnych E30 i E70. Ponadto może również wzrosnąć znaczenie portów w Cigacicach i Nowej Soli z uwagi na położenie w obszarze strategicznej interwencji tzw. Trójmiasta Lubuskiego, a także w Gorzowie Wlkp. (pod warunkiem zrealizowania inwestycji na MDW E70).

Polska sieć żeglugi śródlądowej na obszarze województwa lubuskiego obejmuje dwa szlaki o znaczeniu międzynarodowym, łączące się z systemem europejskich dróg wodnych i ich portami: E30 na Odrze (odcinek Odry swobodnie płynącej oraz Odry granicznej) stanowiący fragment połączenia Morze Bałtyckie (Szczecin, Świnoujście) – Dunaj (przy wykorzystaniu kanału Odra-Szprewa oraz Odra-Havela), a także droga wodna Odra-Wisła (E70 na Warcie i Noteci) stanowiąca fragment połączenia Atlantyk – Morze Bałtyckie. Oprócz tych dwóch znaczących dróg wodnych funkcjonują również szlaki o charakterze regionalnym. Warunki eksploatacyjne dla śródlądowych dróg wodnych określone na podstawie wymiarów szlaku żeglownego i śluz oraz wysokością prześwitów pod mostami i innymi obiektami krzyżującymi się z drogą wodną kwalifikują drogi na terenie województwa lubuskiego do tych o znaczeniu regionalnym (klasa III i poniżej) oraz międzynarodowym (IV i więcej).

Śródlądowe drogi wodne w województwie lubuskim

L.p.	Nazwa rzeki	Nazwa śródlądowej drogi wodnej w granicach województwa lubuskiego	Klasa drogi wodnej	Instytucja zarządzająca
1	Odra	Od granic województwa lubuskiego do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej	II	RZGW Wrocław
2		Od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej do ujścia rzeki Warty	II	RZGW Szczecin
3		Od ujścia rzeki Warty do granic województwa lubuskiego	III	RZGW Szczecin
4	Warta	Od ujścia rzeki Noteci do ujścia do rzeki Odry	II	RZGW Poznań
5		Od granic województwa lubuskiego do ujścia rzeki Noteci	Ib	RZGW Poznań
6	Noteć	Od granic województwa lubuskiego do ujścia do rzeki Warty	II	RZGW Poznań
7	Nysa Łużycka	Od miejscowości Gubin do ujścia do rzeki Odry	Ia	RZGW Wrocław

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych oraz www.kzgw.gov.pl.

Odra stanowi drogę wodną, której istotną funkcją jest funkcja transportowa (co jeszcze wymaga działań inwestycyjnych), natomiast odcinek trasy Odra-Wisła na obszarze województwa lubuskiego ma obecnie

bardziej turystyczny charakter, z uwagi na atut w postaci walorów krajobrazowych obszarów ochrony przyrody (ryc. 4.26). Wzdłuż szlaków wodnych województwa znajduje się wiele portów i przystani rzecznych, z których najważniejsze to Kostrzyn nad Odrą, Nowa Sól, Cigacice i Krosno Odrzańskie jak również Gorzów Wlkp. (ryc. 4.26).

Obszar województwa lubuskiego położony jest w obrębie działania trzech regionalnych oddziałów zarządów gospodarki wodnej: RZGW w Szczecinie – obejmującego swym zasięgiem region Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego; RZGW we Wrocławiu odpowiedzialnego za region Środkowej Odry oraz RZGW Poznań z regionem Warty.



Ryc. 4.26. Sieć dróg wodnych śródlądowych na tle podziału wodnego w województwie lubuskim.⁴⁰

⁴⁰ Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW (www.kzgw.gov.pl; dostęp 21.04.2015 r.); Zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego) oraz Koncepcji przystani rzecznych na Odrze.

Dla województwa lubuskiego Odra stanowi główny filar przyszłego rozwoju transportu śródlądowego. Na Odrze panują zróżnicowane warunki do żeglugi śródlądowej; w górnym biegu (poza lubuskim) dokonano jej skanalizowania i obecnie głębokość tranzytowa wynosi 180 cm. Najwięcej utrudnień i ograniczeń dla żeglugi występuje na odcinku nieskanalizowanym rzeki (w większości w lubuskim) od Brzegu Dolnego po ujście Warty z II klasą drogi wodnej⁴¹.

W tabeli (poniżej) przedstawiono ogólną charakterystykę poszczególnych odcinków Odry znajdujących się na terenie województwa lubuskiego.

Charakterystyka poszczególnych odcinków rzeki Odry w województwie lubuskim:

Odcinek rzeki Odry	Opis odcinka
Od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej (Środkowa Odra swobodnie płynąca)	odmienny pod względem zabudowy i warunków żeglugowych w stosunku do górnego biegu rzeki uregulowany jest głównie za pomocą podprądowych ostróg kamienno-faszynowych koncentrujących przepływy i kształtujących głębokości tranzytowe na szlaku żeglownym ogólna liczba ostróg stanowiących podstawowe budowle regulacyjne na tym odcinku wynosi 5250 szt., oprócz ostróg występują też opaski i tamy podłużne parametry koryta rzeki na tym odcinku przedstawiają się następująco: szerokość w dnie od 44 do 58 m, szerokość w poziomie zwierciadła wody od 63,5 do 98,4 m, nachylenie główek ostróg od 1:7 do 1:10, napętnienie przy małej wodzie od 1,37 do 1,51 m warunki nawigacyjne są nieustabilizowane – naturalny charakter tej części rzeki
Od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty	odcinek obustronnie uregulowany ostrogami, gdzie zniszczenia pojedynczych ostróg sięgają 40-50 %, o względnie ustabilizowanym przebiegu nurtu regulację tego odcinka Odry wykonano w pierwszej połowie XIX w. na średnią wodę, przewidując uzyskanie głębokości 1,7 m w rejonie ujścia Nysy Łużyckiej (wraz z późniejszymi korektami); w latach 1924-1941 przeprowadzono regulację na małą wodę do miejscowości Lebus, której jednak w całości nie dokończono na odcinku od km 542,4 do km 594,0 (okolice Słubic) szerokość dna koryta regulacyjnego waha się od 64,0 do 68,0 m, natomiast poniżej km 594,0 – szerokość dna koryta liczy ok. 80,0 m. zły wpływ budowli regulacyjnych na morfologię koryta rzecznej, tworzą się liczne uciążliwe przemiały zaniżające głębokości tranzytowe
Od ujścia Warty do Zatoni Górnej (Hohensaaten)	pod koniec XIX w. uzyskał regulację na średnią wodę, poprzez zabudowę ostrogami w trakcie regulacji trasa została nadmiernie sprostowana, chociaż pozostawiono na niej 3 łuki o promieniach R = 650,0 m stopień zniszczenia ostróg sięga miejscami 70-80%, a niektóre są zniszczone całkowicie geometryczny kształt koryta regulacyjnego odznacza się dużymi szerokościami dna; z czego wynika zmienność przebiegu nurtu oraz liczne przemiały głębokości tranzytowe są o 20-30 cm wyższe, niż na odcinku powyżej ujścia Warty najbardziej zdegradowana zabudowa regulacyjna występuje w rejonie od km 604,0 do km 608,0 (okolice Górzycy), gdzie zniszczone ostrogi i linie brzegowe po stronie niemieckiej (dawny poligon) negatywnie wpływają na warunki przepływu wody i kształtowanie się głębokości. Uznaje się, że jest to zdecydowanie najgorszy (pod względem głębokości i warunków hydraulicznych) odcinek na całej Odrze granicznej

Źródło: Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, 2011 (s. 33-34).

⁴¹ Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego ..., s. 21.

4.6 Transport lotniczy

Port lotniczy w Babimocie w 2015 r.

Na obszarze województwa lubuskiego jest zlokalizowany Port Lotniczy Zielona Góra w Babimocie, który od 2001 r. obsługuje połączenie do Warszawy. Liczba obsługiwanych pasażerów w 2013 r. wynosiła ok. 12 tys., a w 2014 r. spadła do 10,7 tys. Jednocześnie liczba operacji lotniczych była wyższa niż w 2012 r. Jedyną obsługiwaną regularnie trasą jest połączenie do Warszawy, jednak umowa z przewoźnikiem dotowanym przez samorząd wygasa pod koniec 2015 r.

Należy zaznaczyć, że spadek liczby pasażerów zaobserwowano w latach 2013-2014 we wszystkich małych portach lotniczych (obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie) z wyjątkiem Rzeszowa-Jasionki. Problemem utrudniającym systematyczny rozwój połączeń i wzrost ruchu pasażerskiego w Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost jest zakończony dopiero w 2015 r. proces przystosowania portu lotniczego do międzynarodowych standardów obsługi pasażerów i lotnictwa pasażerskiego. Zatem liczba korzystających z lotniska w Babimocie wynika z faktu, że port lotniczy jest dopiero w początkowym etapie budowy połączeń lotniczych (budowy siatki połączeń). Konkurencyjne, sąsiednie porty lotnicze w Poznaniu, Wrocławiu, a także porty lotnicze w Berlinie posiadają bogatą siatkę połączeń i cechują się wieloletnią, ciągłą działalnością cywilnych lotnisk użytku publicznego. Ich obecność nie jest czynnikiem negatywnie oddziaływującym na potencjał i możliwości operacyjne Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimocie, a wręcz odwrotnie – ze względu na niskie koszty obsługi podróży i operacji lotniczych oraz brak ograniczeń środowiskowych i urbanistycznych lotnisko w Babimocie może być konkurencyjne wobec tych lotnisk i absorbować potencjalnych pasażerów z tych lotnisk w zakresie obsługi ruchu wakacyjno-czarterowego i linii niskobudżetowych..







W kontekście poprawy dostępu transportem drogowym do portu lotniczego w Babimocie należy wymienić, że w *Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020* na liście zdiagnozowanych potrzeb – zadań nie posiadających dokumentacji projektowej znalazła się inwestycja: „Modernizacja drogi wojewódzkiej Nr 304 na odcinku Nowe Kramsko-Babimost”. Byłaby to kontynuacja oddanej do użytku w 2010 r. obwodnicy Babimostu w ciągu dróg woj. nr 303/304. Interesujące jest, że była to największa kwotowo inwestycja na drogach wojewódzkich w lubuskim w okresie 2007-2013 (prawie 50 mln zł). Należy zwrócić uwagę, że poprawa tylko wycinka DW nr 303/304 w postaci budowy obwodnicy Babimostu nie wpływa zasadniczo na poprawę komfortu i czasu dojazdu do portu lotniczego z kierunku północnego. Również realizacja obwodnicy Kosieczyna i Chłastawy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 302, która została zaplanowana do budowy w latach 2014-2020 nie będzie miała zasadniczego wpływu na poprawę dojazdu do lotniska w Babimocie. Jedyne znaczenie na zasadniczą poprawę dostępności Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimocie będzie miało wykonanie bezkolizyjnych połączeń drogowych (w kategorii jak dla dróg krajowych) lotniska w Babimocie z węzłem autostradowym na A2 w Trzcielu i węzłami na drodze ekspresowej S3 w Sulechowie i Świebodzinie.

Prowadzone w okresie programowania 2007-2013 inwestycje (m.in. wyposażenie w system ILS – koszt około 4 mln zł) mające na celu poprawę wyposażenia portu lotniczego, a także poprawę dojazdu do portu jak dotąd nie przyniosły satysfakcjonujących rezultatów w zakresie wzrostu liczby pasażerów. Ukończenie drogi ekspresowej S3 w kierunku Wrocławia i autostrady A2 w kierunku Poznania i Berlina sprawi,

że w okresie programowania 2014-2020 znacząco wzrosnie dostępność mieszkańców województwa wielkopolskiego, dolnośląskiego i lubuskiego oraz mieszkańców landu Brandenburgia do taniego, konkurencyjnego Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimście, a to w konsekwencji zwiększy możliwości dla dalszego wzrostu liczby pasażerów na lotnisku w Babimście.

5. Determinanty rozwoju transportu województwa

Determinanty rozwoju systemu transportowego można sklasyfikować jako uwarunkowania zewnętrzne (leżące poza sferą transportu) oraz czynniki wewnętrzne (wynikające ze zmian zachodzących w ramach rynku transportowego). Funkcjonowanie zintegrowanego, sprawnego i efektywnego systemu transportowego powinno uwzględniać relacje z otoczeniem oraz dokonujące się w nim zmiany. Uwarunkowania zewnętrzne rozwoju transportu można określić poprzez identyfikację trendów społeczno-gospodarczych, które będą oddziaływać w perspektywie długoterminowej na zmiany w przepływach towarów i osób. Na rozwój infrastruktury transportowej w województwie największy wpływ będą miały uwarunkowania związane z położeniem regionu na przecinających się szlakach komunikacyjnych Europy (charakter tranzytowy), a także ze zmian powstających 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;
-  sieć powiązań między głównymi ośrodkami wzrostu w regionie z peryferyjną częścią regionu.

5.1 Sieć powiązań – tranzyt towarów

Identyfikacja popytowych uwarunkowań rozwoju sieci transportowej w województwie lubuskim jest kluczowa ze względu na specyficzne położenie województwa. Od momentu przyjęcia do strefy Schengen nastąpił gwałtowny wzrost przewozów tranzytowych, głównie transportu ciężarowego.

Województwo lubuskie jest tym regionem Polski, które notuje szczególnie wysoki udział ruchu tranzytowego na swoim terenie. Znajduje się on przede wszystkim w korytarzu TEN-T Morze Północne-Bałtyk (autostrada A2), ale również na autostradzie A18 i, choć jak dotąd w dużo mniejszym stopniu, w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk (droga ekspresowa S3).

Tranzyt ten ma charakter międzynarodowy, ale ze względu na położenie województwa 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. W tym kontekście szczególną rolę pełnią: droga ekspresowa S3, linia kolejowa nr 273 (tzw. Nadodrzancka) oraz, w dużo mniejszym jak dotąd stopniu, Odrzańska Droga Wodna.





Ze względu na brak danych dotyczących ruchu granicznego osób i pojazdów na granicy polsko – niemieckiej po roku 2007 (moment wejścia do strefy Schengen) dostępne są tylko archiwalne dane wskazujące na koncentrację ruchu samochodowego w następujących punktach: Świecko i Słubice (A2) oraz Olszyna (A18/DK18), Kunowice (kolej), pozostałe punkty lokalne: Kostrzyn (drogowy i kolejowy), Gubin, Gubinek, Zasieki (drogowy i kolejowy), Łęknica oraz Przewóz. Analizując dane o poziomach natężenia ruchu drogowego (zgodnie z wynikami GPR 2010) oraz dane z granicy wschodniej (rosnąca rola głównych korytarzy związana z postępami w budowie polskich autostrad), a także dane o rozkładzie zagranicznego ruchu turystycznego (koncentracja noclegów udzielonych obywatelom Europy Wschodniej w rejonie Słubic i Rzepina) można sądzić, że sytuacja sprzed 2007 r. w głównych punktach granicznych została utrzymana. Większym zmianom uległ natomiast ruch lokalny, co należy wiązać z ograniczeniem roli handlu przygranicznego oraz z otwarciem niemieckiego rynku pracy dla obywateli Polski.⁴²

Na obszarze województwa lubuskiego znajdują się fragmenty sieci TEN-T (ryc. 5.1) zgodnie z jej obecnym zasięgiem, w podziale na sieć bazową – planowaną do realizacji przed rokiem 2030 oraz kompleksową – przed rokiem 2050⁴³.


Docelowo 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).

W ruchu towarowym w obszarze infrastruktury kolejowej województwo lubuskie pełni przede wszystkim rolę tranzytową. W 2010 r. na liniach korytarzowych (E 20, E 59 i C-E 59) oraz liniach nr 203 i 358 występowało natężenie ruchu rzędu 15-45 pociągów na dobę, w tym największy ruch (30-45) odbywał się na „Nadodrzance” – na odcinku od granicy województwa do Czerwieńska. Część przewozów kierowana jest w Czerwieńsku na linię nr 358, która jest odcinkiem wykorzystywanym wyłącznie w ruchu towarowym.

Sieć bazową TEN-T w województwie lubuskim tworzą:

-  odcinek autostrady A2 (element korytarza TEN-T Morze Północne-Bałtyk),
-  odcinek drogi ekspresowej S3 (element korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk),
-  odcinek linii kolejowej nr 3, tj. międzynarodowej magistrali E 20 (element korytarza TEN-T Morze Północne-Bałtyk),
-  odcinek linii kolejowej nr 351, tj. międzynarodowej magistrali E 59 (element korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk).

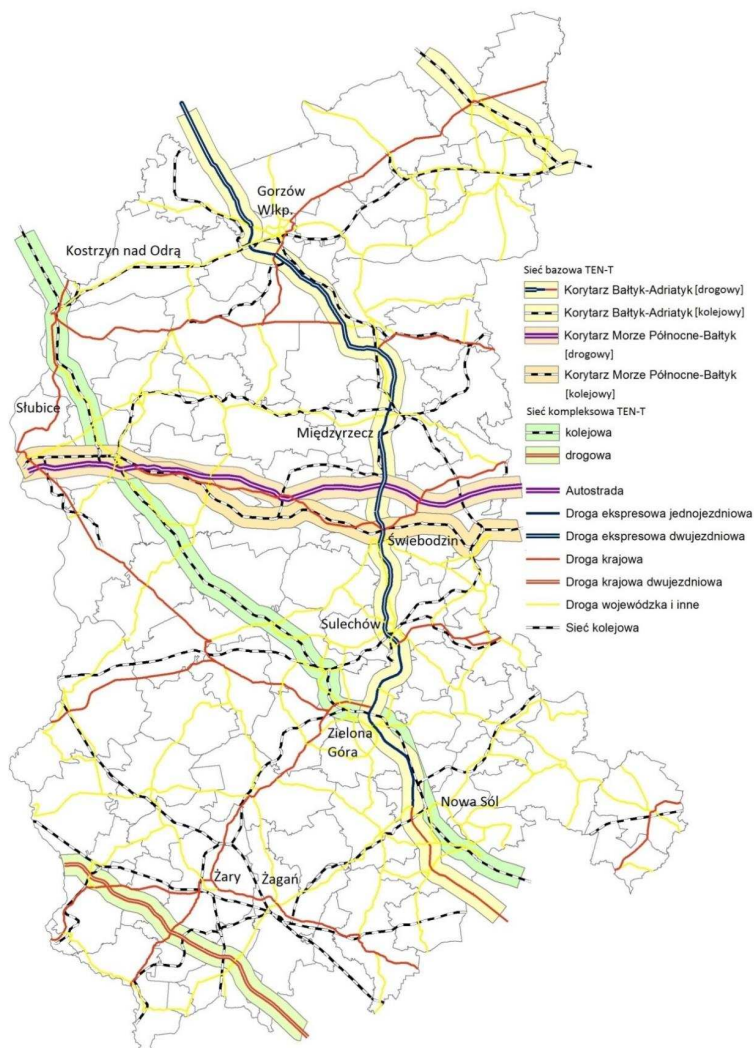
Sieć kompleksową TEN-T w województwie lubuskim tworzą:

-  odcinek dwujezdniowej drogi krajowej DK18, który w przyszłości zostanie zmodernizowany do standardu autostrady (A18),

⁴² Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., s. 10.

⁴³ Tamże, s. 11.

odcinek magistralnej linii kolejowej nr 273, tzw. Nadodrzanki.



Ryc. 5.1. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze województwa lubuskiego ⁴⁴

⁴⁴ Także, s. 11.

5.2 Działalność eksportowa

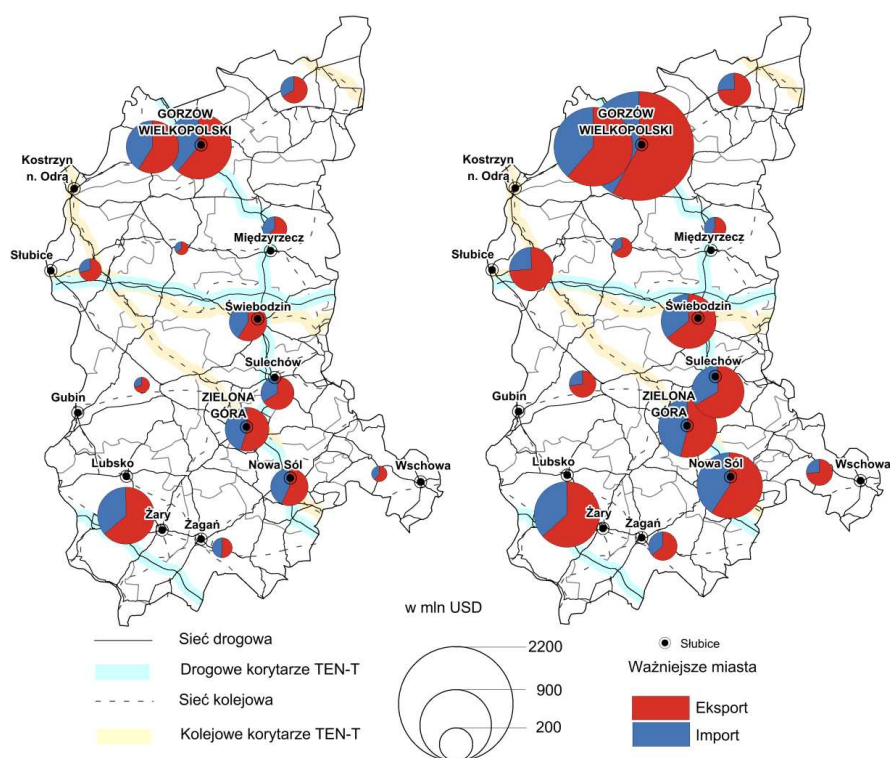
Zgodnie z opracowaniem powstałym na potrzeby niniejszego Programu można zauważyć, że obraz przestrzennej aktywności eksportowej przedsiębiorstw⁴⁵ w województwie lubuskim w latach 2005-2013 charakteryzuje się pewną stabilnością relacji pomiędzy poszczególnymi jednostkami przestrzennymi (ryc. 5.2).

Wysztalili się tu trzy główne ośrodki obszarów konkurencyjnych na poziomie międzynarodowym: wokół Gorzowa Wielkopolskiego, wzdłuż trasy S3, tj. na linii Świebodzin – Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól oraz ośrodek żarski. Widoczny jest, z uwagi na wysoką dynamikę przemian w omawianym okresie, kolejny ośrodek o wzrastającym znaczeniu w wymianie międzynarodowej – Słubice – Rzepin. Osiąga on poziom obrotów handlowych zbliżony do powiatu świebodzińskiego czy zielonogórskiego. Uwzględniając perspektywę krajową, na obszarze województwa można zidentyfikować 3 obszary koncentracji eksportu: gorzowsko-słubicki, żarski oraz wielkopolski z rdzeniem w Poznaniu, który swoim zasięgiem obejmuje powiat świebodziński.

Analiza danych dotyczących obrotów przedsiębiorstw w handlu zagranicznym umożliwia określenie lokalizacji działalności przedsiębiorstw na terenie województwa. Jak można zauważyć ośrodki eksportu znajdują się w szczególności wzdłuż drogi krajowej S3 – Gorzów Wlkp. – Nowa Sól, w obszarze Kostrzyna n. Odrą i Słubic oraz na południu województwa – Żary – Żagań. Potencjał rozwoju eksportowego podmiotów widoczny jest również w powiecie Wschowskim oraz Krośnieńskim – Miasto Gubin. Co ważne, wartości danych wskaźników dotyczących eksportu rosną, co może się przełożyć na wzrost zapotrzebowania na dobrej jakości infrastrukturę transportową, umożliwiającą sprawny transport towarów na rynek krajowy i zagraniczny. Kolejnym ośrodkiem na mapie eksportu w województwie lubuskim jest rejon Babimostu oraz Żbąszynka. Rozwija się tam coraz silniejszy ośrodek eksportu, co przekłada się na wysoki poziom zatrudnienia oraz skalę obrotów handlowych.

Weryfikując informacje dotyczące wymiany handlowej, zauważalna jest dominacja Niemiec w dwustronnych relacjach handlowych. Sytuacja szczególnie widoczna jest w powiatach krośnieńskim, strzelecko-drezdeneckim i żagańskim. Do Niemiec trafia przeciętnie około 50% towarów eksportowanych przez firmy z siedzibą w województwie lubuskim. Uzupełnieniem handlu, a więc i przewozów towarowych, na zachód Europy są również popularne rynki eksportowe tj.: Francja, Belgia i Holandia. W województwie lubuskim w analizowanym okresie 2005-2013 ujawnia się także wzrost eksportu w kierunku Republiki Czeskiej (w szczególności z powiatów zielonogórskiego i wschowskiego) oraz wzrost znaczenia rynków krajów Półwyspu Iberyjskiego i Włoch.

⁴⁵ Dane o eksporcie pochodzą z deklaracji celnych w handlu z krajami spoza UE oraz deklaracji INTRASTAT w handlu wewnątrzunijnym, rejestracja przepływów odbywa się według siedziby podmiotu. W praktyce oznacza to, że w przypadku obrotu towarowego z krajami UE pokrycie danych kształtuje się na poziomie 80-90% obrotów ogółem z uwagi na obowiązek rejestracji handlu dopiero po przekroczeniu pewnych progów statystycznych. Natomiast z krajami spoza UE handel obejmuje pełną statystykę obrotów towarowych.







Ryc. 5.2. Obroty handlu zagranicznego w 2005 i 2013 r. w województwie lubuskim⁴⁶

Determinantą wyznaczającą jeden z kierunków zmian związanych z modernizacją i rozbudową infrastruktury transportowej jest intensywność kontaktów gospodarczych województwa z Niemcami. Jest to jeden z argumentów przemawiających za realizacją inwestycji z uwagi na ten kierunek dystrybucji dóbr. Dodatkowo, w kontekście krajowym szlaki tranzytowe do tego kraju powinny umożliwić pełną obsługę powiązań handlowych. Istotnym czynnikiem wpływającym na działania inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich będzie również przenoszenie się działalności przedsiębiorstw transportowych na drogi nie objęte dodatkowymi opłatami z tytułu ich użytkowania. Prawdopodobne jest wystąpienie takich przewozów na:

trasie od autostrady A2, przez drogę ekspresową S3 i dalej drogę krajową DK27 i DK12 do autostrady A18 oraz dawnego punktu granicznego Olszyna;

⁴⁶ Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., s. 19.

-  trasie od autostrady A2, przez drogę ekspresową S3 i dalej drogę krajową DK32 do Gubina/Gubinka i Cottbus na terenie Niemiec;
-  trasie od drogi ekspresowej S5 z Leszna, drogą krajową DK12 przez Wschowę do województwa dolnośląskiego i trasy S3 a dalej autostrady A4;
-  drodze krajowej DK22, DK24 i moście granicznym w Kostrzynie nad Odrą (jako alternatywnym ciągu drogowym do równoległej A2, a także jako tranzyt z Polski północnej drogą DK22);
-  drodze wojewódzkiej nr 137 – stanowi alternatywę do drogi krajowej nr 92 oraz autostrady A2, nr 297 – odbywa się nią ruch w kierunku granicy województwa i dalej do autostrady A18, A4, nr 296 od Żagania do granicy województwa, którą również odbywa się ruch w kierunku DK18 i A4 oraz innych drogach wojewódzkich, które mogą być wykorzystywane w celu ominięcia odcinków dróg krajowych płatnych czy też objętych systemem viaTOLL.

Wymienione opcje są przesłankami do modernizacji wspomnianych tras, a w przypadku drogi DK12 (przez Wschowę) nawet do podniesienia jej standardu do poziomu trasy ekspresowej.

Z uwagi na charakter działalności i wielkość produkcji, oraz jej rozdrobnienie, transport kolejowy w tym kontekście odgrywa zdecydowanie mniejszą rolę.



5.3 Koncentracja przedsiębiorczości

Kolejną determinantą wpływającą na rozwój infrastruktury transportowej jest istnienie i rozbudowa stref aktywności gospodarczej, czyli biegunów wzrostu zlokalizowanych w województwie. Obszary te w dużej mierze generują potrzeby przewozowe surowców, towarów oraz pracowników zakładów zlokalizowanych na ich terenie.

W województwie lubuskim działają dwie strefy gospodarcze. Jedną z stref nich jest, działająca od 1997 r. Kostrzyńsko – Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna. Dodatkowo strefa ta posiada na terenie województwa dość równomiernie rozmieszczone podstrefy. Taki układ generuje zapotrzebowanie na sieć komunikacyjną. Zasięg Strefy oraz podstref obejmuje 17 miejscowości, w tym ośrodki wojewódzkie (Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra) oraz mniejsze miejscowości m.in. Gubin, Kostrzyn nad Odrą, Nowa Sól, Słubice czy Lubsko. W części południowej województwa funkcjonuje podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest-Park”. Podstrefa ta działa w miejscowości Szprotawa.

Na terenie obu stref ekonomicznych produkcję dotychczas uruchomiło ok. 70 podmiotów gospodarczych z różnych branż, do których należą m.in.: przemysł elektromaszynowy, papierniczy i meblarski, budowlany oraz z zakresu logistyki. Przedsiębiorstwa te skupiają się głównie w północnej części województwa – Gorzów Wlkp. oraz Kostrzyn n. Odrą oraz w południowej części lubuskiego – Lubsko, Nowa Sól i Zielona Góra. Jednocześnie należy zauważyć, że w dalszym ciągu część obszaru stref nie jest zagospodarowana. Ich zajęcie przez podmioty gospodarcze może w przyszłości tworzyć czynnik generujący ruch oraz uzasadniać systematyczną potrzebę polepszania infrastruktury transportowej.

Obecnie można wyznaczyć 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 Wielkopolskim 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 z uwzględnieniem potrzeby stworzenia warunków do rozwoju obszarów pozostających poza strefą przyspieszonego rozwoju. W szczególności może to dotyczyć inwestycji na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie tzw. Lubuskiego Trójkąta (Zielona Góra – Sulechów – Nowa Sól); zapewnienia przepustowości systemu drogowego wokół Gorzowa Wielkopolskiego (z uwagi na dużą koncentrację działalności gospodarczej) oraz systemu dogodnych powiązań powiatu żarskiego z trasą A18. Istotny jest również rozkwit mniejszych ośrodków przedsiębiorczości, które rozwijają się bardzo dynamicznie, biorąc pod uwagę liczbę miejsc pracy poziom eksportu, a także liczbę przedsiębiorstw kooperujących. Taka sytuacja ma miejsce w rejonie Babimostu i Zbąszynka.

Należy zauważyć, że inwestycje drogowe, prowadzone na terenie całego województwa, niezależnie od rodzaju dróg kreują rozwój stref inwestycyjnych, są katalizatorem przemian, jednym z czynników determinujących lokalizację stref ekonomicznych. Z kolei lokalizacja terenów inwestycyjnych, rozwój stref ekonomicznych jest czynnikiem pobudzającym rozwój infrastruktury.

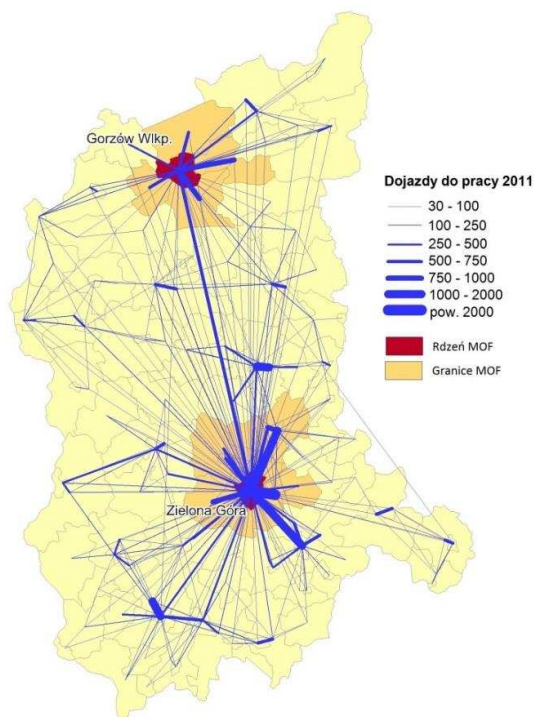
5.4 Rynek pracy

Ważnym czynnikiem generującym potrzebę modernizacji, zmian w obszarze infrastruktury transportowej są dojazdy do pracy. Międzygminny ruch dojazdowy do pracy w województwie lubuskim uległ wzrostowi w latach 2006-2011⁴⁷. Łączna liczba mieszkańców województwa dojeżdżających do pracy w gminie poza swoim miejscem zamieszkania w 2011 r. wyniosła ok 70 tys. osób (przyrost o ponad 20 tys. w relacji do 2006 r.), z tego aż 10 tys. wyjeżdżało do miejsc pracy zlokalizowanych poza województwem. Z miast stanowiących atrakcyjny rynek pracy dla mieszkańców województwa lubuskiego należy wymienić Warszawę, Poznań, Wrocław, ale także miejscowości usytuowane blisko granicy województwa: Leszno, Międzychód oraz Głogów (ryc. 5.3). W przypadku trzech pierwszych należy statystykę dojazdów do pracy rozpatrywać poprzez brak rejestrowanych pobyków czasowych lub w kontekście niedopełnienia obowiązku meldunkowego. Z kolei pracy w województwie lubuskim szukali głównie mieszkańcy

⁴⁷ Wyniki badania dojazdów do pracy uwzględniają wyłącznie przepływy międzygminne powyżej 9 osób. Dojeżdżający do pracy to pracownicy najemni (zatrudnieni), których miejsce pracy znajduje się poza granicami administracyjnymi ich gminy zamieszkania. W badaniu z 2006 i 2011 r. wykorzystano taką samą metodykę generowania zbiorowości osób dojeżdżających do pracy. Jednak z uwagi na wykorzystanie w 2011 r. danych zawartych nie tylko w rejestrach podatkowych (jak w badaniu z 2006 r.), ale też w zasobach ZUS i KRUS (co pozwoliło na większą identyfikację terytorialną głównego miejsca pracy), zgodnie z opinią GUS wyniki badania dotyczące 2006 r. nie są wprost porównywalne z opisem dojazdów do pracy uzyskanym w ramach NSP 2011. Dane w formie macierzowej na poziomie gminnym istnieją tylko dla lat 2006 i 2011.

Szczecina (m.in. w Krośnie Odrzańskim), Dębna (głównie w Kostrzynie nad Odrą) oraz innych miast położonych przy granicy województwa.

Obraz przestrzenny dojazdów do pracy w województwie wskazuje na znaczenie Zielonej Góry i jej atrakcyjność na rynku pracy. Zielona Góra przyciąga w ruchu międzygminnym ponad 17 tys. osób, w tym najwięcej (poza powiatem zielonogórskim) z takich miast jak Nowa Sól (948), Gorzów Wielkopolski (420) oraz Żary (365).

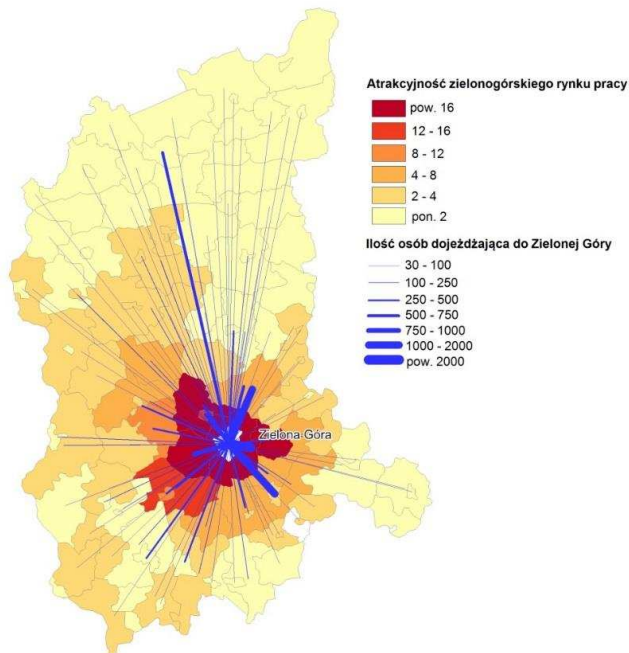


Ryc. 5.3. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa lubuskiego w 2011 r.⁴⁸

W celu zobrazowania atrakcyjności Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego jako miejsca pracy wykorzystano wskaźnik atrakcyjności miejsca pracy dla mieszkańców dowolnej gminy 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. Wysoka atrakcyjność Zielonej Góry jako miejsca pracy jest wyraźnie widoczna również poza jej obszarem funkcjonalnym,

⁴⁸ Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., s. 13.

przede wszystkim w gminie Nowogród Bobrzański, ale również, choć w mniejszej skali na całym obszarze południowo-zachodniej części województwa (ryc. 5.4). Z kolei mieszkańcy gmin położonych przy granicy z województwem dolnośląskim mają możliwość korzystania z dużego rynku pracy Lubińsko-Głogowskiego Zagłębia Miedziowego, zaś mieszkańcy regionu Wschowy funkcjonują częściowo na rynku wielkopolskim (głównie Leszno).



