



PLAN TRANSPORTOWY
DLA PROGRAMU OPERACYJNEGO POLSKA WSCHODNIA
2014-2020
(PROJEKT 12.2015)

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
I. DIAGNOZA STANU ROZWOJU TRANSPORTU WEDŁUG SEKTORÓW W OBSZARACH FUNKCJONALNYCH MIAST WOJEWÓDZKICH POLSKI WSCHODNIEJ NA TLE UKŁADU TRANSPORTOWEGO POLSKI WSCHODNIEJ	3
1. Wprowadzenie. Cel diagnozy.....	3
2. Diagnoza stanu rozwoju transportu na poziomie Makroregionu Polski Wschodniej.....	5
2.1 Drogowa sieć TEN-T w makroregionie Polski Wschodniej.....	5
2.2 Kolejowa sieć TEN-T w makroregionie Polski Wschodniej.	9
2.3 Lotnicza sieć TEN-T w makroregionie Polski Wschodniej.....	13
2.4 Dostępność drogowa, kolejowa oraz lotnicza w makroregionie Polski Wschodniej – diagnoza i prognoza zmian do 2023 r.....	15
2.5 Uwarunkowania popytowe.....	20
2.6 Natężenie ruchu pojazdów samochodowych oraz pociągów.....	33
3. Diagnoza stanu rozwoju transportu na poziomie wojewódzkim oraz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.	45
3.1 Województwo lubelskie.	45
3.2 Województwo podlaskie.....	63
3.3 Województwo podkarpackie.	79
3.4 Województwo świętokrzyskie.	97
3.5 Województwo warmińsko-mazurskie.	111
II. ANALIZA SWOT STANU ROZWOJU TRANSPORTU W OBSZARACH FUNKCJONALNYCH MIAST WOJEWÓDZKICH POLSKI WSCHODNIEJ	124
1. Gałęziowa analiza SWOT.....	125
2. Analiza SWOT dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.	128
3. Analiza SWOT dla systemu pięciu Miejskich obszarów Funkcjonalnych.....	133
III. WNIOSKI DOTYCZĄCE POSTULOWANEGO ZAKRESU INTERWENCJI Z DZIEDZINY TRANSPORTU NA OBSZARACH FUNKCJONALNYCH MIAST WOJEWÓDZKICH POLSKI WSCHODNIEJ	134
1. Postulowany zakres inwestycji z uwagi na wyniki analizy popytowej.....	134
2. Postulowany zakres inwestycji z uwagi na badanie dostępności.....	137
3. Postulowany zakres inwestycji z uwagi na sytuację w poszczególnych MOF-ach.	140
IV. REKOMENDACJE PRIORYTETOWYCH DZIAŁAŃ INWESTYCYJNYCH Z DZIEDZINY TRANSPORTU NA OBSZARZE OBJĘTYM EKSPERTYZĄ	142
V. SYSTEM WDRAŻANIA I MONITOROWANIA PLANU TRANSPORTOWEGO DLA POPW	144
VI. ANALIZA POTENCJAŁU INSTYTUCJONALNEGO INSTYTUCJI ZAANGAŻOWANYCH WE WDRAŻANIE PLANU TRANSPORTOWEGO DLA POPW	146
VII. KRYTERIA STRATEGICZNE OCENY PROJEKTÓW DROGOWYCH	148
VIII. ZAŁĄCZNIK LISTA PROJEKTÓW DROGOWYCH W PODZIALE NA WOJEWÓDZTWA POLSKI WSCHODNIEJ	150

I. DIAGNOZA STANU ROZWOJU TRANSPORTU WEDŁUG SEKTORÓW W OBSZARACH FUNKCJONALNYCH MIAST WOJEWÓDZKICH POLSKI WSCHODNIEJ NA TLE UKŁADU TRANSPORTOWEGO POLSKI WSCHODNIEJ

1. Wprowadzenie. Cel diagnozy.

Analiza stanu rozwoju sektorów transportu została przedstawiona na **dwóch poziomach przestrzennych**:

- poziom całego makroregionu Polski Wschodniej,
- poziom wojewódzki i obszarów funkcjonalnych.

W diagnozie stanu rozwoju infrastruktury transportowej w **makroregionie Polski Wschodniej** nacisk położono na bazową i kompleksową sieć TEN-T w zakresie transportu drogowego i kolejowego na analizowanym obszarze, ze szczególnym uwzględnieniem wykonanych inwestycji na drogach krajowych (stan na koniec listopada 2015 r.) oraz planowanych inwestycji na sieci TEN-T w okresie programowania 2014-2020.

Jako tło analizowanych zjawisk zostały przedstawione **zmiany drogowej, kolejowej i lotniczej dostępności potencjałowej w latach 2013-2023** w wyniku inwestycji na sieci drogowej, kolejowej oraz w portach lotniczych. Uwzględniono kilkaset inwestycji realizowanych w całym kraju mających wpływ na zmiany dostępności na poziomie gminnym w makroregionie Polski Wschodniej¹.

Na poziomie makroregionu przedstawiono również **popytowe uwarunkowania** związane z ruchem transportowym. W odniesieniu do przewozów pasażerskich podstawowym uwarunkowaniem są ruchy migracyjne oraz potencjał ludnościowy. Ten ostatni przedstawiono poprzez porównanie ewolucji dynamiki ludności w pięciu obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej (całe miejskie obszary funkcjonalne, rdzenie oraz strefy zewnętrzne). Wykorzystano najnowsze dostępne dane Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) w tym zakresie (do roku 2014).

W przypadku przewozów towarowych jako potencjały ruchotwórcze przyjęto miejsca koncentracji produkcji (wyrażonej za pomocą produkcji sprzedanej przemysłu) oraz eksport (ogółem oraz do krajów bezpośrednio sąsiednich). W pierwszym przypadku wykorzystano dane GUS, w drugim dane celne pochodzące z Ministerstwa Finansów. Położenie makroregionu powoduje, że dodatkowym istotnym uwarunkowaniem jest ruch graniczny zarówno osób, jak i pojazdów (zwłaszcza ciężarowych). Dane o ruchu granicznym w ujęciu według poszczególnych przejść pozyskano z Komendy Głównej Straży Granicznej. Są one dostępne jedynie dla granicy zewnętrznej Unii Europejskiej (z Ukrainą, Białorusią oraz obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej). Brak jest danych dla odcinków granicy ze Słowacją i z Litwą. Uwarunkowania popytowe zaprezentowano w ujęciu tabelarycznym (ruch graniczny) oraz kartograficznym z wykorzystaniem metody kartodiagramu (eksport, produkcja sprzedana).

W dalszej kolejności przedstawiono **obciążenie sieci** drogowej i kolejowej w makroregionie Polski Wschodniej w podziale na pojazdy osobowe i ciężarowe oraz pociągi pasażerskie i towarowe. Dzięki posiadanym bazom kartograficznym analiza została uzupełniona cyklem map kartodiagramów wstęgowych.

W diagnozie stanu rozwoju infrastruktury transportowej na poziomie wojewódzkim oraz miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF) miast wojewódzkich Polski Wschodniej przyjęto następującą strukturę narracji:

¹ Pełna wiedza z zakresu planowanych inwestycji drogowych i kolejowych, którą zgromadzono podczas prac nad dokumentem *Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020* wykonywanym na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w latach 2014-2015. Są to inwestycje realizowane i planowane na szczeblu centralnym (inwestycje na drogach krajowych i najważniejszych liniach kolejowych), jak i na poziomie regionalnym (planowane w ramach RPO inwestycje na drogach wojewódzkich oraz liniach kolejowych).

1. Stan sieci drogowej TEN-T.
2. Dotychczasowe inwestycje na sieci dróg krajowych, w tym inwestycje na sieci TEN-T.
3. Planowane kluczowe inwestycje na sieci drogowej TEN-T.
4. Dostępność drogowa w 2013 r. wraz z prognozą zmian do 2023 r.
5. Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze:
 - *Potencjał ludnościowy.*
 - *Migracje.*
 - *Dojazdy do pracy.*
6. Potoki ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.
7. Potoki ruchu pociągów i autobusów.
8. Inwestycje drogowe w MOF.
 - *Zrealizowane inwestycje drogowe w MOF w okresie 2004-2015.*
 - *Inwestycje planowane w ramach POPW i RPO w okresie programowania 2014-2020.*

Dla każdego z pięciu województw Polski Wschodniej przyjęto analogiczne podejście. Za każdym razem szczególny nacisk położono na zależności między obszarami funkcjonalnymi a pozostałą częścią województwa.