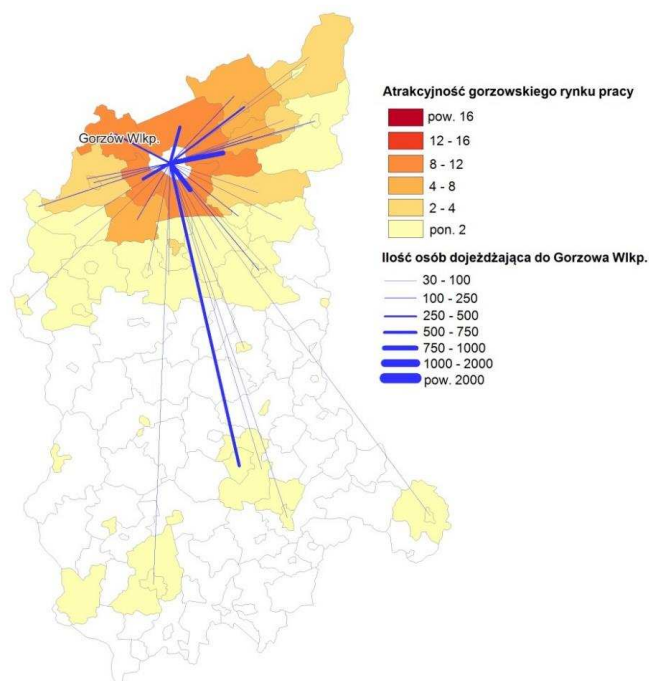
Ryc. 5.4. Atrakcyjność rynku pracy w Zielonej Górze dla dojeżdżających do pracy w tym mieście z pozostałych gmin województwa⁴⁹

Gorzów Wielkopolski w roku 2011 generował, w porównaniu z Zieloną Górą, mniejszy ruch związany z międzygminnymi dojazdami do pracy (tj. jedynie trochę ponad 6000). Sytuację tę można tłumaczyć mniejszą gęstością zaludnienia północnej części województwa. Jednak z dokonanych obserwacji wynika, że ruch ten systematycznie wzrasta (szczególnie z kierunku zachodniego i południowego, w tym z gmin Santok i Deszczno). Poza obszarem funkcjonalnym rynek pracy w Gorzowie Wlkp. jest istotny w zasadzie jedynie dla mieszkańców Lubiszyna oraz Strzelec Krajeńskich. Tym samym analiza pokazuje, że mieszkańcy północnej części województwa lubuskiego w dużo większym stopniu niż południa

⁴⁹ Tamże, s. 14.

korzystają z możliwości podjęcia pracy w miejscu zamieszkania lub na rynku niemieckim. Jest charakterystyczne, że według danych GUS liczba dojeżdżających z Kostrzyna nad Odrą do oddalonej Zielonej Góry przewyższa liczbę tych dojeżdżających do Gorzowa Wielkopolskiego (ryc. 5.5).

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 dla poprawy infrastruktury kolejowej między obydwoma miastami.



Ryc. 5.5. Atrakcyjność rynku pracy w Gorzowie Wielkopolskim dla dojeżdżających do pracy w tym mieście z pozostałych gmin województwa⁵⁰

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 Żagania. 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).

⁵⁰ Tamże, s. 15.

Zwiększa się także intensywność dojazdów pomiędzy Zieloną Górą i Gorzowem Wlkp., co może być efektem postępu w budowie drogi ekspresowej S3.

Analiza ilości osób dojeżdżających do pracy wskazuje, że w przypadku infrastruktury kolejowej największe znaczenie mają rejony województwa skupione wokół największych ośrodków miejskich stanowiących cel codziennych podróży dla zatrudnionych. Natomiast, zauważalne jest mniejsze wykorzystanie kolei w połączeniach między tymi ośrodkami, co może być spowodowane mniej atrakcyjną ofertą przewoźnika na tych trasach.

Największe potoki pasażerskie występują na linii nr 203, która łączy stację Krzyż Wlkp. z Kostrzynem nad Odrą, w ciągu której znajduje się Gorzów Wlkp., tj. między 1500 a 1750 osób. Natężenie liczby podróży na tym odcinku związane jest z dojazdami do pracy w Gorzowie Wlkp. oraz w Kostrzynie nad Odrą. Należy zauważyć, że w przeważającej liczbie przypadków do przemieszczania się wykorzystywane są pociągi o charakterze regionalnym, także w celu realizacji podróży dalekobieżnych.





W północnej części województwa istotne jest również połączenie między Kostrzynem nad Odrą a położoną w Brandenburgii stacją Küstrin – Kietz i dalej w kierunku Berlina.

Mniejsze natężenie podróży (o połowę w stosunku do porównywanej trasy Kostrzyn /n Odrą - Krzyż) występuje na linii Zbąszynek – Sulechów – Zielona Góra. W tym przypadku, także jest to związane z dojazdami do pracy do tych miejscowości lub bliskiej okolicy. Mniejsza liczba pasażerów w ruchu regionalnym na tej linii wynika również z większej liczby pociągów pospiesznych (dalekobieżnych), które przejmują część pasażerów.

Istotna jest również duża ilość podróży na linii Zielona Góra – Nowa Sól – Głogów (woj. dolnośląskie). W tym przypadku, Głogów stanowi duży rynek pracy dla mieszkańców południowej części województwa lubuskiego. Ważna jest również, ze względu na wykorzystanie przez pasażerów linia nr 275, tj. Żagań w kierunku granicy województwa i dalej do Legnicy.

5.5 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.

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, itp. Wpływa to na zróżnicowane czasowo zapotrzebowanie na kursy transportu publicznego nie tylko w miastach, ale i w całym regionie.

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. Bardzo ważnym elementem, w zasadniczy sposób wpływającym na powszechność wykorzystania infrastruktury jest poprawa bezpieczeństwa oraz zmniejszenie czasu dojazdu.

W przyjętej przez Komisję Europejską Białej Księdze z 2001 roku⁵¹ wskazano wiele istotnych spraw 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 definicji transportu publicznego jest łatwy dostęp do systemu, jego funkcjonalność, efektywność, wspieranie zrównoważonego rozwoju oraz system przyjazny środowisku.

W przypadku transportu rowerowego ważnymi czynnikami determinującymi chęć korzystania z tej formy przemieszczania się są:

-  jakość infrastruktury – ścieżek rowerowych, infrastruktury punkowej (stojaki rowerowe, parkingi),
-  dostępność infrastruktury, która znajduje się w odległości akceptowalnej od miejsca zamieszkania i punktów docelowych,
-  bezpieczeństwo użytkownika (m.in. bezpieczne przejazdy przez drogi),
-  optymalny czas dojazdu oraz odległość od punktów docelowych.






Istotnym elementem wyznaczającym użyteczność transportu rowerowego ma układ sieci transportowej. Powinien on być optymalnie dostosowany do potrzeb użytkowników, w szczególności powinien umożliwiać dojazd do miejsc zatrudnienia. Dzięki temu, możliwe jest zbudowanie atrakcyjnej, wykorzystywanej przez dużą część mieszkańców formy transportu. Nie będzie ona powszechnie wykorzystywana, jednak będzie stanowić alternatywę dla transportu indywidualnego samochodowego.

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.

⁵¹ Biała Księga w sprawie europejskiej polityki transportowej na 2010 r. Czas na decyzje, KOM 370, 2001.

Działania realizowane w tym obszarze powinny prowadzić do odwrócenia trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego, do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

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 starszych jako częstszych użytkowników transportu publicznego.

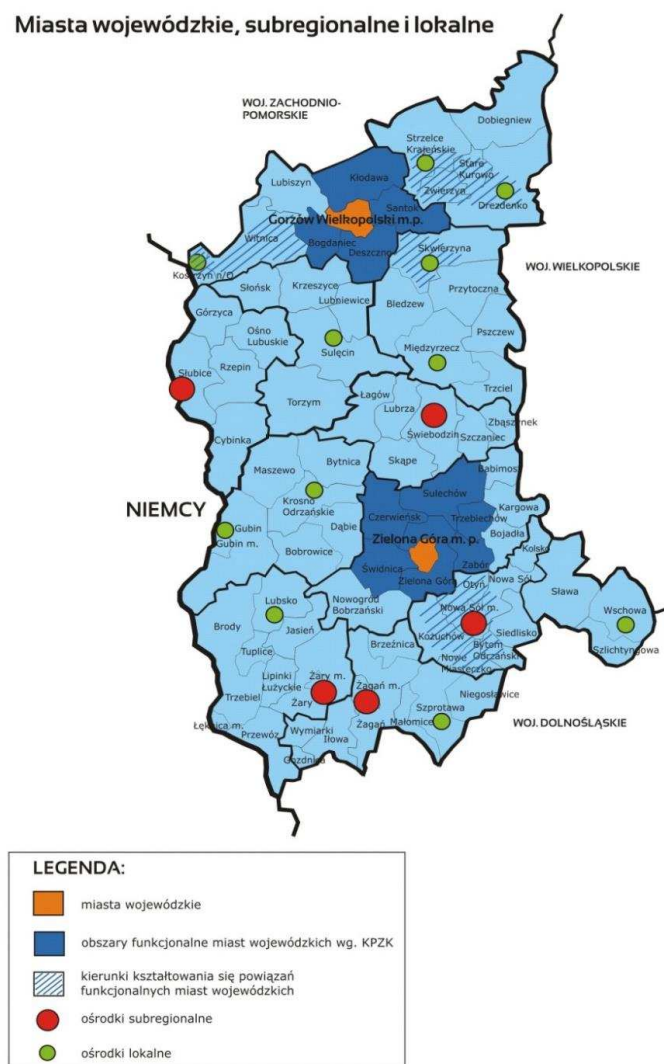
Ważnym czynnikiem wpływającym na planowane działania w zakresie transportu publicznego jest potrzeba zapewnienia dogodnego systemu transportowego dla układu gospodarczego Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól z osią komunikacyjną w postaci S3 (zwanego Lubuskim Trójkątem). Natomiast w przypadku Gorzowa Wlkp. rozwój transportu miejskiego determinowany jest zapewnieniem komplementarności z liniami kolejowymi o największej frekwencji w województwie lubuskim: Kostrzyn n/O – Witnica – Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie Wschód – Drezdenko. Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje publiczne, szkoły). Transport publiczny jest również instrumentem realizacji polityki społecznej władz. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

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

5.6 Sieć powiązań między głównymi ośrodkami wzrostu w regionie z peryferyjną częścią regionu

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 zalicza do ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym na terenie województwa lubuskiego wszystkie miasta powiatowe (ryc. 5.6), jednakże stopień ich rozwoju oraz możliwości przenoszenia pozytywnych trendów gospodarczych i społecznych jest zróżnicowany. Jednocześnie do grupy tej można również zaliczyć niektóre miasta nieposiadające statusu siedziby powiatu, które ze względu na pełnione funkcje lub posiadane zasoby wpływają ponadlokalnie na okoliczne tereny, są to: Kostrzyn nad Odrą, Gubin i Drezdenko, a także Skwierzyna, Szprotawa i Lubsko. Znaczącym ośrodkiem jest Sulechów, jednak zalicza się on do obszaru funkcjonalnego Zielonej Góry, a w przyszłości taką funkcję może pełnić Rzepin (z uwagi na planowane centrum logistyczne).

Miasta wojewódzkie, subregionalne i lokalne



Ryc. 5.6. Miasta wojewódzkie, subregionalne i lokalne wg SRWL 2020.




Miasta powiatowe oraz niektóre ośrodki ponadlokalne tworzą policentryczną sieć ośrodków aktywizowania rozwoju, równomiernie rozmieszczoną na terenie województwa. Dlatego też są w stanie generować przepływy pasażerskie związane z dojazdami do pracy, a ponadto w części z nich przedsiębiorczość rozwija się na znaczną skalę, koncentruje się działalność przewozowa związana z eksportem.

Z uwagi na specyfikę osadniczą województwa lubuskiego, za ośrodki subregionalne, w województwie lubuskim uznaje się miasta powyżej 20 tys. mieszkańców. Wskaźnik ten jest podstawą wyznaczania ośrodków subregionalnych w KSRR⁵². Do tej grupy zaliczają się Nowa Sól, Żary, Żagań i Świebodzin. Dodatkowo do miast subregionalnych zaliczyć można Słubice.

Wymienione ośrodki są najbardziej predysponowane do roli subregionalnych centrów absorpcji bodźców rozwojowych pochodzących z dwóch największych miast regionu i ich przenoszenia (dyfuzji) na mniejsze ośrodki miejskie oraz obszary wiejskie. Pozostałe miasta, zaliczone do ośrodków lokalnych, również posiadają własne potencjały rozwojowe, pełniąc funkcje centrów gospodarczych, edukacyjnych, kulturalnych, administracyjnych. W przypadku niektórych z nich istotną rolę odgrywają posiadane zasoby surowcowe, szczególnie w zakresie surowców energetycznych. Wśród ośrodków lokalnych w województwie lubuskim można wyróżnić: Strzelce Krajeńskie, Drezdenko, Skwierzynę, Sulęcín, Międzyrzecz, Kostrzyn nad Odrą, Krosno Odrzańskie, Gubin, Lubsko, Wschowę, Szprotawę.

Przeprowadzone analizy wskazują, że duża część lubuskich miast zalicza się do obszarów tracących swoje dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze⁵³. Najbardziej zagrożone utratą funkcji społeczno-gospodarczych są ośrodki zlokalizowane peryferyjnie w stosunku do ośrodków wojewódzkich, w tym miasta przygraniczne. Pojęcie funkcji społeczno-gospodarczych nie jest doprecyzowane w dokumentach strategicznych. Poszczególne ośrodki miejskie mogą borykać się z utratą różnorodnych funkcji, jak np. administracyjnych, przemysłowych, usługowych, wojskowych, granicznych, turystycznych, kulturowych, edukacyjnych, przyrodniczych, mieszkaniowych, itp., co determinuje podejmowanie działań rozwojowych.

Zakres działań wspierających rozwój lokalny w ośrodkach subregionalnych i lokalnych powinien obejmować, m.in.:

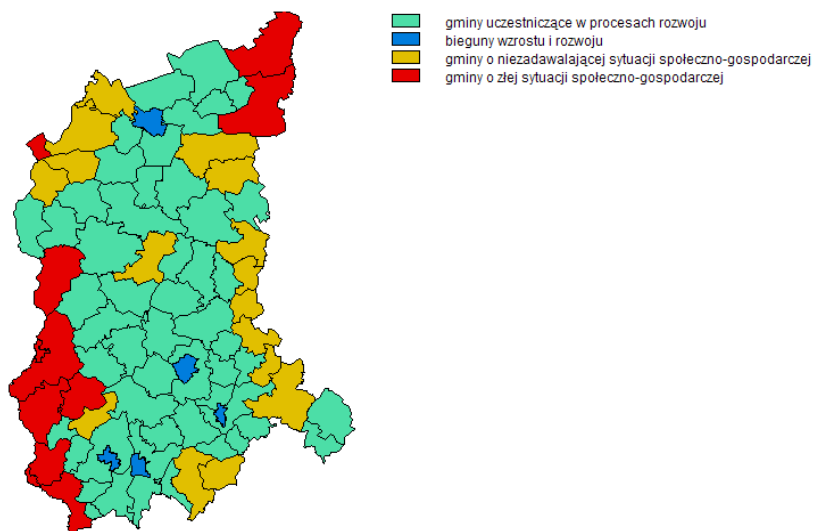
-  wspieranie nowych inwestycji przedsiębiorstw i zdolności do kooperacji firm z danego obszaru w ośrodkach subregionalnych i lokalnych,
-  poprawę jakości połączeń transportu publicznego z ośrodków lokalnych do ośrodków subregionalnych i regionalnych,
-  poprawę jakości i dostępności podstawowej infrastruktury transportowej, w celu zwiększenia zatrudnienia i wzrostu mobilności zawodowej na obszarach wiejskich.

Ekspertyza⁵⁴ wykazała, że gminy wiejskie o niezadowalającej i złej sytuacji społeczno-gospodarczej **grupują się głównie w strefach peryferyjnych regionu** – zarówno w rejonie granicy z Niemcami, jak i na obszarze graniczącym z innymi województwami. Wiele wcześniej prowadzonych badań w innych regionach wskazuje, że obszary peryferyjne mają większe problemy rozwojowe. Każdy z tych obszarów ma nieco odmienne wyzwania rozwojowe.

⁵² Według KPZK są to miasta pow. 50 tys. mieszkańców. Żadne Miasto województwa lubuskiego nie mieści się w tej grupie.

⁵³ W. Dziemianowicz, J. Łukomska, Obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze wskazane indykatywnie w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Geoprofit na zlecenie MRR, Warszawa 2012.

⁵⁴ Źródło: K. Heffner, P. Gibas, „Delimitacja przestrzenna obszarów wiejskich o słabym dostępie do usług publicznych w województwie lubuskim”, Zielona Góra, grudzień 2013.



Ryc. 5.7. Zakres przestrzenny głównych typów funkcjonalnych gmin w województwie lubuskim⁵⁵ Kolorem czerwonym i żółtym oznaczone są gminy nieuczestniczące w procesach rozwoju.

Dla obszarów wiejskich położonych w dalszej odległości od ośrodków wojewódzkich działania powinny służyć tworzeniu warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych z głównych miast. W tym zakresie niezbędne jest zwiększenie możliwości zatrudnienia na tych obszarach poprzez zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców, także z obszarów wiejskich, którzy odeszli bądź chcieliby odejść z rolnictwa, zapewnienie efektywnej infrastruktury transportowej czy poprawy transportu zbiorowego dla zwiększania powiązań w relacji miasto-wieś. Dotyczy to także wspomagania rozwoju miast powiatowych i innych miast o znaczeniu lokalnym, mających potencjał do przyciągania inwestycji poza rolnictwem bądź wykorzystujących potencjał rolniczy otaczających obszarów, a także tworzenia instytucjonalnych warunków do zwiększenia inwestycji pozarolniczych na obszarach charakteryzujących się niską konkurencyjnością rolnictwa. Stymulowanie rozwoju lokalnego powinno odbywać się w wymiarach: społeczno-kulturowym, gospodarczym oraz środowiskowym i przestrzennym.

W odniesieniu do problemowych obszarów wiejskich, dla których trwałą barierą w rozwoju jest niedostateczny dostęp do podstawowych usług lub ich bardzo niska jakość, w tym usług komunikacyjnych, ważna jest interwencja na rzecz znaczącego zwiększenia ich jakości i dostępności. Działania na rzecz ich polepszenia dadzą impuls do zwiększenia dostępności pozostałych usług, które są istotne dla obszarów wiejskich, tj.: edukacyjnych i szkoleniowych, zdrowotnych, komunalnych i związanych z ochroną środowiska oraz kulturalnych. Istotna jest również poprawa dostępu

⁵⁵ Tamże.

do infrastruktury transportowej obszarów wiejskich w celu zwiększenia zatrudnienia i wzrostu jego poziomu na obszarach wiejskich oraz oddalonych od centrów wzrostu gospodarczego.

6. 6. Prognozy rozwoju infrastruktury transportowej województwa

6.1 Dostępność potencjałowa regionu w 2023 r.

Dostępność drogowa w 2023 r.

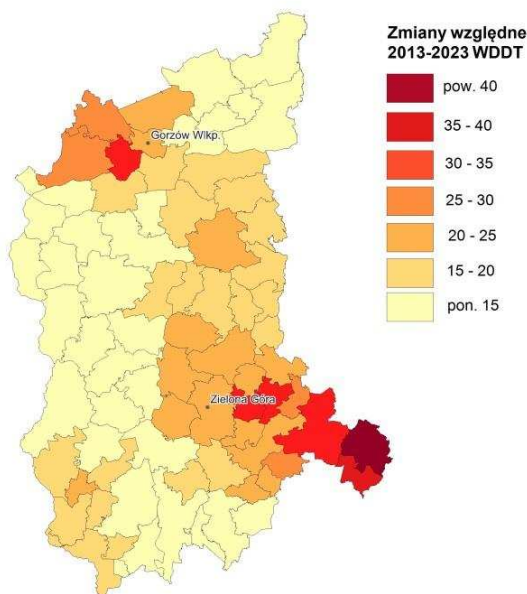
Wskaźnik dostępności drogowej gmin województwa lubuskiego został obliczony na podstawie wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDTII. Dostępność potencjałowa mówi o dostępności do wszystkich możliwych celów podróży, w tym miast powiatowych. Podstawowymi celami podróży są miasta węzłowe, w których znajdują się siedziby powiatu województwa. Przy obliczaniu wskaźnika dostępności potencjałowej poszczególnych miast węzłowych bierze się pod uwagę szybkość dotarcia do wszystkich pozostałych miast. Należy zauważyć, że atrakcyjność celów podróży w postaci miast węzłowych maleje wraz z wydłużaniem się czasu podróży. Dlatego też zakłada się, że wraz z wydłużaniem się czasu podróży atrakcyjność celu podróży maleje, ponieważ uczestnik ruchu jest bardziej skłonny do podróżowania na krótsze niż dłuższe odległości.

W ujęciu krajowym województwo lubuskie jest jednym z najsłabiej dostępnych województw w kraju. Jednakże 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 polepszenie 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.

W roku w 2023 r. województwo będzie posiadać zmodernizowane priorytetowe odcinki dróg. Jednak, w skali kraju sytuacja będzie porównywalna z innymi regionami, 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). Jednakże należy zaznaczyć, że pomimo przeprowadzonych inwestycji wskaźnik ten nadal nie będzie wysoki. Planowane zmiany (wzrost o 3 punkty procentowe do wartości 20% dostępności) plasują województwo lubuskie w połowie stawki.

Dla województwa lubuskiego wartość docelowa wskaźnika WDDTII w roku 2023 r. wyniesie 20,70. Natomiast dla województw ościennych będą to następujące wartości: Zachodniopomorskie: 14,02, Wielkopolskie 35,36, Dolnośląskie 32,69. Należy zaznaczyć, że w okresie programowania UE 2007-2013 zmiany dostępności w województwie lubuskim były jednymi z najwyższych w kraju, co było przede wszystkim efektem oddania do użytku autostrady A2 i północnego odcinka drogi ekspresowej S3. Dlatego też zaplanowane inwestycje do realizacji do 2023 nie wywołają tak radykalnych zmian w wartości wskaźnika. Jednakże są ważnym elementem rozwoju regionu, ponieważ wpływają na efekt sieciowania. Będą to głównie inwestycje uzupełniające do wcześniej zrealizowanych zadań.

Zmiany dostępności drogowej w latach 2013-2023 układają się w województwie lubuskim dosyć nierównomiernie (ryc. 6.1). Największe zmiany dotyczą tych obszarów, gdzie realizowane są inwestycje na sieci dróg ekspresowych, przede wszystkim w ciągu drogi ekspresowej S3. Największy rozwój dostępności drogowej widoczny będzie we Wschowie, której dostępność drogowa wzrośnie o ponad 46%. Będzie to efekt przede wszystkim planowanego ukończenia drogi ekspresowej S5, umożliwiającej bezkolizyjną podróż w kierunku Poznania i Wrocławia. Czas dojazdu do tych miast zostanie ewidentnie skrócony, tym bardziej, że planowany węzeł na S5 jest zlokalizowany jedynie około 12 kilometrów od Wschowy. W przypadku braku budowy planowanego mostu na rzece Odrze wraz z budową nowego odcinka drogi woj. nr 282 (dawny most w Miłsku), czas dojazdu do Zielonej Góry będzie porównywalny z czasem dojazdu do Poznania i Wrocławia, co może przełożyć się na zmniejszenie atrakcyjności Zielonej Góry jako miejsca pracy, handlu, ośrodka kulturowego.



Ryc. 6.1. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) - zmiany w wyniku inwestycji drogowych w okresie programowania 2014-2020 ⁵⁶

⁵⁶ opracowano na podstawie Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu (https://www.ewaluacja.gov.pl/Wiadomosci/Documents/Prezentacja_WMDT.pdf), Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 27.

Na rozbudowie infrastruktury drogowej zyskają również mieszkańcy gmin Zabór i Bojadła (zmiany dostępności powyżej 30%). Trzecim obszarem o największych zmianach dostępności są okolice Gorzowa Wielkopolskiego, głównie gminy Bogdaniec, a w mniejszym stopniu również Witnicy i Lubiszyna (zmiany dostępności powyżej 25%). Budowa drugiej jezdni obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego znacznie poprawi dostępność tego obszaru.

W części południowo-zachodniej województwa, w pasie przygranicznym, na północ i południe od DK18 modernizacja trasy do standardów autostrady poprawi dostępność tych obszarów województwa, aczkolwiek zmiany te nie będą tak widoczne jak w przypadku S5 i S3. Ponadto, zauważyć należy, że częściowo zmiany dostępności wynikają również z inwestycji prowadzonych na tym obszarze 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). Wyjątkiem są nowe przeprawy mostowe poprawiające dostęp drogami wojewódzkimi do kluczowych miast w regionie (planowana budowa mostu w Miłsku).

Analizując efektywność prowadzonych inwestycji i zmiany wynikające z polepszenia się warunków transportowych w regionie, należy mieć na uwadze, że efektywność nowych inwestycji jest największa w obszarach, które już u progu obecnej perspektywy finansowej charakteryzowały się najwyższymi wartościami wskaźników dostępności potencjalowej. Tym samym działania szczebla centralnego w latach 2014-2020 wzmocnią przede wszystkim pozycję obu ośrodków administracyjnych, a także zachodniej części regionu w skali krajowej. Oznacza to, że ważnym celem innych inwestycji podejmowanych na poziomie wojewódzkim powinno być powiązanie pozostałych obszarów do tychże miast oraz do sieci autostrad i dróg ekspresowych.

W przypadku analizy wskaźnika względem celów podróży na całym kontynencie europejskim sytuacja lubuskiego jest znacznie lepsza w porównaniu z pozostałymi regionami. Z uwagi na bliskość granicy państwa, oddziaływanie Berlina na województwo i powiązania z tym związane, Lubuskie 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 wzdłuż DK18. Najsłabsza dostępność międzynarodowa cechuje powiat strzelecko-drezdenecki.

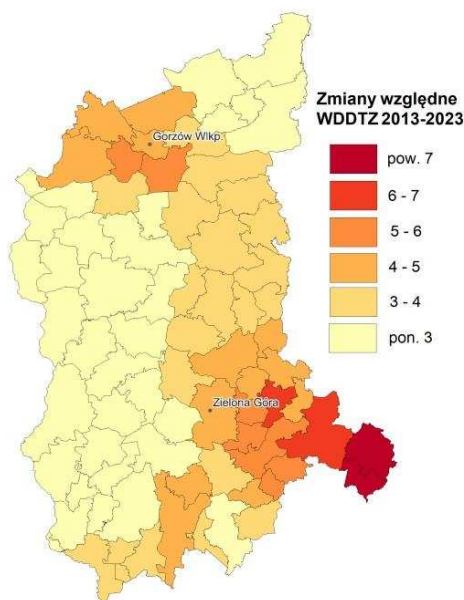
Zmiany dostępności międzynarodowej z założenia, w przypadku lubuskiego, są znacznie mniej widoczne w ujęciu procentowym niż w przypadku dostępności krajowej. Jest to efekt wysokiej bazy wskaźnika. Jednakże rozłożenie na region jest porównywalne ze wskaźnikiem w odniesieniu krajowym. Poprawa wyraźnie widoczna będzie dla Żagania, który zyskuje z uwagi na prace związane z DK18. Most w Miłsku natomiast ułatwi podróż również w kierunku Niemiec, tym samym ma znaczenie zarówno w kontekście podróży wewnątrzwojewódzkich, krajowych, jak i międzynarodowych.

Podobnie sytuacja wygląda w przypadku analizy wskaźnika z uwzględnieniem celów podróży na całym kontynencie europejskim (ujęcie międzynarodowe).

Analizując dane wskaźnikowe dotyczące dostępności w ujęciu międzynarodowym inwestycje okresu 2014-2020 zmierzają do wyrównywania dysproporcji w zakresie dostępności międzynarodowej, co oznacza, że ewentualne dodatkowe działania poziomu regionalnego nie muszą koncentrować się na tym aspekcie rozwoju sieci drogowej. Wyjątkiem są północno-wschodnie rubieże województwa

lubuskiego. Charakteryzują się one niskim poziomem dostępności tak krajowej, jak i międzynarodowej, przy jednoczesnym słabym przewidywanym efekcie działań w perspektywie finansowej UE 2014-2020.

Należy zauważyć, że planowane budowy obwodnic (w tym przede wszystkim rozbudowa obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego), brakujących odcinków drogi ekspresowej S3 oraz modernizacja do standardów autostrady DK18 będą skutkować największymi zmianami dostępności w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Z kolei inwestycje w pasie drogi DK12 zwiększą w sposób zasadniczy poziom dostępności Wschowy (ryc. 6.2).



Ryc. 6.2. Stan drogowej dostępności z uwzględnieniem celów położonych za granicą Polski (WDDT Z) – zmiany w wyniku inwestycji drogowych w okresie programowania 2014-2020⁵⁷

Inwestycje na drogach wojewódzkich mają na celu zbudowanie szkieletu regionalnego systemu transportowego. Przedsięwzięcia w tym obszarze, w myśl zapisów Umowy Partnerstwa przewidywane są w dwóch aspektach: włączenia regionu w wymiarze krajowym i europejskim (inwestycje na drogach

⁵⁷ Opracowano na podstawie Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu (https://www.ewaluacja.gov.pl/Wiadomosci/Documents/Prezentacja_WMDT.pdf), Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 28.

prowadzących do sieci dróg krajowych i sieci TEN-T⁵⁸) oraz w wymiarze dostępności wewnątrzregionalnej (inwestycje na drogach wojewódzkich łączących ośrodki wojewódzkie, ośrodki subregionie, ośrodki wzrostu pełniące istotną rolę w lokalnych rynkach pracy).

Zaplanowane do realizacji inwestycje na drogach wojewódzkich regionu polepszą jakość połączeń wewnątrzregionalnych oraz zapewnią spójność sieci transportowej w województwie. W części wpłyną także na poprawę dostępności na poziomie międzyregionalnym i krajowym. Jednakże z uwagi na status tych dróg oraz zakres zaplanowanych inwestycji jest to oddziaływanie ograniczone. Jak wyżej przedstawiono, drogi regionalne mają stosunkowo niewielki wpływ na poprawę wskaźnika dostępności potencjalowej w skali kraju. Jednakże z uwagi na tranzytowy charakter województwa, które posiada ważne z tego punktu widzenia trasy, modernizacja ich jest zasadna. Planowane do realizacji inwestycje będą sprzyjać połączeniom z województwami sąsiednimi oraz Niemcami.

Działania w zakresie infrastruktury drogowej zwiększą łączność ważnych centrów rozwoju kraju oraz sprzyjać będą łączeniu tras drogowych wpisanych w sieć TEN-T. Ważnym czynnikiem przemawiającym za zaplanowanymi pracami na sieci dróg wojewódzkich jest zwiększenie ich paramentów z uwagi na wzrastające natężenie ruchem pojazdów towarowych. Wynika to ze wzrostu tranzytu towarów oraz rozwoju ośrodków wzrostu gospodarczego w regionie. Plany dotyczące budowy przepraw mostowych, obwodnic miejscowości wskazują na potrzebę likwidacji wąskich gardeł tej infrastruktury, polepszenie bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko tras o dużym natężeniu.

Dostępność kolejowa w 2023 r.

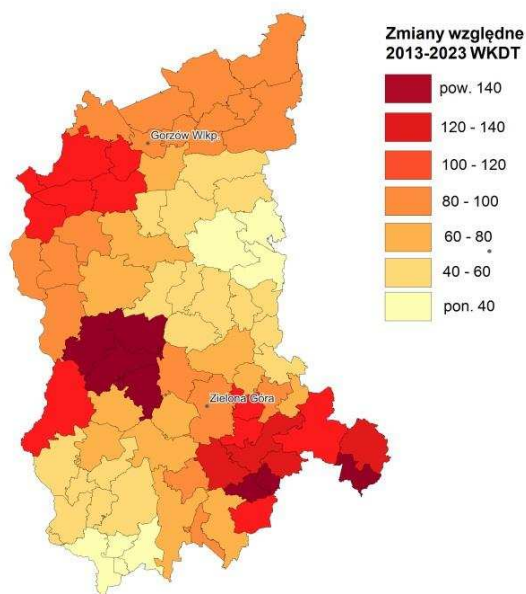
Analizę potencjalowej dostępności kolejowej gmin w województwie przeprowadzono w ujęciu krajowym i obliczono na bazie wskaźnika WKDTII. W prognozie uwzględniono również inwestycje planowane na szczeblu krajowym (finansowane ze środków centralnych, w tym programów krajowych). Dokonując wartościowania wskaźnika, należy zauważyć, że województwo należy do grupy regionów o niskiej wartości bazowej wskaźnika (rok 2013 – 12,50), ale nie jest to wartość najniższa. Powodem takiego stanu, pomimo posiadania dość gęstej sieci kolejowej, są niedostateczne parametry eksploatacyjne niektórych linii kolejowych w regionie.

Mimo niskiej wartości bazowej wskaźnika (niższej o ok 5 niż wskaźnik dostępności drogowej), prognoza jego wartości dla regionu w roku 2023 wynosi 22,89 i jest wyższa od prognozy dla wskaźnika drogowego, który wyniesie 20,70.

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, ślubickim oraz zielonogórskim (80-100%). Prognozuje się, że najmniej z działań inwestycyjnych w przedmiotowym obszarze zyskają gminy w południowych

⁵⁸ Jednym z aspektów ocenianych przy weryfikacji inwestycji w drogi wojewódzkie ujętych w niniejszym dokumencie jest funkcja drogi: położenie inwestycji na sieci dróg wojewódzkich prowadzących do sieci TEN-T (bezpośrednio lub pośrednio dochodzące do sieci).

częściach powiatów żarskiego oraz międzyrzeckiego (wzrost o mniej niż 60%) (ryc. 6.3). Przyczyną takiego stanu jest duża liczba odcinków linii kolejowych wyłączonych z eksploatacji oraz już zrealizowane inwestycje, których efekty są widoczne.



Ryc. 6.3. Stan kolejowej dostępności - zmiany w wyniku inwestycji na kolei w okresie programowania 2014-2020.⁵⁹

Plany inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej są działaniami komplementarnymi do przedsięwzięć realizowanych w okresie 2007-2013. Jest to szansa na uzyskanie efektu sieciowego, co jest racjonalnym posunięciem inwestycyjnym. Działania te pozwolą na uzyskanie dobrych parametrów eksploatacyjnych niektórych korytarzy transportowych, które służyć mogą komunikacji w regionie, ale również połączeniom transgranicznym.

Skrócenie czasu dojazdu pasażerów i transportu towarów oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dzięki przeprowadzonej rewitalizacji linii kolejowych przyczyni się do polepszenia dostępności kolejowej województwa i zwiększenia roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich

⁵⁹ Opracowano na podstawie Komornicki i in. (2015), Prezentacja: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów inwestycji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020” Raport przygotowany w ramach II etapu projektu (https://www.ewaluacja.gov.pl/Wiadomosci/Documents/Prezentacja_WMDT.pdf). Raport końcowy, Analiza stanu transportu województwa lubuskiego wraz z prognozą rozwoju, Warszawa czerwiec 2015 r., str. 71.

i towarowych. Znacząco wpłynie to na wzmocnienie atrakcyjności regionalnej oferty przewozowej, co powoduje zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

Kluczowe znaczenie dla dostępności kolejowej województwa ma prowadzona rewitalizacja linii kolejowej C-E 59 („Nadodrzanka”). Działania naprawcze na tej linii w sposób znaczny wpłyną na powiązania wewnątrz województwa oraz na powiązania zewnętrzne z województwami Dolnośląskim i Zachodniopomorskim (Szczecin, Wrocław) oraz Republiką Federalną Niemiec (Berlin). Prace naprawcze na tej linii pozwolą na wprowadzenie atrakcyjnej oferty połączeń lokalnych oraz międzynarodowych.