2. Diagnoza stanu rozwoju transportu na poziomie Makroregionu Polski Wschodniej.

2.1 Drogowa sieć TEN-T w makroregionie Polski Wschodniej.

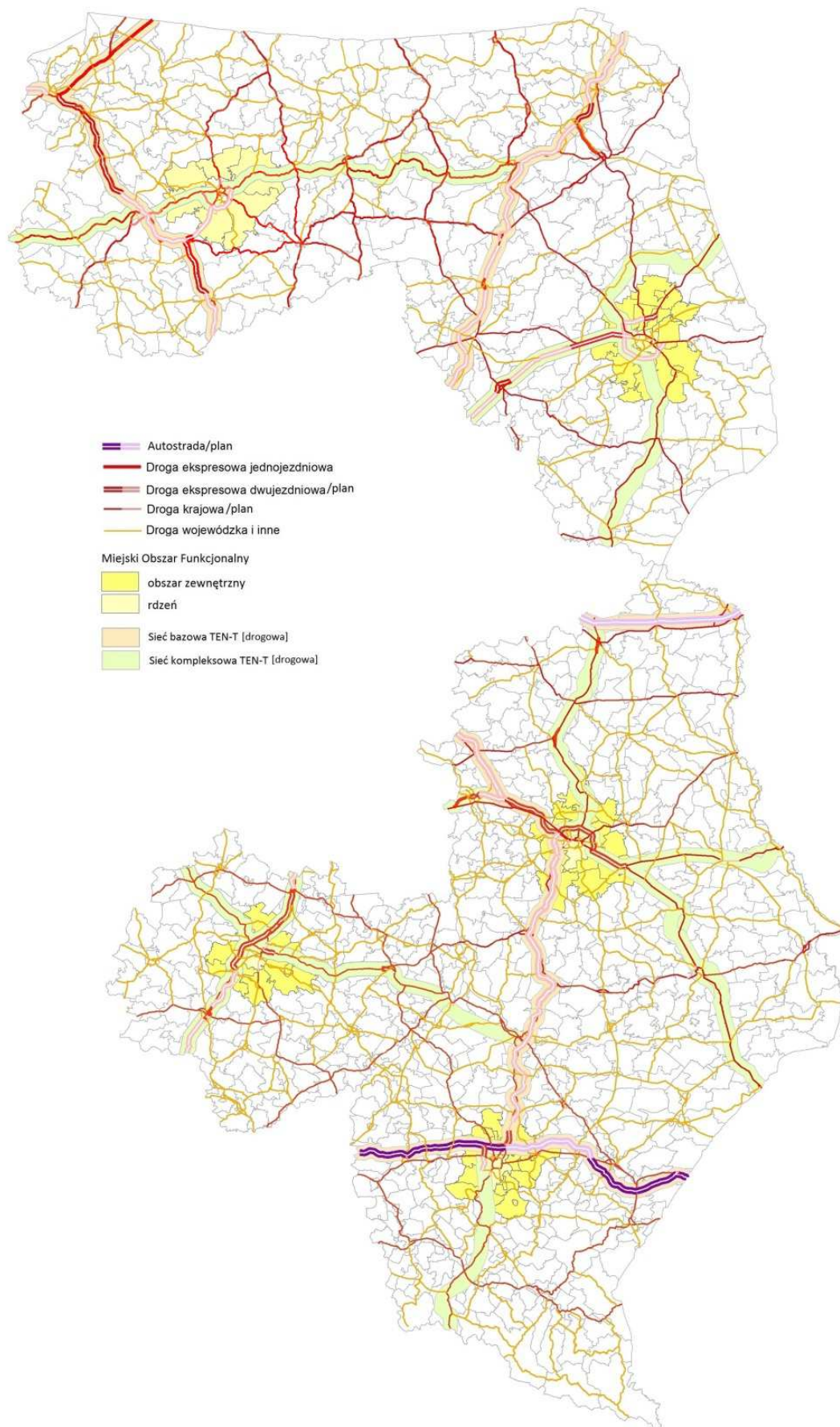
Polska Wschodnia jest obszarem kraju relatywnie opóźnionym pod względem rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych. Biorąc pod uwagę dane o długości sieci dróg wyższych klas w 2013 r. pięć województw Polski Wschodniej jest wśród siedmiu naj słabiej wyposażonych, a trzy: świętokrzyskie, lubelskie i podlaskie zamykają stawkę w tym względzie (tab. 1). Jednocześnie trzeba podkreślić, że cała istniejąca obecnie w Polsce Wschodniej sieć autostrad i dróg ekspresowych została zbudowana po 2000 r. w oparciu o środki Unii Europejskiej.

Tab. 1. Ranking województw pod względem długości sieci autostrad i dróg ekspresowych w 2013 r. [km]

Województwo	Drogi ekspresowe	Autostrady	Razem
Wielkopolskie	116,4	210,5	326,9
Łódzkie	115,5	177,4	292,9
Śląskie	115,8	168,9	284,7
Dolnośląskie	59,4	221,9	281,3
Mazowieckie	174,7	66,4	241,1
Lubuskie	105,1	89,2	194,3
Kujawsko-Pomorskie	35,0	144,3	179,3
Zachodniopomorskie	139,4	21,6	161,0
Małopolskie	21,8	136,3	158,1
Warmińsko-Mazurskie	140,5	-	140,5
Pomorskie	72,3	65,9	138,2
Podkarpackie	11,0	91,3	102,3
Opolskie	-	88,1	88,1
Świętokrzyskie	57,1	-	57,1
Lubelskie	47,2	-	47,2
Podlaskie	33,1	-	33,1

Źródło: Transport – wyniki działalności w 2014 r. (tabl. 3 (35))

Jednocześnie planowana drogowa bazowa i kompleksowa sieć TEN-T w Polsce Wschodniej nie różni się znacząco pod względem gęstości sieci od innych obszarów Polski (ryc. 1). W kończącej się perspektywie programowej (2007-2013) liczne inwestycje drogowe w makroregionie znajdowały się na inedykatywnej liście projektów kluczowych. Większość z nich nie została zrealizowana z uwagi na niewystarczający stan przygotowania oraz w wyniku ograniczeń inwestycyjnych podjętych przez rząd na początku 2011 r. w efekcie kryzysu finansowego. Ponadto w tym samym okresie zaktualizowano Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, zmieniając docelowy układ tras ekspresowych w województwach podlaskim i częściowo warmińsko-mazurskim. Korekta ta dotyczyła ostatecznego przebiegu szlaku Via Baltica (w obecnej wersji przez Łomżę, z pominięciem wcześniej projektowanego odcinka Białystok-Augustów) oraz budowy tras obwodowych w rejonie węzła białostockiego.



Ryc. 1. Drogowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T w makroregionie Polski Wschodniej.

Była to dodatkowa przyczyna opóźnień inwestycyjnych (nowe warianty nie były przygotowane). Z kolei, w przypadku trasy Via Carpatia, można oczekiwać, że w pierwszej kolejności będzie realizowany jej południowy odcinek, od Lublina do granicy ze Słowacją. Tym samym można spodziewać się w najbliższych dekadach znacznego przyspieszenia inwestycyjnego na tym obszarze kraju. Dla analizowanego obszaru i poprawy dostępności kluczowe są również inwestycje realizowane w innych województwach, przede wszystkim na Mazowszu (w tym w węźle warszawskim) i w Małopolsce, a w mniejszym stopniu, również w województwie pomorskim.

Szczegółowo poszczególne odcinki sieci TEN-T w Polsce Wschodniej, w kontekście aktualnego stanu prac inwestycyjnych, zostały opisane w dalszych rozdziałach w podukładach wojewódzkich. Na poziomie całego makroregionu lista najważniejszych potrzeb i priorytetów inwestycyjnych w transporcie drogowym została określona w ramach Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (DI do SRT). Na liście znalazło się aż 17 ciągów drogowych, które częściowo lub w całości znajdują się na obszarze makroregionu Polski Wschodniej (tab. 2).

Tab. 2. Lista projektów drogowych w Polsce Wschodniej. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K/P* (wg DI) (w nawiasie korekta)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
2	S7	Gdańsk-Warszawa	Warmińsko- Mazurskie	B	74,72	FS
3	S8	Radziejowice-Białystok	Podlaskie	B (w woj. Podlaskim K)	74,64	FS
4	S7	Warszawa-Kraków	Świętokrzyskie	K	68,97	FS
9	S17	Warszawa-Lublin	Lubelskie	B	62,81	FS
11	S61	Obwodnica Augustowa-granica Państwa	Podlaskie	B	59,48	CEF
12	S19	Lublin-Rzeszów	Lubelskie, Podkarpackie	B	58,14	FS
14	S61	Ostrów Mazowiecka- obwodnica Augustowa	Podlaskie, Warmińsko- Mazurskie	B	56,63	FS/CEF (rezerwa)
17	S51	Olsztyn-Olsztynek	Warmińsko- Mazurskie	P	55,42	EFRR
22	S12	Radom-Lublin	Lubelskie	K	51,95	FS
23	S74	Sulejów-Kielce	Świętokrzyskie	K	45,15	FS
24	S12	Lublin-Dorohusk	Lubelskie	K	44,73	FS
28	S74	Kielce-Nisko	Świętokrzyskie, Podkarpackie	K	41,76	FS
32	S19	Białystok-Lublin	Podlaskie, Lubelskie	K	40,44	FS
35	S2/A2	Siedlce-granica państwa	Lubelskie	B	39,89	inne
36	S19	Granica państwa- Białystok	Podlaskie	K	38,76	FS
39	S17	Lublin-Hrebenne	Lubelskie	K	36,69	FS
40	S19	Rzeszów-granica państwa	Podkarpackie	K	36,59	FS

* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T, P – poza siecią TEN-T.

Z doświadczeń poprzednich okresów programowania wynika, że nie wszystkie projekty z listy mogą znaleźć finansowanie w tak relatywnie krótkim czasie. Ponadto na wielu odcinkach występują opóźnienia, zrywane są przetargi itd. Pełna lista projektów drogowych w DI do SRT zawiera 42 projekty, które są ułożone w formie rankingu (projekty na szczycie listy otrzymały najwyższą liczbę punktów i ich realizacja jest najbardziej prawdopodobna). Można oczekiwać, że na obszarze Polski Wschodniej w pierwszej kolejności zrealizowanych zostanie 8 projektów umieszczonych w górnej części tabeli, gdyż uzyskały one nie tylko najwyższą liczbę punktów, lecz są również najlepiej przygotowane do realizacji. Większość z tych projektów znajduje się na sieci bazowej TEN-T. Jednak wskazany w DI do SRT projekt w ciągu Radziejowice-Białystok w województwie podlaskim (dokładnie na odcinku od Ostrowi Mazowieckiej) jest zakwalifikowany jako należący do sieci kompleksowej, podobnie przechodzący przez województwo świętokrzyskie odcinek S7. Natomiast odcinek na drodze S51 Olsztyn-Olsztynki znajduje się poza siecią TEN-T. Z kolei w drugiej części listy poza odcinkiem autostrady A2 na wschód od Siedlec (sieć bazowa) wszystkie odcinki należą do sieci kompleksowej. W dalszej kolejności w niniejszym opracowaniu projekty te zostały opisane w zależności od ich lokalizacji w poszczególnych województwach Polski Wschodniej.

Według stanu na grudzień 2015 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) podpisała na terenie makroregionu umowy na dokończenie budowy dróg ekspresowych: S7 w województwie warmińsko-mazurskim, S8 w województwie podlaskim i S7 w województwie świętokrzyskim (z wyłączeniem odcinka od granicy województwa do Skarżyska-Kamiennej, gdzie trwa jeszcze proces wyłaniania wykonawcy). Ponadto podpisano umowy na budowę niżej wymienionych odcinków dróg ekspresowych: S17 w województwie lubelskim (od granicy województwa do Kurowa), S19 w województwie lubelskim i podkarpackim (odcinki wylotowe w sąsiedztwie Lublina i Rzeszowa), S61 (obwodnica Suwałk), S51 z Olsztynki do węzła Olsztyn Południe (w przypadku odcinka Olsztyn Południe – Olsztyn Wschód, stanowiącego element południowej obwodnicy Olsztyna, trwa proces wyłaniania wykonawcy) oraz fragmentu drogi S12 z Kurowa do Puław. Spośród pozostałych ciągów drogowych otwierających listę rankingową w DI do SRT na etapie przygotowawczym znajduje się niemal cały odcinek drogi ekspresowej S61 oraz drogi ekspresowej S19 między Lublinem a Rzeszowem.

Na sytuację transportową makroregionu wpływ mają także inwestycje podjęte poza jego obszarem. W tym kontekście wymienić należy przede wszystkim mazowieckie odcinki dróg S7, S8 i S17, a także małopolski i pomorski odcinek S7. Obecny stan zaawansowania prac wskazuje, że do końca perspektywy finansowej 2014-2020 powinien być zrealizowany cały szlak S8 od Warszawy do Białegostoku, S7 w województwach pomorskim i warmińsko-mazurskim oraz w świętokrzyskim, a ponadto, najprawdopodobniej S17 od Warszawy do Lublina i Piasków oraz S19 między Lublinem a Rzeszowem. Sieć dróg szybkiego ruchu w 2023 r. pozostanie najprawdopodobniej nie domknięta w ciągu S7 (między Warszawą i Płońskiem, Warszawą i Grójcem oraz w województwie małopolskim na północ od Krakowa). Równoległe powstanie południowa obwodnica stolicy, co zapewni dobre dowiązanie szlaku S17 do autostrady A2.

2.2 Kolejowa sieć TEN-T w makroregionie Polski Wschodniej.

Obszar Polski Wschodniej nie posiada rozbudowanej i gęstej sieci kolejowej, która o wiele bardziej niż drogowa, posiada utrwalaony układ pochodzący jeszcze z okresu zaborów, kiedy to każde z trzech mocarstw prowadziło odrębną politykę w zakresie planowania przebiegu linii kolejowych. Późniejszy regres sieci zatarł częściowo dysproporcje występujące pomiędzy dawnym rejonem pruskim, rosyjskim i austriackim. Czynniki historyczne do dnia dzisiejszego determinuje znaczenie kolei w systemie transportowym makroregionu. Zarówno pod względem długości, jak i gęstości, pięć województw mieści się w grupie ośmiu regionów posiadających najmniej rozwinięte sieci.

Planowana bazowa i kompleksowa sieć kolejowa TEN-T w Polsce Wschodniej zorientowana jest przede wszystkim na zapewnienie połączeń obszarów rdzeniowych, znajdujących się poza makroregionem, z przejściami kolejowymi na granicach z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, Litwą, Białorusią i Ukrainą. W mniejszym stopniu może być wykorzystywana w połączeniach międzywojewódzkich w obrębie samego makroregionu. Pod względem realizacji inwestycji, już w perspektywie finansowej 2007-2013 rozpoczęto modernizację linii nr 2 (E-20; granica województwa lubelskiego - Łuków - Terespol), która będzie kontynuowana w kolejnej perspektywie. Prace podjęto także na linii nr 91 (E-65; granica województwa podkarpackiego - Dębica - Rzeszów - Przemyśl). W obu przypadkach modernizacja dotyczy także odcinków znajdujących się poza makroregionem.

Tab. 3. Ranking województw pod względem długości sieci kolejowej normalnotorowej w 2013 r.

Województwo	Ogółem (km)	Gęstość (km/100 km ²)	Elektryfikacja (km)	Elektryfikacja (%)
Śląskie	1978	16,0	1734	87,7
Wielkopolskie	1907	6,4	1258	66,0
Dolnośląskie	1763	8,8	1053	59,8
Mazowieckie	1704	4,8	1401	82,3
Pomorskie	1214	6,6	455	37,5
Kujawsko-Pomorskie	1195	6,6	562	47,1
Zachodniopomorskie	1183	5,2	749	63,4
Małopolskie	1121	7,4	870	77,7
Warmińsko-Mazurskie	1078	4,5	492	45,7
Łódzkie	1058	5,8	983	93,0
Lubelskie	1027	4,1	413	40,3
Podkarpackie	924	5,2	355	38,5
Lubuskie	920	6,6	330	35,9
Opolskie	798	8,5	440	55,2
Świętokrzyskie	696	5,9	552	79,4
Podlaskie	693	3,4	221	31,9

Źródło: Transport – wyniki działalności w 2013 r. (tabl. 1(14)).

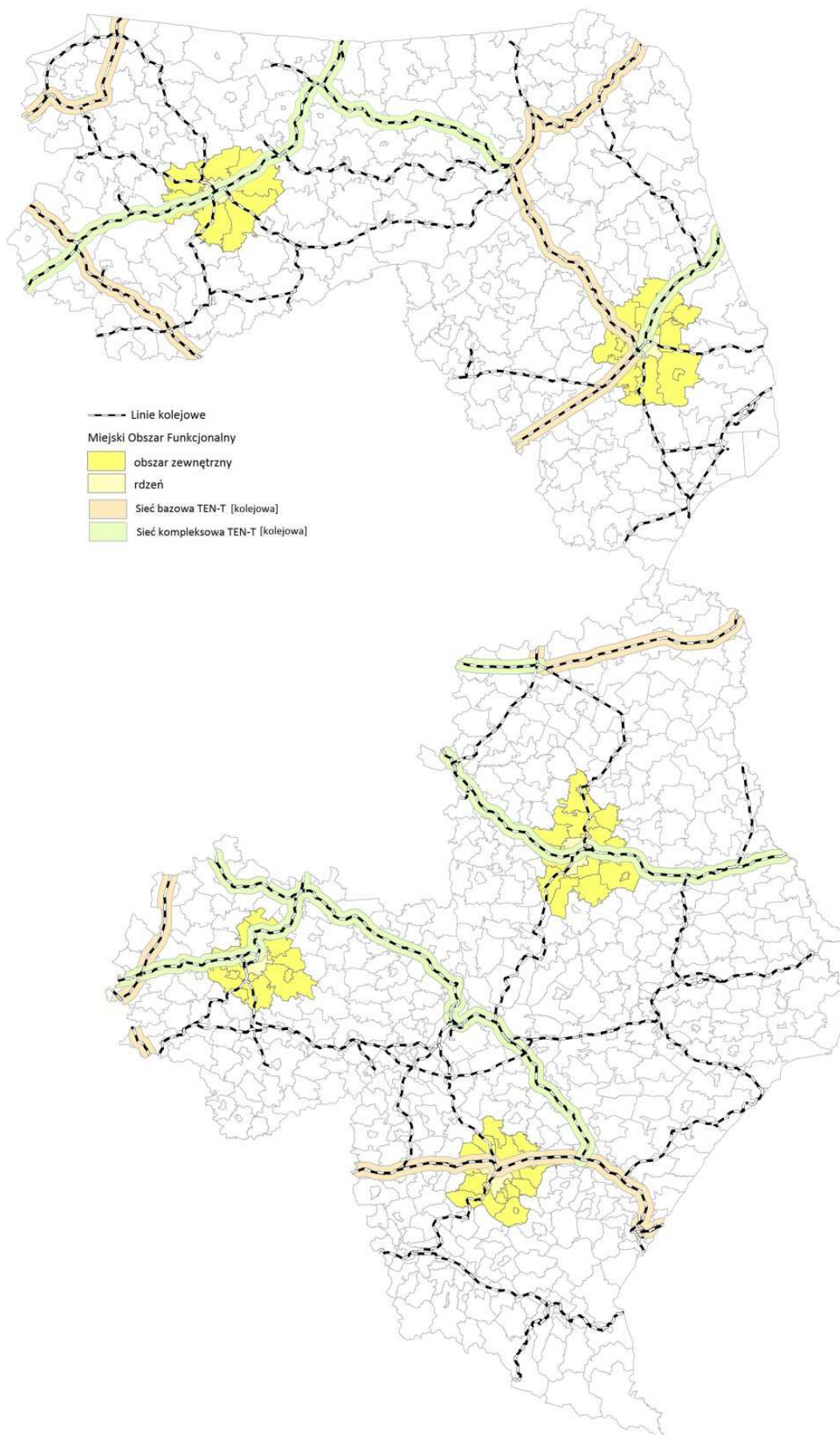
Tab. 4. Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym, zlokalizowanych w Polsce Wschodniej. Priorytetyzacja projektów według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Lp.	Linia kolejowa	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K* (wg DI)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
7	7	Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin	Lubelskie	K	57,75	FS
9	E-75 (6)	Sadowne – Białystok	Podlaskie	B	56,25	CEF
31	38	Ełk – Korsze	Warmińsko-Mazurskie	K	45,70	FS
32	6	Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	Podlaskie	K	45,70	FS
36	8	Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	Świętokrzyskie	K	43,56	FS
37	E-20 (2)	Siedlce – Terespol (LCS Terespol)	Lubelskie	B	42,52	CEF
40	CE-20 (12)	Skierzwice – Piława – Łuków	Lubelskie	B	40,29	CEF
57	61, 567	Kielce – Żeliszewice	Świętokrzyskie	K	31,28	FS
60	E-75 (38, 39, 41, 51)	Białystok – Suwałki – Trakiszyki (granica państwa)	Podlaskie / Warmińsko-Mazurskie	B	30,70	CEF

* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T.