Planowane inwestycje modernizacyjne linii kolejowej nr 275 na odcinku granica województwa – Żagań oraz linii kolejowej nr 14 na odcinku Żagań – Żary – Forst, zwiększą atrakcyjność kolejowych połączeń na tej trasie i poprawią skomunikowanie tej części województwa z województwem dolnośląskim. Trasa ta jest istotna dla ruchu regionalnego i międzynarodowego oraz, jako alternatywa, dla połączeń międzynarodowych z Wrocławia do Berlina.

Poddanie modernizacji infrastruktury kolejowej linii kolejowej Nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski poprawi dostęp mniejszych miejscowości w części północnowschodniej województwa do centrów administracyjnych i rynków pracy. Ponadto, inwestycja pozytywnie wpłynie na powiązania zewnętrzne północy regionu z Poznaniem i Warszawą.

Prognoza wzrostu dostępności potencjalowej dla 2023 r. wskazuje, że w wyniku tej inwestycji gminy powiatów strzelecko-drezdeneckiego i gorzowskiego zyskałyby o 80-100% w relacji do wartości bazowej z 2013 r., co zdecydowanie przemawia za realizacją tego przedsięwzięcia.

Spójna sieć infrastruktury kolejowej o wysokich parametrach eksploatacyjnych zostanie stworzona dzięki modernizacji linii kolejowej nr 358 Zbąszynek - Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk – II etap. Przedsięwzięcie to pozytywnie wpłynie na wzrost dostępności potencjalowej gmin powiatów zielonogórskiego oraz świebodzińskiego (o 40-100% w relacji do wartości bazowej). Linia, która na odcinku między Zbąszynkiem a Czerwieńskiem jest jednym z kluczowych segmentów sieci kolejowej województwa, łączy łączącym jednocześnie dwie magistrale: E 20 i C-E 59, pozwala na najdogodniejsze połączenie Zielonej Góry z Poznaniem i pozostałymi częściami kraju. Ponadto modernizacja przyczyni się do uzyskania ważnego korytarza w dojazdach do pracy. Polepszą się również warunki przejazdu pasażerów na najczęściej wykorzystywanej linii kolejowej w południowej części województwa.

Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w obszarze transportu kolejowego są komplementarne wobec przedsięwzięć, których finansowanie przewidziano w ramach programów krajowych. Dają też szansę na zaistnienie efektu sieciowego w ramach infrastruktury kolejowej województwa. Ponadto przyczynią się do polepszenia jakości i możliwości wykorzystania poszczególnych odcinków infrastruktury kolejowej.

Oprócz wyżej wymienionych inwestycji zaplanowanych do realizacji w perspektywie finansowej UE 2014-2020 przewidziano również realizację przedsięwzięć, które zmniejszą utrudnienia na odcinkach infrastruktury kolejowej, zdiagnozowane jako „wąskie gardła”. Niestety, z uwagi na ograniczoną ilość środków finansowych, która może być przeznaczona na ten cel oraz ze względu na plany potencjalnego beneficjenta, do którego należy infrastruktura, w tym przypadku PKP PLK S.A. - nie wszystkie problemy będą mogły zostać rozwiązane. Te inwestycje, które nie zostały przez niego przewidziane do realizacji

w okresie 2014-2020, nie mają zabezpieczonych środków na ich przeprowadzenie. Oznacza to, iż będą one mogły być rozpatrywane dopiero po roku 2023 lub przy ewentualnym przeglądzie planów w tym zakresie na poziomie krajowym i samego PRT WL.

Likwidacja utrudnień na odcinku Leszno – Głogów – Żagań (linia nr 14 - Łódź Kaliska – Tuplice) nastąpi po realizacji projektu „Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów”. W przypadku „wąskiego gardła”, którym jest estakada kolejowa w Gorzowie Wlkp., na linii 203, będzie ono zlikwidowane poprzez podniesienie maksymalnej prędkości na tej linii (dla pociągów pasażerskich do 100 km/h). Planowane jest to poprzez realizację przedsięwzięcia „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich”. Prace z tym związane planowane są do rozpoczęcia w 2016 r.

W przypadku linii kolejowej nr 273 i utrudnień na odcinku Nietkowice – Bytnica, problem został usunięty poprzez zrealizowanie zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin – Dolna Odra”, dzięki czemu możliwe było podniesienie maksymalnej prędkości na obu torach (w przypadku pociągów pasażerskich jest to 120 km/h). Inwestycja została ujęta w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych. W przypadku odcinka Laski Lubuskie – Kostrzyn nad Odrą, utrudnienia zostaną wyeliminowane po zrealizowaniu projektu „Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy”.

Działania modernizacyjne na ww. liniach przewidziane są do realizacji przez właściciela infrastruktury w programie wieloletnim „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”, dokumencie ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidzianych do wykonania do 2023 r. Jest to kontynuacja *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020*.

„Wąskie gardło” na linii nr 367, na odcinku Bukowiec Międzyrzecki – Międzyrzecz zostało zlikwidowane poprzez zrealizowanie projektu rewitalizacyjnego „Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.” w ramach środków pochodzących z LRPO na lata 2007-2013. Na około 70% długości linii obowiązuje maksymalna prędkość dla autobusów szynowych na poziomie 100 km/h, na pozostałych odcinkach – 80 km/h.

W przypadku problemów na liniach nr 363 (odcinek Wierzbo – Skwierzyna), nr 370 (odcinek Zielona Góra – Żary), nr 389 (odcinek Żagań – Jankowa Żagańska) nie zaplanowano w perspektywie finansowej lat 2014-2020 prac modernizacyjnych z uwagi na ograniczoną ilość środków finansowych. Ponadto brakuje informacji od właściciela infrastruktury – PKP PLK S.A., czy przewiduje na tych odcinkach modernizację. Działania w zakresie poprawy jakości ww. linii w dużej mierze są uzależnione od zamiarów właściciela. Na linii 364 (odcinek Wierzbo – Rzepin), pomimo braku ujęcia modernizacji tej linii w dokumentach strategicznych, odcinek Międzyrzecz – Rzepin został ujęty w Planie Transportowym Województwa Lubuskiego. Takie działanie pozwoli na wznowienie kursowania pociągów pasażerskich w tzw. wariantcie rozwojowych, tj. w przypadku pozyskania dodatkowych środków na organizację publicznego transportu zbiorowego.

Brak zelektryfikowanego odcinka linii 203 Krzyż Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą wynika z dużych kosztów jakie należy zaplanować na ten cel po stronie zarządzającego tą linią PKP PLK S.A., a także z uwagi na ograniczoną ilość środków Województwa Lubuskiego, które nie jest uprawnione do partycypacji w



kosztach. Jednakże operator obsługujący tą linię – PKP Intercity, rozwiązał ten problem poprzez włączenie do obsługi ruchu dalekobieżnego przez nowoczesne lokomotywy spalinowe.

Problemy na ww. czterech liniach kolejowych i brak możliwości ich rozwiązania w najbliższej perspektywie finansowej, tj. w latach 2014-2020 jest przesłanką do ujęcia tych zadań do realizacji w przyszłości i uwzględnienia ich w kolejnych planach budżetowych województwa.

Zaplanowane do realizacji inwestycje wpływają na poprawę dostępności potencjałowej w ujęciu krajowym. Kontynuacja wcześniej rozpoczętych inwestycji (w latach 2007-2013) pozwala na polepszenie jakości całej sieci kolejowej w regionie, a przez to na wzrost jakości połączeń w kontekście całego kraju. Efekty modernizacji linii 203 na odcinku Gorzów Wlkp. – Krzyż wpłyną na polepszenie dostępności z innymi ośrodkami wzrostu w kraju. Inwestycje wcześniej poczynione w systemie infrastruktury kolejowej (również na poziomie krajowym) pozwoliły na zwiększenie jakości sieci linii kolejowych w tym, tych wpisujących się w TEN-T. Działania te zwiększyły dostępność w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Istotą tych inwestycji jest także poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Będą one sprzyjać zwiększeniu ilości podróży na tych trasach, poprawią dostępność rynku pracy w regionie (w szczególności w centrach wzrostu gospodarczego). Modernizacja sieci kolejowej sprzyjać będzie udziałowi wszystkich mieszkańców w życiu społeczno-gospodarczym regionu, niezależnie od statusu społecznego. Planowane działania polepszą potencjał rozwojowy osób starszych i niepełnosprawnych. Co bardzo istotne one będą pozytywnie oddziaływać na jakość usług operatorów linii kolejowych i na ich rozwój.

6.2 Rozwój systemu opłat

Na rozwój sieci drogowej i intensywność wykorzystania infrastruktury transportu drogowego na poziomie dróg krajowych i wojewódzkich ma rozwijający się w Polsce system poboru opłat viaTOLL. System ten obowiązuje w regionie na następujących odcinkach dróg:

-  DK18 - na całym przebiegu w województwie lubuskim
-  S3 - odcinek na północ od Gorzowa Wielkopolskiego oraz od Międzyrzecza do Nowej Soli.

Natomiast brak takiego systemu na drodze krajowej nr 92 nie zachęca kierowców pojazdów ciężarowych do wyboru płatnej autostrady A2 i nadal duża ich część kieruje się DK92. Z informacji uzyskanych w Oddziale GDDKiA w Zielonej Górze wynika, że spadek natężenia ruchu na DK92 jest niewystarczający. Jedynie w przypadku natężenia ruchu pojazdów osobowych można mówić o dużym, bo ponad dwukrotnym, zmniejszeniu się ruchu. Tak duży spadek prawdopodobnie wynika z przejęcia większości ruchu tranzytowego oraz części ruchu lokalnego przez autostradę. Jednak w najbardziej uciążliwej dla społeczności lokalnych kategorii pojazdów ciężarowych z przyczepami spadek natężenia ruchu nie jest tak spektakularny. Dlatego też, mając na uwadze bezpieczeństwo mieszkańców, konieczność zmniejszenia emisji spalin oraz hałasu w ciągu drogi DK92 zasadne jest prowadzenie takiego systemu opłat, aby ruch szczególnie uciążliwych pojazdów przeniósł się na autostradę. Jednocześnie powstaje ryzyko, że takie działanie skłoni część przewoźników do korzystania z dróg wojewódzkich, które nie są przystosowane do tak dużego obciążenia ruchem, tj. drogi wojewódzkiej nr 137 prowadzącej z Trzciela

przez Międzyrzecz, Sulęcín i Ośno Lubuskie do Słubic, która stanowi alternatywę zarówno dla drogi krajowej nr 92 jak i autostrady A2. Takie zagrożenie istnieje również na innych drogach wojewódzkich, gdzie przy sukcesywnym zwiększaniu odcinków objętych systemem viaTOLL firmy spedycyjne mogą kierować swój tabor, aby zmniejszyć koszty transportu towarów.

W przypadku wykorzystania DK24 istnieje duże ryzyko, że objęcie systemem poboru opłat odcinka między Skwierzyną a Pniewami, może spowodować, że odcinek DK24 od Skwierzyny w stronę drogi DK92 i Poznania będzie szczególnie narażony na „ucieczkę” ruchu ciężkiego, który przeniesie się na drogi wojewódzkie. Podobnie sytuacja może wyglądać, na drodze DK32 między Sulechowem a Poznaniem.

Analizując dane dotyczące natężenia ruchu pojazdów, w szczególności ciężarowych, jako tych najbardziej uciążliwych dla mieszkańców z bezpośredniego sąsiedztwa tras przejazdów pojazdów ciężkich konieczne jest w przypadku inwestycji w ciągach dróg krajowych akcentowanie tranzytowego charakteru województwa i relatywnie wysokiego udziału ciężkiego transportu w potokach pojazdów. Priorytetowo powinny być traktowane inwestycje, które polegają na budowie obwodnic miejscowości zlokalizowanych w najbardziej newralgicznych pod względem bezpieczeństwa, zagrożenia hałasem, emisji spalin dróg i przepraw mostowych w takich miastach jak Krosno Odrzańskie, Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wlkp. oraz okolicach Zielonej Góry.




6.3 Prognozy rozwoju transportu zbiorowego

Przedsięwzięcia w obszarze transportu zbiorowego w połączeniach międzypowiatowych oraz w obrębie aglomeracji (transport miejski) będą jednym z czynników przyczyniających się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. W związku ze zdefiniowanymi problemami ujętymi w dokumentach strategicznych oraz zapisami dokumentów wdrożeniowych, realizacja inwestycji zaplanowanych również w celu zapewnienia zrównoważonego transportu w miastach, tj. uwzględniającego transport publiczny, rowerowy i ruch pieszych oraz transportu zintegrowanego w zakresie mobilności w miastach i regionach miejskich powinna przyczynić się do polepszenia jakości życia na obszarze działania infrastruktury, poprzez rozbudowę i efektywniejsze wykorzystanie infrastruktury. Skuteczność działań w tym obszarze jest możliwa jedynie w przypadku zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego (częstotliwość kursowania, odpowiednia sieć komunikacyjna itp.) względem samochodowego.






Rozwój transportu zbiorowego i przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w obrębie aglomeracji miejskich będą sprzyjać poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i przewozach pasażerskich. Działania w tym obszarze dają możliwość uczestniczenia w życiu społeczno-gospodarczym wszystkim użytkownikom, niezależnie od ich statusu materialnego. Wpływają na poprawę dostępności dla wszystkich korzystających. Bardzo istotnym efektem realizacji przedsięwzięć w obszarze transportu publicznego jest poprawa w dostępie do rynku pracy. Aspekt ten jest szczególnie ważny w kontekście miast subregionalnych oraz obszarów wiejskich, które mają utrudniony dostęp do usług (w tym publicznych), edukacji oraz rynku pracy. Inwestycje poprawiające dostęp do transportu zbiorowego, w tym transportu miejskiego, pozytywnie oddziałują na możliwości rozwojowe i życiowe osób starszych, o ograniczonej sprawności ruchowej, osób z niepełnosprawnościami.

W przypadku dwóch największych miast województwa, Gorzowa Wlkp. oraz Zielonej Góry prognozy rozwoju infrastruktury transportowej w obszarze transportu publicznego oparte są o dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju miejskich obszarów funkcjonalnych obu miast.

W założeniach koncepcja rozwoju systemu transportu publicznego w MOF Zielona Góra skupiać się będzie na trzech obszarach działań, których celem jest zmniejszenie kongestii oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Są to:

-  stworzenie jednolitego systemu komunikacji publicznej na całym obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry w oparciu o pojazdy elektryczne oraz rozbudowę systemu Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej,
-  rozszerzenie obszaru stosowania i rozbudowa funkcji komunikacyjnego e-biletu użytkowanego w Zielonej Górze do Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej,
-  rozwijanie transportu rowerowego oparte na rozbudowie sieci ścieżek rowerowych w granicach obszaru funkcjonalnego.

W przypadku MOF Gorzowa Wielkopolskiego „Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego” określa efekty podjętej interwencji w postaci:

-  rozbudowy i modernizacji infrastruktury i taboru transportu publicznego (w tym tramwajowego) w obszarze funkcjonalnym Gorzowa Wlkp., celem budowy zintegrowanego systemu komunikacji publicznej MOF Gorzowa Wlkp., łączącego „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” oraz rozwój infrastruktury komunikacji publicznej na terenie gmin strefy zewnętrznej MOF Gorzowa Wlkp.,
-  poprawy stanu dróg oraz towarzyszącej im infrastruktury,
-  budowy infrastruktury tworzącej sieć tras rowerowych komunikujących MOF Gorzowa Wlkp.,
-  budowy infrastruktury wzmacniającej bezpieczeństwo na drodze (uspokojenie ruchu),
-  opracowania systemu zintegrowanej sieci połączeń w gminach MOF Gorzowa Wlkp.

Planowana realizacja projektów pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” oraz „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna” stanowi główny komponent interwencji związanej z gospodarką niskoemisyjną na terenie MOF GW. Będą one wspierały działania w zakresie rozwoju infrastruktury komunikacji publicznej na terenie gmin MOF GW, przyczynią się do powstania efektywnego, zintegrowanego systemu komunikacji publicznej, odpowiadającego na potrzeby zarówno mieszkańców samego miasta Gorzowa Wlkp., jak i gmin MOF. W ramach projektów planuje się m.in. budowę i modernizację tras tramwajowych oraz budowę punktu przesiadkowego, zakup i wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, zakup nowych wagonów tramwajowych. Dofinansowanie na realizację projektów przewidziane jest w ramach POIŚ 2014-2020. Kontynuacją ww. działań będą kolejne dwa projekty składające się na II etap, planowany do realizacji również w ramach POIŚ 2014-2020, który zakłada uzupełnienie floty wagonów tramwajowych, a także dalszą rozbudowę i modernizację linii tramwajowych.

Istotną rolę w procesie rozwoju systemu transportu miejskiego w obu miastach odgrywa system powiązań transportowych wewnątrz obszarów funkcjonalnych i z pozostałą częścią województwa oraz kształt systemu komunikacji publicznej.







Planowane działania obejmują głównie dążenie do wypracowania systemu niezawodnych i wysokiej jakości usług transportowych, zwracając uwagę na promowanie transportu publicznego względem innych gałęzi transportu oraz zapewnienie systemu dogodnych przesiadek. Jedną z przesłanek, na którą zwraca się uwagę przy projektowaniu inwestycji w sieć komunikacji miejskiej, jest potrzeba zapewnienia jej spójności przy uwzględnieniu potrzeb populacji osób starszych jako częstszych użytkowników transportu publicznego. Alternatywę dla przejścia na bardziej ekologiczny transport w mieście w obu przypadkach upatruje się w rozwoju sieci tras rowerowych z uwzględnieniem ich rozszerzania na obszar funkcjonalny.

Zgodnie z prognozami rozwoju obu miast, poprzez realizację przedsięwzięć o charakterze infrastrukturalnym w transporcie publicznym, w przypadku Zielonej Góry będzie zapewniony dogodny system transportowy dla układu gospodarczego Sulechów-Zielona Góra-Nowa Sól z osią komunikacyjną w postaci S3 (zwanego Lubuskim Trójmiastem). Z kolei w przypadku Gorzowa Wlkp. transport podmiejski będzie komplementarny do linii kolejowych o największej frekwencji w województwie lubuskim: Kostrzyn n/O – Witnica – Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie Wschód – Drezdenko.

Ponadto działaniami uzupełniającymi inwestycje w transporcie publicznym będą planowane działania w zakresie infrastruktury drogowej na terenie miast. Efektem tych działań będzie poprawa powiązań miejskich obszarów funkcjonalnych z siecią dróg krajowych oraz likwidacja wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej miast.

Jednakże należy mieć na uwadze, że dodatkowe inwestycje drogowe poprawiające dostępność Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. (budowa nowych oraz modernizacja istniejących odcinków obwodnic, w tym budowa południowej obwodnicy oraz brakujących odcinków drogi ekspresowej S3 (Zielona Góra) i budowa drugiej jezdni obwodnicy miasta (Gorzów Wlkp.), a także dróg dojazdowych między obwodnicami a centrum miast) będą skutkować zwiększeniem się przewagi konkurencyjnej transportu indywidualnego.













W przypadku Nowej Soli zamieszkałej przez 38 998 osób, największej miejscowości leżącej w Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym, który obejmuje teren 770,7 km², zamieszkującej 87,7 tys. osób organizacja transportu zbiorowego zaplanowana jest na lata 2015-2020. Zgodnie z podjętymi działaniami, mającymi odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych przedmiotowego obszaru dla Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego:

-  wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
-  atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
-  odległość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miejscowości;
-  polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
-  udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
-  mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.





Czynniki te determinują władze obszaru funkcjonalnego do budowy atrakcyjnego systemu transportu spełniającego oczekiwania mieszkańców oraz spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju transportu, również w aspekcie ochrony środowiska. Kolejnym, ważnym czynnikiem determinującym powstanie efektywnego transportu publicznego jest prowadzona polityka społeczna. W kontekście transportu, jej głównym celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza również konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Planowane rozszerzenie komunikacji miejskiej o cały obszar Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego jest właśnie takim działaniem, które wpłynie na zmniejszenie wykorzystania samochodu osobowego do codziennych podróży, przez co korzystnie oddziaływać będzie na poprawę stanu środowiska naturalnego oraz zmniejszy kongestię i ograniczy wzrastające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe.

Zgodnie z planami NOF działania w zakresie modernizacji i rozbudowy systemu transportu publicznego będą realizowane poprzez:

-  modernizację węzłów i przystanków integracyjnych i innych przystanków przesiadkowych;
-  jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
-  uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków zintegrowanych i przesiadkowych;
-  koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
-  zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
-  systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji miejskiej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
-  systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardów ich wyposażenia;
-  podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w za-kresie biletów okresowych;
-  promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
-  systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
-  wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych, w jak największym stopniu przyjaznych środowisku naturalnemu i dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych;
-  wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.



W przypadku inwestycji w zakresie transportu publicznego Żarsko - Żagańskiego Obszaru Funkcjonalnego (ŻŻOF) zostały one skoncentrowane w kontekście przedsięwzięć związanych z:

-  budowę miejsc przesiadkowych ważnych dla całego systemu komunikacji MOF oraz wyposażenia ich w jednolite wiaty przystankowe;
-  budowę systemu informacji pasażerskiej, który będzie również narzędziem do zarządzania komunikacją;
-  budowę przystanku kolejowego „Żary Osiedle Moniuszki” na linii kolejowej nr 370 Żary – Zielona Góra, który ułatwi komunikację kolejową w kierunku na Zieloną Górę i Poznań mieszkańców zachodniej części miasta Żary;
-  budowę ścieżek rowerowych, które planowane są jako alternatywa dla transportu indywidualnego na terenie ŻŻOF.

Uzasadnieniem do realizacji tych działań jest rozporozszony system komunikacji miejskiej na terenie obszaru funkcjonalnego oraz brak korelacji rozkładów jazdy komunikacji największych miejscowości na terenie MOF. Determinantem realizacji powyższych działań jest również potrzeba zwiększenia jakości usług związanych z transportem miejskim. Ważnym elementem przemawiającym za realizacją inwestycji związanych z różnymi formami transportu miejskiego (komunikacja publiczna, sieć ścieżek rowerowych) jest dostęp do budynków użyteczności publicznej (lepszą jakość usług administracji samorządowej), sprawny i bezpieczny dojazd do centrów gospodarczych MOF – zakładów pracy zlokalizowanych na terenie ŻŻOF (strefy przemysłowe: w Żarach, Żaganianiu, Tomaszowie (Gmina Żagań) i w Gminie Żary, a także jeden z największych pracodawców w Żaganianiu – 34 Brygada Kawalerii Pancernej) oraz organizacja transportu młodzieży do szkół rozlokowanych na terenie ŻŻOF.

6.4 Prognozy rozwoju dla transportu śródlądowego i lotniczego

Działalności żeglugi śródlądowej na terenie województwa lubuskiego sprzyja powiązanie Odrzańskiej Drogi Wodnej z wieloma centrami gospodarczymi:

-  połączenie aglomeracji szczecińskiej i portów ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i Górnym Śląskiem,
-  połączenie z wielkopolskim obszarem gospodarczym poprzez rzeki: Odrę, Wartę, a w ujściu międzynarodowym, poprzez kanały Odra-Havela i Odra-Szprewa z Berlinem i miastami zachodniej Europy.

W przyszłości wśród śródlądowych portów województwa ważną ponadregionalną rolę może pełnić ten w Kostrzynie nad Odrą, z uwagi na położenie na skrzyżowaniu szlaków wodnych E30 i E70. Oprócz portu w Kostrzynie nad Odrą może również wzrosnąć znaczenie portów w Cigacicach i Nowej Soli z uwagi na położenie w obszarze tzw. Trójmiasta Lubuskiego, a także w Gorzowie Wlkp. (pod warunkiem zrealizowania inwestycji na MDW E70).

Kierunek interwencji obejmujący ten obszar przyjęty w okresie programowania 2014-2020 na poziomie krajowym skupia się na próbie zahamowania regresu transportu wodnego śródlądowego. Planowane do realizacji inwestycje w rozwój transportu wodnego śródlądowego na terenie województwa lubuskiego obejmują główne trasy śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym. Inwestycje te są kluczowe, stanowią

warunek konieczny do wytworzenia podstaw dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego oraz wzmocnienia multimodalności transportu w Polsce, jak i województwie lubuskim. Ich celem jest odnowa zużytej infrastruktury szlaków wodnych zapewniającej odzyskanie odpowiednich dla dróg międzynarodowych parametrów żeglowności. Odcinek rzeki Odry został objęty w dokumentach planistycznych inwestycjami infrastrukturalnymi w ramach listy podstawowej, natomiast drogę wodną Wisła-Odra ujęto na liście rezerwowej krajowych inwestycji.





Transport wodny jest alternatywą dla pozostałych gałęzi transportu, stanowiąc jednocześnie jedną z najtańszych gałęzi transportu, która jest bezpieczna dla środowiska i umożliwia przewożenie ładunków masowych, ponadgabarytowych czy niebezpiecznych.

Realizacja zaplanowanych inwestycji w zakresie infrastruktury śródlądowej w przypadku szlaku Odry powinna umożliwić wykorzystanie drogi wodnej do przewozu ładunków do i z portów morskich w Świnoujściu i w Szczecinie na południe Polski, z jednoczesnym uwzględnieniem funkcji turystycznej. Podstawą rozwoju transportu śródlądowego oraz turystyki rzecznej jest właściwy stan techniczny toru wodnego, stąd docelowo pożądanym stanem będzie doprowadzenie szlaku do IV klasy żeglowności.

Modernizacja drogi wodnej E70 polegająca na jej dostosowaniu do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych z gwarancją minimum 240 dni w roku bezpiecznej, całodobowej żeglugi pozwoli na wzmocnienie funkcji turystycznej szlaku poprzez rozbudowanie systemu portów, marin, przystani i pomostów cumowniczych oraz stworzenie jednolitego systemu informacji turystycznej. Jednocześnie działania te wzmocnią zasadność budowy i rozbudowy obiektów zaplecza usług turystycznych oraz rewitalizacji stref nadwodnych w Kostrzynie nad Odrą, Gorzowie Wlkp., Dreżdenku. Umożliwi to budowę obiektów rekreacyjnych, sportowych, kulturalnych i rozrywkowych powiązanych funkcjonalnie z dostępem do drogi wodnej.

Realizacja inwestycji dotyczących transportu wodnego stanowi ważny element dalszego rozwoju i różnicowania gałęziowego systemu transportowego kraju. Podwyższenie parametrów technicznych Odry przy uruchomieniu innych czynników sprzyjających transportowi śródlądowemu (powiązania multimodalne) może w dłuższej perspektywie sprzyjać odwróceniu długookresowego trendu spadku znaczenia transportu śródlądowego w przewozach towarowych. Uzupełnienie tych działań powinna stanowić promocja transportu śródlądowego jako alternatywnej do przewozów drogowych gałęzi transportu.

W zakresie rozwoju transportu lotniczego priorytetowo traktowane są działania prowadzące do zwiększenia liczby odpraw pasażerów. Przesłankami do rozwoju infrastruktury lotniczej są:

-  dynamiczny wzrost popytu na usługi transportu lotniczego;
-  równomierny rozwój sieci lotnisk, w tym poprzez lepsze skomunikowanie lotnisk krajowych;
-  wzrost jakości życia mieszkańców regionu, co może się przełożyć na częstsze korzystanie z infrastruktury transportu lotniczego;
-  wzrost poziomu rozwoju gospodarczego regionu, co może się przełożyć na zwiększenie potrzeb w zakresie transportu towarów przez transport lotniczy.

Należy zwrócić uwagę, że działania rozwojowe na obszarze infrastruktury transportu lotniczego uzależnione w zasadniczej części od kształtowania się obiektywnych czynników zewnętrznych, kierunków

i stopnia rozwoju polskiego rynku usług lotniczych, ale i podatności rynku regionalnego do generowania potrzeb korzystania z oferty lotniska w Babimście.

Decydującym czynnikiem wpływającym na podejmowanie działań mających na celu rozwój infrastruktury lotniczej jest cena za realizację usługi. Przekłada się to bezpośrednio na liczbę odpraw pasażerów. Mniejsze znaczenie, koszt transportu lotniczego ma w przewozie rzeczy, gdzie często priorytetowo traktowany jest czas dostarczenia przesyłki. Jednakże, jeżeli brać pod uwagę ilość transportowanych rzeczy koszty mają duże znaczenie.






Dlatego też infrastruktura związana z transportem lotniczym powinna być rozwijana w przypadku zwiększenia intensywności wykorzystania dostępnego portu lotniczego, zwiększenia kierunków lotów, poprawy bezpieczeństwa.

Port lotniczy, będąc integralnym elementem systemu transportowego regionu, warunkuje zaspokojenie potrzeb transportowych lokalnej gospodarki i społeczności. Z funkcjonowaniem portu lotniczego, który prowadzi określoną działalność transportową wiąże się dodatkowe korzyści, które wynikają przede wszystkim ze zwiększonej dostępności transportowej danego obszaru. Wzmocnienie rozwoju infrastruktury w danym regionie, zapewnienie możliwości szybkiego przepływu osób i towarów, co w warunkach swobody obrotu gospodarczego pozwala na przyciągnięcie kapitału i innowacji, powstają nowe miejsca pracy, a szeroko pojęte korzyści multiplikują się. Ponadto istotne jest zapewnienie mieszkańcom regionu, podmiotom gospodarczym funkcjonującym na terenie województwa dostępu do kompleksowej oferty transportowej.

7. Analiza SWOT

W analizie SWOT, opartej o analizy prezentowane we wcześniejszej części dokumentu oraz dokumenty strategiczne, każdorazowo zaakcentowano mocne i słabe strony, które odpowiadają poszczególnym gałęziom transportu. Szanse i zagrożenia zdefiniowano w kontekście planowanych inwestycji (tak w obszarach funkcjonalnych, jak i całym województwie) oraz trendów o charakterze globalnym, krajowym i regionalnym. Ponadto przedstawiono zestawienie ryzyk realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych w poszczególnych gałęziach transportu, również w kontekście ich finansowania.

W analizach SWOT zostały uwzględnione następujące uwarunkowania:

-  inwestycyjne – o charakterze międzygałęziowym w kontekście możliwych przesunięć modalnych,
-  demograficzne – w tym analiza potencjałów ruchotwórczych w związku z procesami suburbanizacji, migracyjnymi oraz dojazdami do pracy (w tym zmianą kierunków i natężenia dojazdów do pracy),
-  ekonomiczne – w tym analiza dynamiki PKB na poziomie podregionów,
-  społeczne – w kontekście możliwych przesunięć modalnych oraz zmian mobilności społeczeństwa,
-  geopolityczne – w kontekście bliskości granicy z Niemcami, rozwoju portów morskich i możliwości skokowych zmian wielkości, struktury i kierunków ruchu towarowego w relacjach wschód-zachód.

Zgodnie z najczęściej stosowanymi założeniami metodologicznymi przyjęto, że słabe i silne strony mają charakter wewnętrzny (endogeniczny) dla regionu i dotyczą jego obecnej sytuacji (stanu). Jednocześnie szanse i zagrożenia mają charakter zewnętrzny (egzogoniczny) i dotyczą przyszłości. Przyjęto również, że informacja, która nie może być poprawnie przyporządkowana do żadnej z grup, jest pomijana jako mało znacząca w sensie strategicznym.

7.1 SWOT – transport drogowy







Sytuację **transportu drogowego** w województwie lubuskim należy określić jako dobrą na tle innych polskich regionów. Wynika to głównie z inwestycji podjętych w ostatniej dekadzie oraz z opracowanych już planów na lata kolejne (perspektywa 2014-2015). Jednocześnie relatywnie niska gęstość zaludnienia oraz umiarkowana wielkość głównych ośrodków administracyjnych powodują, że zagrożenie kongestią drogową jest w analizowanym regionie mniejsze niż w większości innych województw.

Analiza SWOT dla transportu drogowego w województwie lubuskim

Mocne strony:	Słabe strony:
<ul style="list-style-type: none"> - Położenie na przecięciu korytarzy bazowych sieci TEN-T - Ukończona autostrada A2 - Ukończenie lub podjęcie inwestycji na całym odcinku drogi S3 w obrębie województwa 	<ul style="list-style-type: none"> - Wysoki poziom opłat na autostradzie A2, ucieczka ciężkich pojazdów na drogi równoległe, w tym drogi wojewódzkie - Istnienie wąskich gardeł systemu dróg krajowych, m.in. na DK 12, DK 24, DK 29 (przeprawa mostowa w Krośnie Odrzańskim) DK 32 oraz w wymiarze

<ul style="list-style-type: none"> - Rozwinięte połączenia transgraniczne - Przemysłana kontynuacja inwestycji na drogach wojewódzkich (komplementarność względem poprzedniej perspektywy finansowej) 	<p>transgranicznym na DK22 oraz w systemie dróg wojewódzkich – 282 (przeprawa mostowa w Miłsku)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zły stan techniczny niektórych dróg wojewódzkich. Zgodnie z oceną stanu nawierzchni z 2010 roku dróg w stanie złym i bardzo złym jest ok 48,23% całej sieci dróg wojewódzkich w województwie lubuskim - Zbyt niska gęstość węzłów na autostradzie A2
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bliskość rozwiniętej infrastruktury niemieckiej - Powiązanie z portami morskimi - Pojawienie się tranzytu międzynarodowego północ-południe po ukończeniu całej trasy S3 - Lepsza integracja z innymi gałęziami transportu (w tym z koleją i z żeglugą śródlądową) na terenie województwa, ale także w jego sąsiedztwie (węzły intermodalne) 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Odpływ ciężkich pojazdów poza trasy objęte systemem viaTOLL - Ograniczenia w budowie obwodnic miejscowości - Koszty zewnętrzne wzrastającego tranzytu ciężkiego przez województwo (zwłaszcza poza drogami klasy A i S) - Wprowadzenie opłat za autostrady w Niemczech (rozpraszanie ruchu transgranicznego) - Skokowe zmiany intensywności ruchu tranzytowego wschód-zachód w wyniku sytuacji geopolitycznej w Europie Wschodniej

Jako najważniejsze ryzyka związane z dalszym rozwojem infrastruktury drogowej oraz wynikającej z niej poprawy dostępności transportowej wymienić należy:

-  ograniczenie procesu inwestycyjnego po roku 2020, zwłaszcza na drogach krajowych (obwodnice);
-  utrzymanie się luki w zakresie sposobów finansowania dróg krajowych poza systemem autostrad i tras ekspresowych;
-  nie objęcie systemem ViaTOLL alternatywnych tras drogowych w województwie;
-  brak finansowania dla ukończenia budowy autostrady A18;
-  pogorszenie sytuacji budżetowej poziomu krajowego i regionalnego, mogące spowodować trudności w bieżącym utrzymaniu powstałych inwestycji;
-  postępująca degradacja stanu technicznego dróg wojewódzkich nie objętych planami inwestycyjnymi do roku 2020.


7.2 SWOT – transport kolejowy



Stan obecny **transportu kolejowego** jest znacząco gorszy niż drogowego. Szansą pozostają jednak planowane inwestycje, wsparcie unijne oraz założenia podjęcia obsługi kolejowej MOF Zielona Góra.

Analiza SWOT dla transportu kolejowego w województwie lubuskim

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Położenie przy istotnych szlakach międzynarodowych - Relatywnie gęsta sieć kolejowa, w ramach której każde miasto powiatowe ma dostęp do czynnej linii - Możliwość wykorzystania kolei w obsłudze MOF - Duży udział nowoczesnego taboru w połączeniach regionalnych - Powiązanie z siecią drogową. 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bardzo silna dekapitalizacja niektórych odcinków sieci, powodująca liczne ograniczenia prędkości - Dekapitalizacja i dewastacja infrastruktury obsługi pasażerskiej wraz z jej bezpośrednim otoczeniem (dworce, przystanki) - Wysokie koszty organizacji transportu kolejowego, w stosunku do transportu drogowego - Brak elektryfikacji części linii kolejowych, w tym ważnego dla ruchu pasażerskiego odcinka linii 203 Krzyż – Kostrzyn nad Odrą - Układ sieci ukształtowany na początku XX wieku nie w pełni odpowiada współczesnym potrzebom transportowym
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwiększanie udziału kolei w inwestycjach wspieranych ze środków UE, możliwość utrzymania takich inwestycji po roku 2020 - Lepsza integracja z innymi gałęziami transportu (w tym z drogami i z żeglugą śródlądową) na terenie województwa, ale także w jego sąsiedztwie (węzły intermodalne) - Zwiększenie intensywności dłuższych dojazdów do pracy, generujących popyt na szybszy transport publiczny - Uruchomienie szybkich połączeń międzynarodowych po ukończeniu modernizacji głównych linii tranzytowych - Przemiany mobilności codziennej sprzyjające większemu wykorzystaniu transportu publicznego - Wzrost kosztów transportu indywidualnego 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Odływ pasażerów związany z poprawą stanu infrastruktury drogowej i dostępem do transportu indywidualnego - Ograniczony popyt na przewozy pasażerskie wynikający ze zmian demograficznych (depopulacja obszarów poza MOF-ami) - Dalsza dekapitalizacja infrastruktury, nieobjętej planami rewitalizacji i modernizacji

Jako podstawowe ryzyka powiązane z inwestycjami w transporcie kolejowym należy wymienić:

 bariery administracyjne i wykonawcze utrudniające i opóźniające realizację projektów inwestycyjnych;

-  zatrzymanie finansowania niektórych inwestycji przed ich pełnym ukończeniem (brak efektów w warunkach znacznych poniesionych już nakładów);
-  pogorszenie sytuacji budżetowej poziomu krajowego i regionalnego, mogące spowodować trudności w bieżącym utrzymaniu powstałych inwestycji.



7.3 SWOT – transport wodny śródlądowy


W przypadku **transportu wodnego śródlądowego** możliwości rozwojowe uwarunkowane są podjęciem znacznego wysiłku inwestycyjnego na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW), zarówno na terenie województwa lubuskiego, jak i w regionach sąsiednich. Równoległa realizacja całego przedsięwzięcia powinna być warunkiem brzegowym inwestycji.

Analiza SWOT dla transportu wodnego śródlądowego w województwie lubuskim

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Odra jako najlepiej rozwinięty szlak wodny śródlądowy kraju o znaczeniu gospodarczym - Zespół portowy Szczecin – Świnoujście położony na styku ODW z transportem morskim 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Silna dekapitalizacja infrastruktury oraz budowli regulacyjnych, występująca właśnie na odcinku lubuskim - Stan portów rzecznych towarowych wymagający poprawy - Słabe powiązanie z innymi gałęziami transportu spowodowane nieodpowiednimi parametrami technicznymi żeglugowymi
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Powiązanie Odrzańskiej Drogi Wodnej z systemem europejskich dróg wodnych i ich portami - Lepsza integracja z innymi gałęziami transportu (także poza obszarem województwa) - 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 - Planowane inwestycje modernizacyjne ODW w perspektywie 2014-2020 - Uwzględnienie MDW E30 i E70 w DI do SRT 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Istnienie dobrej równoległej infrastruktury drogowej (a w najbliższych latach także kolejowej) zarówno po stronie polskiej, jak i niemieckiej - Rozszerzenie zakresu ochrony przyrody w dolinie Odry - Ryzyko niedoboru środków finansowych na działania inwestycyjne na ODW na terenie województwa i regionach sąsiednich

Z rozwojem tej gałęzi transportu wiązać się także określone ryzyka, w tym w pierwszej kolejności:

-  ograniczenie popytu na usługi transportu rzeczno spowodowane ograniczonymi inwestycjami w infrastrukturę transportu wodnego śródlądowego;
-  pogorszenie sytuacji budżetowej poziomu krajowego i regionalnego, mogące spowodować trudności w bieżącym utrzymaniu powstałych inwestycji;

-  brak kompleksowych inwestycji na całej długości Odrzańskiej Drogi Wodnej (podjęcie ich tylko w niektórych miejscach może oznaczać nieoptymalne wykorzystanie znacznych środków finansowych).



7.4 SWOT – transport lotniczy

Transport lotniczy na terenie województwa reprezentowany jest przez, najmniejszy w skali kraju, port w Babimost. Jego rozwój, jeszcze bardziej niż w przypadku pozostałych gałęzi, uwarunkowany jest czynnikami zewnętrznymi. Powodują one, że utrzymanie lotniska jest całkowicie zależne od dotacji samorządowej.

Analiza SWOT dla transportu lotniczego w województwie lubuskim

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Funkcjonowanie portu lotniczego Babimost - Bardzo dobra infrastruktura liniowa lotniska w Babimost - 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 - Peryferyjne położenie województwa warunkujące relatywnie słabszą dostępność transportem lotniczym jako argument za dalszym funkcjonowaniem portu lotniczego 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niska przepustowość obiektu - Mały poziom ruchu - Słaby potencjał ruchotwórczy, demograficzny województwa i jego ośrodków administracyjnych - Uzależnienie funkcjonowania lotniska od wsparcia finansowego władz samorządowych
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kooperacja z innym portem lotniczym (funkcja portu zapasowego) - Wzrost ruchu we wszystkich polskich portach lotniczych, co po roku 2030 może prowadzić do zapotrzebowania na alternatywną infrastrukturę - Dzięki międzyregionalnemu rozwojowi infrastruktury drogowej i kolejowej istnieje możliwość „zassania” z sąsiednich regionów i dużych aglomeracji miejskich dodatkowych pasażerów w obszarze lotnictwa wakacyjno-czarterowego i niskobudżetowego. 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bogata siatka połączeń innych portów lotniczych w kraju i zagranicą - Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej (także poza regionem), zapewniający lepszą dostępność innych portów lotniczych (Poznań, Wrocław, Berlin, Szczecin), a także dobrą dostępność głównych ośrodków w kraju w innych gałęziach transportu

Główne ryzyka związane z transportem lotniczym w województwie lubuskim to:

-  problemy finansowe nie pozwalające na dalsze dofinansowywanie połączeń lotniczych ze środków samorządowych;
-  ryzyko wzrostu kosztów przewozów lotniczych i cen biletów, co może doprowadzić do systematycznego zmniejszenia popytu na przewozy lotnicze.

7.5 SWOT – transport miejskich obszarów funkcjonalnych Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego

Na odmiennie spojrzenie pozwala analiza szans i zagrożeń na poziomie **Miejskich Obszarów Funkcjonalnych** Zielonej Góry oraz Gorzowa Wielkopolskiego.




Analiza SWOT dla systemu transportowego MOF Zielona Góra

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Położenie w systemie dróg ekspresowych i autostrad - Realizacja całej drogi ekspresowej S3 planowana w okresie 2014-2020 - Planowane inwestycje na drogach wojewódzkich oraz w układzie regionalnych linii kolejowych - Sukcesywna modernizacja taboru transportu miejskiego 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zmniejszający się udział transportu publicznego w przewozach wewnątrz MOF - Słabe powiązanie kolejowe z drugim ośrodkiem administracyjnym regionu
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Integracja Trójmiasta Sulechów-Zielona Góra-Nowa Sól, w tym również w zakresie integracji systemu transportowego Trójmiasta - Intensyfikacja długodystansowych dojazdów do pracy - Rozwój mobilności aktywnej (rowerowej, pieszej) - Rozwój infrastruktury rowerowej - Podjęcie istotnych inwestycji drogowych, w tym zwłaszcza południowej obwodnicy miasta - Ukończenie drogi ekspresowej S3 na całej trasie do Legnicy i poprawa dostępności krajowej oraz skrócenie czasu dojazdu z ośrodków gospodarczych Polski południowej 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utrzymanie się trendu spadkowego w udziale podróży transportem publicznym, częściowo w wyniku poprawy dostępności w transporcie drogowym indywidualnym - Ograniczony potencjał demograficzny, mogący utrudniać utrzymanie dużych inwestycji w transporcie miejskim - Ryzyko nadmiernej koncentracji środków na dużych projektach infrastrukturalnych przy niepewnym rozpoznaniu popytu

Analiza SWOT dla systemu transportowego MOF Gorzów Wielkopolski

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Istnienie drogi ekspresowej S3 i podpisany kontrakt na ukończenie obwodnicy miasta w jej ciągu - Skomunikowanie wszystkich jednostek MOF GW z siecią TEN-T - Połączenie DK 22 z S3 - Bliskość do granicy z Niemcami, co pozwala określić MOF GW, jako ważny tranzytowy węzeł komunikacyjny - Dostępność do A2 - Istnienie miejskiej komunikacji szynowej - Podjęcie inwestycji drogowej poprawiającej dostęp do drogi ekspresowej S3 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zmniejszający się udział transportu publicznego w przewozach wewnątrz MOF - Obciążenia komunikacyjne istniejących szlaków transportowych MOF GW - Zły stan techniczny tramwajów - Nieodpowiadający potrzebom mieszkańców przebieg linii tramwajowych - Brak lub złe funkcjonowanie węzłów przesiadkowych - Położenie przy niezelektryfikowanej linii kolejowej - Słabe powiązanie kolejowe z drugim ośrodkiem administracyjnym regionu - Spadek popytu na usługi komunikacji publicznej (głównie autobusowej) - Niewystarczająca długość i brak ciągłości ścieżek rowerowych na terenie MOF GW - Brak bezpośredniego połączenia kolejowego Gorzowa Wlkp. z Berlinem - Brak połączeń dalekobieżnych komunikujących GW z sąsiednimi metropoliami
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ukończenie drogi ekspresowej S3 na całej trasie do Legnicy i poprawa dostępności krajowej oraz skrócenie czasu dojazdu z ośrodków gospodarczych Polski południowej - Modernizacja DK 22 z nowym mostem na Odrze w Kostrzynie nad Odrą - Podjęcie istotnych inwestycji drogowych, w tym zwłaszcza wschodniego wylotu DK 22 oraz północnej obwodnicy Gorzowa Wlkp. - Budowa i modernizacja tras tramwajowych - Integracja transportu miejskiego i regionalnego - Stworzenie zintegrowanej sieci dróg rowerowych na terenie MOF GW, - Organizowanie komunikacji publicznej z wykorzystaniem transportu szynowego oraz taboru autobusowego. Stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej - Elektryfikacja linii kolejowej 203 - Uruchomienie bezpośredniego połączenia kolejowego Gorzowa Wlkp. z Berlinem 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utrzymanie się trendu spadkowego w udziale podróży transportem publicznym, częściowo w wyniku poprawy dostępności w transporcie drogowym indywidualnym - Stale rosnąca liczba osób wykorzystujących samochód jako środek transportu - Nadmierna koncentracja środków na rozwoju sieci tramwajowej (przy silnym popycie w strefie podmiejskiej)




Jako główne ryzyka związane z przyszłą sytuacją transportową obydwu Miejskich Obszarów Funkcjonalnych należy wymienić:

-  pogorszenie sytuacji budżetowej poziomu krajowego, regionalnego i lokalnego, mogące spowodować trudności w bieżącym utrzymaniu powstałych inwestycji;
-  dalszy rozwój motoryzacji indywidualnej i mała efektywność ekonomiczna transportu publicznego;
-  zatrzymanie finansowania niektórych inwestycji przed ich pełnym ukończeniem (brak efektów w warunkach znacznych poniesionych już nakładów).

7.6 SWOT – system transportowy województwa lubuskiego – ujęcie syntetyczne

Syntetyczna analiza SWOT pozwala na sformułowanie najważniejszych słabych i mocnych stron, a także szans i zagrożeń rozwojowych dla **całego systemu transportowego województwa lubuskiego**. Zostały one sformułowane na nieco wyższym poziomie ogólności, na podstawie SWOT opracowanych dla poszczególnych rodzajów transportu.

Główne ryzyka związane z realizacją inwestycji transportowych w całym województwie lubuskim można wiązać z następującymi trendami i procesami:

-  nieokreślone w chwili obecnej podstawy finansowe, w tym środki pochodzące z UE dla realizacji inwestycji po roku 2020 oraz dla utrzymania infrastruktury powstałej w latach 2004-2020;
-  przemiany demograficzne, depopulacja stref peryferyjnych regionu, koncentracja ludności w obu MOF-ach;
-  niestabilnością w zakresie wielkości, struktury i kierunków ruchu tranzytowego (efekt sytuacji geopolitycznej).

Syntetyczna analiza SWOT dla systemu transportowego województwa lubuskiego

Mocne strony:	Słabe strony:
<ul style="list-style-type: none"> - Dobra dostępność międzynarodowa i poprawiająca się dostępność krajowa - Położenie na przecięciu korytarzy bazowych sieci TEN-T - Ukończona autostrada A2 - Ukończenie lub podjęcie inwestycji na całym odcinku drogi S3 w obrębie województwa - Rozwinięte połączenia transgraniczne - Przemysłana kontynuacja inwestycji na drogach wojewódzkich - Odra jako najlepiej rozwinięty szlak wodny śródlądowy kraju - Sukcesywna modernizacja taboru transportu miejskiego 	<ul style="list-style-type: none"> - Wewnątrzregionalne zróżnicowanie dostępności transportowej - Zmniejszający się udział transportu publicznego w przewozach wewnątrz MOF - Słaby poziom integracji współwystępujących gałęzi transportu - Niespójność regionalnej sieci kolejowej - Istnienie wąskich gardeł systemu dróg krajowych, m.in. na DK 24, DK 22, DK 32 - Bardzo silna dekapitalizacja niektórych odcinków sieci kolejowej E-C 59 - Wysokie koszty organizacji transportu kolejowego, w stosunku do transportu drogowego

	<ul style="list-style-type: none"> - Silna dekapitalizacja infrastruktury żeglugowej, występująca właśnie na odcinku lubuskim - Zły stan techniczny niektórych dróg wojewódzkich. Zgodnie z oceną stanu nawierzchni z 2010 roku dróg w stanie złym i bardzo złym jest ok 48,23% całej sieci dróg wojewódzkich w województwie lubuskim
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Położenie przy szlakach międzynarodowych oraz możliwość komplementarnego wykorzystania różnych gałęzi transportu - Lepsza integracja pomiędzy gałęziami transportu na terenie województwa, ale także w jego sąsiedztwie (węzły intermodalne) - Pojawienie się tranzytu międzynarodowego północ-południe po ukończeniu całej trasy S3 - Integracja transportu miejskiego i regionalnego 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konkurencja ze strony infrastruktury transportowej Niemiec równoległe usytuowanej do leżącej po polskiej stronie - Rozpraszanie się tranzytowego ruchu drogowego na drogi wojewódzkie - Utrzymanie się trendu spadkowego w udziale podróży transportem publicznym - Ograniczenia w budowie obwodnic miejscowości - Koszty zewnętrzne wzrastającego tranzytu ciężkiego przez województwo (zwłaszcza poza drogami klasy A i S) - Skokowe zmiany intensywności ruchu tranzytowego wschód-zachód w wyniku zmieniającej się sytuacji geopolitycznej w Europie Wschodniej

8. Cele PRT i kierunki działań

Polityka transportowa regionu powinna zostać skupiona na stymulowaniu procesów rozwojowych w tym obszarze w sposób koordynowany, skoncentrowany i nastawiony na osiągnięcie mierzalnych rezultatów w wymiarze gospodarczym przestrzennym i społecznym.

Na podstawie analizy stanu systemu transportu w województwie lubuskim oraz przedstawionej analizy SWOT dla tego obszaru można sformułować cele, które wyznaczają konieczne kierunki zmian w obszarze infrastruktury transportu i odpowiadają trendom w rozwoju społeczno-gospodarczym województwa. Ponadto wskazują niezbędne działania w zakresie zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu.

Cele rozwoju infrastruktury transportowej województwa określone w Programie muszą być sformułowane zgodnie z założeniami polityki gospodarczej, co wymaga ich określania na różnych poziomach szczegółowości. Cele te powinny być wyrażone w sposób mierzalny tak, aby umożliwić monitorowanie realizacji niniejszego Programu.

System celów PRT WL

Cel główny odnosi się do całości działań ujętych w ramach PRT WL niezależnie od obszaru w ramach którego zostały zaplanowane. Działania te będą się przyczyniać do osiągnięcia założeń określonych w celu głównym.

Cele horyzontalne (określone kodem CH) zostały wyznaczone dla wszystkich projektów wskazanych indykatywnie w ramach PRT WL. Każde z przedsięwzięć będzie pośrednio przyczyniać się do osiągania zakładanych celów horyzontalnych niezależnie od obszaru w ramach którego zostało zaplanowane.

Cele szczegółowe (określone kodem CS), ze względu na specyfikę poszczególnych rodzajów transportu i różnice w zdiagnozowanych problemach zostały opracowane w podziale uwzględniającym dany rodzaj transportu.

Cele operacyjne (określone kodem CO) określają kierunki działań dla poszczególnych rodzajów transportu.

Cel główny:

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

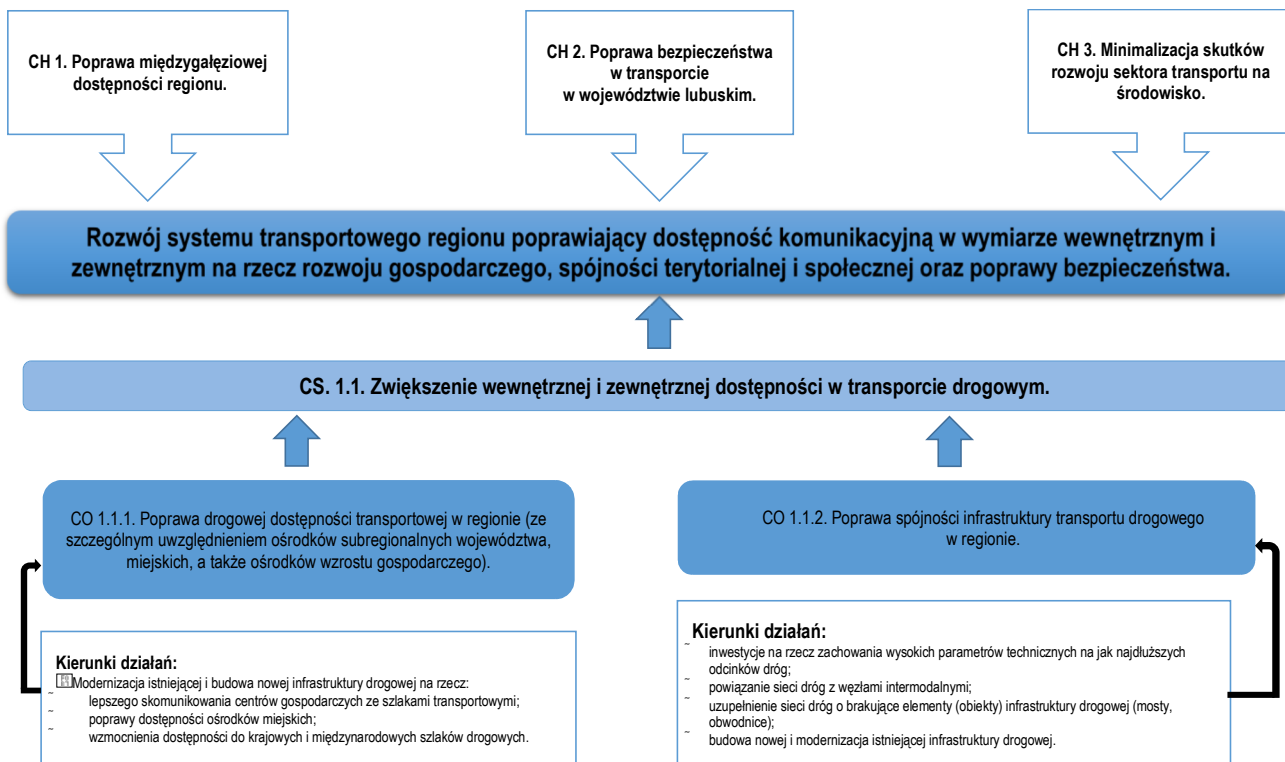
Cele horyzontalne:**CH 1. Poprawa międzygałęziowej dostępności regionu.****CH 2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim.****CH 3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.****1. Transport drogowy:****Cel szczegółowy:****CS. 1.1. Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej dostępności w transporcie drogowym.**

Sieć drogowa województwa lubuskiego wymaga modernizacji oraz rozbudowy. Drogi województwa są w stanie niezadowalającym, wymagającym ciągłych inwestycji związanych z podniesieniem ich jakości oraz zwiększeniem bezpieczeństwa. Odnotowuje się zwiększony ruch na drogach wojewódzkich, który spowodowany jest często odpływem ciężkich pojazdów z tras objętych opłatami viaTOLL, płatne odcinki autostrad. Ponadto tranzytowy charakter województwa, rozwijająca się gospodarka, również ta regionalna i działalność eksportowa przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie lubuskiego powoduje, że drogi obciążone są dużym ruchem. Generuje to także liczne problemy związane z akceptowalnym czasem dojazdów do poszczególnych miejscowości oraz bezpieczeństwem użytkowników dróg, w tym przede wszystkim osób niezmotywowanych. Zwiększony ruch niekorzystnie wpływa również na środowisko (emisja spalin, hałas, wibracje).

Konieczne jest podjęcie działań służących podniesieniu jakości infrastruktury drogowej, które usprawnią ruch w regionie, podniosą bezpieczeństwo użytkowników oraz ograniczą oddziaływanie na środowisko. Poprzez prace modernizacyjne infrastruktury drogowej, poprawie ich jakości, budowie nowych odcinków lub budowie obwodnic miejscowości, zminimalizuje się ich uciążliwość dla mieszkańców i stopień oddziaływania transportu na środowisko. Działania podjęte w ramach przedmiotowego celu przyczynią się do zwiększenia spójności wewnątrz regionu i pozytywnie wpłyną na pełne wykorzystanie potencjału gospodarczego województwa.

Istotne znaczenie dla transportu towarów ma płynność jazdy, dostępność dróg o odpowiednim dopuszczalnym nacisku na oś, bezpieczeństwo. Ten ostatni element ma również znaczenie w przypadku transportu osobowego. Oszczędność czasu także stanowi ważny czynnik wpływający na użytkowanie poszczególnych odcinków dróg. Duże znaczenie mają ciągi dróg, które umożliwiają dojazd do krajowych i międzynarodowych szlaków drogowych. Ponadto drogi w ujęciu wewnątrz regionalnym są elementem integrującym poszczególne ośrodki miejskie, centra gospodarcze. Dlatego inwestycje w ten obszar transportu są ważne z punktu widzenia pobudzania gospodarczego terenów oddalonych od ośrodków centralnych.

Cel szczegółowy	
1.1. Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej dostępności w transporcie drogowym.	
Cel operacyjny	
1.1.1. Poprawa drogowej dostępności transportowej w regionie (ze szczególnym uwzględnieniem ośrodków subregionalnych województwa, miejskich, a także ośrodków wzrostu gospodarczego).	1.1.2. 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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.



2. Transport kolejowy

Cel szczegółowy:

CS 2.1. Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego.

Dotychczasowe działania związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w regionie wymagają intensyfikacji w celu uzyskania optymalnych efektów i podniesienia jakości oferowanych usług transportowych. Niezadowalająca jakość infrastruktury i związane z tym długie czasy przejazdów, utrudnienia w przebiegu dróg kolejowych (wąskie gardła) powodują odpływ podróżnych oraz zniechęcają potencjalnych podróżnych do korzystania z tej formy transportu. Dostępność kolejowa ulega pogorszeniu. Powodem takiego stanu rzeczy jest przede wszystkim zbyt niska częstotliwość kursowania pociągów, szczególnie wewnątrz regionu oraz niskie prędkości handlowe, będące efektem ograniczenia dopuszczalnych prędkości z uwagi na złą jakość infrastruktury. Nie bez znaczenia jest również negatywny wizerunek zdewastowanych dworców i przystanków wraz z ich bezpośrednim otoczeniem.

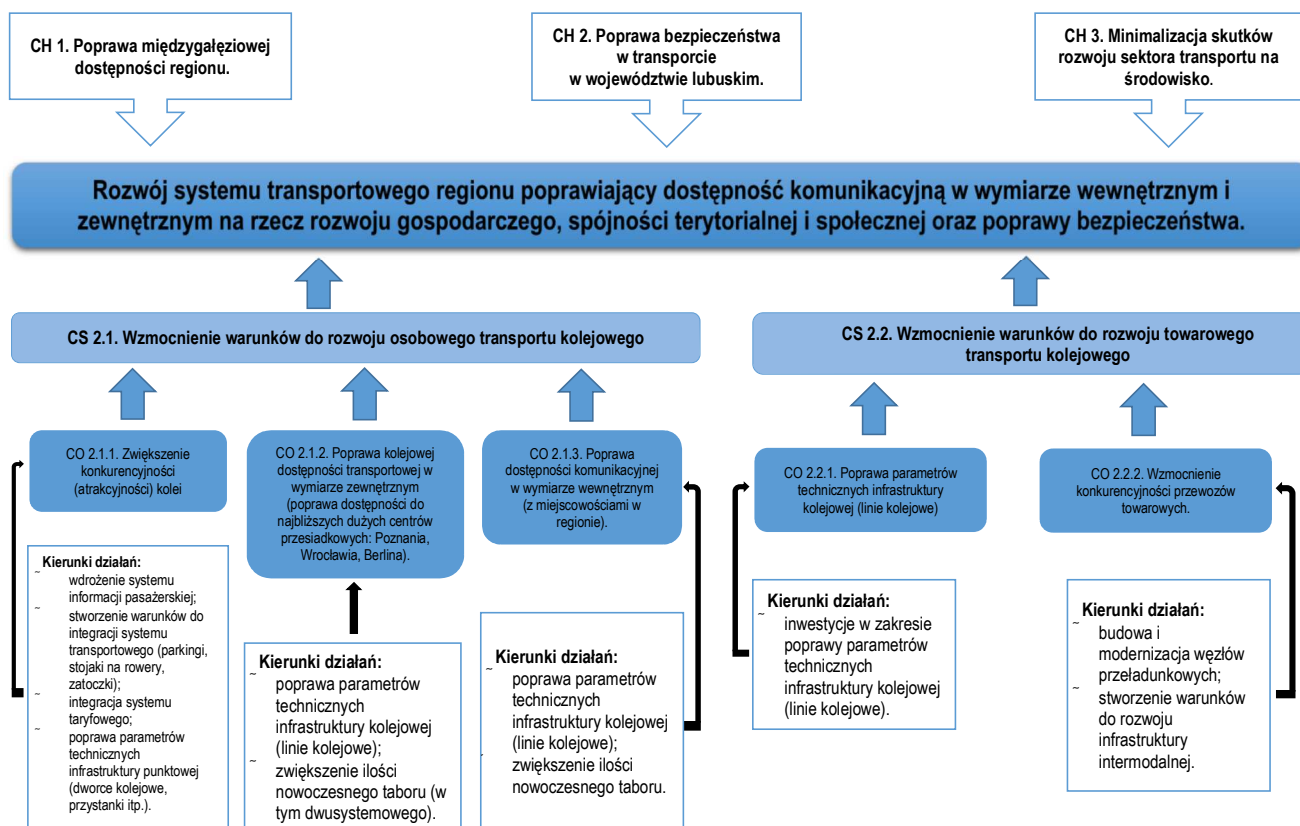
Działania zaplanowane do realizacji w ramach przedmiotowego celu polegają przede wszystkim na zwiększeniu parametrów eksploatacyjnych modernizowanych linii, podniesieniu maksymalnych prędkości kursowania pociągów. Inwestycje w infrastrukturę liniową, powiązane będą z inwestycjami w nowoczesny tabor do obsługi połączeń użyteczności publicznej z uwzględnieniem pojazdów dwusystemowych do obsługi połączeń transgranicznych. Działania te stworzą warunki do zwiększenia ilości kursów pociągów regionalnych i międzyregionalnych, w tym również do aglomeracji znajdujących się w sąsiedztwie regionu oraz będących w znacznym oddaleniu od obu stolic województwa. Kompleksowa realizacja ww. działań, z uwzględnieniem poprawy jakości i dostępności dworców i przystanków, przyczyni się do podniesienia konkurencyjności tego rodzaju transportu, wzrostu wykorzystania kolei jako alternatywnego środka transportu osób.

Cel szczegółowy		
2.1. Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego		
Cel operacyjny		
2.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) kolei	2.1.2. Poprawa kolejowej dostępności transportowej w wymiarze zewnętrznym (poprawa dostępności do najbliższych dużych centrów przesiadkowych: Poznań, Wrocław, Berlin).	2.1.3. Poprawa dostępności komunikacyjnej w wymiarze wewnętrznym (z miejscowościami w regionie).
Kierunki działań		
<ul style="list-style-type: none"> - 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.). 	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe); - zwiększenie ilości nowoczesnego taboru (w tym dwusystemowego). 	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe); - zwiększenie ilości nowoczesnego taboru.

Cel szczegółowy:**2.2. Wzmocnienie warunków do rozwoju towarowego transportu kolejowego.**

Stworzenie optymalnych warunków do rozwoju transportu kolejowego towarów możliwe będzie jedynie poprzez działania służące modernizacji linii kolejowych, poprawie ich parametrów technicznych, w tym głównie przepustowości. Istotnym elementem wpływającym na jakość systemu będzie miała dobra, nowoczesna infrastruktura punktowa (m.in. ładownie i bocznice), która będzie służyć transportowi towarów. Efektywny czas przejazdu, odpowiednie taryfy, dostępne i dobrze zlokalizowane węzły przeładunkowe wpłyną na konkurencyjność tej formy transportu, co przełoży się na dynamiczny rozwój towarowego transportu kolejowego i pośrednio wpłynie na rozwój gospodarczy.

Cel szczegółowy	
2.2. Wzmocnienie warunków do rozwoju towarowego transportu kolejowego	
Cel operacyjny	
2.2.1. Poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe)	2.2.2. Wzmocnienie konkurencyjności przewozów towarowych
Kierunki działań	
<ul style="list-style-type: none"> - inwestycje w zakresie poprawy parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe). 	<ul style="list-style-type: none"> - budowa i modernizacja węzłów przeładunkowych; - stworzenie warunków do rozwoju infrastruktury intermodalnej.



3. Transport miejski i autobusowy

Cel szczegółowy:

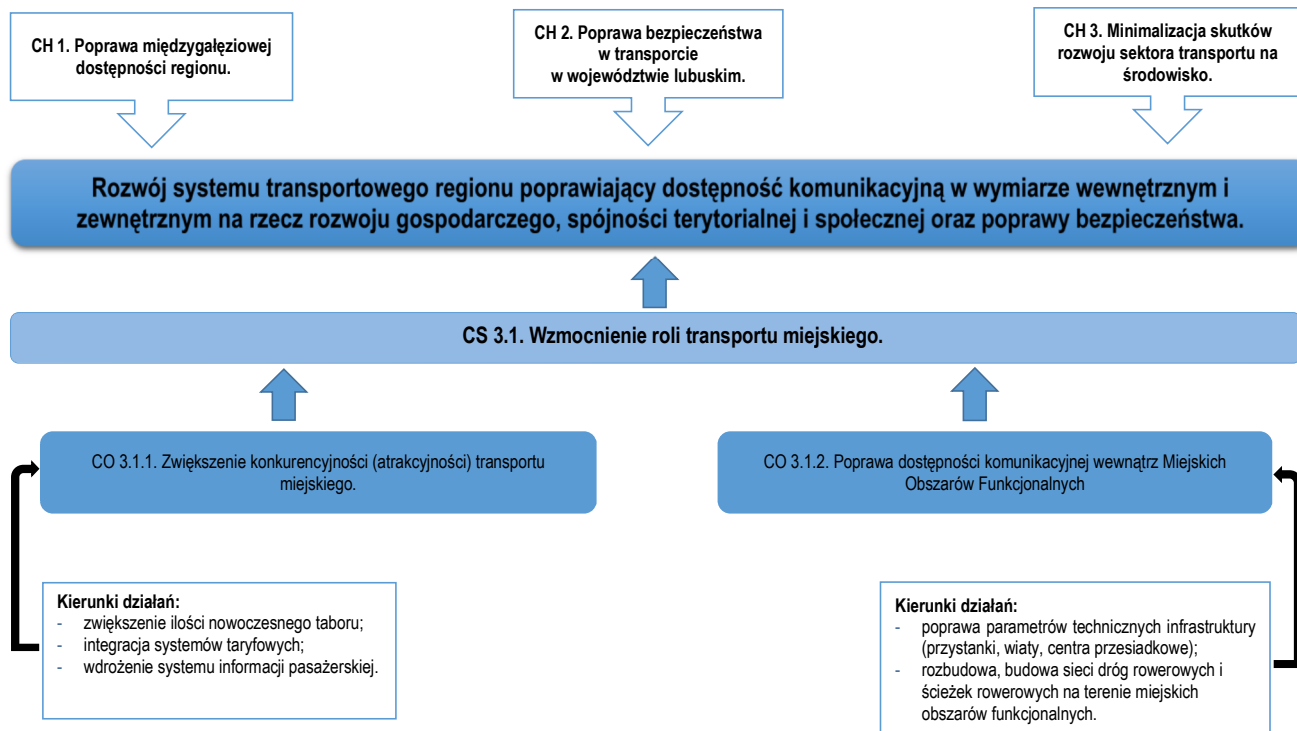
CS 3.1. Wzmocnienie roli transportu miejskiego.

Odpływ 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.

Sposobem na zahamowanie niekorzystnych tendencji w przedmiotowym obszarze jest podjęcie działań polegających na poprawie jakości usług i obsługi pasażerów, usprawnieniu organizacji przewozów, sieciowaniu i tworzeniu warunków do integracji systemów przewozowych. Wartością dodaną tego typu działań będzie stworzenie efektywnego, ekologicznego i społecznie korzystnego systemu transportu. Ponadto sprawny system transportu publicznego zwiększa dostępność skomunikowanych miejscowości i pozytywnie wpływa na mobilność mieszkańców regionu.

Czynnikiem poprawiającym skomunikowanie wewnątrz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych będzie miała rozbudowa sieci dróg i ścieżek rowerowych. Działania zaplanowane do realizacji w tym obszarze pozwolą na stworzenie lepszego systemu komunikacji na terenie miast oraz w pobliżu miejscowości i odpowiednie skomunikowanie z centrami gospodarczymi, zakładami pracy. Jednocześnie przyczynią się zmniejszenia skutków oddziaływania na środowisko w ramach transportu miejskiego.

Cel szczegółowy	
3.1. Wzmocnienie roli transportu miejskiego	
Cel operacyjny	
3.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) transportu miejskiego	3.1.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych
Kierunki działań	
<ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie ilości nowoczesnego taboru; - integracja systemów taryfowych; - wdrożenie systemu informacji pasażerskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa parametrów technicznych infrastruktury (przystanki, wiaty, centra przesiadkowe); - rozbudowa, budowa sieci dróg rowerowych i ścieżek rowerowych na terenie miejskich obszarów funkcjonalnych.



4. Transport wodny śródlądowy

Cel szczegółowy:

CS 4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego.

Transport wodny śródlądowy należy do najbardziej ekonomicznych, ekologicznych oraz bezpiecznych gałęzi transportu. Jednocześnie ten rodzaj transportu ma ogromny potencjał, ale przez niską jakość infrastruktury nie jest on wykorzystany.