Na poziomie całego makroregionu lista najważniejszych potrzeb i priorytetów inwestycyjnych w transporcie kolejowym została określona w ramach DI do SRT, z podziałem na projekty o znaczeniu krajowym i makroregionalnym. Na liście projektów o znaczeniu krajowym znalazło się 13 linii kolejowych, w obrębie 9 przedsięwzięć (spośród 62 w skali kraju), które częściowo lub w całości miałyby być realizowane na obszarze makroregionu Polski Wschodniej. Cztery inwestycje odnoszą się do odcinków sieci bazowej TEN-T (finansowanie w ramach CEF), ale tylko jedna z nich otrzymała więcej niż 50 punktów. Na liście przeważają projekty obejmujące odcinki sieci kompleksowej, które miałyby być finansowane ze środków Funduszu Spójności (tab. 4).

Ponadto w DI do SRT wyodrębniono 12, projektów o znaczeniu makroregionalnym, możliwych do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. 4 spośród nich znajdują się na sieci kompleksowej TEN-T, a ponad połowa przekroczyła poziom 50 punktów (tab. 5).



Ryc. 2. Kolejowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T w Makroregionie Polski Wschodniej.

Tab. 5. Lista projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym, zlokalizowanych w Polsce Wschodniej. Priorytetyzacja projektów według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

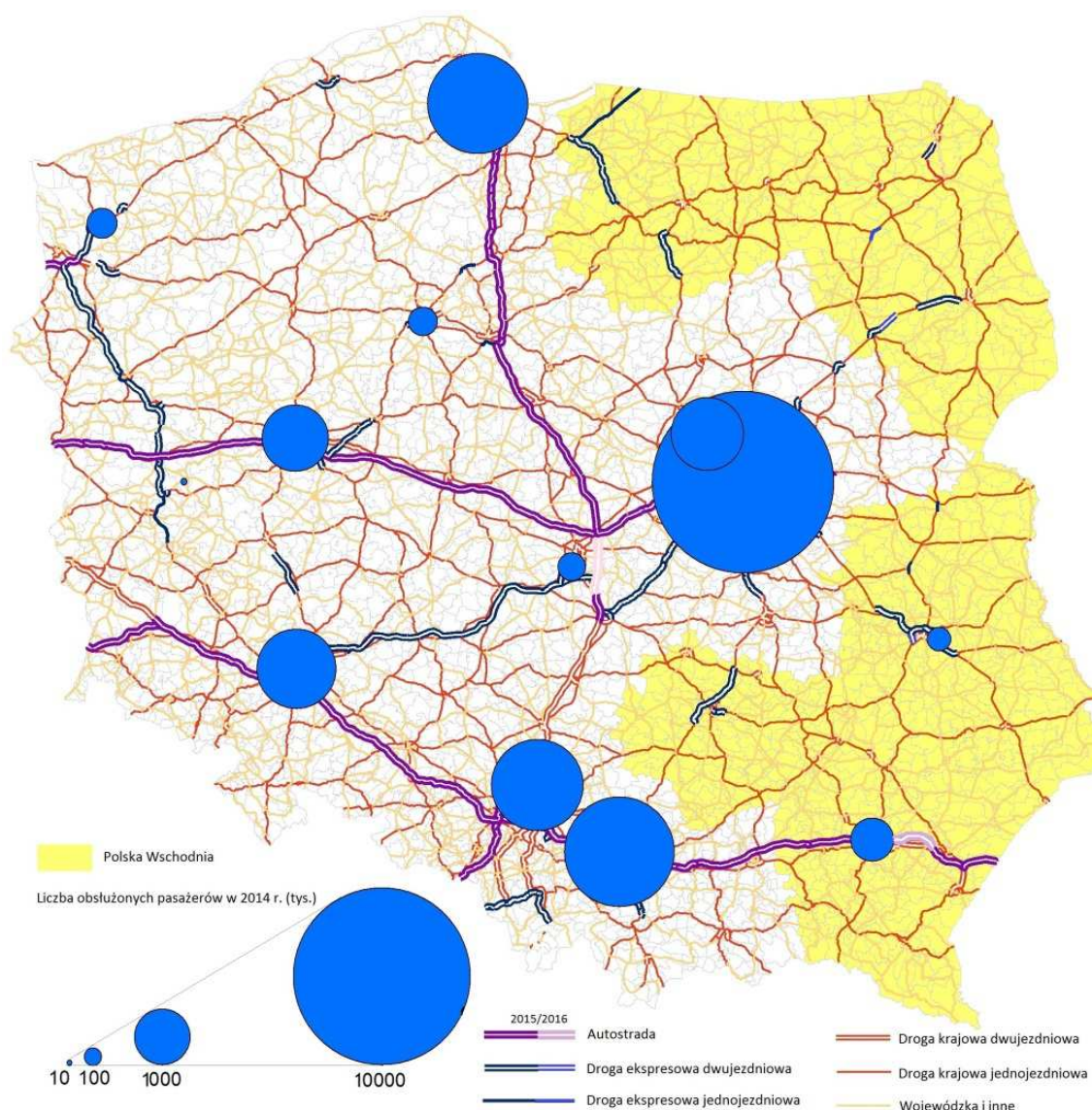
Lp.	Linie kolejowe	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K* (wg DI)*	Liczba pkt.	Źródło finansowania
1.	68, 565	Lublin – Stalowa Wola	Lubelskie / Podkarpackie	-	75,17	EFRR w ramach PO PW
2.	74, 78	Stalowa Wola – Sandomierz	Podkarpackie / Świętokrzyskie	K	72,67	EFRR w ramach PO PW
	25	Grębów – Tarnobrzeg – Ocice/Padew		-		
3.	32	Białystok - Bielsk Podlaski (Lewki)	Podlaskie	-	70,17	EFRR w ramach PO PW
4.	25	Skarżysko Kamienna – Sandomierz	Świętokrzyskie	K	67,67	EFRR w ramach PO PW
5.	31	granica województwa – Czeremcha - Hajnówka	Podlaskie	-	67,67	EFRR w ramach PO PW
6.	52	Lewki - Hajnówka	Podlaskie	-	55,17	EFRR w ramach PO PW
7.	216	Działdowo – Olsztyn	Warmińsko-Mazurskie	-	50,17	EFRR w ramach PO PW
8.	219	Ełk – Szczytno	Warmińsko-Mazurskie	-	42,67	EFRR w ramach PO PW
9.	68	Stalowa Wola – Przeworsk	Podkarpackie	K	42,67	EFRR w ramach PO PW
10.	25	Padew – Mielec – Dębica	Podkarpackie	-	32,67	EFRR w ramach PO PW
11.	25	Końskie – Skarżysko Kamienna	Świętokrzyskie	K	27,67	EFRR w ramach PO PW
12.	30	Parczew – Łuków	Lubelskie	-	27,67	EFRR w ramach PO PW

* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T.

2.3 Lotnicza sieć TEN-T w makroregionie Polski Wschodniej.

Na obszarze Polski Wschodniej portem lotniczym należącym do kompleksowej sieci TEN-T jest lotnisko w Rzeszowie-Jasionce. Drugim funkcjonującym portem lotniczym jest Lublin-Świdnik, otwarty w 2012 r. Kolejnym planowanym portem lotniczym będzie, znajdujące się w końcowej fazie budowy, lotnisko Olsztyn-Mazury (Szymany k. Szczytna). W Białymstoku w fazie przygotowawczej jest realizacja pasa startowego w ramach lotniska użyteczności publicznej o ograniczonej certyfikacji.

Liczba obsługiwanych pasażerów w porcie lotniczym w Rzeszowie-Jasionce w ostatnich latach utrzymuje się na poziomie ok. 600 tys. (przy stale rosnącej liczbie operacji lotniczych). W porcie lotniczym Lublin-Świdnik jest ona ponad trzykrotnie niższa (ok. 185 tys. pas.). Z kolei mieszkańcy województwa świętokrzyskiego mają w niedalekiej odległości od granic porty lotnicze w Krakowie-Balicach oraz Katowicach-Pyrzowicach. Dla mieszkańców Warmii najbliższym portem lotniczym jest lotnisko w Gdańsku, a dla mieszkańców Podlasia oraz północno-zachodniej części województwa lubelskiego – porty w Warszawie oraz Modlinie. Modlin z racji wykonywania lotów niskokosztowych może być atrakcyjny również dla dojeżdżających na dłuższe odległości (ryc. 3).



Ryc. 3. Liczba obsługiwanych pasażerów w portach lotniczych w 2014 r.