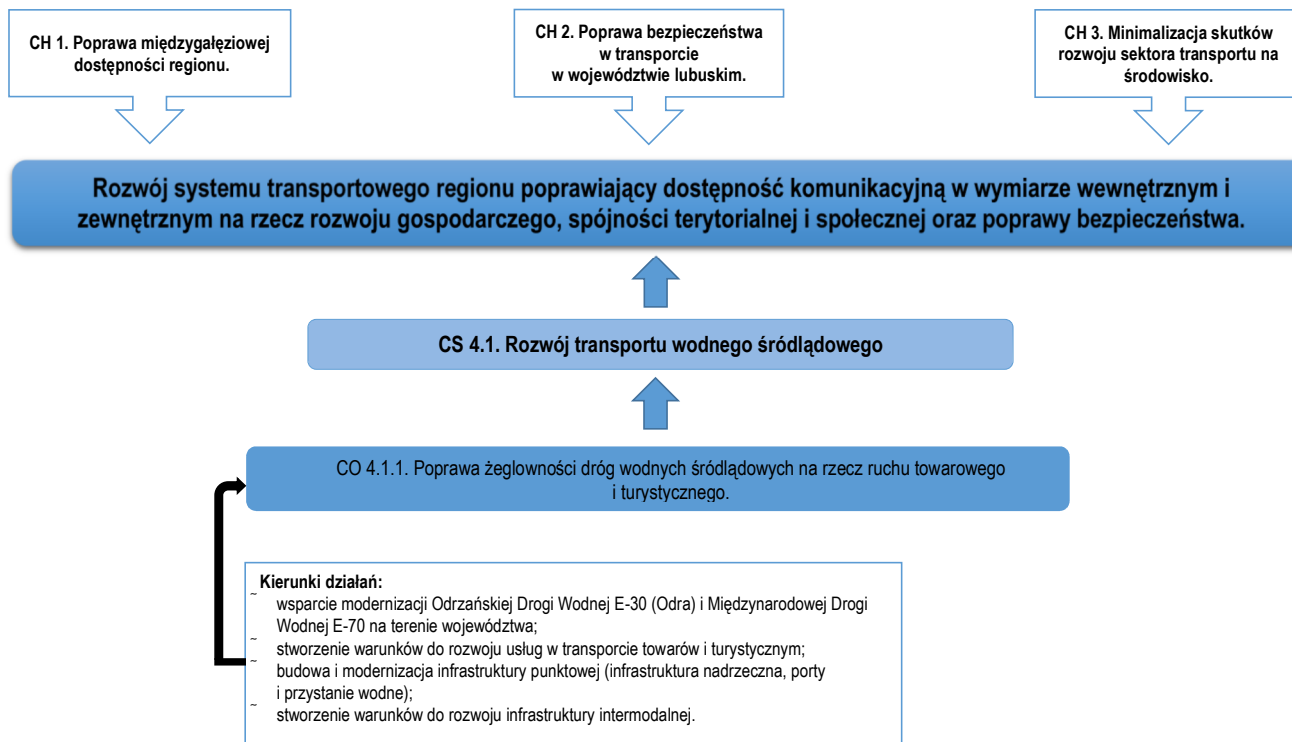
Najpoważniejszym deficytem dróg wodnych są zbyt niskie, a jednocześnie znacznie zróżnicowane parametry i rozwiązania techniczne na poszczególnych odcinkach, co skutkuje brakiem ciągłości szlaków wodnych, tym samym brakiem możliwości prowadzenia żeglugi na większe odległości i jej ograniczenie do przewozów o charakterze lokalnym. Stan ten niekorzystnie odbija się również na turystyce, która dla gmin położonych w pobliżu rzek może stać się istotną gałęzią gospodarki. Najsprawniejszym wodnym ciągiem komunikacyjnym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna (ODW). Jednak złe warunki na jej środkowym odcinku swobodnie płynącym od Brzegu Dolnego do ujścia Warty sprawiają, że przez większość okresu nawigacyjnego nie jest możliwe uprawianie żeglugi. Sieć dróg wodnych w regionie, jak również w kraju nie jest również dostosowana do współczesnych potrzeb przewoźników, co skutecznie obniża jej konkurencyjność oraz ogranicza istniejący potencjał przewozowy.

Drugi wodne zaczynają dopiero odgrywać większą rolę w tworzeniu spójności na poziomie gmin i powiatów, głównie w zakresie organizacji ruchu turystycznego. W zakresie transportu towarów działania te są znikome, ale mogą stanowić początek budowy systemu intermodalnego towarów.

Inwestycje planowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 stanowią w głównej mierze kontynuację przedsięwzięć z lat wcześniejszych. Działania te mają doprowadzić do powstrzymania regresu żeglugi śródlądowej. Ich realizacja zaplanowana została na poziomie centralnym i będą realizowane poprzez środki pochodzące z finansowania krajowego oraz środków europejskich (Fundusz Spójności).

Większość planowanych w perspektywie 2014-2020 inwestycji będzie realizowana na ODW stanowiąc kontynuację rozpoczętych w latach 2007-2013 inwestycji. Podobnie będzie z inwestycjami zaplanowanymi do realizacji na lubuskim fragmencie Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70. Poprawa stanu infrastruktury dróg wodnych śródlądowych stworzy nie tylko możliwość wzrostu przewozów w relacjach krajowych, ale również szansę wzrostu przewozu ładunków w komunikacji międzynarodowej towarów masowych i ładunków ponadgabarytowych, stanowiąc również istotny czynnik pobudzający ruch turystyczny na terenie graniczącym z drogami wodnymi.

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



5. Transport lotniczy

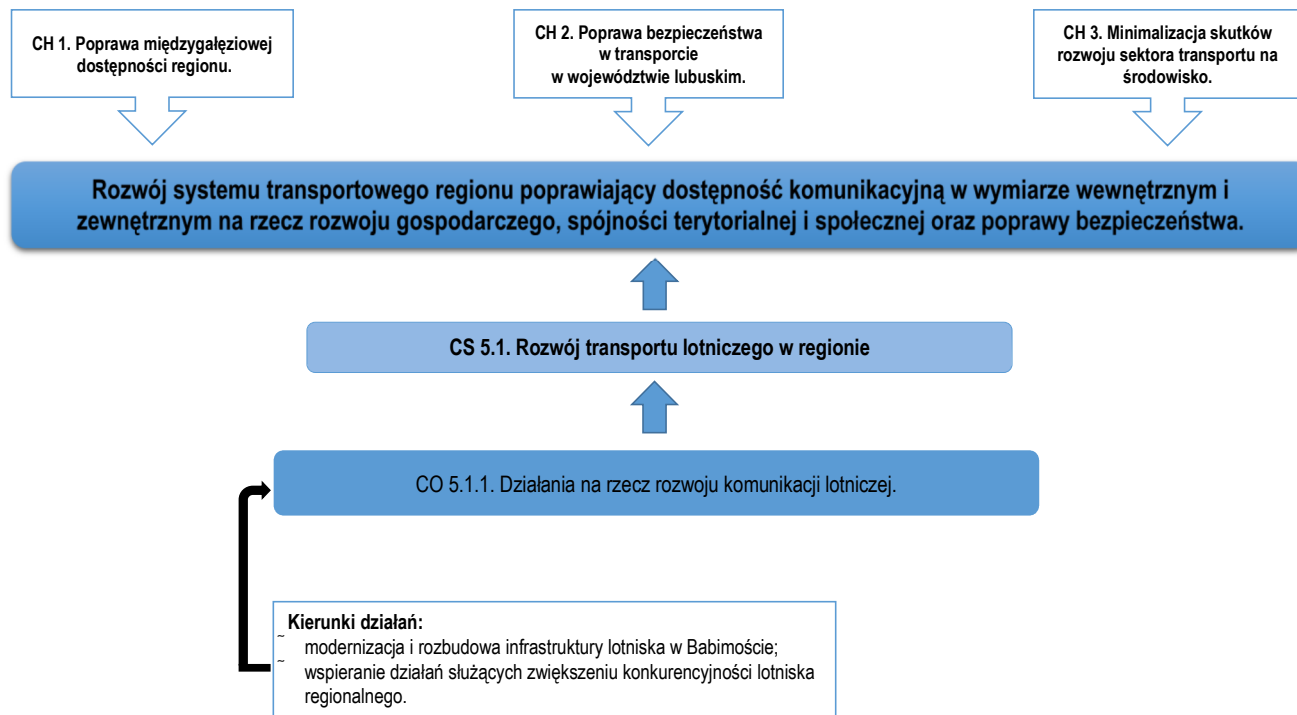
Cel szczegółowy:

CS 5.1. Rozwój transportu lotniczego w regionie.

Celem rozwoju transportu lotniczego w regionie jest zapewnienie mieszkańcom województwa lubuskiego oraz innym użytkownikom znajdującym się w obszarze oddziaływania portu połączeń lotniczych z innymi regionami, aglomeracjami znajdującymi się w Polsce i Europie. Regionalny Port Lotniczy Zielona Góra w Babimście, będąc integralnym elementem systemu transportowego (regionu, makroregionu, kraju) warunkuje zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych społeczności i gospodarki przede wszystkim lokalnej, ale również usytuowanej przy granicy województwa. Rozwój transportu lotniczego wiąże się z uzyskaniem dodatkowych korzyści, które wynikają przede wszystkim ze zwiększonej dostępności transportowej regionu.

Celem działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportu lotniczego jest podjęcie inwestycji poprawiających bezpieczeństwo i dostępność lotniska dla obsługi samolotów pasażerskich oraz towarowych. Koncepcja utworzenia Intermodalnego Centrum Transportowo-Logistycznego w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska przy skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą ekspresową S3 oraz portem rzeczny w Cigacicach ma przyczynić się do osiągnięcia przedmiotowego celu.

Cel szczegółowy
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 Babimście; - wspieranie działań służących zwiększeniu konkurencyjności lotniska regionalnego.





















9. Źródła finansowania PRT

Transport, jako jeden z czynników rozwoju w wymiarze gospodarczym i społecznym jest niezwykle istotnym obszarem wymagającym znacznych nakładów finansowych w celu rozbudowy i utrzymania systemu, tak by osiągnąć i utrzymać zakładane cele.




Mając na uwadze wielowymiarowy zakres działań w zakresie wzmocnienia sektora transportu na rzecz zwiększenia dostępności transportowej i spójności terytorialnej, konieczne jest zaplanowanie działań powiązanych z konkretnymi źródłami ich finansowania.











System transportu ze względu na swoją złożoność został podzielony na kategorie, z których każda ma zidentyfikowane potencjalne źródła finansowania inwestycji.

Transport drogowy:







Inwestycja:	Źródło finansowania
autostrady i drogi szybkiego ruchu	 budżet państwa,  środki prywatne,  Fundusz Spójności (POIiŚ 2014-2020),  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (POIiŚ 2014-2020)  Instrument finansowy „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility – CEF).
drogi krajowe	 budżet państwa,  budżet jednostek samorządu terytorialnego  Fundusz Spójności (POIiŚ 2014-2020),  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (POIiŚ 2014-2020)  Instrument finansowy „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility – CEF).
drogi wojewódzkie	 budżet państwa,  budżet województwa lubuskiego,  budżet jednostek samorządu terytorialnego  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (RPO-L2020, EWT)
pozostałe kategorie dróg	 budżet państwa,  budżet jednostek samorządu terytorialnego,  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EWT)  Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (PROW)

Transport kolejowy:







Inwestycja:	Źródło finansowania
infrastruktura	 budżet państwa,  Fundusz Kolejowy,  Środki własne PKP PLK,

	 Fundusz Spójności (POIiŚ 2014-2020),  Instrument finansowy „Łącząc Europe” (ang. Connecting Europe Facility – CEF).  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (RPO-L2020),  Kredyty EBI.
tabor	 budżet państwa,  budżet województwa lubuskiego,  Fundusz Kolejowy,  Środki własne PKP PLK,  Fundusz Spójności (POIiŚ 2014-2020),  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (POIiŚ 2014-2020, RPO-L2020).

Transport miejski:

Inwestycja:	Źródło finansowania
infrastruktura	 Fundusz Spójności (POIiŚ 2014-2020)  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (POIiŚ 2014-2020, RPO-L2020).  budżet jednostek samorządu terytorialnego
tabor	 Fundusz Spójności (POIiŚ 2014-2020)  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (POIiŚ 2014-2020, RPO-L2020).  budżet jednostek samorządu terytorialnego

Transport wodny śródlądowy:

Inwestycja:	Źródło finansowania
przywrócenie parametrów eksploatacyjnych, podniesienie klasy żeglowności, poprawa bezpieczeństwa żeglugi	 budżet państwa,  Fundusz Spójności (POIiŚ 2014-2020),  Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (POIiŚ 2014-2020)  budżet województwa lubuskiego,  budżet jednostek samorządu terytorialnego,  Środki finansowych (BŚ,EBI).

Transport lotniczy:

Inwestycja:	Źródło finansowania
infrastruktura i poprawa bezpieczeństwa	 Budżet województwa lubuskiego.

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

Cele szczegółowe PRT	Szacunkowa wartość przedsięwzięć
	PLN mln
1.1. Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej dostępności w transporcie drogowym.	373,71 ⁶⁰
2.1. Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego. 2.2. Wzmocnienie warunków do rozwoju towarowego transportu kolejowego.	374,80 ⁶¹
3.1. Wzmocnienie roli transportu miejskiego.	743,41 ⁶² w tym infrastruktura drogowa 79,00 ⁶³
4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego	515,50 ⁶⁴
5.1. Rozwój transportu lotniczego w regionie	178,00 ⁶⁵

10. System wdrażania PRT WL

Instytucja odpowiedzialną za rozwój i realizację PRT WL jest Zarząd Województwa Lubuskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego. Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubuskiego za przygotowanie Programu oraz późniejszą aktualizację i monitorowanie będzie Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym (DIZ) UMWL, który posiada narzędzia do monitorowania realizacji PRT WL, oraz możliwości zarządzania działaniami wpływającymi na proces wdrażania założeń PRT WL. Istotnym podmiotem w systemie realizacji PRT WL będzie także Departament Infrastruktury i Komunikacji (DG) jako organ, który zarządza działaniami odnoszącymi się do poszczególnych gałęzi transportu, tj. transportu kołowego, transportu kolejowego, transportu wodnego, sprawujący również nadzór nad podmiotem zarządzającym infrastrukturą drogową w regionie. Kolejnym podmiotem, występującym w strukturze Urzędu Marszałkowskiego, który posiada w swoich kompetencjach nadzór nad częścią

⁶⁰ Szacunkowa wartość kosztów całkowitych inwestycji priorytetowych.

⁶¹ Szacunkowa wartość kosztów całkowitych przedsięwzięć na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK S.A., MliR, przyjęty uchwałą Rady Ministrów 15 września 2015 r.

⁶² Szacunkowa wartość kosztów całkowitych przedsięwzięć na podstawie danych zawartych w Strategii ZIT MOF Gorzów Wlkp. oraz Strategii ZIT MOF Zielona Góra. Szacunkowa wartość przedsięwzięć obejmująca infrastrukturę drogową (bez uwzględnienia będących w fazie koncepcji obwodnic miejskich i wiejskich), projekty w zakresie rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach (finansowanie POIiŚ2014-2020). Ponadto wartość kosztów całkowitych przedsięwzięć Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie fiszki projektowej dot. transportu miejskiego oraz fiszki projektowej Żarsko – Żagańskiego Obszaru Funkcjonalnego.

⁶³ Szacunkowa wartość kosztów całkowitych infrastruktury drogowej planowanej do finansowania w ramach RPO-L2020.

⁶⁴ Szacunkowa wartość kosztów całkowitych przedsięwzięć infrastruktury wodnej śródlądowej na podstawie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., MliR, październik 2014 r., finansowanie w ramach programu krajowego.

⁶⁵ Dane uzyskane w oparciu o Plan Generalny dla lotniska od 2014 r. do 2034 r. Szacowana wartość zawiera także planowaną kwotę z przeznaczeniem na remonty i rozbudowę infrastruktury lotniskowej w wysokości 122,00 mln zł, które są planowane do 2020 r.

infrastruktury transportowej jest Biuro Projektów Własnych UMWL, które koordynuje działania w zakresie transportu lotniczego. Oba podmioty będą brały udział w działaniach związanych z realizacją PRT WL, wspierać będą proces monitorowania z uwagi na posiadane doświadczenie w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, kompetencje oraz zakres przypisanych im zadań. Ważnym podmiotem, wspierającym działania w ramach realizacji i zarządzania PRT WL będzie Departament Programów Regionalnych (DFR), który nadzoruje proces realizacji projektów współfinansowanych ze środków EFRR. W dopełnieniu systemu zarządzania PRT WL będzie miał Departament Rozwoju Regionalnego i Współpracy Zagranicznej (DR), w którego kompetencjach znajduje się monitorowanie i wypracowanie rekomendacji w zakresie szeroko pojętego rozwoju regionalnego.






Proces ten wspierać będą podmioty zarządzające infrastrukturą transportową w województwie lubuskim. Pośrednia współpraca (poprzez departamenty i biura merytoryczne) oraz bezpośrednia z zarządcami infrastruktury będzie miała wpływ na zmiany w PRT WL, wypracowywanie rozwiązań umożliwiających realizację określonych w Programie celów, monitorowanie realizacji oraz tworzenie rozwiązań usprawniających.

Istotną rolę w rozwoju Programu spełniają również samorządy lokalne (powiatowe i gminne), które mają wpływ na podejmowanie decyzji o przedsięwzięciach transportowych i ich realizacji oraz co ważne móc skoordynować własne działania, związane z tworzeniem własnych systemów transportowych oraz systemami innych podmiotów – szczególnie gmin i powiatów ościennych. Ponadto samorządy będą ważnym ogniwem w systemie monitorowania i analiz działań określonych PRT WL, raportowania oraz wypracowywania rekomendacji ujętych w raportach rocznych.

Sejmik Województwa Lubuskiego pełni funkcję doradczą oraz monitorującą w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej województwa.

Realizacja OP 5 Transport RPO-L2020 jest prowadzona przez Instytucję Zarządzającą RPO-L2020. Zdolność do realizacji przedsięwzięć w obszarze transportu weryfikowana będzie na etapie składania wniosków o dofinansowanie projektów oraz w trakcie oceny merytorycznej przedsięwzięć. IZ RPO-L2020 nie posiada bezpośredniej kontroli nad instytucjami zarządzającymi infrastrukturą kolejową, wód śródlądowych, transportu miejskiego. Są to podmioty, które nie są podległe samorządowi województwa. Jedynie w przypadku zarządzających infrastrukturą drogową oraz lotniczą sprawuje nadzór nad tymi instytucjami. Są one jednostkami podległymi samorządowi województwa.

Ryzyka związane m.in. z:

-  Składaniem ofert na realizację inwestycji (m.in. realizacja zadania z pominięciem trybu konkurencyjnego),
-  Wdrażaniem wymagań środowiskowych (m.in. ocena oddziaływania na środowisko),
-  Wdrażaniem projektów, które nie są wystarczająco dojrzałe,
-  Zarządzaniem finansowym projektów,
-  Koniecznością utrzymania trwałości finansowej przedsięwzięć;

będą eliminowane poprzez nadzór bezpośredni nad podmiotami realizującymi przedsięwzięcia, jako jednostkami podległymi samorządowi województwa. Przede wszystkim jednak realne możliwości dotyczące nadzorowania poszczególnych zadań i realizacji ich w zgodzie ze wskazanymi zasadami dają

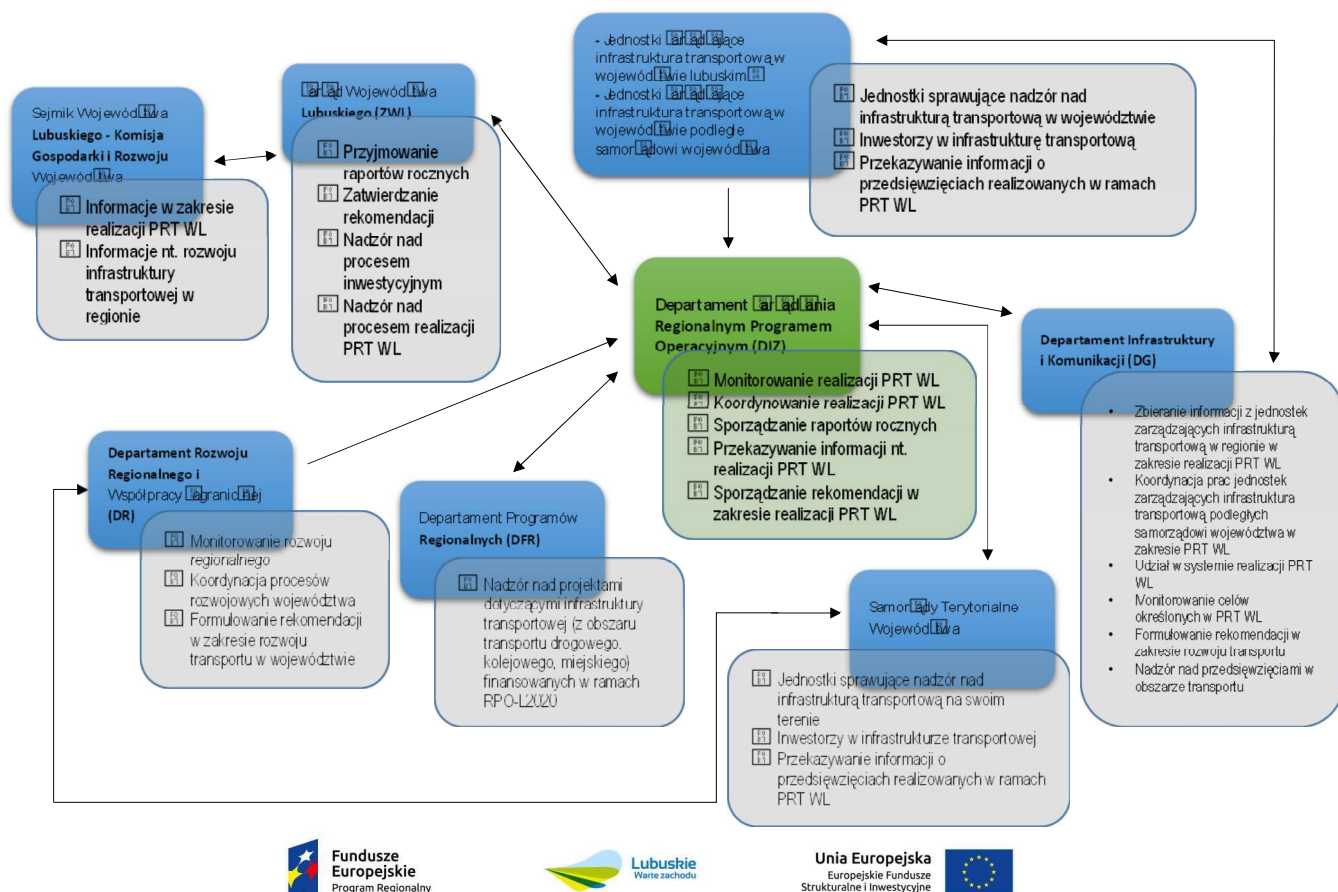
odpowiednie zapisy umów o dofinansowanie realizacji projektów zawieranymi z instytucjami będącymi zarządcami instytucji transportowej w regionie.

W przypadku ryzyka związanego z obciążeniami i biurokracją to IZ RPO-L2020 będzie realizować zadania związane z wdrażaniem RPO-L2020, w taki sposób, aby skutecznie eliminować zagrożenia na możliwie wczesnym etapie wdrażania RPO-L2020 oraz przede wszystkim przewidywać je i zapobiegać ich powstaniu.

Ważnym elementem realizacji PRT WL jest system zarządzania zmianami dokumentu. IZ RPO-L2020 musi uczestniczyć w konsultacjach dotyczących zmian dotyczących przedsięwzięć wskazanych w PRT WL oraz obszarów zagadnień poruszanych w dokumencie. Zmiany na listach przedsięwzięć muszą być konsultowane i zatwierdzane przez IZ RPO-L2020 z uwagi na konieczność stwierdzenia spójności z dokumentami strategicznymi wyższego rzędu, w tym w szczególności z RPO-L2020, SZOOP, Umową Partnerstwa. IZ RPO-L2020 dokonuje zmian w dokumencie na podstawie uzasadnionych wniosków.

Organizację procesu realizacji i zarządzania PRT WL obrazuje poniższy diagram.

Organizacja procesu realizacji i zarządzania PRT WL



PRT WL jest elementem realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 oraz strategii szczebla wojewódzkiego, ponadregionalnego, krajowego. Wpisuje się w cele i założenia dokumentów strategicznych na szczeblu unijnym. Ponadto jest uzasadnieniem do realizacji działań związanych z infrastrukturą transportową na niższym szczeblu samorządowym niż region, które wskazane są w dokumentach planistycznych tych podmiotów.







Realizacja ujętych w PRT WL przedsięwzięć przyczyni się do osiągnięcia celów określonych w ww. dokumentach, w szczególności w SRWL 2020 oraz SRT.

Istotne jest, aby instytucje zarządzające infrastrukturą transportową były przygotowane organizacyjnie i technicznie do wykonania zaplanowanych przedsięwzięć, a tym samym, skutecznej absorpcji środków finansowych niezbędnych do realizacji zaplanowanych inwestycji w przedmiotowym Programie.

Sprawność działania zarządzających infrastrukturą transportową (przede wszystkim drogową i kolejową, z uwagi na priorytetowość tych obszarów w realizacji RPO-L2020) uwarunkowana jest, oprócz właściwej organizacji i prawidłowo działających procedur wewnętrznych poszczególnych podmiotów otoczeniem prawnym określającym ramy ich działania w postępowaniach związanych ze stosowaniem prawa zamówień publicznych.

Zarząd Województwa Lubuskiego, jako odpowiedzialny za realizację PRT WL ma ograniczony wpływ na zarządzających infrastrukturą transportową w regionie, którzy będą potencjalnymi beneficjentami i realizatorami inwestycji. W przypadku jednostek podległych ma możliwość sprawowania bezpośredniego nadzoru nad tymi jednostkami (Zarząd Dróg Wojewódzkich). W pozostałych przypadkach może rekomendować rozwiązania służące usprawnieniu realizacji przedsięwzięć. Istotny będzie nadzór w przypadku realizacji inwestycji finansowanych w ramach RPO-L2020. W tej sytuacji możliwości kontroli – nadzorcze Zarządu Województwa wzrastają i będą wykorzystywane, w przypadku gdy sytuacja wymusi tego typu działania.

Podmioty sprawujące nadzór nad infrastrukturą transportu, poprzez swoje kompetencje, przygotowanie organizacyjne i techniczne zapewniają:

-  poprawne nadzorowanie inwestycji oraz jej prawidłowe rozliczenie;
-  wyłonienie Wykonawców zgodnie z przepisami prawa;
-  prawidłowe prowadzenie inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych, warunków technicznych, przepisów branżowych, przepisów prawa;
-  realizację inwestycji zgodnie z zaplanowanymi terminami i zakresem rzeczowym;
-  prawidłowe wykorzystanie i utrzymanie infrastruktury, która była przedmiotem finansowania, z zachowaniem zasad trwałości użytkowania;
-  realizację inwestycji z poszanowaniem środowiska.

Natomiast organizatorzy transportu odpowiedzialni są za przygotowanie i zapewnienie spójnej, skoordynowanej i komplementarnej oferty przewozowej o wysokiej jakości, efektywnej, która stanowi odpowiedź na potrzeby transportu osób i towarów.

Ważnym podmiotem wnoszącym wkład w realizację PRT WL są samorządy miast, na których terenie funkcjonują systemowe rozwiązania w zakresie transportu zbiorowego. Wszystkie systemy transportu

publicznego stanowią alternatywę do transportu samochodowego mieszkańców. Dlatego też samorządy te powinny w sposób istotny wpływać na działania inwestycyjne oraz nadzór nad przedsięwzięciami zaplanowanymi w ramach przedmiotowego Programu w ww. obszarze.

Zarząd Województwa Lubuskiego zobowiązany jest do egzekwowania ustaleń Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego w odniesieniu do instytucji realizujących PRT WL.



11. System monitorowania i aktualizacji PRT WL

11.1. System monitorowania i aktualizacji Programu

Odpowiedzialność za monitorowanie PRT WL spoczywa na Zarządzie Województwa Lubuskiego. ZWL zadania w zakresie monitorowania realizacji założeń dokumentu realizuje poprzez Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym UMWL.



Proces monitorowania i oceny PRT WL

Monitorowanie realizacji PRT WL ze strony Zarządu Województwa Lubuskiego, które dotyczyć będzie stopnia osiągnięcia celów założonych w PRT WL, realizowane będzie poprzez odpowiednią komórkę organizacyjną UMWL właściwą do zarządzania RPO-L2020, przy wsparciu merytorycznym komórki organizacyjnej UMWL do spraw zarządzania i nadzoru nad infrastrukturą transportową województwa. Informacje o efektach i procesie realizacji inwestycji i celów PRT WL uzyskiwane będą od podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w regionie. Instrumentami wykorzystywanymi w monitorowaniu postępów realizacji PRT WL są przede wszystkim:








-  Roczne raporty z wykonania zadań określonych w PRT WL;
-  Raport końcowy z realizacji PRT WL.




Z uwagi na fakt, iż w znacznej części wskaźniki realizacji określone w PRT WL są ściśle związane ze wskaźnikami realizacji określonymi w RPO-L2020 (łącznie z oszacowanymi wartościami docelowymi wskaźników produktów i rezultatów), proces monitorowania i oceny PRT WL będzie bazował na informacjach uzyskiwanych z systemu monitorowania RPO-L2020.

Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji PRT WL będą:

-  baza informacji i wskaźników określonych na poziomie: celu głównego, celów horyzontalnych, celów szczegółowych oraz celów operacyjnych, które co do zasady będą mierzone z roczną częstotliwością. Wskaźniki zawierają metrykę obejmującą definicję, jednostkę pomiaru, częstotliwość pomiaru i źródło danych,
-  badania, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, które będą służyć zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem PRT WL.

Podstawą monitorowania PRT WL będą raporty roczne z realizacji PRT WL. Planuje się, że będą one zawierać m.in. następujące informacje:

-  narzędzia realizacji PRT WL;
-  analizę rzeczowo-finansową podjętych przedsięwzięć;
-  ocenę stopnia zaawansowania oraz efektów projektów realizowanych w ramach PRT WL;
-  ocenę postępu realizacji celów PRT WL;
-  ocenę stopnia realizacji wskaźników przypisanych do PRT WL;
-  analizę zmian wartości założonych wskaźników;
-  wnioski dotyczące istotnych problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji PRT WL;

-  identyfikację pojawiających się ryzyk
-  wskazanie mechanizmów i sposobów eliminowania ryzyk;
-  rekomendacje w zakresie planowanych działań.

Co najmniej raz w okresie realizacji PRT WL zostanie dokonana analiza trendów społeczno-gospodarczych zachodzących w województwie, w zakresie wynikającym z PRT WL w stosunku do raportu otwarcia.

Organizacja procesu monitorowania i oceny PRT WL

Za nadzór oraz sporządzenie raportów z realizacji PRT WL będzie odpowiedzialna komórka organizacyjna UMWL zarządzająca RPO-L2020, odpowiedzialna za monitorowanie programu regionalnego. Komórka ta gromadzi dane dotyczące wskaźników realizacji RPO-L2020, które również zostały określone w PRT WL. Raporty sporządzane będą przy współudziale komórek organizacyjnych UMWL sprawujących nadzór nad infrastrukturą transportową województwa oraz jednostek podległych, zarządzających infrastrukturą transportową województwa. Ponadto informacje niezbędne w raporcie będą uzyskiwane od innych zarządzających infrastrukturą leżącą na terenie województwa, w tym od Związków Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych województwa lubuskiego. Istotne będą także informacje uzyskane z jednostek centralnych.



Raporty z realizacji PRT WL będą przedstawiane Zarządowi Województwa Lubuskiego nie później niż przed końcem I połowy bieżącego roku, za rok poprzedni. Oprócz informacji obejmujących miniony rok, raporty powinny odnosić się również do danych z poprzednich sprawozdań tak, aby możliwa była ocena postępów realizacji Programu od początku jego realizacji.

Raporty będą służyć podejmowaniu działań na rzecz realizacji RPO-L2020 oraz w celu diagnozy osiągnięcia założeń zapisanych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020.



Przynajmniej raz w trakcie realizacji PRT WL zakłada się przegląd dokumentu, w celu opracowania i dokonania ewentualnych zmian w PRT WL, zbadania dotychczasowej efektywności realizacji zaplanowanych działań.

Departament UMWL odpowiedzialny za realizację procesu monitorowania PRT WL w razie konieczności przygotowuje lub zleca inne analizy, opracowania eksperckie w zakresie realizacji Programu.

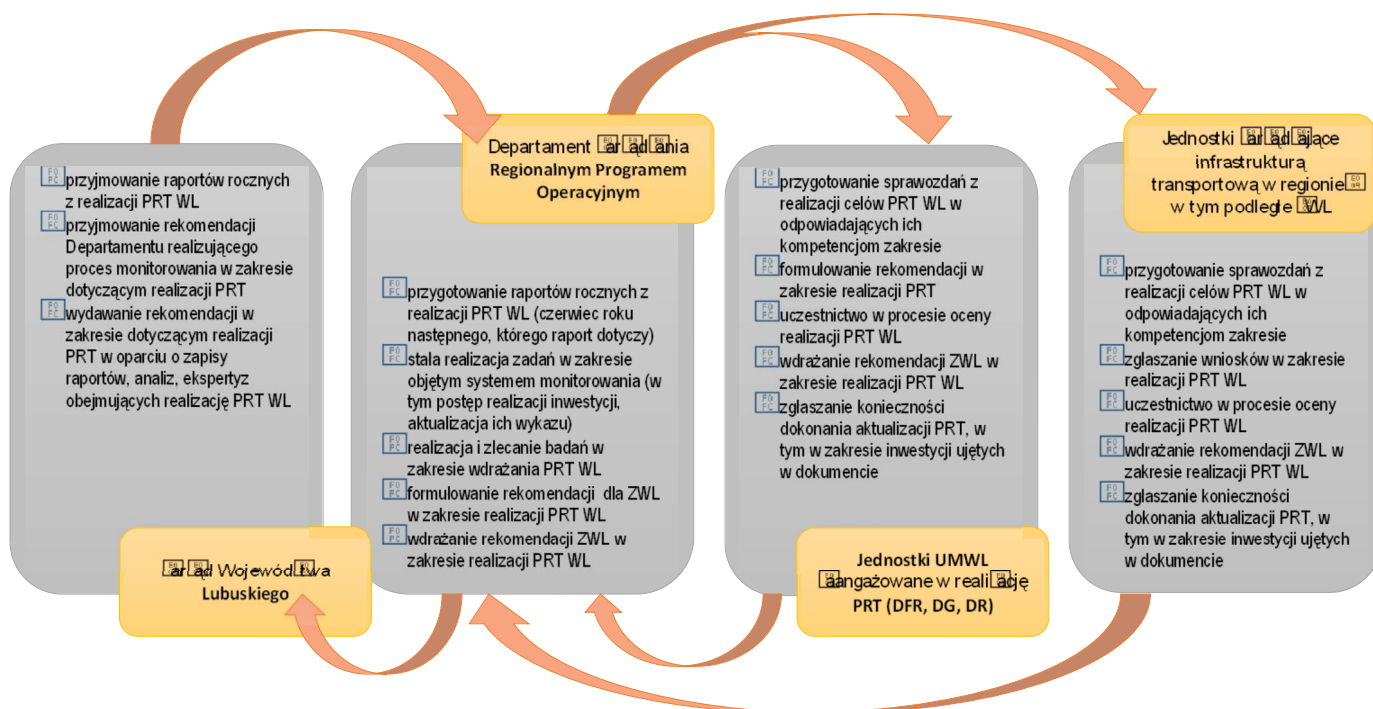
Zarząd Województwa Lubuskiego przyjmuje sprawozdania roczne, wyniki analiz, ekspertyz oraz:

-  na ich podstawie wydaje rekomendacje w zakresie wdrażania PRT WL i przekazuje je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za realizację PRT WL,
-  przyjmuje sformułowane rekomendacje w zakresie wdrażania PRT WL i przekazuje je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za realizację PRT WL.

Departament odpowiedzialny za proces monitorowania PRT WL:

-  przekazuje rekomendacje przyjęte przez ZWL do jednostek zaangażowanych w realizację Programu, zgodnie z właściwością;
-  we współpracy z jednostkami zaangażowanymi w realizację PRT WL wypracowuje działania wynikające z rekomendacji.

Organizacja procesu monitorowania i oceny



Zmiany na listach przedsięwzięć PRT WL

Wykaz inwestycji ujętych w PRT WL ma jedynie charakter indykatywny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania (również w zakresie OOŚ). Informacje przedstawione w tabelach są opracowane na podstawie założeń dla poszczególnych inwestycji. Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji.

Listy planowanych przedsięwzięć priorytetowych powinny zabezpieczać realizację zaplanowanych wskaźników monitorowania na poziomie RPO-L2020. Dlatego też, każda zmiana dokonywana w listach inwestycji, w zakresie informacji zawartych w tabelach, musi uzyskać opinię IZ RPO-L2020 pod kątem osiągnięcia celów RPO-L2020, zgodnie z nadanymi uprawnieniami, tj. opinia wydana przez komórkę organizacyjną UMWL odpowiedzialną za zarządzanie RPO-L2020.

Każda zmiana w listach inwestycji musi gwarantować osiągnięcie zaplanowanych wskaźników w RPO-L2020 oraz w samym PRT WL.

Informacja o zakresie planowanych zmian w liście inwestycji, wraz z podanym wpływem na osiągnięcie zakładanych wskaźników osiąganych dzięki realizacji przedsięwzięcia musi być złożona do komórki UMWL zarządzającej RPO-L2020 przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu zmian w planach inwestycyjnych wskazanych na listach.

Zasady wdrażania PRT WL

Realizacja PRT WL będzie przebiegała z zachowaniem zasady efektywności inwestycyjnej zakładającej, iż priorytet otrzymują te przedsięwzięcia, które charakteryzują się najwyższym **stopniem efektywności ekonomicznej** w korelacji z potrzebami mieszkańców oraz stanem infrastruktury transportowej regionu. Należy przy tym mieć na uwadze ograniczone środki RPO-L2020, jako głównego źródła realizacji PRT WL.

PRT WL, zgodnie z myślą przewodnią RPO-L2020 (będąc z nim ściśle powiązany) przewiduje **koncentrację** na określonej grupie inwestycji. Stąd w PRT WL skoncentrowano się głównie na przedsięwzięciach możliwych do wsparcia ze środków programu regionalnego, w zakresie infrastruktury dróg wojewódzkich, linii kolejowych i uzupełniająco transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.

Określenie indykatywnej listy inwestycji wyłonionych w oparciu o zaproponowane w dokumencie kryteria zapewniają optymalne wykorzystanie środków. Koncentracja PRT WL na najważniejszych (i ograniczonych ilościowo) celach pozwoli na osiągnięcie masy krytycznej umożliwiającej realizację założeń.

W celu zwiększenia efektywności dostępnych środków, realizacja PRT WL zakłada stosowanie zasady **dodatkowości** 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. Mają one za zadanie dostarczanie (na podstawie dostępnych danych statystycznych oraz wskaźników inferencyjnych, a także prowadzonych analiz) informacji na temat rozwoju infrastruktury transportowej w regionie. Dane te posłużą do oceny tego rozwoju oraz ewentualnej korekty kierunków i celów PRT WL.

Realizacja przedsięwzięć i działań powinna przebiegać w taki sposób, aby pozwalały na **zapobieganie** negatywnym oddziaływaniom na środowisko u samego źródła i niedopuszczenie do jego powstawania.

Realizacja przedsięwzięć indykatywnie określonych w PRT WL powinna być prowadzona w myśl zasady „**zanieczyszczający płaci**” – zasada, wg której pełne koszty działań mających na celu likwidację zanieczyszczenia powinien ponosić zanieczyszczający (sprawca, który spowodował szkodę w środowisku lub zagrożenie powstania szkody).

11.2. Wskaźniki

Interwencja w obszarze systemu transportowego ma wielowymiarowe spektrum oddziaływania. Projekty w tym obszarze obciążone są wysokim zaangażowaniem środków publicznych zarówno unijnych, krajowych, jak i JST poziomu regionalnego i lokalnego. Mając to na uwadze niezbędne jest, aby przedsięwzięcia te przyczyniały się w sposób wymierny do realizacji zakładanych celów określonych w dokumentach strategicznych i operacyjnych, w tym do realizacji celów samego PRT WL. Dlatego też koniecznym jest zaplanowanie systemu monitorowania realizacji inwestycji w oparciu o mierzalne wskaźniki.




System wskaźników realizacji PRT WL został opracowany w głównej mierze na podstawie indyktorów określonych dla Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020. PRT WL powstał w kontekście realizacji RPO-L2020 i głównie dla potrzeb przedsięwzięć realizowanych w ramach programu regionalnego.⁶⁶

Wartości docelowe wskaźników zaplanowanych do monitorowania i mierzących stopień realizacji celów PRT WL zostały ujęte na podstawie danych dotyczących wartości wskaźników zaplanowanych dla RPO-L2020. Program Rozwoju Transportu jest narzędziem realizacji programu operacyjnego dlatego też dane dotyczące wskaźników są ze sobą powiązane. Poszczególne wartości docelowe indyktorów zostały oszacowane na potrzeby realizacji i monitorowania RPO-L2020. Dane te zostały uzyskane zgodnie z przyjętą Metodologią szacowania wskaźników RPO-L2020 i w części przygotowane zostały przez podmiot zewnętrzny mający kwalifikacje merytoryczne w przedmiotowym zakresie.

Definicje wskaźników zaproponowanych do monitorowania realizacji PRT WL zostały wskazane w dokumencie opracowanym przez ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) na potrzeby monitorowania realizacji programów operacyjnych. Dokument: *Wspólna Lista Wskaźników Kluczowych 2014-2020 - katalog definicji dla Celów Tematycznych*

⁶⁶ Wskaźniki oraz ich wartości bazowe i docelowe zostały opracowane oraz określone na podstawie danych zawartych w Regionalnym Programie Operacyjnym – Lubuskie 2020 i wynikają bezpośrednio z treści tego dokumentu.

finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności oraz dla pomocy technicznej⁶⁷ prócz definicji wskaźników zawiera ich metrykę, która składa się z trzech części:

-  Dane podstawowe, tj. nazwa wskaźnika, jednostka miary, rodzaj wskaźnika, powiązane wskaźniki, priorytet inwestycyjny, temat priorytetowy;
-  Dane rozszerzone, tj. definicja wskaźnika, metoda pomiaru;
-  Informacje dodatkowe, tj. informacja o dostępnych danych i wskaźnikach występujących w statystyce publicznej i uwagi interpretacyjne.

Dwie pierwsze części metryki (Dane podstawowe, Dane rozszerzone) zostały opracowane przez MIR, a następnie zweryfikowane przez GUS pod kątem spójności definicyjnej i metodologicznej ze statystyką publiczną. Natomiast opisy wskaźników w części trzeciej metryki (Informacje dodatkowe) zostały uzupełnione przez GUS o źródła informacji nt. kontekstu statystycznego, w celu ułatwienia analizy wskaźników kluczowych oraz opisu danego zjawiska na tle ogólnej sytuacji społeczno-gospodarczej.

Poszczególne indykatory opisane w ww. opracowaniu opisane zostały wg. Celów Tematycznych. W przypadku PRT WL wskaźniki przypisane są w większości do CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz CT 4 Wsparcie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach (w przypadku inwestycji związanych z transportem miejskim).

Część wskaźników opisujących realizację działań w ramach PRT WL odpowiada definicji wskaźnika inferencyjnego. Zgodnie z tym założeniem, indykatory te zostały użyte w sytuacji, gdy zjawisko, określone działanie lub wskazana cecha, które zgodnie z planami powinny wystąpić poprzez realizację PRT WL są trudne do zdefiniowania, a nieobserwowalna zależność między wskaźnikiem i zjawiskiem uzasadniona jest w sposób pośredni, poprzez wnioskowanie z różnych symptomów, z zaobserwowanych korelacji i założeń teoretycznych (np. poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym po wybudowaniu obwodnicy miejscowości lub modernizacji drogi).

⁶⁷ Dokument jest dostępny np.:

http://www.ncbr.gov.pl/gfx/ncbr/userfiles/public/fundusze_europejskie/inteligentny_rozwoj/1_konkurs_2015/7_wspolna_lista_wskaznikow_kluczowych_definicje.pdf

Cele horyzontalne:**CH 1. Poprawa międzygaleziowej dostępności regionu.**

L.p.	Wskaźnik	Wskaźnik rezultatu		
		rok bazowy	Poziom dla roku bazowego	rok 2023
1.	Wskaźnik międzygaleziowej dostępności transportowej (WMDT) województwa lubuskiego	2013	16,43 ⁶⁸	21,12 ⁶⁹

CH 2. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim.

Realizacja projektów z obszaru systemu transportowego będzie miała wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego. Zostanie to osiągnięte m.in. poprzez polepszenie stanu infrastruktury, w tym podniesienie parametrów technicznych (takich jak nośność dróg, szerokość jezdni/pasa ruchu, wyłączenie ruchu rowerowego z ciągu drogi, budowa chodników, azyli przejść dla pieszych, wysp spowalniających ruch, budowa obwodnic wyprowadzających ruch z miast, etc.), jak również modernizację przejazdów kolejowych. Istotnym czynnikiem podnoszącym bezpieczeństwo w ruchu kolejowym jest poprawiający się stan techniczny taboru kolejowego. Jednocześnie należy zauważyć, że poważne wypadki w transporcie kolejowym, które pociągają za sobą ofiary wśród pasażerów są bardzo rzadkim zjawiskiem. Dlatego też, poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym realizowana będzie pośrednio, poprzez polepszenie parametrów technicznych infrastruktury oraz taboru. Niemniej oczekuje się, że długookresowy trend liczby ofiar powinien się obniżyć.

Znaczącą poprawę bezpieczeństwa będzie można zauważyć w obszarze transportu miejskiego oraz rowerowego. Obszary te na terenie miast i obszarów funkcjonalnych współistnieją i wzajemnie się przenikają. Na poprawę bezpieczeństwa w transporcie miejskim przede wszystkim wpływa nowoczesny i jakościowo dobry tabor, umiejętności osób go obsługujących. Ważnym czynnikiem wpływającym na poprawę bezpieczeństwa mają również inwestycje w infrastrukturę drogową, których zadaniem jest spowolnienie ruchu drogowego w miastach, oddzielenie potoków podróży od bezpośredniej styczności z ruchem samochodowym, odpowiednia infrastruktura ułatwiająca korzystanie z transportu miejskiego i jednocześnie poprawiająca bezpieczeństwo użytkowników. Zasadnicze znaczenie dla transportu miejskiego i ruchu kołowego w miastach ma odpowiednie rozplanowanie infrastruktury rowerowej, której użytkownicy będą bezpiecznie przemieszczać się do wybranych lokalizacji. Ważne jest, aby wprowadzone rozwiązania komunikacyjne były akceptowane przez wszystkich i używane zgodnie z przeznaczeniem, bez ignorowania praw wszystkich użytkowników.

⁶⁸ Wartość bazowa określona na podstawie: Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników galeziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (https://www.ewaluacja.gov.pl/Dokumenty_ewaluacyjne/Documents/Raport_Oszacowanie_WMDT_i_wskaźnikow_galeziowych_ch_II_etap_badan.pdf)

⁶⁹ Wartość docelowa określona na podstawie: Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników galeziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014-2020

CH 3. Minimalizacja skutków rozwoju sektora transportu na środowisko.

Cel ten zostanie osiągnięty pośrednio poprzez promowanie pro środowiskowych inwestycji w transporcie. PRT WL zakłada realizację szeregu inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej (wykorzystując dostępny potencjał regionu w tym obszarze). Działania na rzecz rozwoju transportu kolejowego, jako alternatywy dla transportu drogowego o mniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko przyczyni się do wzmocnienia tej gałęzi transportu. Zakłada się również kontynuację działań mających na celu wyprowadzenie ruchu z miejscowości poprzez budowę obwodnic, co przyczyni się do zmniejszenia niskiej emisji oraz pozostałych zanieczyszczeń, a także emisji hałasu, wibracji w miejscowościach, efekt ten zostanie wzmocniony również poprzez rozwiązania dotyczące transportu miejskiego (wzrost atrakcyjności przewozów zbiorowych, nowoczesny niskoemisyjny tabor, infrastruktura rowerowa). Wszystkie inwestycje dotyczące infrastruktury transportu będą realizowane z poszanowaniem przepisów w obszarze ochrony środowiska (inwestycje realizowane będą w oparciu o przepisy ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i jedynie te, które będą spełniały ww. wymagania, będą mogły zostać faktycznie zrealizowane).

Cel szczegółowy:

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

Wskaźnik rezultatu				
	Wskaźnik	rok bazowy	Poziom dla roku bazowego	Poziom dla roku docelowego (2023)
1.	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (WDDT II syntetyczny) województwa lubuskiego	2013	17,25	20,70

Cele operacyjne:

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

Wskaźnik produktu					
L.p.	Wskaźnik	Rok docelowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [km] (CI 14)	2023	120 ⁷⁰	monitoring	corocznie
2.	Całkowita długość nowych dróg [km] (CI 13)	2023	15	monitoring	corocznie

⁷⁰ Wskaźnik został oszacowany w trakcie przygotowania RPO Lubuskie 2020 w 2014 r. i może ulec zmianie.

Istotnym elementem wpływającym na poprawę dostępności transportowej w regionie, w szczególności uwzględniając ośrodki subregionalne będzie miało lepsze skomunikowanie ośrodków miejskich ze szlakami komunikacyjnymi. Obwodnice miast, poprawiona infrastruktura drogowa umożliwiającą łatwiejszy wyjazd z miast wpłynie pozytywnie na zjawisko kongestii w miastach. Stworzenie infrastruktury umożliwiającej łatwiejszy dostęp do centrów miast, jednocześnie niedopuszczającej do dużego zatłoczenia i ilości aut w centrach stworzy przyjazne warunki do rozwoju ośrodków miejskich, poprawie ich dostępności, rozwoju usług oferowanych w miastach.

Na poprawę dostępności ośrodków miejskich będzie miała wpływ rozbudowa infrastruktury drogowej pozwalającej szybko i bezpiecznie korzystać z głównych szlaków krajowych i międzynarodowych. Poprawa jakości dróg prowadzących do sieci dróg krajowych i o znaczeniu międzynarodowym wpłynie pozytywnie na dostępność miast w województwie, pozwoli na zmniejszenie ruchu w miejscowościach, które przed realizacją przedsięwzięć miały charakter tranzytowy.

CO 1.1.2. Poprawa spójności infrastruktury transportu drogowego w regionie.

Wskaźnik produktu					
L.p.	Wskaźnik	Rok docelowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [km] (CI 14)	2023	120 ⁷¹	monitoring	corocznie
2.	Całkowita długość nowych dróg [km] (CI 13)	2023	15	monitoring	corocznie

Cel szczegółowy:

CS 2.1. Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego.

Osiągnięcie celu dotyczącego wzmocnienia warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego będzie uzyskane poprzez polepszenie jakości usług oferowanych przez zarządzających infrastrukturą, zwiększenie ilości usług i modernizację i rozbudowę infrastruktury wykorzystywane przed podróżnymi. Wdrożenie systemów informacji ułatwi korzystanie z tej formy transportu, co pozwoli na zwiększenie popularności kolei, jako bezpiecznego, jakościowo dobrego środka transportu. Na wzmocnienie warunków rozwojowych wpłynie także poprawa parametrów technicznych linii kolejowych, co przełoży się na skrócenie czasu przejazdu między ośrodkami miejskimi. Element ten będzie jednym z ważniejszych czynników zwiększających wykorzystanie kolei jako optymalnego środka transportu. Wysokiej jakości tabor zwiększy komfort podróży, dzięki temu zachęci do częstszego wykorzystania kolei w podróżach na krótszych i dalszych trasach.

⁷¹ Wskaźnik został oszacowany w trakcie przygotowania RPO Lubuskie 2020 w 2014 r. i może ulec zmianie.

Wszystkie działania skupiające się na poprawie jakości infrastruktury kolejowej, unowocześnieniu i zwiększeniu ilości jeżdżącego taboru wpłyną na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu indywidualnego – samochodowego. Poprawa parametrów technicznych dworców, przystanków kolejowych wpłynie na powszechność wykorzystania kolei. Budowa infrastruktury towarzyszącej w postaci stojaków i parkingów dla rowerów, miejsc postoju samochodów przyczynią się do upowszechnienia tej formy transportu.

Cele operacyjne:

CO 2.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) kolei.

Na zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego znaczący wpływ będą miały przedsięwzięcia ułatwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej w postaci wdrożonych systemów integrujących transport, systemów taryfowych. Natomiast wprowadzony system informacji pasażerskiej ułatwi wszystkim podróżnym w korzystaniu z oferty przewoźników. Dodatkowo infrastruktura towarzysząca w postaci parkingów, zatok postojowych, miejsc postojowych dla rowerów poprawi atrakcyjność transportu kolejowego. Ocena jakości i atrakcyjności tej formy transportu jest oceną subiektywną użytkowników. Jednakże wdrożone działania polegające na polepszeniu, unowocześnieniu infrastruktury kolejowej znacząco wpływają na formułowanie pozytywnych ocen.

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

Wskaźnik rezultatu				
	Wskaźnik	rok bazowy	Poziom dla roku bazowego	Poziom dla roku docelowego (2023)
1.	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej (WKDT II syntetyczny) województwa lubuskiego	2013	12,50	22,89

Wskaźnik produktu					
L.p.	Wskaźnik	Rok docelowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [km] (CI 12)	2023	94,165	monitoring	corocznie
2.	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych [szt.]	2023	3	monitoring	corocznie

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

Wskaźnik produktu					
L.p.	Wskaźnik	Rok docelowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [km] (CI 12)	2023	94,165	monitoring	corocznie
2.	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych [szt.]	2023	3	monitoring	corocznie

Cel szczegółowy:**CS 2.2. Wzmocnienie warunków do rozwoju towarowego transportu kolejowego.**

Na wzmocnienie warunków do rozwoju transportu towarów koleją wpływa wiele czynników. Do bezpośrednich należy poprawa parametrów technicznych linii kolejowych i związany z tym czas przejazdu oraz możliwości transportowe. Kolejnym czynnikiem wpływającym na rozwój ma budowa nowych i przebudowa istniejących węzłów przeładunkowych lub poprawa dostępności do węzłów, które nie leżą bezpośrednio przy ośrodkach gospodarczych. Ponadto przebudowa infrastruktury w ciągu linii kolejowych, budowa bezpiecznych przejazdów kolejowych będzie miała wpływ na czas transportu i jego ilość. Są to ważne czynniki, które brane są pod uwagę przez decydujących się na transport koleją. Ważnym działaniem, zwiększającym potencjał transportu kolejowego ma również rozwój infrastruktury intermodalnej, która pozwala zwiększyć efektywność transportu towarów.

Cele operacyjne:**CO 2.2.1. Poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe).**

Wskaźnik produktu					
L.p.	Wskaźnik	Rok docelowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [km] (CI 12)	2023	94,165	monitoring	corocznie

CO 2.2.2. Wzmocnienie konkurencyjności przewozów towarowych.

Działania władz regionu będą nakierowane m.in. na wspieranie inicjatyw związanych ze stworzeniem warunków do rozwoju infrastruktury intermodalnej, które przyczynią się do wzrostu konkurencyjności przewozów towarowych. Budowa i przebudowa istniejących węzłów przeładunkowych zwiększy ilość towaru transportowanego koleją, wpłynie na zwiększenie ilości korzystających z tego typu usług.

Cel szczegółowy:

Dla monitorowania celów szczegółowych przyjęto następujący zestaw wskaźników:

CS 3.1. Wzmocnienie roli transportu miejskiego.

Wskaźnik rezultatu				
	Wskaźnik	rok bazowy	Poziom dla roku bazowego	Poziom dla roku docelowego (2023)
1.	Przewozy pasażerskie komunikacją miejską [osoby w mln]	2014	39,2	35,33

Mając na uwadze ogólnopolską tendencję odpływu pasażerów transportu publicznego, działania w tym obszarze powinny prowadzić do zmniejszenia tego zjawiska, a w późniejszej perspektywie do zatrzymania tej tendencji. W perspektywie do 2023 roku należy skupić działania na wzroście atrakcyjności transportu miejskiego poprzez wymianę taboru na nowoczesny i przyjazny środowisku, podniesieniu jakości infrastruktury towarzyszącej (przystanki, parkingi dla rowerów oraz pojazdów samochodowych) oraz wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań dla użytkowników (informacja pasażerska, bilet elektroniczny, ujednolicony system taryfowy, zintegrowany system transportowy). Efekty tych działań będą stanowiły bazę dla działań podejmowanych w tym obszarze w kolejnej perspektywie.

Cele operacyjne:**CO 3.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) transportu miejskiego.**

Wskaźnik produktu					
L.p.	Wskaźnik	Rok docelowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.]	2023	35	monitoring	corocznie
2.	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych [szt.]	2023	4	monitoring	corocznie

CO 3.1.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

Wskaźnik produktu					
L.p.	Wskaźnik	Rok docelowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Długość dróg dla rowerów [km]	2023	26,8	monitoring	corocznie

2.	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” [szt.]	2023	brak ⁷²	monitoring	corocznie
3.	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” [szt.]	2023	brak ⁷³	monitoring	corocznie
4.	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt.]	2023	brak ⁷⁴	monitoring	corocznie

Na poprawę dostępności komunikacyjnej wewnątrz miejskich obszarów funkcjonalnych wpływ będą miały działania służące modernizacji, budowie infrastruktury ułatwiającej korzystanie z transportu publicznego. Budowa zaawansowanych, inteligentnych systemów zarządzania ruchem i transportem publicznym, tworzenie infrastruktury w systemie „parkuj i jedź”, centrów przesiadkowych może zwiększyć jakość obsługi podróżnych oraz przełożyć się na poprawę dostępności komunikacyjnej, zwiększyć wykorzystanie tego środka transportu osób.

Cele szczegółowe:

CS 4.1. Rozwój transportu wodnego śródlądowego

oraz

CS 5.1. Rozwój transportu lotniczego w regionie.

Z uwagi na realizację działań w obszarze transportu wodnego śródlądowego oraz transportu lotniczego w ramach działań centralnych nie określono wskaźników realizacji przedsięwzięć w ramach PRT WL. Jednakże w raporcie rocznym z realizacji PRT WL zostanie sporządzona analiza sytuacji i zmian zachodzących w obszarze transportu wodnego śródlądowego i lotniczego na terenie województwa. Opis ten będzie wskazywał stopień realizacji założonych celów dla tych rodzajów transportu w PRT WL.

12. Wyciąg z OOS

12.1. Podsumowanie działań związanych z OOS

Projekt Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego ze względu na swój charakter spełnia wymogi prawne określone w art. 48 oraz art. 49 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353).

W kwietniu 2016 r. do Lubuskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp. oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. złożono wnioski w sprawie

⁷² Wartość docelowa zostanie oszacowana na późniejszym etapie.

⁷³ Wartość docelowa zostanie oszacowana na późniejszym etapie.

⁷⁴ Wartość docelowa zostanie oszacowana na późniejszym etapie.

zaopiniowania projektu PRT WL wraz z Prognozą oddziaływania przedmiotowego dokumentu na środowisko. Prognoza została opracowana przez niezależnego eksperta – podmiot mający doświadczenie i stosowne kwalifikacje w realizacji przedmiotowych ocen.

W odpowiedzi na zgłoszenie, działając na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 57 ust. 1 pkt. 2 w przypadku RDOŚ w Gorzowie Wlkp. oraz art. 54 ust. 1 w związku z art. 58 ust. 1 pkt 2 w przypadku WSSE w Gorzowie Wlkp. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353), oba organy pozytywnie zaopiniowały przedstawiony projekt PRT WL wraz z prognozą oddziaływania dokumentu na środowisko w zakresie środowiskowych aspektów obszarów strategicznej interwencji oraz celów strategicznych i operacyjnych, a także w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych PRT WL.





PRT WL, zgodnie z opinią RDOŚ w Gorzowie Wlkp., wyznacza ramy dla realizacji przyszłych przedsięwzięć. Dlatego też rekomendacje szczegółowe wskazane w Prognozie odnoszą się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko i kierowane są przede wszystkim do inwestorów, którzy będą w przyszłości realizować określone w Programie przedsięwzięcia. Prognoza oddziaływania na środowisko dla PRT WL wskazuje możliwie szeroko potencjalne oddziaływania dla środowiska, jakie mogą, lecz nie muszą zaistnieć. Zgodnie z opinią RDOŚ każdy inwestor realizujący przedsięwzięcia określone w PRT WL powinien zwrócić uwagę na możliwe działanie inwestycji na środowisko, a w sposób szczególny odnieść się do wpływów, które mogą wystąpić z dużym prawdopodobieństwem.

Pozytywna opinia WSSE określa, że realizacja przedsięwzięć wskazanych w PRT WL, przy zachowaniu obowiązujących przepisów w zakresie ochrony środowiska, zastosowaniu rozwiązań zapobiegających i ograniczających oddziaływanie na środowisko, a także rzetelnym podejściu do prowadzenia ocen oddziaływania przedsięwzięć na środowisko nie spowoduje negatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi. Jednocześnie, opinia WSSE zwraca szczególną uwagę na podejmowanie działań zmierzających do ochrony, występujących w województwie lubuskim, Głównych Zbiorników Wód Podziemnych przy planowaniu i realizacji inwestycji wskazanych w PRT WL. Tym samym należy mieć na uwadze odpowiednie nakazy, zakazy i ograniczenia związane z procesem inwestycyjnym.



Jednocześnie, zgodnie z postanowieniami art. 39 ust. 1 w związku z art. 54 ust. 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 (Dz. U. z 2016 r., poz. 353), przeprowadzone zostały konsultacje społeczne PRT WL wraz z prognozą jego oddziaływania na środowisko. Konsultacje były prowadzone w okresie od 22 kwietnia 2016 r. do 13 maja 2016 r. gdzie za pośrednictwem wskazanego adresu e-mail możliwe było zgłaszanie uwag do dokumentów. Przeprowadzono również dwa spotkania konsultacyjne. W trakcie konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi do PRT WL oraz oceny oddziaływania na środowisko.

12.2. Przewidywane znaczące oddziaływania


Ryzyko wystąpienia potencjalnego negatywnego oddziaływania na środowisko bądź dla ludzi należy uznać za istotne w przypadku następujących celów strategicznych:

-  1.1.1. Poprawa drogowej dostępności transportowej w regionie (ze szczególnym uwzględnieniem ośrodków subregionalnych województwa, miejskich, a także ośrodków wzrostu gospodarczego);
-  1.1.2. Poprawa spójności infrastruktury transportu drogowego w regionie;
-  2.2.2. Wzmocnienie konkurencyjności przewozów towarowych;
-  4.1.1. Poprawa żeglowności dróg wodnych śródlądowych na rzecz ruchu towarowego i turystycznego.





Drugą grupę stanowią kierunki działań, które w większości przypadków będą powodować negatywne oddziaływania dla środowiska, bądź uciążliwości dla ludzi na etapie realizacji, ale na etapie eksploatacji mogą nie wykazywać oddziaływania większego, niż aktualne:

-  2.2.1. Poprawa parametrów technicznych infrastruktury kolejowej (linie kolejowe);
-  5.1.1. Działania na rzecz rozwoju komunikacji lotniczej.

Trzecią grupę stanowią kierunki działań głównie neutralne, mogące sporadycznie wykazywać oddziaływanie negatywne:

-  3.1.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

W ramach PRT WL zidentyfikowano również cel strategiczny, który należy uznać za pozytywny (z uwagi na dążenie do ograniczania emisji niskiej z transportu):





-  2.1.1. Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) kolei;
-  2.1.2. Poprawa kolejowej dostępności transportowej w wymiarze zewnętrznym (poprawa dostępności do najbliższych dużych centrów przesiadkowych: Poznania, Wrocławia, Berlina);
-  2.1.3. Poprawa dostępności komunikacyjnej w wymiarze wewnętrznym (z miejscowościami w regionie);
-  Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) transportu miejskiego.

W Prognozie zawarto opis oddziaływania PRT WL na poszczególne elementy środowiska, tj.: różnorodność biologiczną (w tym siedliska roślinności, grzybów i porostów), oddziaływania na rośliny i zwierzęta oraz ludzi, oddziaływania na wody, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, zabytki, dobra materialne, zasoby naturalne, klimat oraz gospodarkę odpadami.

Ujmując poszczególne oddziaływania w hierarchii ważności, można stwierdzić, że największe znaczenie będą miały oddziaływania związane z ingerencją w obszary objęte ochroną oraz krajobraz (w razie lokalizacji przedsięwzięć poza terenami silnie zurbanizowanymi, zwłaszcza w przypadku budowy nowych odcinków dróg), oddziaływania związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza i hałasem (będą miały znaczenie na obszarach zamieszkałych). Dla stwierdzonych oddziaływań negatywnych bądź uciążliwych zaproponowano rozwiązania mające na celu ograniczanie, minimalizację lub kompensację negatywnego oddziaływania.

12.3. Rozwiązania alternatywne

Z uwagi na zakres i charakter dokumentu nie jest możliwe przeanalizowanie alternatywnych wariantów lokalizacyjnych poszczególnych przedsięwzięć – zostanie to dokonane na etapie raportów oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć. Przeprowadzone analizy wskazują, iż w przypadku PRT WL potencjalnym wariantem alternatywnym może być wprowadzenie zaleceń komplementarnie uzupełniających przede wszystkim wskazania dla inwestorów, dotyczące monitorowania efektów środowiskowych, czyli:

-  ocena wpływu na klimat akustyczny;
-  ocena udatności nasadzeń zastępczych;
-  ocena efektywności odtworzonych siedlisk;
-  ocena funkcjonalności i efektywności zaprojektowanych przejść dla zwierząt i innych form ochrony fauny.

12.4. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

Działania zapobiegające negatywnym oddziaływaniom powinny koncentrować się na projektowaniu takiego przebiegu granic pasa drogowego i takiego usytuowania placów budowy, by ingerencja w stan środowiska (obszar zajętości) był jak najmniejszy, a wykorzystanie terenu na cele związane z rozbudową i eksploatacją dróg pomijało obszary i obiekty o wysokiej wartości przyrodniczej. Poszukiwanie tak optymalnej lokalizacji wymaga wstępnego przeprowadzenia szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych. Precyzja prac inwentaryzacyjnych będzie miała decydujący wpływ na typowanie drzew przeznaczonych bezwzględnie do usunięcia i tych, które mogą pozostać w granicach pasa drogowego.

Działania ograniczające wystąpienie negatywnych oddziaływań w stosunku do elementów środowiska, które będą najbardziej narażone na ich wystąpienie oraz działania kompensujące negatywne oddziaływanie, wskazano w Prognozie z uwagi na ochronę porostów, siedlisk i gatunków roślin naczyniowych, szczególnie nacisk kładąc na drzewa i aleje przydrożne, owady (głównie znajdujące się pod ochroną, jak np. pachnica dębowa, zasiedlająca często aleje przydrożne, stojące potencjalnie w kolizji z planami wycinki drzew w ramach modernizacji infrastruktury liniowej), ze względu na ochronę płazów, gadów i drobnych ssaków, ptaków, w tym ptactwa wodnego, nietoperzy.

12.5. Wnioski i rekomendacje

W części końcowej Prognozy zawarto tabelaryczne zestawienie rekomendacji i zaleceń wynikających z przeprowadzonych analiz. Zaproponowano przede wszystkim rekomendację kierunkową zalecającą uwzględnienie w ocenie wyboru przedsięwzięć aspekt emisji niskiej, której można przeciwdziałać poprzez wybór projektów z zakresu transportu zbiorowego na obszarach miejskich oraz budowy obwodnic. Rekomendacje szczegółowe zawierają natomiast zalecenia skierowane przede wszystkim do przyszłych inwestorów w zakresie brakujących rozwiązań prośrodowiskowych – odnoszą się one do monitoringu,

w ramach którego należy zasugerować poddanie ocenie wpływu na środowisko planowanych przedsięwzięć (na etapie monitoringu porealizacyjnego).

12.6. Informacja na temat wyników postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko

Aktualny stan zapisów projektu PRT WL wskazuje na to, iż program, jako całość, nie wymaga przeprowadzenia procedury oceny transgranicznego oddziaływania na środowisko. Niemniej PRT WL formułuje cele w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Stanowią one wprawdzie tło kontekstowe (inwestycje w ramach tego celu będą finansowane z poziomu krajowego, nie zaś wojewódzkiego), jednak z uwagi na sformułowanie celów w tym zakresie, należy podkreślić, iż jest to typ inwestycji, który ze względu na lokalizację i zakres przedsięwzięć, będzie potencjalnie powodował ryzyko wystąpienia oddziaływania transgranicznego na etapie realizacji przedsięwzięć.

Wszelkie przyszłe inwestycje w obszarze transportu śródlądowego powinny być zatem przedmiotem szczególnie rzetelnej oceny oddziaływania na środowisko w kwestii przenoszenia transgranicznego oddziaływań (np. zanieczyszczeń), a opracowane raporty powinny określać szczegółowe rozwiązania służące zapobieganiu oraz minimalizacji tych oddziaływań.

W przypadku pozostałych inwestycji, które będą finansowane z poziomu wojewódzkiego i stanowią kluczowy przedmiot PRT WL, ryzyko wystąpienia oddziaływania transgranicznego należy uznać za marginalne.

12.7. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Proces monitorowania i oceny PRT WL będzie bazował przede wszystkim na informacjach uzyskiwanych z systemu monitorowania RPO- L2020. Wśród wskaźników przewidzianych do monitorowania wdrażania PRT WL jedynie niektóre można uznać za obrazujące pośrednio wpływ na środowisko (natomiast w większym zakresie będące wskaźnikami odnoszącymi się do zrównoważonego rozwoju). Są to:

Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [km]: Liczba zakupionych pojazdów kolejowych [szt.]: Przewozy pasażerskie komunikacją miejską [osoby w mln]: Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.] i Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych [szt.]: Długość dróg dla rowerów [km], Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” [szt.], Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” [szt.], Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt.]: w obszarze transportu wodnego śródlądowego oraz transportu lotniczego w ramach działań centralnych nie określono wskaźników realizacji przedsięwzięć w ramach PRT WL.

W PRT WL nie zawarto odniesienia do monitorowania wpływu zamierzonych działań na elementy oraz stan i jakość środowiska – jest to zrozumiałe z uwagi na przedmiot programu, niemniej program powinien ujmować choćby podstawowe wskazania co do kierunku, w jakim powinien być prowadzony monitoring wpływu na środowisko. W zakresie oddziaływania na ludzi za najistotniejszy należy uznać wpływ

postanowień PRT WL na bezpieczeństwo użytkowników dróg, a w obszarach ochrony akustycznej - na komfort życia mieszkańców wynikający z emitowanego hałasu drogowego.

Zgodnie z treścią Art. 66, ust. 7 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 (w brzmieniu obowiązującym od 1.01.2017r.):

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać informacje o środowisku wynikające ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, istotne z punktu widzenia danego przedsięwzięcia.








Na podstawie powyższego przepisu w Prognozie oddziaływania na środowisko PRT WL zaproponowano zalecenia monitorowania wpływu na środowisko realizowanych przedsięwzięć, mające postać zaleceń kierowanych do inwestorów, którzy będą zobligowani do uwzględniania w raportach oceny oddziaływania na środowisko zaleceń wynikających z przeprowadzonej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W odniesieniu do zasobów przyrodniczych monitoringiem należy objąć przede wszystkim elementy inwestycji o charakterze kompensacyjnym lub ograniczającym negatywne skutki. W Prognozie zaproponowano zalecenia dla inwestorów dotyczące monitoringu w zakresie oceny wpływu na bezpieczeństwo użytkowników dróg, ocenę klimatu akustycznego, ocenę udatności nasadzeń zastępczych, ocenę efektywności odtworzonych siedlisk, ocenę funkcjonalności zaprojektowanych przejść dla zwierząt, ocenę wpływu na cele ochrony jednolitych części wód oraz ocenę skuteczności oczyszczania ścieków opadowych. Zaproponowana ocena powinna zostać włączona głównie w monitoring porealizacyjny przedsięwzięć.

13. Załączniki

13.1. Ryzyka realizacji inwestycji

Ryzyko finansowe

-  Brak pełnej wiedzy o zakresach modernizacji jakie będą objęte projektem.
-  W przypadku powstania wolnych środków finansowych, np. z oszczędności poprzetargowych weryfikowane będą budżety i zakresy rzeczowe inwestycji znajdujących się na liście zadań priorytetowych w celu realizacji tych zadań zgodnie z założeniami i planowanymi terminami. Zadania określone na liście inwestycji priorytetowych umożliwią osiągnięcie wskaźników realizacji Programu oraz Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020, dlatego też realizacja tych inwestycji traktowana będzie jako najważniejsza. Ponadto prowadzona będzie analiza inwestycji priorytetowych, w celu weryfikacji zakresu rzeczowego w celu oszacowania możliwości zwiększenia kosztów poszczególnych inwestycji ujętych na liście zadań priorytetowych w przypadku zwiększenia się zakresu finansowego w stosunku do planowanego. Dopiero w drugiej kolejności, po zrealizowaniu wszystkich inwestycji z listy priorytetowej, dokonany zostanie przegląd zadań wpisanych na listę projektów rezerwowych, określonych w punkcie 12.3 i w celu określenia możliwości realizacji kolejnych inwestycji. Działanie to będzie prowadzone z uwzględnieniem możliwości finansowych RPO-L2020 oraz PRT WL i budżetu województwa.
-  Istnieje możliwość wzrostu szacunkowych kosztów inwestycji głównie dla zadań bez przygotowanej dokumentacji projektowej, bądź dla której dokumentacja jest w trakcie realizacji. Niedooszacowanie kosztów przedsięwzięcia na etapie prac przygotowawczych. Ryzyko będzie minimalizowane poprzez przygotowanie dokładnych kosztorysów i dokumentacji projektowej. Doświadczenie inwestorów i odpowiedni nadzór nad wykonawcami zminimalizuje ryzyko wzrostu kosztów realizacji przedsięwzięć.
-  Konieczność wykonania prac dodatkowych, nieprzewidzianych w pierwotnej dokumentacji technicznej. Ryzyko będzie minimalizowane poprzez właściwie przeprowadzone prace przygotowawcze oraz odpowiednio przygotowane dokumenty planistyczne. Ponadto nadzór nad wykonawcami i prowadzonymi pracami pozwoli na skuteczne zapobieganie tego typu zagrożeniom. Zaplanowany harmonogram zadań inwestycyjnych, uwzględniający ryzyko wydłużenia się prac, poprawnie opracowany budżet zadania zminimalizuje ryzyko.
-  Mogą pojawić się sytuacje, w których ceny ofertowe będą wyższe w stosunku do kosztorysów inwestorskich.
-  Prowadzona będzie cykliczna weryfikacja możliwości finansowych PRT WL, w celu realizacji kolejnych inwestycji.
-  Ograniczenie dostępności środków na finansowanie nakładów inwestycyjnych. Systematyczna analiza wydatków oraz kosztów zaplanowanych inwestycji będzie jednym z elementów minimalizacji tego ryzyka. Zaplanowana alokacja na realizację zaplanowanych zadań jest ograniczona. Potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury transportowej wykraczają poza możliwości finansowe




zarządzających infrastrukturą oraz poza potrzeby regionu. Ważnym elementem minimalizującym ryzyko ograniczenia środków finansowych będzie systematyczny przegląd dostępnych możliwości finansowania pochodzących z innych źródeł, w tym programów krajowych, inicjatyw UE, budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Sposobem na optymalną realizację zaplanowanych zadań będzie również odpowiedni montaż finansowy projektów i możliwość zmniejszenia lub zwiększenia poziomu dofinansowania inwestycji.