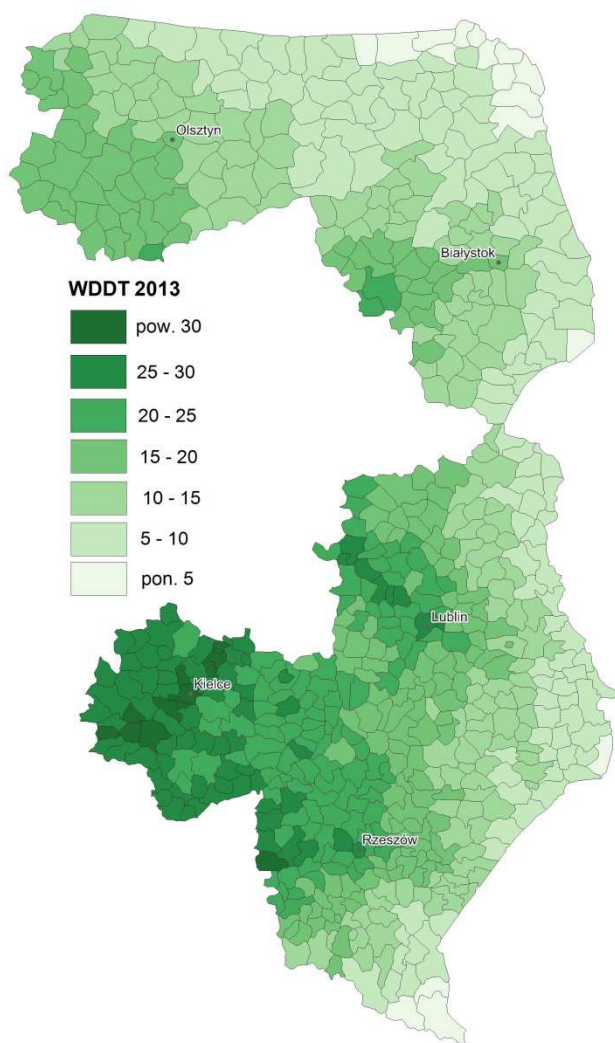
Przed otwarciem portów lotniczych w Lublinie i w Modlinie, duża część badanego obszaru znajdowała się w obszarze rynkowym lotniska Chopina w Warszawie. Powstawanie nowych obiektów (np. Lublin-Świdnik

lub Olsztyn-Mazury) powoduje, że stają się one najlepiej dostępnymi portami lotniczymi. Ich oferta przewozowa jest jednak najczęściej dość ograniczona (dominują przewoźnicy niskokosztowi oraz loty czarterowe). Dlatego o faktycznej dostępności lotniczej makroregionu w dużej mierze decyduje skomunikowanie z portami o szerszym wachlarzu stałych połączeń, w tym przede wszystkim z portem lotniczym w Warszawie oraz lotniskami w Krakowie i Gdańsku. Pozycja rynkowa nowych obiektów jest, w tym kontekście, do pewnego stopnia zagrożona rozbudowywaną siecią drogową i kolejową zapewniającą sprawny dostęp z województw wschodnich do wyżej wymienionych lotnisk.

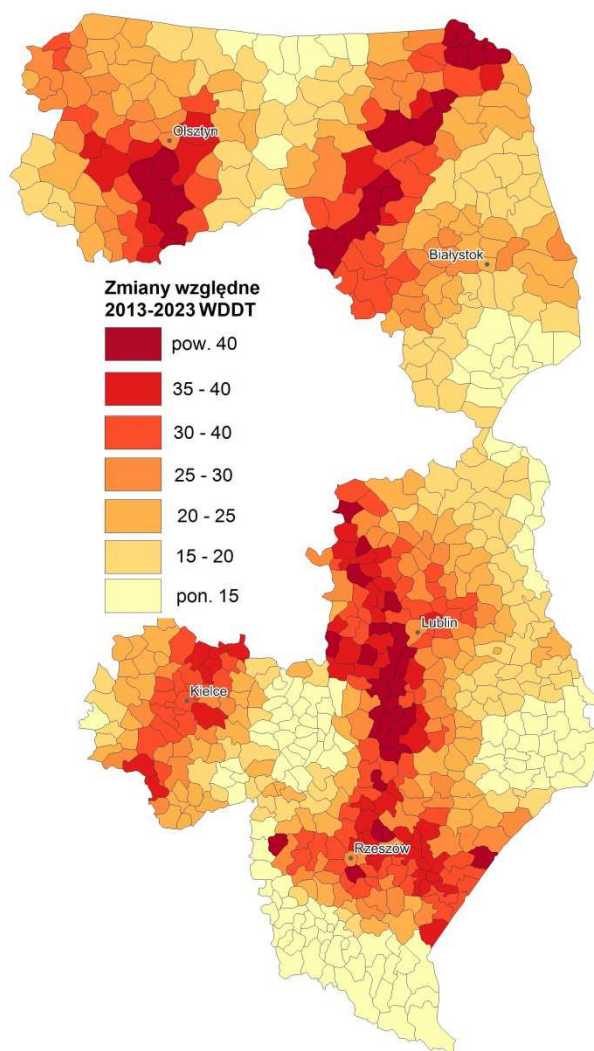
2.4 Dostępność drogowa, kolejowa oraz lotnicza w makroregionie Polski Wschodniej – diagnoza i prognoza zmian do 2023 r.

Dostępność drogowa.

Konsekwencją peryferyjnej lokalizacji względem układu największych obszarów metropolitalnych Polski (Warszawy, Krakowa, Górnego Śląska, Wrocławia, Poznania oraz Trójmiasta), a także opóźnienia w zakresie rozbudowy wyższych klas infrastruktury drogowej jest relatywnie słaba **dostępność drogowa**. Biorąc pod uwagę tzw. wskaźnik drogowej dostępności transportowej (WDDT) bazujący na modelu potencjału i umożliwiający obliczenie zmian dostępności na poziomie gmin i województw, widać wyraźnie, że dostępność województw Polski Wschodniej należy do najniższych w kraju (może z wyjątkiem województwa świętokrzyskiego, które znajduje się w połowie stawki). Należy jednak zaznaczyć duży wzrost dostępności przewidywany do 2023 r., jaki będzie efektem inwestycji, przede wszystkim na sieci dróg ekspresowych i autostrad. Dzięki realizowanym inwestycjom województwa Polski Wschodniej będą nadrobić zaległości w tym względzie, aczkolwiek jedynie województwu świętokrzyskiemu (głównie dzięki inwestycjom na drodze ekspresowej S7) uda się awansować w rankingu województw o jedną pozycję (tab. 6).



Ryc. 4. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w makroregionie Polski Wschodniej w 2013 r.



Ryc. 5. Zmiany drogowej dostępności krajowej (WDDT) w makroregionie Polski Wschodniej w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023.

Tab. 6. Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT II (syntetyczny) w 2013 r. i 2023 r. według województw.

Województwo	Wartość WDDT II		Zmiana wartości WDDT II 2023/2013	Zmiana pozycji w rankingu 2023/2013
	2013	2023		
Śląskie	56,67	64,25	7,58	-1
Mazowieckie	52,66	67,46	14,80	+1
Małopolskie	41,50	48,02	6,52	-1
Łódzkie	41,48	50,64	9,16	+1
Opolskie	34,47	38,23	3,76	0
Wielkopolskie	29,40	35,36	5,96	0
Dolnośląskie	27,59	32,69	5,10	-1
Świętokrzyskie	27,39	34,38	6,99	+1
Kujawsko-Pomorskie	26,89	32,46	5,57	0
Pomorskie	22,23	26,43	4,20	0
Podkarpackie	19,65	24,54	4,89	0
Lubelskie	18,03	23,24	5,21	0
Lubuskie	17,25	20,70	3,45	0
Warmińsko-Mazurskie	13,49	17,14	3,65	0
Podlaskie	12,85	16,04	3,19	0
Zachodniopomorskie	11,88	14,02	2,14	0

Na poziomie gminnym obraz dostępności ulega uszczegółowieniu i zauważalne stają się różnice wewnątrzregionalne – od najlepiej dostępnych obszarów województwa świętokrzyskiego (szczególnie wzdłuż trasy drogi ekspresowej S7) do najslabiej dostępnych obszarów przygranicznych Mazur i Suwalszczyzny oraz Bieszczad (ryc. 4). Duże zmiany dostępności układają się wzdłuż wszystkich wziętych pod uwagę ciągów drogowych planowanych do realizacji do 2023 r. (S7, S8, S61, S17, S19 na odcinku między Lublinem a Rzeszowem, oraz ukończenie wschodniego odcinka autostrady A4). Nierzadko efekty inwestycji widać nawet na obszarach położonych daleko od realizowanych odcinków, przykładowo efekt S8 budowanej z Warszawy do Białegostoku widoczny jest aż w gminach położonych przy granicy z Białorusią (ryc. 5).