- ☐ Pogorszenie sytuacji budżetowej poziomu krajowego i regionalnego, mogące spowodować trudności w bieżącym utrzymaniu powstałych inwestycji. W celu zniwelowania wystąpienia tego zagrożenia prowadzone będą cykliczne przeglądy infrastruktury przez właścicieli i zarządzających daną infrastrukturą. Umożliwi to odpowiednie i realne planowanie budżetów tych jednostek, które muszą dysponować odpowiednimi środkami finansowymi pozwalającymi dokonywać bieżących napraw i utrzymania posiadanej infrastruktury, w odpowiedniej jakości. Dysponent środkami publicznymi musi mieć świadomość, że rozwój infrastruktury transportowej generuje wzrost kosztów przeznaczonych na jej utrzymanie, co będzie mieć odzwierciedlenie w ilości środków przeznaczonych na ten cel. Ponadto korzystanie w procesie inwestycyjnym z dobrych jakościowo materiałów może ograniczyć w przyszłości koszty związane z pracami bieżącymi. Zachowanie zasad konkurencyjności w organizowaniu bieżącego utrzymania mienia również wpływa na politykę finansową w przedmiotowym zakresie. Dodatkowo inwestycje realizowane ze środków publicznych będą podlegały weryfikacji pod kątem ich wykonalności i trwałości finansowej.







Ryzyko techniczne



- ☐ Doświadczenie zarządzającego drogami wojewódzkimi wskazuje, że dokumentacja techniczna będzie sporządzana zgodnie z planem. Terminy realizacji przedsięwzięć i kolejnych etapów inwestycji zostały określone w sposób optymalny, aby wyeliminować trudności związane z dokumentacją techniczną i pozostałymi niezbędnymi dokumentami.
- ☐ Mogą pojawić się ewentualne problemy z terminowym uzyskaniem niektórych decyzji, np.: zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, np. związane ze zmianą przepisów, bądź sytuacjami niemożliwymi do przewidzenia na etapie przygotowywania postępowań przetargowych.
- ☐ Na bieżąco będą weryfikowane poszczególne etapy realizacji inwestycji, aby wyeliminować potencjalne trudności i ryzyka.
- ☐ Mogą pojawić się ewentualne problemy związane z osiągnięciem zaplanowanych wskaźników realizacji, które mogą być spowodowane m.in. koniecznością wprowadzenia zmian w planach inwestycyjnych, zwiększonymi kosztami realizacji poszczególnych planowanych zadań, uwzględnieniem w realizacji inwestycji postulatów zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych dotyczących poszczególnych inwestycji (np. konieczność zmiany przebiegu inwestycji, wprowadzenie dodatkowych elementów w infrastrukturze), konieczność uwzględnienia treści wydanych zezwoleń i pozwoleń oraz raportów (np. dotyczących oceny oddziaływania na środowisko), zwiększających efektywność prowadzonych prac, jakość infrastruktury, itp.

Ryzyko związane z powiązaniem przedsięwzięć z innymi projektami







-  Projekty mogą być realizowane (odcinkami) w ramach prac utrzymaniowych PKP PLK S.A, w przypadku wystąpienia takich wymagań eksploatacyjnych.
-  Zarządzający drogami wystosuje do instytucji, przez teren których będą przebiegać przedsięwzięcia do konieczności ujęcia poszczególnych projektów w planach inwestycyjnych, robotach budowlanych tych instytucji. Pozwoli to wyeliminować w znacznym stopniu ryzyko wstrzymania realizacji przedsięwzięć z uwagi na konieczność realizacji innych inwestycji (inwestycji krzyżujących się).
-  Dokładna inwentaryzacja obszaru na terenie którego planowane są przedsięwzięcia pomoże wyeliminować potencjalne ryzyko kolizji z innymi przedsięwzięciami.

Ryzyko prawne, w tym związane z własnością gruntów


-  Projekty są w zasadzie realizowane na terenach zamkniętych, jedynie w przypadku obiektów inżynierskich, systemów odwodnienia oraz infrastruktury związanej z obsługą podróży może zaistnieć konieczność pozyskania dodatkowych gruntów. Sytuacja taką będzie miała również miejsce w przypadku podjęcia decyzji o dobudowie drugiego toru lub elektryfikacji linii kolejowej.
-  Ryzyko konieczności pozyskania dodatkowych gruntów w przypadku prowadzenia inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej. W szczególności sytuacja będzie miała miejsce przy budowę nowych odcinków dróg, rozbudowie ich, budowie obwodnic miejscowości lub modernizacji obiektów inżynierskich w ciągach dróg.
-  Opóźnienia w uzyskiwaniu prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, realizacji procedur nabycia gruntów (również czasowego zajęcia terenu). Dokładna inwentaryzacja gruntów oraz opracowane harmonogramy realizacji przedsięwzięć pozwolą wyeliminować ryzyka związane z opóźnieniami. Z kolei dobra znajomość procedur i przepisów praw w powiązaniu z długoletnim doświadczeniem inwestorów zmniejszą ryzyko opóźnień w realizacji procedur związanych z przejęciem gruntów, nieruchomości niezbędnych do prowadzenia procesu inwestycyjnego a także z uzyskaniem wszelkich pozwoleń na czasowe zajęcie terenu.
-  Warunkiem realizacji poszczególnych przedsięwzięć jest posiadanie prawa do gruntów. Prowadzona będzie dokładna inwentaryzacja własności gruntów, tak aby wyeliminować ryzyko wstrzymania inwestycji.
-  Inwestycje związane z infrastrukturą drogową, gdzie inwestor nie posiada prawa własności do gruntu do budowy niezbędnego pasa drogowego zostaną prowadzone w oparciu ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 687), która pozwala na uproszczenie procedury administracyjnej, w oparciu o którą zezwolenie inwestycję jest wydawane, stanowiąc jednocześnie sprawny instrument kształtowania stosunków administracyjnych obejmujących proces inwestycyjny z zakresu dróg publicznych. Dzięki takiemu działaniu możliwe będzie nabycie gruntów, wcześniej nie będących własnością województwa lubuskiego, a są niezbędne do przeprowadzenia procesu inwestycyjnego.
-  Możliwe jest również, w przypadku przedłużającego się procesu związanego z przejmowaniem praw do gruntów, w miejsce zagrożonych przedsięwzięć będą realizowane kolejne, w których takiego ryzyka nie ma. Sytuacje takie mogą mieć miejsce w przypadku wykorzystania innych możliwości uzyskania praw do gruntów, na których planowana jest realizacja inwestycji.

-  Wydłużenie procedury przetargowej spowodowane wykorzystywaniem przez oferentów środków ochrony prawnej (protest, odwołanie) – powodujące opóźnienie w realizacji.
-  Wadliwość umów – groźba procesów sądowych. Ryzyko będzie minimalizowane poprzez odpowiedni nadzór prawny nad sporządzanymi umowami.

Ryzyko związane z procedurami przetargowymi

-  Na tym etapie projektu ryzyka związane z wyborem wykonawców na poszczególnych etapach realizacji nie są istotne pod kątem zakończenia zadań w obowiązującej perspektywie finansowej.
-  Doświadczenie podmiotu zarządzającego drogami zminimalizuje ryzyko związane z procedurami przetargowymi. Wypracowane procedury pozwalają uniknąć problemów z wylanianiem wykonawcy inwestycji. Dobrze przygotowana dokumentacja projektowa i rzetelnie przygotowane kosztorysy umożliwią przeprowadzić procedury związane z wyborem wykonawcy. Jednak nie można założyć braku protestów potencjalnych Wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia publicznego.
-  W przypadku protestów ze strony oferentów istnieje możliwość wydłużenia procedury.
-  Wybór wykonawców z ograniczonym potencjałem kadrowym, kompetencyjnym i doświadczeniem technicznym (powodujący wydłużony okres projektowania i budowy, niską jakość realizacji). Ryzyko będzie eliminowane poprzez wybór wykonawców z odpowiednim potencjałem. Długoletnie doświadczenie zarządzających infrastrukturą transportową umożliwi wyeliminowanie przynajmniej części zagrożeń związanych z wyborem wykonawcy prac. Ponadto poprawnie sporządzona specyfikacja przetargowa, dobrze sformułowane kryteria wyboru pozwolą na wybór właściwych wykonawców. Istotnym elementem wpływającym na jakość wyboru wykonawcy będzie miała odpowiednia procedura wyboru wykonawcy oraz właściwie sformułowana umowa na realizację prac, która umożliwi odpowiedni nadzór nad wykonawcą i pracami przez niego realizowanymi.
-  Ryzyko utraty płynności finansowej wykonawców (bankructwo) i spowodowane tym opóźnienia w realizacji prac projektowych i budowlanych. Ryzyko będzie minimalizowane poprzez właściwą weryfikację wykonawców na etapie postępowania przetargowego. Ponadto prowadzony będzie nadzór nad realizacją zleconych zadań i płatnościami dokonywanymi za wykonane zadania na rzecz wykonawców. Ponadto inwestorzy w sytuacji problemowej wprowadzą środki naprawcze i minimalizujące ryzyko opóźnień związanych z koniecznością zmiany wykonawcy robót.
-  Wydłużenie czasu trwania procedury udzielenia zamówienia publicznego, spowodowane nieprecyzyjnymi zapisami w dokumentacji przetargowej (niedostatecznie jasne warunki dopuszczenia do udziału w postępowaniu, kryteria oceny ofert).

Ryzyka społeczno-polityczne

-  Protesty organizacji społecznych, ekologicznych lub pojedynczych osób, w szczególności w procesach uzyskiwania decyzji administracyjnych. Próby eliminacji ryzyka będą podjęte poprzez informowanie o planach inwestycyjnych społeczności bezpośrednio sąsiadującej z planowanymi pracami. Ponadto organizacja konsultacji w przedmiotowym zakresie pozwoli wyeliminować część zagrożeń związanych z protestami lub trudnościami związanymi z przeprowadzeniem inwestycji.

- ☐ Zmiany wynikające z kadencyjności samorządów (mogące wpłynąć niekorzystnie na stabilność Programów, priorytetów inwestycyjnych).

Ryzyka organizacyjne i administracyjne

- ☐ Długotrwałe uzgodnienia ze stronami trzecimi, wynikające z przewlekłości stosowanych przez nie procedur. Ryzyko będzie eliminowane poprzez tworzenie odpowiednich harmonogramów prac. Wcześniejsze planowanie wszystkich etapów, pozwoli na wyeliminowanie zagrożenia przewlekłości uzyskiwania wszystkich pozwoleń. Ponadto długoletnie doświadczenie zarządzających infrastrukturą w realizacji inwestycji i znajomość procedur związanych z uzyskiwaniem niezbędnych pozwoleń i uzgodnień znacznie wyeliminuje zagrożenie.
- ☐ Opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji administracyjnych oraz przedłużająca się procedura oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W tym przypadku ryzyko będzie eliminowane poprzez tworzenie harmonogramów realizacji zadań, które pozwolą na odpowiednio wcześniejsze planowanie kolejnych etapów inwestycji. Ponadto, podobnie jak w powyższym opisie eliminacji ryzyka, doświadczenie inwestora i znajomość procedur administracyjnych w dużej części wyeliminują to zagrożenie.
- ☐ 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. Ryzyko będzie eliminowane poprzez odpowiednie harmonogramy realizacji zadań. Podjęcie szczegółowych prac przygotowawczych, dokładna dokumentacja projektowa w dużej części wyeliminuje ryzyko związane z nieprzewidzianymi zdarzeniami związanymi z pracami przygotowawczymi.
- ☐ Zmiany przepisów prawa skutkujące wydłużeniem czasu uzyskiwania niezbędnych pozwoleń, decyzji administracyjnych itp., zmiany wytycznych i ich interpretacji przez instytucje zaangażowane we wdrażanie RPO-L2020.












Ryzyka zdarzeń niezależnych

- ☐ Katastrofalne działanie sił przyrody (huragany, burze, gradobicia, powódzie, etc.),
- ☐ Zdarzenia nadzwyczajne w postaci zaburzeń życia zbiorowego, jak atak terrorystyczny, wojna, etc,
- ☐ Wypadki i nieświadome błędy pracowników.

Ryzyka związane z przedsięwzięciami dotyczącymi zakupu taboru kolejowego.

- ☐ Wąski i specyficzny rynek wykonawców. Próba eliminowania ryzyka poprzez odpowiednio sformułowaną specyfikację przedmiotu zamówienia, prowadzącą do możliwości złożenia ofert przez możliwie szerokie grono potencjalnych wykonawców.
- ☐ Wybór wykonawców z ograniczonym potencjałem kadrowym, kompetencyjnym i doświadczeniem technicznym (powodujący wydłużony okres projektowania i budowy, niską jakość realizacji). Ryzyko

będzie eliminowane poprzez wybór wykonawców z odpowiednim potencjałem. Doświadczenie zamawiającego w realizacji takich samych i podobnych przedsięwzięć związanych z zakupem taboru umożliwi wyeliminowanie przynajmniej części zagrożeń związanych z wyborem wykonawcy.

-  Regulacje prawne odnoszące się do określania warunków udziału w postępowaniu oraz opisu przedmiotu zamówienia, które bezpośrednio nawiązują do zasady uczciwej konkurencji i wymagają bezwzględnego jej stosowania (często interpretowane na niekorzyść zamawiającego, co sprawia, że wykonawca narzuca zamawiającemu konkretne rozwiązania). Sporządzenie poprawnie sformułowanej, odpowiednio szczegółowej specyfikacji przetargowej, w tym kryteriów wyboru, co pozwoli na wybór właściwych wykonawców.
-  Istotnym elementem wpływającym na jakość wyboru wykonawcy będzie miała odpowiednia procedura wyboru wykonawcy. Proces ten będzie realizowany w oparciu o dotychczasowe doświadczenie zamawiającego, który realizował już tego typu zadania.
-  Wydłużenie czasu trwania procedury udzielenia zamówienia publicznego, spowodowane nieprecyzyjnymi zapisami w dokumentacji przetargowej (niedostatecznie jasne warunki dopuszczenia do udziału w postępowaniu, kryteria oceny ofert). Dotychczasowe doświadczenie zamawiającego, zaangażowanie i wiedza merytoryczna pracowników zamawiającego zminimalizuje możliwość wystąpienia ryzyka.
-  Środki ochrony prawnej, wykorzystywane przez wykonawców do walki z konkurencją (protesty i odwołania wydłużające procedurę udzielenia zamówienia). Dotychczasowe doświadczenie zamawiającego, zaangażowanie i wiedza merytoryczna pracowników zamawiającego zminimalizuje możliwość wystąpienia ryzyka.
-  Problemy z homologacją taboru za granicą (np. w Niemczech) wpływające na terminowość realizacji projektu (nowy tabor powinien być interoperacyjny).
-  Konieczność sformułowania optymalnej i zabezpieczającej interesy zamawiającego umowy na realizację zamówienia. Umożliwi to odpowiedni nadzór nad wykonawcą i pracami przez niego realizowanymi.
-  Długotrwały proces realizacji zamówienia. Ryzyko to będzie eliminowane poprzez tworzenie odpowiednich harmonogramów prac. Wcześniejsze planowanie wszystkich etapów, pozwoli na wyeliminowanie zagrożenia przewlekłości realizacji zamówienia. Zapisy umowy oraz wybór wykonawcy, poprzez odpowiednie kryteria oceny, posiadającego odpowiedni potencjał, zasoby techniczne, kadrowe do realizacji przedsięwzięć związanych z zakupem taboru kolejowego będzie eliminować tego typu ryzyko.
-  Ryzyko utraty płynności finansowej wykonawcy (m.in. bankructwo) i spowodowane tym opóźnienia w realizacji zamówienia. Ryzyko będzie minimalizowane poprzez właściwą weryfikację wykonawców na etapie postępowania przetargowego. Ponadto prowadzony będzie nadzór nad realizacją zamówienia.
-  Ryzyko utraty dofinansowania wkładu własnego w formie dotacji, w przypadku braku możliwości wydatkowania i rozliczenia środków finansowych w danym roku budżetowym (ryzyko utraty środków w przypadku niedochowania terminu dostawy przez wykonawcę).
-  Zmiany przepisów prawa skutkujące wydłużeniem czasu realizacji przedsięwzięcia.
-  Na bieżąco będą weryfikowane poszczególne etapy realizacji inwestycji, aby wyeliminować potencjalne trudności i ryzyka.

13.2. Kryteria wyboru inwestycji

Infrastruktura drogowa

Poniżej przedstawiono zestaw kryteriów służących priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej planowanych do wykonania na terenie województwa lubuskiego, w szczególności do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego - Lubuskie 2020. Kryteria te odnoszą się do inwestycji drogowych na sieci dróg wojewódzkich.

Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	25
Kryterium stanu technicznego	25
Kryterium funkcji drogi	30
Kryterium kontynuacji ciągu	20
SUMA	100

Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu

	Przedziały natężenia	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	Poniżej 500	5	25
	501 ÷ 900	10	
	901 ÷ 1 100	15	
	1 101 ÷ 2 000	20	
	Powyżej 2 001	25	

Opis kryterium:

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.

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o ostatnio wykonywany GPR 2010 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.

Średnie natężenie na drogach wojewódzkich województwa lubuskiego wynosi 2118 poj./dobę.

Generalny pomiar ruchu wykonywany jest cyklicznie co 5 lat, w związku z tym w 2015 r. ponownie przeprowadzane są pomiary. Po opracowaniu wyników pomiaru GPR 2015, które powinny być znane w I kw. 2016 r., niezbędne będzie dokonanie ponownego przeliczenia punktów dla zadań ujętych w Planie inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020.

Kryterium stanu technicznego

Stan techniczny drogi i obiektu mostowego jest oceniany wg odrębnych kryteriów.

	Stan techniczny	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium stanu technicznego drogi	Bardzo dobry	0	25
	Dobry	10	
	Ostrzegawczy	15	
	Zły, bardzo zły + brak pasa	25	

Opis kryterium:

Stan techniczny nawierzchni drogi jest jednym ze znaczących parametrów, branych pod uwagę przy wyborze zadań do realizacji, ponieważ ma istotny wpływ na funkcjonowanie sieci drogowej.

Stan techniczny dróg wojewódzkich określony został w wykonanym w 2010 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.

Zakwalifikowanie odcinka do danego stanu technicznego drogi będzie odbywało się poprzez odczytanie odpowiadającego mu stanu technicznego z powyższej mapy.

W przypadku dwóch różnych stanów nawierzchni na jednym odcinku należy przyjąć stan techniczny odpowiadający gorszemu.

Ocena stanu nawierzchni wykonywana jest w cyklu dwuletnim co pięć lat, obecnie w 2015 r., następna w 2020 r. itd.

	Stan techniczny	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium stanu technicznego obiektu mostowego	Odpowiedni	0	25
	Zadawalający	5	
	Niepokojący	15	
	Niedostateczny, przedawaryjny i awaryjny	25	

Opis kryterium:

Zakwalifikowanie obiektu mostowego do danego stanu technicznego będzie odbywało się na podstawie przeprowadzonego co roku przeglądu stanu technicznego obiektów mostowych.

Kryterium funkcji drogi

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium funkcji drogi	Położenie inwestycji na sieci dróg wojewódzkich prowadzącej do sieci TEN-T	20	30
	Usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami)	10	

Opis kryterium:

Kryterium funkcji drogi określa jej znaczenie na sieci dróg wojewódzkich. Podzielone zostało na dwa podkryteria. W ramach pierwszego z nich, punktacja przyznawana jest za położenie inwestycji na sieci dróg wojewódzkich prowadzącej do sieci TEN-T (drogi bezpośrednio dochodzące do sieci bądź pośrednio poprzez odcinki łączące się z siecią).

Punkty w ramach podkryterium *Usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego* przyznawane są za zadania, które przyczyniają się do usprawnienia połączeń z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego, w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami.

Kryterium kontynuacji ciągu

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium kontynuacji ciągu	Przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	10	20
	Kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 wg Dokumentu Implementacyjnego do SRT)	10	

Opis kryterium:

Kryterium kontynuacji ciągu określa, czy planowane do realizacji zadanie stanowi kolejny odcinek w ciągu danej drogi, która została wybudowana, przebudowana lub wyremontowana (bez względu na źródło finansowania). Ma na celu maksymalizację efektu sieciowego realizowanych inwestycji i zniwelowanie efektu fragmentaryczności istniejącej sieci.

W ramach powyższego kryterium punkty będą przyznawane ze kontynuację działań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich. Kryterium podzielone zostało na dwa podkryteria. Celem przedłużenia ciągu dróg wojewódzkich już realizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji jest premiowanie działań dotyczących tworzenia spójnej sieci drogowej i poprawę przepustowości na całej długości danego ciągu. Natomiast w ramach drugiego podkryterium tj. kontynuacji ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych premiowane są działania, które zapewniają zwiększenie dostępności sieci dróg wojewódzkich do sieci dróg krajowych.

Infrastruktura kolejowa

Poniżej przedstawiono zestaw kryteriów służących priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury kolejowej planowanych do wykonania na terenie województwa lubuskiego.

Proces selekcji inwestycji w zakresie infrastruktury transportu kolejowego odbywać się będzie na poziomie komórki organizacyjnej sprawującej nadzór merytoryczny nad przedmiotową infrastrukturą w porozumieniu z zarządcą tej infrastruktury (PKP PLK S.A.).

Proces oceny inwestycji kolejowych dedykowany jest przedsięwzięciom finansowanym w ramach RPO-L2020 oraz budżetu województwa. Nie dotyczy inwestycji finansowanych w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego lub innych krajowych źródeł finansowania, w tym projektów ujętych w Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020 posiadających status projektów o znaczeniu krajowym.

Indykatory zostały opracowane w oparciu o kryteria zastosowane w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.

Dla poszczególnych kryteriów określono szczegółowe podkryteria, według których może być dokonana ocena projektów. Zasady punktacji określają dla każdego podkryterium jego udział procentowy w maksymalnej punktacji. Maksymalna liczba punktów, jaką może uzyskać dany projekt wynosi **100 pkt.**, a ostateczna liczba punktów, jaką dany projekt uzyskuje za dane kryterium jest iloczynem liczby punktów przyznanych mu w ramach tego kryterium i wagi tego kryterium. Waga kryterium określona jest w następujący sposób:

$$\text{waga kryterium} = \frac{\text{procentowy udział kryterium w maksymalnej liczbie punktów} \times 100 \text{ pkt.}}{\text{maksymalna liczba punktów w ramach kryterium}}$$

Nazwa Kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/ Waga
Kryterium położenia	30%	3
Kryterium ruchu	15%	3,75
Kryterium zwiększenia prędkości	30%	3
Kryterium zwiększenia przepustowości	15%	3
Kryterium kontynuacji	10%	5

W zdefiniowanych celach na okres 2014-2020, największe znaczenie (udział) proponujemy nadać kryteriom położenia i zwiększenia prędkości.

Kryterium położenia

	Podkryteria położenia	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium położenia	Projekt usprawniający połączenie z siecią TEN-T	4	10
	Projekt wpisujący się w ramy kluczowych inwestycji wskazanych w SRWL 2020	3	
	Projekt usprawniający bezpośrednie połączenie co najmniej dwóch ośrodków wojewódzkich	2	
	Projekt usprawniający bezpośrednie połączenie ośrodka wojewódzkiego z ośrodkami powiatowymi	1	

Opis kryterium:

W ramach tego kryterium stosuje się zasadę, wg której punkty przyznaje się projektom obejmującym ciągi komunikacyjne, które bezpośrednio przebiegają przez miasta wojewódzkie i wykorzystywane są do bezpośrednich pasażerskich połączeń kolejowych z innymi miastami wojewódzkimi lub powiatowymi. W tym przypadku analizy nie należy zawężać jedynie do województwa lubuskiego, gdyż istotne są m.in. połączenia międzywojewódzkie. Dodatkowe punkty proponuje się stosować, w przypadku gdy dany ciąg łączy się z linią zakwalifikowaną do sieci TEN-T. Ponadto, z uwagi na ujęcie w SRWL 2020 kilku kluczowych projektów, proponuje się dodatkowe punkty dla tych inwestycji, których zakres wpisuje się w założenia określone w tej Strategii.

Kryterium ruchu

Kryterium ruchu	Podkryteria ruchowe (przedziały średniodobowej liczby przejazdów pociągów pasażerskich i towarowych)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 14	4	4
	8-14	3	
	poniżej 8	1	

Opis kryterium:

Zgodnie z kryterium, priorytetowo powinny być traktowane inwestycje na liniach najbardziej obciążonych ruchem. Za punkt odniesienia proponuje się przyjąć rozkład jazdy pociągów 2013/2014, przy czym dane na temat całego ruchu powinny zostać pozyskane od zarządcy linii kolejowej.

Kryterium zwiększenia prędkości

Kryterium zwiększenia prędkości	Podkryteria (przedziały zwiększenia prędkości w km/h dla pociągów pasażerskich i autobusów szynowych)	Punkty (modernizacja)	Punkty (rewitalizacja)	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 50	5	10	10
	41 ÷ 50	4	8	
	31 ÷ 40	3	6	
	21 ÷ 30	2	4	
	11 ÷ 20	1	2	
	poniżej 10	0	0	

Opis kryterium:

Przyrost prędkości określony jest różnicą między wartością docelową a wartością pierwotną (zmiana). Rozróżniono w ramach tego kryterium projekty obejmujące modernizację oraz projekty rewitalizacyjne (rehabilitacyjne), dla których – jako, że ich koszt powinien być relatywnie niższy – punkty za zwiększenie prędkości zwiększono mnożnikiem 2.

Za punkt odniesienia proponuje się przyjąć dane z Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015. Z uwagi na fakt, że dla autobusów szynowych z reguły zakłada się wyższe prędkości niż dla tradycyjnych pociągów, kryterium proponujemy zawęzić jedynie do autobusów

szynowych lub rozpatrywać je odpowiednio w trzech kategoriach (pociągi pasażerskie, towarowe, autobusy szynowe).

Kryterium zwiększenia przepustowości linii

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium zwiększenia przepustowości linii	Liczba punktów za elektryfikację linii	3	5
	Liczba punktów za szczególne zwiększenie przepustowości (budowa lub przywrócenie do eksploatacji: posterunków ruchu, torów głównych, torów szlakowych)	2	
	Liczba punktów za zwiększenie przepustowości linii kolejowej będące wynikiem podjętej inwestycji	1	

Opis kryterium:

W kryterium dotyczącym zwiększenia przepustowości linii kolejowej będącej wynikiem podjętej inwestycji, w stosunku do stanu obecnego, projekt może otrzymać 1 punkt. Zwiększenie przepustowości może być, w tym przypadku m.in. wynikiem podwyższenia prędkości na linii. W przypadku budowy nowego toru głównego na stacji lub drugiego toru szlakowego na linii jednotorowej, budowy nowych posterunków ruchu (stacje, mijanki) lub lokalnych centrów sterowania ruchem, przyznaje się 2 punkty, za stworzenie warunków wyraźnie poprawiających przepustowość linii. Największą ilość punktów może otrzymać inwestycja obejmująca elektryfikację linii kolejowej.

Kryterium kontynuacji

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium kontynuacji	Przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub w trakcie realizacji	2	2
	Przedłużenie odcinka linii kolejowej o dobrym stanie technicznym i eliminacja tzw. „wąskich gardeł”	1	

Opis kryterium:




W ramach podkryterium - przedłużenie odcinka już zrealizowanego bądź znajdującego się w trakcie realizacji - punkty przyznawane są całemu ciągowi, który jest modernizowany etapami bądź odcinkami a także w ramach odrębnych projektów. Celem tego podkryterium jest stworzenie spójnej sieci kolejowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryzacji obecnej sieci.

W ramach drugiego podkryterium punkty przyznawane są poszczególnym zadaniom, które stanowią uzupełnienie odcinków znajdujących się w dobrym stanie technicznym i eliminują tzw. „wąskie gardła”. Przyznanie punktów w obu podkryteriach nie jest możliwe, dlatego maksymalna liczba punktów wynosi 2.

Kryterium kontynuacji ciągu jest jednym z istotniejszych kryteriów, który premiuje wybór projektów komplementarnych względem już zrealizowanych lub będących w realizacji. Takie założenie ma na celu maksymalizację efektu sieciowego podejmowanych inwestycji i minimalizację obecnej fragmentaryzacji sieci, gdzie odcinki zmodernizowane o wysokich parametrach przeplatają się z fragmentami w niezadowalającym stanie technicznym.

Infrastruktura wodna śródlądowa

Celem planowanych inwestycji na drogach wodnych śródlądowych jest rozwój żeglugi śródlądowej. W okresie 2014-2020 planowana jest kontynuacja przedsięwzięć mających na celu rozwój infrastruktury dróg wodnych śródlądowych, w tym inwestycji polegających na:

-  przywróceniu parametrów eksploatacyjnych,
-  podniesieniu klasy żeglowności,
-  poprawie bezpieczeństwa żeglugi.

Rozwój transportu wodnego śródlądowego na terenie województwa lubuskiego obejmuje główne trasy śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym. Inwestycje te przewidziane są do realizacji na poziomie krajowym. Charakter tych przedsięwzięć oraz źródła ich finansowania powoduje, że przedsięwzięcia te wskazywane są do realizacji przez kryteria wyboru projektów określone w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Ponadto istotnym źródłem weryfikacji zasadności realizacji przedsięwzięć związanych z infrastrukturą dotyczącą wód śródlądowych są zapisy Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020.

Infrastruktura transportu lotniczego

Kryteria warunkujące wybór przedsięwzięć do wsparcia w obszarze infrastruktury transportu lotniczego realizowane są w kontekście zapisów Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 oraz strategii rozwoju powstałych dla poszczególnych podmiotów będących właścicielami takiej infrastruktury.

W regionie inwestycje w infrastrukturę transportu lotniczego mogą być realizowane w ramach różnych źródeł finansowania, jednakże z wyłączeniem Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 z uwagi na brak zaplanowanego do realizacji tego obszaru interwencji w RPO-L2020.

Infrastruktura transportu miejskiego i autobusowego

Kryteria wyboru dotyczące przedsięwzięć infrastruktury transportu miejskiego oraz autobusowego determinowane są poprzez zapisy Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego, Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, strategii rozwoju poszczególnych obszarów, strategii rozwoju miast.

W przypadku infrastruktury drogowej zlokalizowanej na terenie Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ocena przedsięwzięć prowadzona będzie na podstawie kryteriów służących priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej.

13.3. Punktacja projektów w zakresie infrastruktury drogowej

Lista przedsięwzięć priorytetowych⁷⁵

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Liczba punktów
1	130	Baranówko-Tarnów-Baczyna	Przebudowa drogi woj. nr 130 (dojazd do drogi S3, węzeł Marwice)	3,13	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
2	134	Muszkowo-Ośno Lubuskie-Rzepin-Urad-Granica Państwa	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 134 relacji Ośno Lubuskie - Rzepin	12,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	95,00
3	137	Słubice-Sulęcín-Międzyrzecz-Trzciel	Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 137 relacji Słubice – Sulęcín - Międzyrzecz	12,57	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	95,00
4			Rozbudowa drogi woj. nr 137 w m. Trzemeszno Lubuskie	6,07	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
5	138	Muszkowo - Długoszyń - Sulęcín - Torzym - Gubin	Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m Debrznica – Etap I	2,40	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	85,00
			Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m Debrznica – Etap II	10,95		
6	138	Muszkowo - Długoszyń - Sulęcín - Torzym - Gubin	Przebudowa drogi woj. nr 138 na odc. Torzym - Sulęcín - dk. 22	11,50	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	95,00
7	156	Strzelce Krajeńskie - Danków	Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj. – Etap I	5,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	95,00

⁷⁵ Projekty na przedmiotowej liście zostały uszeregowane wg nadanych drogom numerów.

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Liczba punktów
			Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj. - Etap II	3,00		
8	158	Gorzów Wlkp.-Santok-Drezdenko	Rozbudowa drogi woj. nr 158 w m. Lipki Wielkie	6,38	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
9			Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 158 na odcinku Drezdenko - Gorzów Wlkp.	16,32	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
10	159	Nowe Polichno - Skwierzyna	Przebudowa drogi woj. nr 159 (Skwierzyna - droga woj. nr 158)	2,07	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	90,00
11			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	16,39	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
12			Przebudowa drogi woj. nr 159 w km 11+900 do km 12+305 wraz z mostem nad terenem zalewowym rz. Warty w Skwierzynie (estakada)	7,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
13	160	Suchoń - Piasecznik - Choszczno - Drezdenko - Międzychód - Gorzyń - Lewice - Miedzichowo	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 160 relacji Drezdenko – Międzychód	9,34	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	95,00
14	276	Krosno Odrzańskie - Świebodzin	Rozbudowa drogi woj. nr 276 w m. Chociule	7,49	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	85,00
15			Rozbudowa drogi woj. nr 276 m. Sycowice	14,12	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	95,00
16			Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 276 na odc. Krosno Odrz. - Radnica	6,59	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Liczba punktów
17			Budowa nowego mostu wraz z korektą niebezpiecznego łuku, droga wojewódzka nr 276 Krosno Odrzańskie - Świebodzin, m. Przelocznica	9,20	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	85,00
18	278	Szlakarka Radnicka - Nietkowice - Sulechów - Sława - Wschowa	Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Sulechów - Konotop	17,20	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
19			Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Stare Strącze - Wschowa	10,50	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	95,00
20	282	Budowa mostu na rzece Odrze oraz relacja drogi woj. nr 282	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – zadanie zapisane w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego - Etap I	12,00	RPO-L2020 i/lub budżet jednostek samorządu terytorialnego	85,00
21			Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - zadanie zapisane w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego – Etap II	74,59	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	95,00
22	295	Nowogród Bobrzański-Żagań	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Miodnica	11,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
23			Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Gorzupia Dolna	4,50	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
24	296	Kożuchów-Żagań-Iłowa-Ruszków-Lubań	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 na odcinku Kożuchów -Żagań w m. Stypułów	6,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	95,00

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Liczba punktów
25			Rozbudowa drogi woj. nr 296 w m. Iłowa ul. Żagańska	5,83	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	100,00
26			Rozbudowa drogi woj. nr 297 w m. Wrociszów	7,16	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	90,00
27	297	Nowa Sól-Kożuchów-Szprotawa - dr. nr 12-Bolesławiec-droga 30	Przebudowa wraz z rozbudową drogi woj. nr 297 na odc. Cisów - granica powiatu	6,68	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	100,00
28			Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 297 i 283 w m. Kożuchów (rondo)	1,39	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	90,00
29	302	Brudzewo – Zbąszyń – Nowy Tomyśl	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 302 w miejscowości Chlastawa - rondo	1,48	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
30	315	Wolsztyn-Konotop-Nowa Sól-Kożuchów-Szprotawa-droga nr 12	Przebudowa drogi woj. nr 315 na odcinku Przyborów - granica województwa	12,88	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	100,00
31	134	Obwodnica Rzepina	Budowa obwodnicy miejscowości Rzepin w ciągu dróg wojewódzkich nr 134 i 139 (dojazd do węzła A2)	7,51	RPO- L2020 i/lub budżet województwa	90,00
32	158/160	Obwodnica Drezdenka	Budowa obwodnicy m. Drezdenko - Etap II	11,04	RPO- L2020 i/lub budżet województwa	95,00
33	302	Brudzewo – Zbąszyń – Nowy Tomyśl	Budowa obwodnic m. Kosieczyn i Chlastawa w ciągu drogi woj. nr 302 oraz m. Podmokle Wielkie w ciągu drogi woj. nr 304 - dojazd do węzłów na autostradzie A-2 w Trzcielu oraz Nowym Tomyślu	34,28	RPO- L2020 i/lub budżet województwa	100,00
34	-	Obwodnica Trzciela	Budowa obwodnicy m. Trzciel	10,00	budżet jednostek samorządu	100,00

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Liczba punktów
					terytorialnego i/lub RPO-L2020	

Projekty ujęte na Liście zadań rezerwowych zostaną poddane ocenie, zgodnie kryteriami warunkującymi wybór przedsięwzięć do realizacji, w przypadku decyzji o włączeniu do realizacji przedmiotowych inwestycji. Głównym determinantem pozwalającym na przesunięcie projektów z listy rezerwowej do listy zadań priorytetowych jest wysokość alokacji pozostająca do dyspozycji po zrealizowaniu przedsięwzięć z listy zasadniczej oraz brak projektów zaplanowanych do realizacji na liście inwestycji priorytetowych.

**Lista przedsięwzięć w zakresie infrastruktury drogowej
na terenie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskich Ośrodków Funkcjonalnych**

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Liczba punktów
1	132	Ul. Kostrzyńska jest drogą o znaczeniu regionalnym, o statusie drogi wojewódzkiej nr 132, łączącej się bezpośrednio z siecią TEN-T. Stanowi dojazd do granicy państwa z Niemcami, która jest jednocześnie najkrótszą drogą łączącą Gorzów Wlkp. z Berlinem. Przebudowę ul. Kostrzyńskiej w Gorzowie Wlkp. planuje się od Placu Słonecznego do węzła S3 „Gorzów Zachód”	Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej	44,00	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020	100
2	280	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz z przebudową skrzyżowań z ul. Lisia, ul. Węglową, ul. Gen. J. Dąbrowskiego, ul. S. Batorego z ul. Jana z Kolna i ul. Dworcową oraz rozbudowa odcinka ul. Dworcowej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Ulańską wraz z infrastrukturą techniczną.	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi	35,00	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020	100

12.4. Punktacja projektów w zakresie infrastruktury kolejowej

Lp.	Nazwa zadania ⁷⁶	Planowana łączna długość inwestycji [km]; kilometrąż początkowy i końcowy ⁷⁷	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Liczba punktów
1	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk – II etap	36,788 km (0,522 - 43,610)	69,80	66,25
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp	56,223 km. (239,315 – 295,538)	8,99 (koszt etapu I)	58,00
			91,01 (koszt etapu II)	
	Rewitalizacja linii kolejowych nr 275 na odcinku granica województwa – Żagań oraz linii nr 14 na odcinku Żagań – Żary - Forst	(79,773) Linia nr 275 (111,000-141,033) Linia nr 14 (339,260-389,000)	173,10	53,50

⁷⁶ Nazwy zadań na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 września 2015 r.

⁷⁷ wskazano długość odcinka znajdującego się na terenie województwa lubuskiego danej linii kolejowej, która będzie przedmiotem projektu.

13.5. Punktacja projektów w zakresie infrastruktury śródlądowej

L.p.	Nazwa Projektu	Szacowany koszt całkowity (mln zł)	Koszt całkowity narastająco (mln zł)	Planowane źródła finansowania	Liczba punktów ⁷⁸
1.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej – na terenie województwa lubuskiego	92,00	509,00	FS	92,00
2.	Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania – na terenie województwa lubuskiego	176,80	685,80	FS	82,00
3.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – na terenie województwa lubuskiego	190,00	875,00	FS	82,00
4.	Odbudowa budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyn n/Odrą) do km 68,2 (m. Santok) i na Noteci dolnej swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej	120,00	3205,30	FS	50,75
5.	Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego	20,00	3 425,30	FS	37,00

⁷⁸ Punktacja przyznana poszczególnym projektom została przypisana zgodnie z kryteriami wyboru projektów, które zostały określone w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

13.6. Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej

Informacje zawarte w tabeli opracowane zostały na podstawie **Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020**, zatwierdzonego uchwałą Zarządu Województwa Lubuskiego w styczniu 2017 r.

Wykaz inwestycji ma jedynie charakter indykatywny, ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania (również w zakresie OOS).

Informacje przedstawione w tabelach są opracowane na podstawie założeń dla poszczególnych inwestycji. Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji. Terminy określone przy poszczególnych zadaniach oraz etapy prac mają charakter przybliżony, co umożliwia planowanie ich realizacji. Informacje zawarte w tabeli będą aktualizowane w trakcie realizacji poszczególnych etapów.

Wykaz inwestycji ujęty w liście przedsięwzięć priorytetowych (tabela poniżej) powinna zabezpieczać realizację zaplanowanych wskaźników monitorowania na poziomie RPO-L2020. Każda zmiana na przedmiotowej liście musi gwarantować osiągnięcie wskaźników ujętych w RPO-L2020. Ponadto zmiany powstałe w zakresie niniejszej listy powinny zostać zaopiniowane przez Instytucję Zarządzającą RPO-L2020 (zgodnie z uprawnieniami - Departament Zarządzania RPO) pod kątem realizacji założeń oraz osiągania celów RPO-L2020.

Lista przedsięwzięć priorytetowych⁷⁹

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
1	130	Baranówko-Tarnów-Baczyna	Przebudowa drogi woj. nr 130 (dojazd do drogi S3, węzeł Marwice)	2,56 km	3,13	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskanie zgłoszenie	jest	jest	I kw. 2017	I kw. 2018
2	134	Muszkowo-Ośno Lubuskie-Rzepin-Urad-Granica Państwa	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 134 relacji Ośno Lubuskie - Rzepin	10,20 km	12,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskanie zgłoszenie oraz ZRID	jest	jest	II kw. 2017	II kw. 2019
3	137	Ślubice-Sulęcín-Międzyrzecz-Trzciel	Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 137 relacji Ślubice - Sulęcín - Międzyrzecz	5,61 km	12,57	RPO-L2020 i/lub budżet	nie wymagana	jest	uzyskanie zgłoszenie oraz ZRID	jest	jest	I kw. 2018	I kw. 2020

⁷⁹ Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji. Projekty na przedmiotowej liście zostały uszeregowane wg nadanych drogom numerów.

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
4			Rozbudowa drogi woj. nr 137 w m. Trzemeszno Lubuskie	2,38 km	6,07	województwa RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	I kw. 2016	III kw. 2017
5	138	Muszkowo Długoszyń - Sulęcín - Torzym - Gubin	Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica – Etap I	1,78 km	2,40	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID oraz zgłoszenie robót	jest	jest	II kw. 2016	III kw. 2017
6			Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica – Etap II	1,92 km	10,95	województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	II kw. 2018	III kw. 2019
7	138	Muszkowo Długoszyń - Sulęcín - Torzym - Gubin	Przebudowa drogi woj. nr 138 na odc. Torzym - Sulęcín - dk. 22	4,57 km	11,50	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	w trakcie uzyskiwania	jest	dokumentacja w trakcie realizacji (zgłoszenie) III kw. 2018 r.	III-IV kw. 2018	w trakcie realizacji	IV kw. 2018	II kw. 2020
8	156	Strzelce Krajeńskie - Danków	Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj. - Etap I	5,52 km	5,00	RPO-L2020 i/lub budżet	brak	jest	uzyskane zgłoszenie	jest	jest	I kw. 2018	III kw. 2019

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
9			Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj. - Etap II	1,78 km	3,00	województwa	nie wymagana	jest	uzyskane zgłoszenie	jest	jest	III kw. 2018	III kw. 2019
10	158	Gorzów Wlkp.- Santok-Drezdenko	Rozbudowa drogi woj. nr 158 w m. Lipki Wielkie	1,41 km	6,38	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	I kw. 2018	III kw. 2019
11			Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 158 na odcinku Drezdenko - Gorzów Wlkp.	6,62 km	16,32	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	dokumentacja w trakcie realizacji (ZRID + zgłoszenie) III kw. 2018 r.	III-IV kw. 2018	w trakcie realizacji	IV kw. 2018	III kw. 2020
12	159	Nowe Polichno - Skwierzyna	Przebudowa drogi woj. nr 159 (Skwierzyna - droga woj. nr 158)	2,00 km	2,07	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	brak	jest	uzyskane zgłoszenie	jest	jest	I kw. 2018	III kw. 2018

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
13			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	0,21 km	16,39	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	jest	jest	uzyskane PnB	jest	jest	IV kw. 2014	III kw. 2017
14			Przebudowa drogi woj. nr 159 w km 11+900 do km 12+305 wraz z mostem nad terenem zalewowym rz. Warty w Skwierzynie (estakada)	0,40 km	7,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskane zgłoszenie	jest	jest	I kw. 2016	IV kw. 2019
15	160	Suchoń - Piasecznik - Choszczno - Drezdenko - Międzychód - Gorzyń - Lewice - Miedzichowo	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 160 relacji Drezdenko – Międzychód	4,53 km	9,34	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	I kw. 2018	III kw. 2019
16	276	Krosno - Odrzańskie - Świebodzin	Rozbudowa drogi woj. nr 276 w m. Chociule	0,87 km	7,49	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	nie wymagana	dokumentacja w trakcie realizacji, planowany termin uzyskania ZRID - III/IV kw.2018	I kw. 2019	w trakcie realizacji	I kw. 2019	III kw. 2020

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
17			Rozbudowa drogi woj. nr 276 m. Sycowice	2,14 km	14,12	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	I kw. 2018	III kw. 2019
18			Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 276 na odc. Krosno Odrz. - Radnica	3,3 km	6,59	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID w m. Radnica	jest	jest	I kw. 2016	III kw. 2017
19			Budowa nowego mostu wraz z korektą niebezpiecznego łuku, droga wojewódzka nr 276 Krosno Odrzańskie - Świebodzin, m. Przetoczna	0,79 km	9,20	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	jest	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	II kw. 2017	II kw. 2019
20	278	Szklarka Radnicka - Nietkowice - Sulechów - Sława - Wschowa	Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Sulechów - Konotop	6,62 km	17,20	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID i zgłoszenia robót	jest	jest	I kw. 2018	I kw. 2020
21	278	Szklarka Radnicka - Nietkowice - Sulechów - Sława - Wschowa	Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Stare Strącze - Wschowa	3,45 km	10,50	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	Planowana realizacja w trybie zaprojektuj i wybuduj. Zlecone	IV kw. 2018	brak	I kw. 2019	IV kw. 2021

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
									opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej oraz opracowaniem PFU – III kw. 2018 r.				
22	282	Budowa mostu na rzece Odrze oraz relacja drogi woj. nr 282	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - zadanie zapisane w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego – Etap I	0,28 km	12,00	RPO-L2020 i/lub budżet jednostek samorządu terytorialnego	nie dotyczy	30.10.2016	III kwartał 2016 (18.07.2016) Zadanie realizowane przez Miasto Zielona Góra	III kwartał 2016 (30.09.2016)	II kw. 2016 r. (maj 2016 r.)	IV kwartał 2016 r.	IV kwartał 2017
23			Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - zadanie zapisane w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego – Etap II	9,20 km	74,59	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	brak	jest	Inwestycja realizowana w trybie zaprojektuj i buduj, I kw. 2019	jest	w trakcie realizacji	II kw. 2017	I kw. 2021

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
24	295	Nowogród Bobrzański-Żagań	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Miodnica	4,22 km	11,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	IV kw. 2018 dokumentacja w trakcie realizacji	jest, wymaga aktualizacji	w trakcie realizacji	I kw. 2019	III kw. 2020
25	295	Nowogród Bobrzański-Żagań	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Gorzupia Dolna	0,67 km	4,50	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	nie wymagana	III/IV kw. 2018, dokumentacja w trakcie (ZRID)	I kw. 2019	w trakcie realizacji	I kw. 2019	IV kw. 2020
26	296	Kozuchów-Żagań-Iłowa-Ruszków-Lubań	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 na odcinku Kozuchów - Żagań w m. Stypulów	3,94 km	6,00	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	nie wymagana	jest	uzyskane zgłoszenie i ZRID	jest	jest	IV kw. 2016	II kw. 2018
27			Rozbudowa drogi woj. nr 296 w m. Iłowa ul. Żagańska	1,88 km	5,83	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	I kw. 2016	III kw. 2017

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
28	297	Nowa Sól-Kożuchów-Szprotawa - dr. nr 12-Bolesławiec-droga 30	Rozbudowa drogi woj. nr 297 w m. Wrociszów	2,00 km	7,16	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	III kw. 2017	IV kw. 2018
29			Przebudowa wraz z rozbudową drogi woj. nr 297 na odc. Cisów - granica powiatu	4,24 km	6,68	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	nie wymagana	jest	uzyskane zgłoszenie, uzyskany ZRID	jest	jest	I kw. 2016	I kw. 2018
30			Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 297 i 283 w m. Kożuchów (rondo)	0,25 km	1,39	RPO-L2020 i/lub budżet województwa oraz budżet państwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	I kw. 2016	IV kw. 2016
31	302	Budzewo - Zbąszyń - Nowy Tomyśl	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 302 w miejscowości Chłastawa - rondo	0,91 km	1,48	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	jest	jest	dokumentacja realizowana przez Gminę Zbąszynek, uzyskany ZRID	jest	jest	II kw. 2016	IV kw. 2016

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
32	315	Wolsztyn-Konotop-Nowa Sól-Kożuchów-Szprotawa-droga nr 12	Przebudowa drogi woj. nr 315 na odcinku Przyborów - granica województwa	6,23 km	12,88	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskane zgłoszenie	jest	jest	II kw. 2018	IV kw. 2019
33	134	Obwodnica Rzepina	Budowa obwodnicy miejscowości Rzepin w ciągu dróg wojewódzkich nr 134 i 139 (dojazd do węzła A2)	2,34 km	7,51	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	II kw. 2016	IV kw. 2017
34	158/160	Obwodnica Drezdenka	Budowa obwodnicy m. Drezdenko - Etap II	1,84 km	11,04	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	nie wymagana	jest	uzyskany ZRID	jest	jest	II kw. 2016	IV kw. 2017
35	302	Brudzewo – Zbąszyń – Nowy Tomyśl	Budowa obwodnic m. Kosieczyn i Chłastawa w ciągu drogi woj. nr 302 oraz m. Podmokle Wielkie w ciągu drogi woj. nr 304 - dojazd do węzłów na autostradzie A-2 w Trzcielu oraz Nowym Tomyślu	7,3 km	34,28	RPO-L2020 i/lub budżet województwa	brak	jest	gotowa koncepcja, realizacja planowana w trybie zaprojektuj i buduj	III-IV kw. 2018	brak	III kw. 2018	IV kw. 2022
36	-	Obwodnica Trzciela	Budowa obwodnicy m. Trzciel	5 km	10,00	budżet jednostek samorządu	nie wymagana	jest	zadanie realizowane przez Powiat Międzyrzecki	Jest, wymaga aktualizacji	w trakcie realizacji – do I kw. 2018 r.	2018	2020

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km]	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
						terytorialnego i/lub RPO-L2020							

Lista zadań rezerwowych⁸⁰

Informacje zawarte w tabeli opracowane zostały na podstawie Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020, zatwierdzonego uchwałą Zarządu Województwa Lubuskiego w styczniu 2017 r.

Lp.	Nr	Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Szacowana wartość zadania ogółem	Informacje dotyczące zaawansowania dokumentacji projektowej	Uwaga
1	132	Witnica - droga woj. nr 131	Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 132 i 131	3,00	Opracowana dokumentacja wraz z decyzją ZRID (zadanie możliwe do realizacji w porozumieniu z powiatem gorzowskim).	możliwe do realizacji z UE
2	137	Słubice-Sulęcín-Międzyrzecz-Trzciel	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 137 w zakresie rozbudowy skrzyżowania z drogą gminną (ul. Obozowa) w Słubicach	1,33	Opracowana dokumentacja wraz z decyzją ZRID.	możliwe do realizacji z UE

⁸⁰ Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji.

3	138	Muszkowo - Długoszyn - Sulecin - Torzym - Gubin	Przebudowa drogi woj. nr 138 na odc. Gubin - Połębko	24,00	Gotowa dokumentacja na odc. na zgłoszenie. Konieczność uzyskania ZRID (miejscowości). Uzyskana decyzja środowiskowa oraz niezbędne ponowne zgłoszenie robót budowlanych.	możliwe do realizacji z UE
4			Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego nad drogą wojewódzką nr 138 w km 31+972 w Torzymiu w ciągu linii kolejowej Warszawa-Kunowice km 440,925	5,00	Brak dokumentacji	możliwe do realizacji z UE
5	151	Świdwin-Łobez-Węgorzewo-Rzecz-Barlinek-Gorzów Wlkp.	Wzmocnienie drogi woj. nr 151 na odcinku Gorzów Wlkp. - granica województwa	2,14	Opracowana dokumentacja na odc. do Kłodawy. Konieczność uzyskania nowej dec. środowiskowej oraz zgłoszenia. Pozostały odcinek - m. Kłodawa nieobjęty dokumentacją.	możliwe do realizacji z UE
6	156	Strzelce Krajeńskie - Danków	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 156 (ul. Sportowa) z drogą powiatową nr 1375 F (ul. Adama Asnyka) w km 43+936 w m. Strzelce Krajeńskie	1,65	Opracowana dokumentacja, uzyskany ZRID na DW oraz ZRID na drogę powiatową.	możliwe do realizacji z UE
7	159	Nowe Polichno - Skwierzyna	Przebudowa drogi woj. nr 159 w ciągu ul. Mostowej w m. Skwierzyna od km 11+790,00 do km 13+928,78	5,40	Dokumentacja wymaga zlecenia dokumentacji.	zadanie ujęte pierwotnie na liście podstawowej, możliwe do realizacji z UE po uzyskaniu decyzji środowiskowej
8	181	Drezdenko - Wieleń - Czarnków	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 181 relacji Drezdenko - Wieleń od km 1+250 do km 3+940	5,90	Gotowa dokumentacja, uzyskano ZRID	możliwe do realizacji z UE
9	278	Szklarka Radnicka - Nietkowice - Sulechów - Sława - Wschowa	Modernizacja drogi woj. nr 278 na odc. Sulechów - Szklarka Radnicka	8,72	Odcinek wymaga zlecenia dokumentacji	zadanie ujęte pierwotnie na liście podstawowej, możliwe do realizacji z UE
10	279	Zawada-Racula-Buchałów-Leśniów Wielki-Wysokie	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 279 w m. Drzonów	3,50	Gotowa dokumentacja, uzyskany ZRID, uzyskana decyzja środowiskowa	możliwe do realizacji z UE
11			Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 279 relacji Ochla - Świdnica od km 27+908 do km 30+230	6,00	Dokumentacja w trakcie realizacji, w km 25+000 (co odpowiada rzeczywistemu km 25+581)-28+716 (co odpowiada rzeczywistemu km 29+297) uzyskano ZRID w km 28+716 - 30+220,13 planowane uzyskanie ZRID po uregulowaniu gruntów (od 01.01.2015 r. odc. 25+581-27+908 jest w zarządzie Miasta Zielona Góra, odc. 27+908-29+297 zarządca ZDW)	możliwe do realizacji z UE

12			Wzmocnienie drogi woj. nr 283 w m. Mirocin Dolny od km 21+040,50 do km 21+800 wraz z budową chodnika	1,37	Opracowana dokumentacja na zgłoszenie, konieczność ponowienia zgłoszenia robót budowlanych.	możliwe do realizacji z UE po uzyskaniu decyzji środowiskowej
13			Wzmocnienie drogi wojewódzkiej nr 283 relacji Zielona Góra - Kożuchów	2,00	Gotowa dokumentacja w km 11+997-14+550, (od 01.01.2015 r. odc. 11+997-12+853 jest w zarządzie Miasta Zielona Góra) Brak decyzji środowiskowej oraz zgłoszenia robót budowlanych.	możliwe do realizacji z UE po uzyskaniu decyzji środowiskowej
14			Przebudowa drogi woj. nr 283 w m. Lasocin na odcinku od km 33+448 do km 36+364	5,80	Na odc. 34+120-36+364 gotowa dokumentacja na zgłoszenie, brak środowiskowej. Na odc. 33+448-34+120 brak dokumentacji konieczny ZRID.	możliwe do realizacji z UE po uzyskaniu decyzji środowiskowej
15			Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 283 relacji Kożuchów - skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 292 na odcinku od km 36+885,00 do km 38+380,00	2,41	Gotowa dokumentacja, brak decyzji środowiskowej oraz zgłoszenia robót budowlanych	możliwe do realizacji z UE po uzyskaniu decyzji środowiskowej
16	289/ 287	Ciąg obwodnicy Lubuska - Etap I	Budowa wiaduktu kolejowego związanego z I Etapem obwodnicy Lubuska	6,00	Dokumentacja po uwagach PKP, konieczna aktualizacja dokumentacji i uzyskanie ZRID.	możliwe do realizacji z UE po uzyskaniu decyzji środowiskowej
17	292	Nowe Żabno-Bytom Odrzański-Głogów-Orsk-Rudna-Lubin	Przebudowa drogi woj. nr 292 na odc. Nowa Sól - Bytom Odrz. od km 5+400 do km 7+050	2,00	Gotowa dokumentacja. Brak zgłoszenia. Brak decyzji środowiskowej.	możliwe do realizacji z UE
18	296	Kożuchów-Żagań-Iłowa-Ruszków-Lubań	Modernizacja drogi woj. nr 296 na odc. Stypułków - Żagań *	7,00	Uproszczona dokumentacja w km 10+500-13+350 i 14+450-19+200, niezbędne uzyskanie decyzji środowiskowej oraz zgłoszenie robót budowlanych. Na pozostałe odcinki brak dokumentacji.	zadanie ujęte pierwotnie na liście podstawowej, możliwe do realizacji z UE
RAZEM INWESTYCJE REZERWOWE				93,22		
* pod pojęciem modernizacja przewiduje się rozbudowę bądź przebudowę danego odcinka drogi, ostateczna nazwa znana będzie po uzyskaniu decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (ZRID), pozwolenia na budowę bądź zgłoszenia						

Lista zadań rezerwowych - Obwodnice⁸¹

Informacje zawarte w tabeli opracowane zostały na podstawie Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020, zatwierdzonego uchwałą Zarządu Województwa Lubuskiego w styczniu 2017 r.

Lp.	Nr	Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Szacowana wartość zadania ogółem	Informacje dotyczące zaawansowania dokumentacji projektowej	Uwaga
Lista podstawowa						
1	158/162	Obwodnica Drezdenka	Budowa obwodnicy m. Drezdenko - Etap III (w ciągu dróg woj. nr 181-174	46,00	Dokumentacja gotowa, uzyskany ZRID.	
2	304	Okunin - Nowe Kramsko - Babimost - Kosieczyn	Budowa obwodnicy Nowego Kramska w ciągu drogi woj. nr 304 - dojazd do Portu Lotniczego Zielona Góra oraz do węzłów na autostradzie A-2 w Trzcielu oraz Nowym Tomyślu	40,00	Złożono wniosek o uzyskanie decyzji ZRID. Konieczność aktualizacji mapy oraz podziałów. Postępowanie dot. ZRID zawieszono	
3	296	Obwodnica m. Żagania	Budowa obwodnicy Żagania w ciągu drogi woj. nr 296 - dojazd w kierunku węzła na autostradzie A-18 oraz A-4	40,00	Opracowana koncepcja programowa wraz z decyzją środowiskową, konieczność opracowania dokumentacji i uzyskania decyzji ZRID	
4	137	Obwodnica Siercza	Budowa obwodnicy m. Siercz w ciągu drogi woj. nr 137	6,00	Opracowana koncepcja programowa wraz z decyzją środowiskową, konieczność opracowania dokumentacji i uzyskania decyzji ZRID	

⁸¹ Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji

5	297	Obwodnica m. Kożuchów	Budowa obwodnicy Kożuchowa - Etap I - dojazd w kierunku węzła na autostradzie A-4 oraz do drogi ekspresowej S-3	45,00	Przerwana realizacja dokumentacji - wykonawca w upadłości. Decyzja środowiskowa ważna do marca 2018r. Konieczność zlecenia dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji ZRID.	zadanie ujęte pierwotnie na liście podstawowej
6	289/ 287	Obwodnica Lubska	Budowa obwodnicy Lubska w ciągu drogi woj. nr 289 i 287 - Etap II	45,00	W trakcie uzyskiwanie decyzja środowiskowa.	zadanie ujęte pierwotnie na liście podstawowej
7	278	Lubięcín - Ślawa	Budowa obwodnicy Ślawy - Etap II	35,00	Opracowana koncepcja programowa bez decyzji środowiskowej. Brak dokumentacji projektowej.	
8	296	Obwodnica m. Iłowa	Budowa obwodnicy Iłowej w ciągu drogi woj. nr 296 - dojazd w kierunku węzła na autostradzie A-18	50,00	Brak dokumentacji	
Razem				307,00		
Lista warunkowa						
9	288	Dąbie - Lubiaków - Bogaczów - Nowogród Bobrzański	Budowa obwodnicy m. Bogaczów w ciągu drogi woj. nr 288	34,00	Rozwiązana umowa z wykonawcą dokumentacji projektowej. Po opracowaniu PFU możliwe w trybie „Projektuj-Buduj”	
10	138	Obwodnica Torzymia	Budowa obwodnicy m. Torzym w ciągu drogi woj. nr 138	9,00	Opracowana koncepcja programowa wraz z decyzją środowiskową.	
11	315	Obwodnica i most w Przyborowie	Budowa mostu w ciągu drogi woj. Nr 315 w m. Przyborów oraz budowa obwodnicy m. Przyborów w ciągu drogi woj. nr 315	60,00	Uzyskana decyzja środowiskowa. Po opracowaniu PFU możliwe w trybie „Projektuj-Buduj”	

12	282	Zielona Góra -droga woj. nr 278 (Bojadla)	Budowa obwodnicy m. Droszków w ciągu drogi woj. nr 282	39,70	Brak dokumentacji. Zlecona koncepcja programowa wraz z decyzją środowiskową	
13	278/ 305	Obwodnica m. Wschowa	Budowa obwodnicy m. Wschowy w ciągu drogi woj. nr 278 i 305 - Etap II	18,00	Brak dokumentacji. Inwestycja uzależniona od rozwiązań obwodnicy w ciągu DK.	
14	315	Obwodnica m. Nowa Sól	Budowa obwodnicy Nowej Soli - Etap III	15,00	Dokumentacja projektowa w trakcie realizacji. Planowany termin zakończenia (ZRID) III kw 2018 r	
Razem lista warunkowa				175,70		
RAZEM OBWODNICE				482,70		

**Lista przedsięwzięć w zakresie infrastruktury drogowej
na terenie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskich Ośrodków Funkcjonalnych**

Lp.	Nr drogi	Relacja	Nazwa zadania	Planowana długość inwestycji [km];	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Planowane źródło finansowania	Decyzja lokalizacyjna	Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej/decyzja środowiskowa	Planowany termin uzyskania pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenie robót	Planowany termin przygotowania Studium wykonalności	Projekt budowlany/projekt	Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
1	132	Ul. Kostrzyńska jest drogą o znaczeniu regionalnym, o statusie drogi wojewódzkiej nr 132, łączącej się bezpośrednio z siecią TEN-T. Stanowi dojazd do granicy państwa z Niemcami, która jest jednocześnie najkrótszą drogą łączącą Gorzów Wlkp. z Berlinem. Przebudowę ul. Kostrzyńskiej w Gorzowie	Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej	3,00	44,00	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020	Nie dotyczy	Decyzja znak: WOOS-II.4210.37.2015.PT z dnia 31.03.2016 r.	Procedura w trakcie uzyskiwania pozwolenia na budowę/ZRID. Przewidywany termin uzyskania do: 30.10.2016 r.	W toku prac nad przygotowaniem do wyboru wykonawcy. Przewidywany termin opracowania studium: 2016r.	Wybrano wykonawcę. Termin opracowania projektu do 30.10.2016 r.	Planowany termin: IV kw. 2016 r.	2018 r.

		Wlkp. planuje się od Placu Słonecznego do węzła S3 „Gorzów Zachód”											
2	280	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz z przebudową skrzyżowań z ul. Lisia, ul. Węglową, ul. Gen. J. Dąbrowskiego, ul. S. Batorego z ul. Jana z Kolna i ul. Dworcową oraz rozbudowa odcinka ul. Dworcowej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Ulańską wraz z infrastrukturą techniczną.	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi	2,09 km	35,00	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020	brak	decyzja znak WOOS-II.4210.1.2012 .AN z dnia 10.07.2012 r.	budowa skrzyżowania typu rondo w ul. Zjednoczenia: - decyzja ZRID nr 16/2013 z dnia 04.12.2013 r. nowoprojektowany odcinek drogi (od ul. Dworcowej do ul. Zjednoczenia) : - w trakcie uzyskiwania	brak	budowa skrzyżowania typu rondo w ul. Zjednoczenia: - w posiadaniu nowoprojektowany odcinek drogi (od ul. Dworcowej do ul. Zjednoczenia) : - projekt budowlany: 31.05.2016 r. - projekt wykonawczy: 26.02.2016 r.	I kwartał 2016 r.	IV kwartał 2017 r.

**Lista zadań w zakresie infrastruktury drogowej
na terenie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskich Ośrodków Funkcjonalnych
planowanych do realizacji w ramach programów krajowych**

Lp.	Nr	Planowana relacja	Lokalizacja - zakres robót	Szacowana wartość zadania ogółem	Planowane prace związane z dokumentacją projektową	Uwaga
1	22	Granica państwa – Kostrzyn – Gorzów – Elbląg – Grzechotki – granica państwa Długość planowanej modernizacji DK nr 22: 3,7km	Modernizacja wschodniego wylotu DK nr 22 w Gorzowie Wlkp. (na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta)	ok. 45 mln zł	Studium wykonalności i Program Funkcjonalno-Użytkowy – II kwartał 2016r., Wybór wykonawcy w systemie „zaprojektuj i wybuduj” – IV kwartał 2016r., Uzyskanie pozwolenia na budowę/ZRID – IV kwartał 2017r., Planowany termin zakończenia robót budowlanych – IV kwartał 2019r.	możliwe do realizacji z UE w ramach POIiŚ 2014-2020
2	27	Granica państwa – miejscowość Przewóz – Żary – Zielona Góra – 12,0 km	Budowa Południowej Obwodnicy miasta Zielona Góra w ciągu drogi krajowej	150 mln zł	Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – I kw. 2019 r.; Uzyskanie decyzji środowiskowej – I kw. 2016 r.; W przygotowaniu Studium Wykonalności; Uzyskanie pozwolenia na budowę/ZRID – I kw. 2019 r.; Projekt budowlany - III kw. 2019 r.; Planowane ogłoszenie na roboty budowlane – II kw. 2020 r.; Planowany termin zakończenia robót budowlanych – III kw. 2022 r.	możliwe do realizacji z UE w ramach POIiŚ 2014-2020
3	22	Budowa Północnej Obwodnicy Gorzowa Wlkp. łącząca Węzeł Gorzów Północ na S3 z Rondem Gdańskim w ciągu drogi krajowej nr 22 do granic miasta. Długość planowanej obwodnicy – 9,5 km	Budowa Północnej Obwodnicy Gorzowa Wlkp.	180 mln zł	2016r. – zlecenie opracowania Koncepcji Programowo-Przestrzennej nowego przebiegu drogi (nie istniejącej na dzień dzisiejszy).	możliwe do realizacji z UE w ramach POIiŚ 2014-2020

13.7. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego

Proces selekcji inwestycji w zakresie infrastruktury transportu kolejowego odbywać się będzie na poziomie komórki organizacyjnej sprawującej nadzór merytoryczny nad przedmiotową infrastrukturą w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubuskiego w porozumieniu z zarządcą tej infrastruktury (PKP PLK S.A.).

Proces oceny inwestycji kolejowych dedykowany jest przedsięwzięciom finansowanym w ramach RPO-L2020 oraz budżetu województwa. Nie dotyczy inwestycji finansowanych w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego lub innych krajowych źródeł finansowania, w tym projektów ujętych w Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020 posiadających status projektów o znaczeniu krajowym.

Wykaz inwestycji ma jedynie charakter indykatywny, ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania (również w zakresie OOS). Przedstawiony harmonogram będzie podlegać aktualizacji na podstawie danych otrzymanych od zarządcy infrastrukturą.



Lista zadań w zakresie infrastruktury kolejowej

Lp.	Nazwa zadania ⁸²	Łączna długość inwestycji [km]; kilometrą początkowy i końcowy ⁸³	Szacowany koszt całkowity [mln zł]	Studium wykonalności i - podpisanie umowy	Uzyskanie decyzji środowiskowej (*)	Przetarg na roboty budowlane (w systemie PiB) dla l. 358, a Przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej dla l. 203 Ogłoszenie	Pozwolenie na budowę	Planowany termin zakończenia robót budowlanych/d okumentacji projektowej dla l. 203
1	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk – II etap	36,788 km (0,522 - 43,610)	69,80	Q II 2017	Q III 2018	Q III 2018	Q III 2019*	Q IV 2021
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Etap I – opracowanie dokumentacji projektowej	56,223 km. (239,315 – 295,538)	8,99 (koszt zadania)	Q II 2017	Q II 2020	Q IV 2018	Q I 2020	Q II 2020

⁸² Nazwy zadań na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 września 2015 r.

⁸³ Wskazano długość odcinka znajdującego się na terenie województwa lubuskiego danej linii kolejowej, która będzie przedmiotem projektu.

* część prac będzie wykonywana na zgłoszenie na pozwolenie na budowę

** prace projektowe na l. 203 będą obejmować odcinek 56,223 km. (239,315 – 295,538)

	Krzyż - Gorzów Wl kp.	- Etap II - działania inwestycyjne		91,01 (koszt zadania)	-	-	Q III 2020	-	Q I 2023
3	Rewitalizacja linii kolejowych nr 275 na odcinku granica województwa – Żagań oraz linii nr 14 na odcinku Żagań – Żary - Forst		79,773 Linia nr 275 (111,000-141,033) Linia nr 14 (339,260-389,000)	173,10	QIII 2017	QI 2019	QII 2019	QIV2020	QIV2022

13.8. Inwestycje w zakresie wód śródlądowych

Lista projektów opracowana na podstawie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), październik 2014 r. Inwestycje w zakresie infrastruktury wód śródlądowych znajdują się w kompetencjach: Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej, zlokalizowanych wg obszarów działania, tj. we Wrocławiu, Szczecinie lub Poznaniu.

Lista zadań w zakresie infrastruktury wód śródlądowych

L.p.	Nazwa Projektu	Koszt całkowity (mln zł)	Koszt całkowity narastająco (mln zł)	Źródła finansowania	Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW	Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane	Planowana data zakończenia robót budowlanych
1.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowanie odcinka Odry od Małczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej – na terenie województwa lubuskiego	92,00	509,00	FS	Q4 2014	Q2 2015	Q4 2014	Q3 2022
2.	Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu	176,80	685,80	FS	2015	Q1 2016	Q2 2016	2020

	zapewnienia zimowego lodolamania – na terenie województwa lubuskiego							
3.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – na terenie województwa lubuskiego	190,00	875,00	FS	2015	2016	2017	2022
4	Odbudowa budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyn n/Odrą) do km 68,2 (m. Santok) i na Noteci dolnej swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej	120,00	3205,30	FS	Q4 2015	Q3 2016	Q2 2017	Q2 2019
5.	Budowa infrastruktury postojowo – cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego	20,00	3 425,30	FS	Q4 2015	Q4 2016	2017	2018

13.9. Inwestycje w zakresie transportu lotniczego

Przedsięwzięcia infrastrukturalne dotyczące transportu lotniczego będą identyfikowane na podstawie zapisów Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 oraz przede wszystkim strategii inwestycyjnych poszczególnych podmiotów będących właścicielami infrastruktury lotniczej.

13.10. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu miejskiego i autobusowego

Wykaz inwestycji ma jedynie charakter indykatywny, ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania (również w zakresie OOS).