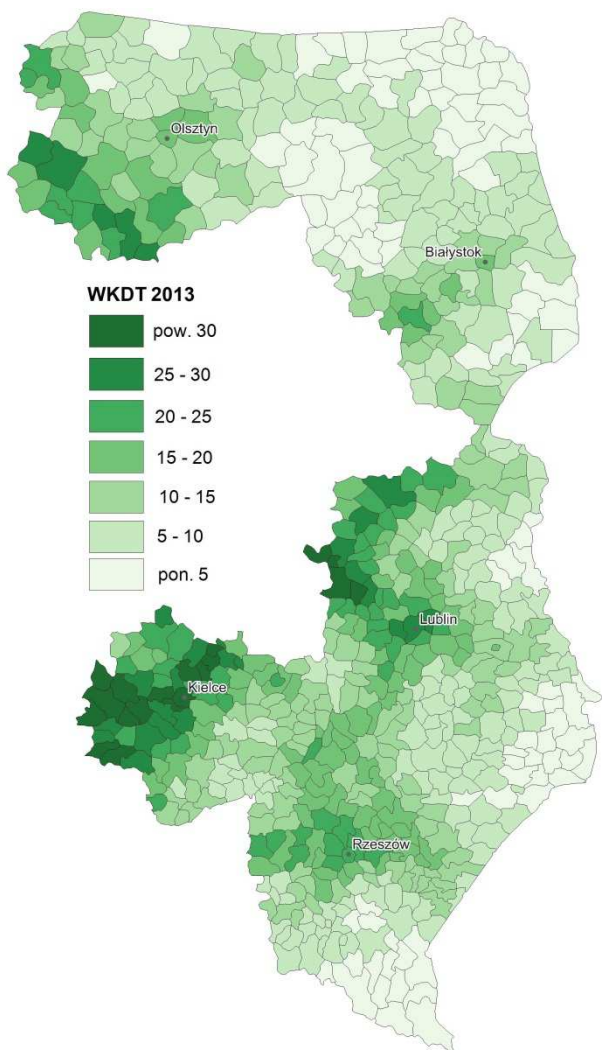
Dostępność kolejowa.

Dostępność kolejowa województw Polski Wschodniej jest również relatywnie słaba, co wynika nie tylko z ich peryferyjnego położenia oraz z braku znacznych inwestycji w tym zakresie, ale również z zaległości historycznych i swoistego rodzaju „upośledzenia”, w szczególności ziem byłego zaboru rosyjskiego, w relacji do intensywnie rozwiniętej infrastruktury kolejowej w zaborze pruskim. Szczególnie źle dostępne jest najsłabsze pod tym względem w Polsce województwo podlaskie (tab. 7). W wyniku planowanych intensywnych prac inwestycyjnych dostępność kolejowa we wszystkich województwach Polski Wschodniej wyraźnie wzrośnie, choć w dalszym ciągu będą one w 2023 r. zajmowały ostatnie miejsca w rankingu województw, przy czym województwa: podkarpackie i warmińsko-mazurskie zostaną dodatkowo wyprzedzone przez lubuskie (tab. 7).

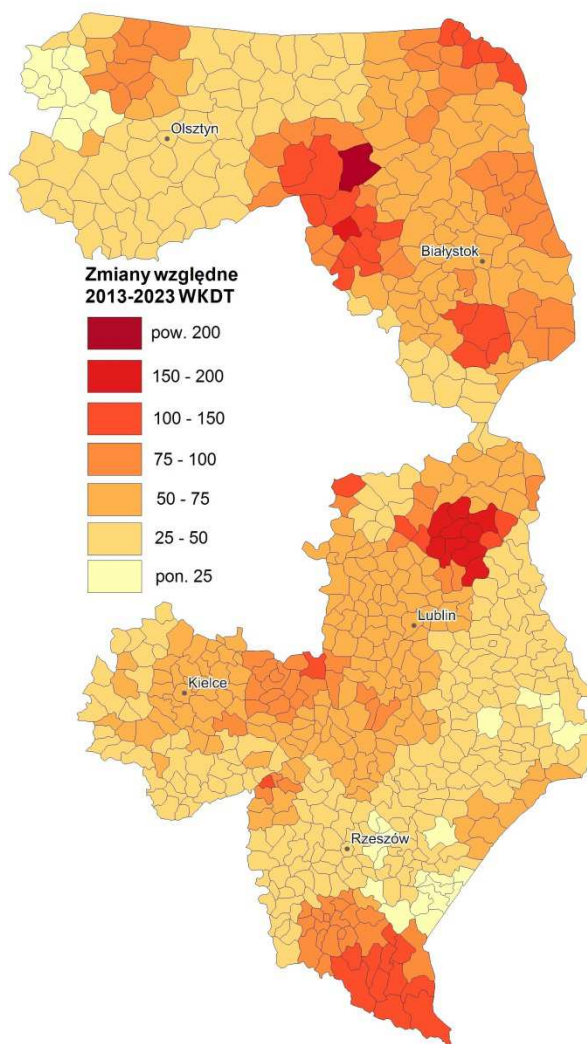
Na poziomie gminnym widać wyraźnie, że dostępność kolejowa jest najwyższa wzdłuż ciągów linii kolejowych, a wraz z oddalaniem się od nich szybko maleje tworząc swoistego rodzaju wyspy słabej dostępności, nawet poza obszarami granicznymi. Mowa tu przede wszystkim o słabo dostępnym obszarze styku województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego, a także, choć w mniejszym stopniu pogranicza województw świętokrzyskiego i lubelskiego (ryc. 6). Zmiany dostępności kolejowej do 2023 r. (stan według danych przekazanych IGiPZ PAN przez beneficjentów w połowie 2014 r.) mają charakter w dużej mierze wysp i następują w wyniku inwestycji realizowanych w ramach CEF, POIiŚ, POPW oraz RPO (w badaniu dostępności przyjęto, że zostaną zrealizowane wszystkie inwestycje zawarte w DI do SRT w jego wersji z połowy 2014 r.). Zaznacza się wyraźny efekt poprawy dostępności w wyniku planowanych modernizacji linii: E-75 („Rail Baltica”), E-30 (granica województwa podkarpackiego - Dębica - Rzeszów - Przeworsk - Przemyśl - Medyka), nr 7 (granica województwa lubelskiego - Dęblin - Lublin), nr 68 (Lublin - Stalowa Wola), nr 216 (Działdowo - Olsztyn), czy nr 8 (Skarżysko Kamienna - Kielce - granica województwa świętokrzyskiego). (ryc. 7).

Tab. 7. Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) w 2013 r. i 2023 r. według województw.

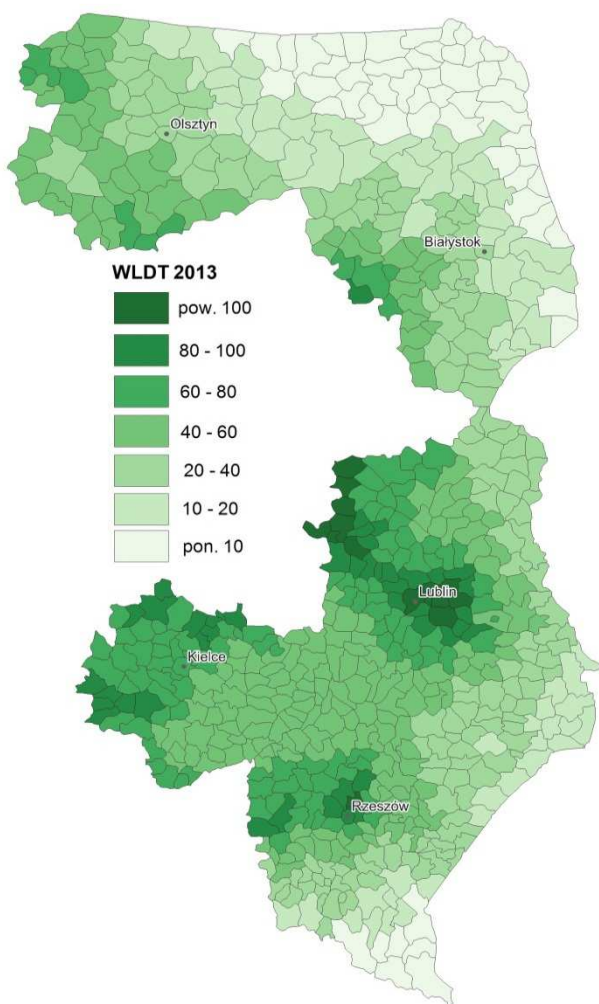
Województwo	Wartość WDDT II		Zmiana wartości WDDT II 2023/2013	Zmiana pozycji w rankingu 2023/2013
	2013	2023		
Mazowieckie	51,79	71,92	20,13	0
Śląskie	47,79	70,05	22,26	0
Łódzkie	35,57	52,40	16,83	0
Opolskie	28,71	47,35	18,64	0
Małopolskie	28,42	45,98	17,56	0
Wielkopolskie	26,52	42,78	16,26	0
Kujawsko-Pomorskie	25,62	38,03	12,41	0
Dolnośląskie	23,23	37,73	14,50	0
Świętokrzyskie	23,19	36,51	13,32	0
Pomorskie	23,11	29,43	6,32	0
Lubelskie	16,88	26,95	10,07	0
Podkarpackie	14,50	20,72	6,22	-1
Warmińsko-Mazurskie	13,55	18,20	4,65	-1
Lubuskie	12,50	22,89	10,39	+2
Zachodniopomorskie	11,54	17,32	5,78	0
Podlaskie	10,34	16,75	6,41	0



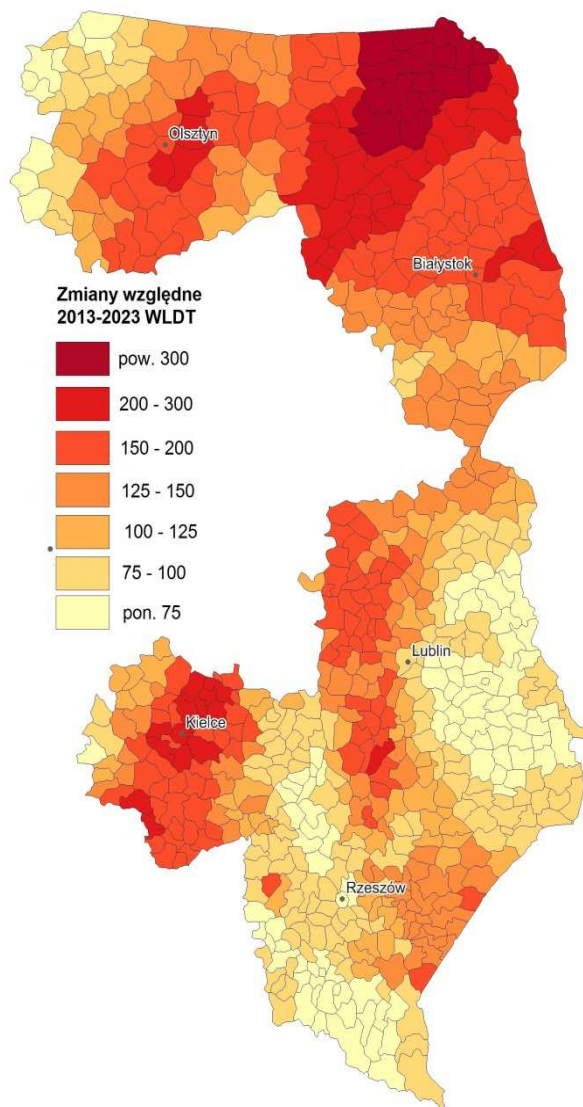
Ryc. 6. Stan kolejowej dostępności krajowej (WKDT) w makroregionie Polski Wschodniej w 2013 r.



Ryc. 7. Zmiany kolejowej dostępności krajowej (WKDT) w makroregionie Polski Wschodniej w latach 2013-2023.



Ryc. 8. Stan lotniczej dostępności krajowej (WLDT) w makroregionie Polski Wschodniej w 2013 r.



Ryc. 9. Zmiany lotniczej dostępności krajowej (WLDT) w makroregionie Polski Wschodniej w latach 2013-2023.

Dostępność lotnicza oraz wodno-śródlądowa.

Na **dostępność lotniczą** składają się, zgodnie z przyjętą we wskaźniku WLDT metodologią, przepustowość portów lotniczych oraz czas dojazdu transportem indywidualnym i publicznym do lotnisk. W 2013 r. najwyższą dostępnością w Polsce Wschodniej charakteryzują się obszary przyległe do województwa mazowieckiego (gdzie zlokalizowane są porty lotnicze Warszawa-Okęcie oraz Modlin), zachodnie obszary województwa świętokrzyskiego z dobrym dostępem do portów lotniczych w Katowicach (Katowice-Pyrzowice), Krakowie (Kraków-Balice), Łodzi (Łódź-Lublinek) oraz – z wykorzystaniem S7 – również do lotniska w Warszawie. Zauważalna jest również lepsza dostępność obszarów przyległych do istniejących w Polsce Wschodniej portów lotniczych w Świdniku oraz Rzeszowie-Jasionce. Najstąbiej pod tym względem wyglądają ponownie Suwalszczyzna, Mazury oraz Bieszczady (ryc. 8). W okresie

programowania 2014-2020 nie przewiduje się większych inwestycji w portach regionalnych². Poprawa dostępności lotniczej wynika przede wszystkim z poprawy warunków podróżowania do portów lotniczych. Zauważalne są duże zmiany dostępności wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S61 doprowadzającej potencjalnych pasażerów z bardzo słabo dostępnej Polski północno-wschodniej do lotnisk w Modlinie oraz w Warszawie. W województwie świętokrzyskim inwestycje na drodze ekspresowej S7 poprawią dojazd do portów lotniczych w Krakowie i Warszawie, a w województwie lubelskim prace na S17 i S19 usprawnią ruch między lotniskami w Warszawie, Lublinie-Świdniku oraz Rzeszowie (ryc. 9).

W ramach prac nad wskaźnikiem WMDT (Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej) analizowano również diagnozę i zmiany dostępności do **żeglugi śródlądowej**, ale w przypadku Polski Wschodniej ta gałąź transportu ma marginalne znaczenie (obecnie warunki portu śródlądowego spełnia na analizowanym obszarze Elbląg). W przypadku portów morskich kluczowy dla makroregionu jest dojazd drogą ekspresową nr 7, która do 2023 r. powinna zostać ukończona na odcinku między Trójmiastem a granicą z województwem mazowieckim. Tym samym można założyć sporą poprawę dostępności do **portów morskich** zachodnich obszarów województwa warmińsko-mazurskiego oraz pośrednio, z wykorzystaniem DK16 i wybudowanej w jej ciągu obwodnicy Olsztyna, również pozostałego obszaru Warmii i Mazur oraz północnych obszarów województwa podlaskiego.

Wnioski.

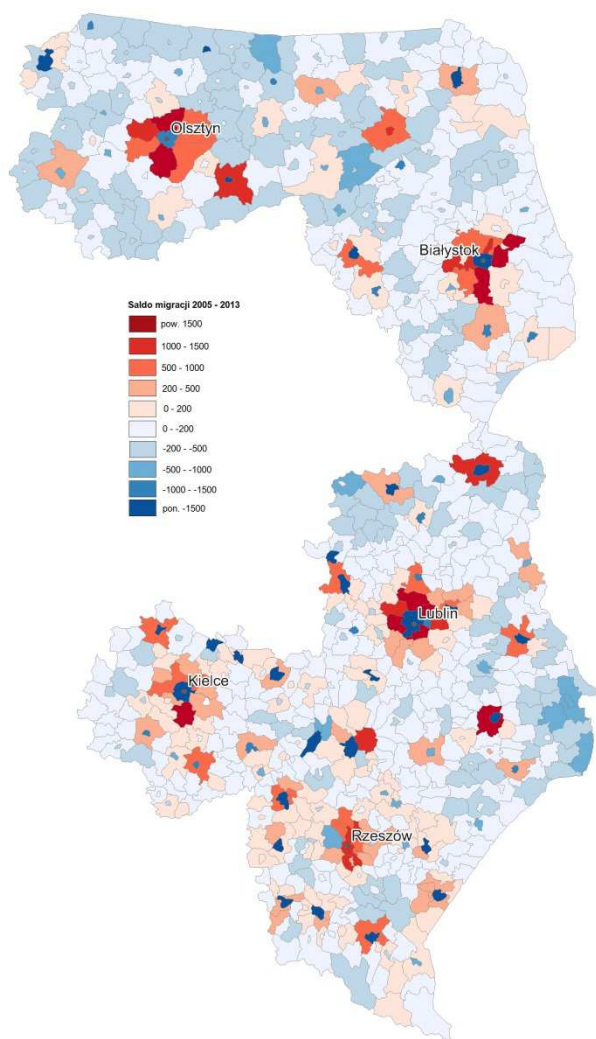
Gęstość sieci drogowej wyższych klas (autostrady i drogi ekspresowe) w makroregionie Polski Wschodniej jest znacznie niższa niż w pozostałych obszarach kraju. W wyniku zaplanowanych inwestycji w okresie programowania 2014-2020 różnica ta będzie stopniowo zmniejszana. W celu poprawy dostępności drogowej należy przede wszystkim ukończyć ciągi drogowe łączące stolicy województw z Warszawą, Krakowem i Gdańskiem. Inwestycje te należą zresztą do priorytetów inwestycyjnych zawartych w Dokumentie Implementacyjnym. Z punktu widzenia poprawy dostępności Polski północno-wschodniej (w tym regionu Mazur i Suwalszczyzny) kluczowe jest przyspieszenie prac nad drogą ekspresową nr 61. Droga ta wraz z innymi trasami poprawiającymi dojazd do Warszawy wpłynie znacząco na poprawę sytuacji tego obszaru również w zakresie dostępności do portów lotniczych. Aktualnie, wraz z oddaniem do użytku portów lotniczych w Świdniku i Modlinie, przy założeniu ukończenia planowanych dróg, przewidywana dostępność do portów lotniczych w 2023 r. będzie mogła być uznana za wystarczającą w skali makroregionu, choć z drugiej strony Suwalszczyzna nadal pozostanie najslabiej dostępnym lotniczo obszarem w Polsce. Po uruchomieniu portów lotniczych Olsztyn-Mazury i w Białymstoku, dostępność do portów lotniczych w skali makroregionu jeszcze bardziej wzrośnie (ww. porty nie były uwzględnione w symulacji zmian dostępności wykonanej z wykorzystaniem wskaźników WMDT).

Z przyczyn historycznych i zaległości inwestycyjnych obszar Polski Wschodniej jest relatywnie słabo dostępny w zakresie transportu kolejowego i lotniczego. Planowane inwestycje kolejowe w okresie programowania 2014-2020 w dużym stopniu poprawią sytuację, choć największe zmiany będą mieć charakter wyspowy.

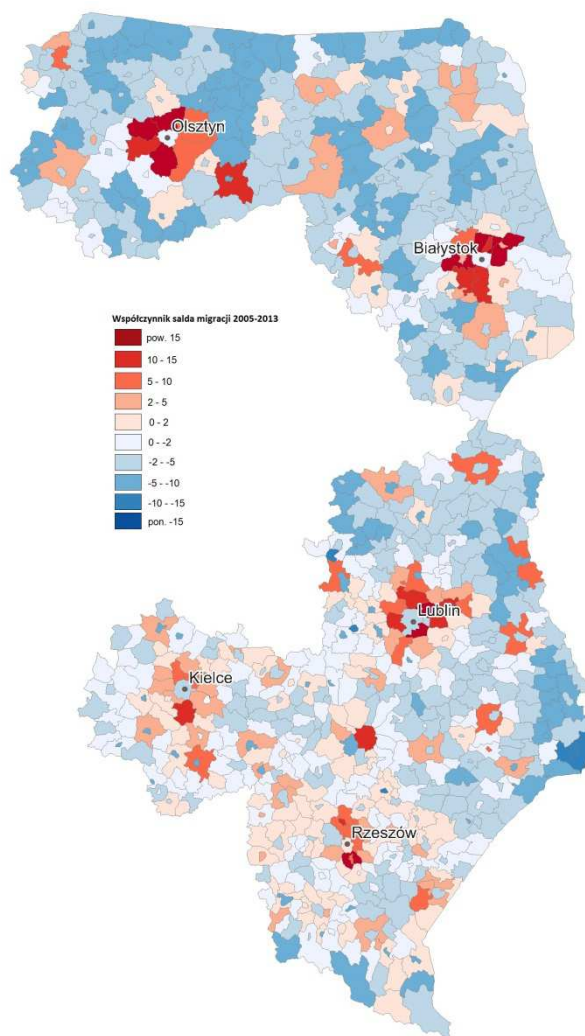
² W 2015 r. Miasto Białystok wspólnie z Aeroklubem Polskim rozpoczęło całokształt działań proceduralnych i inwestycyjnych, których celem jest przygotowanie lotniska użytku wyłącznego Białystok- Krywlany do pełnienia funkcji lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji wraz z dostosowaniem jego infrastruktury do wymogów stawianych przez prawo w tym zakresie. Podstawowym celem rozbudowy i modernizacji jest możliwość pełnienia funkcji komunikacyjnych i wykonywania lotów General Aviation na utwardzonym pasie startowym w formule prawnej lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji o zakładanym kodzie referencyjnym lotniska 3C.

2.5 Uwarunkowania popytowe.

Do uwarunkowań popytowych w transporcie pasażerskim można zaliczyć m.in. liczbę ludności, potencjały ruchotwórcze (takie jak np. lokalizacja sklepów wielkopowierzchniowych, szkół wyższych, szpitali itd.), specyfikę i lokalne uwarunkowania dojazdów do pracy oraz migracje. W przypadku liczby ludności, potencjałów ruchotwórczych w postaci lokalizacji sklepów wielkopowierzchniowych oraz dojazdów do pracy to te uwarunkowania popytowe zostały opisane niezależnie dla każdego z województw Polski Wschodniej. Na poziomie makroregionu przedstawiono obraz migracji, a także porównano zmiany liczby ludności w gminach w pięciu analizowanych obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Odniesiono się także do osobowego ruchu granicznego.



Ryc. 10. Saldo migracji w gminach makroregionu Polski Wschodniej w okresie 2005-2013.



Ryc. 11. Współczynnik salda migracji w gminach makroregionu Polski Wschodniej w okresie 2005-2013.

Migracje.

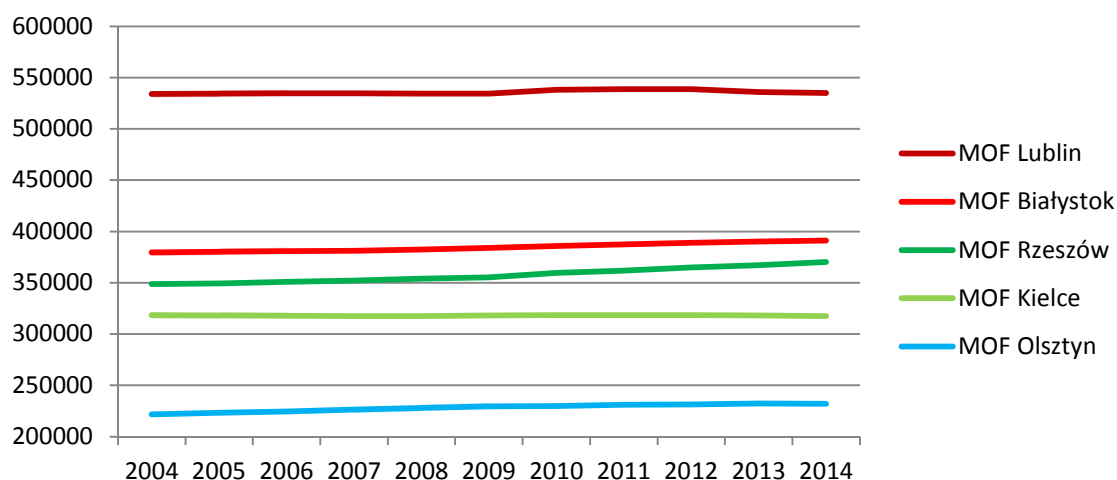
Jednym z ważniejszych wskaźników służących prognozie potrzeb inwestycyjnych w transporcie są migracje. Można je analizować w kontekście zarówno podróży fakultatywnych związanych z utrzymywaniem więzi, z odwiedzinami znajomych i krewnych (szczególnie istotne przy podróżach dłuższych) oraz w kontekście codziennych dojazdów do pracy. W ramach migracji związanych z procesem suburbanizacji można założyć, że są one przede wszystkim udziałem młodych ludzi, którzy często przenosząc się z miasta na wieś budują lub kupują dom i powiększają rodzinę. Z tego względu w tych gminach, w których występuje szczególnie wysokie pozytywne saldo migracji dalszy wzrost liczby ludności

jest wysoce prawdopodobny. Sytuacja w Polsce Wschodniej nie odbiega w tym względzie od innych miast i regionów Polski. Polacy przenoszą się przede wszystkim z miast do gmin z nimi sąsiadujących, a wyludniają się głównie obszary peryferyjne, w tym przygraniczne (ryc. 10). Szczegółowa analiza tego zjawiska została przedstawiona w dalszych rozdziałach, dla każdego z województw Polski Wschodniej niezależnie. Na obraz kartograficzny złożyły się bezwzględne saldo migracji oraz współczynnik salda migracji, tj. saldo migracji w relacji do liczby ludności (ryc. 11).

Oceniając ogólnie sytuację migracyjną makroregionu Polski Wschodniej należy podkreślić, że na jego obszarze przeważają tereny o ujemnym saldzie migracji. Obszarami napływu są głównie strefy podmiejskie miast wojewódzkich i niektórych ośrodków subregionalnych (takich jak m.in. Ełk, Biała Podlaska, Krosno i Zamość). Najbardziej rozległe przestrzenie są strefy napływu wokół Białegostoku, Olsztyna i Lublina. Jednocześnie prawie wszystkie miasta wojewódzkie i inne ośrodki Polski Wschodniej w swoich granicach mają ujemne saldo migracji. Układ stref napływu wokół poszczególnych miast jest zróżnicowany kierunkowo, co może być przesłanką dla podejmowania inwestycji transportowych w ich otoczeniu. Tego typu pasy o pozytywnym bilansie migracyjnym można zaobserwować m.in. w kierunku południowym od Białegostoku i Kielc oraz wschodnim od Lublina.

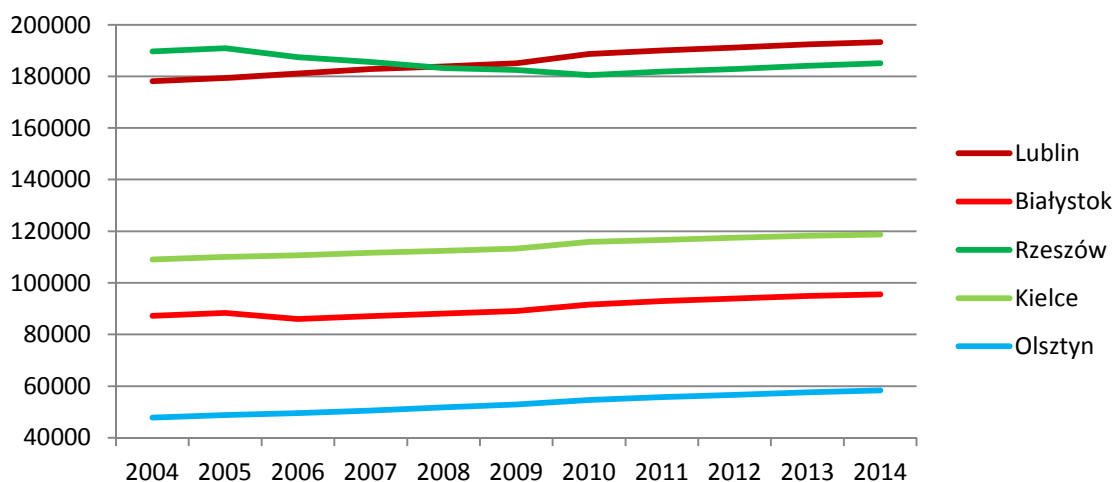
Potencjał ludnościowy MOF.

W okresie 2004-2014 liczba mieszkańców pięciu MOF miast wojewódzkich Polski Wschodniej pozostawała relatywnie stabilna. Największe wzrosty w ujęciu procentowym zaobserwowano w MOF Rzeszów (6,15%, wzrost o 21,4 tys. mieszk.), MOF Białystok (3,05%, wzrost o ponad 11,5 tys. mieszk.) oraz MOF Olsztyn (4,75%, wzrost o 10,5 tys. mieszk.). Jedynym miejskim obszarem funkcjonalnym, którego liczba ludności nieznacznie spadła były Kielce (spadek o 0,3%). W relacji do innych MOF w kraju można uznać, że MOF miast wojewódzkich Polski Wschodniej charakteryzowały się wyjątkową stabilnością w sensie liczby ludności. Z drugiej strony w przypadku Rzeszowa, wzrost liczby mieszkańców MOF o ponad 20 tys. trzeba uznać za znaczący (ryc. 12).



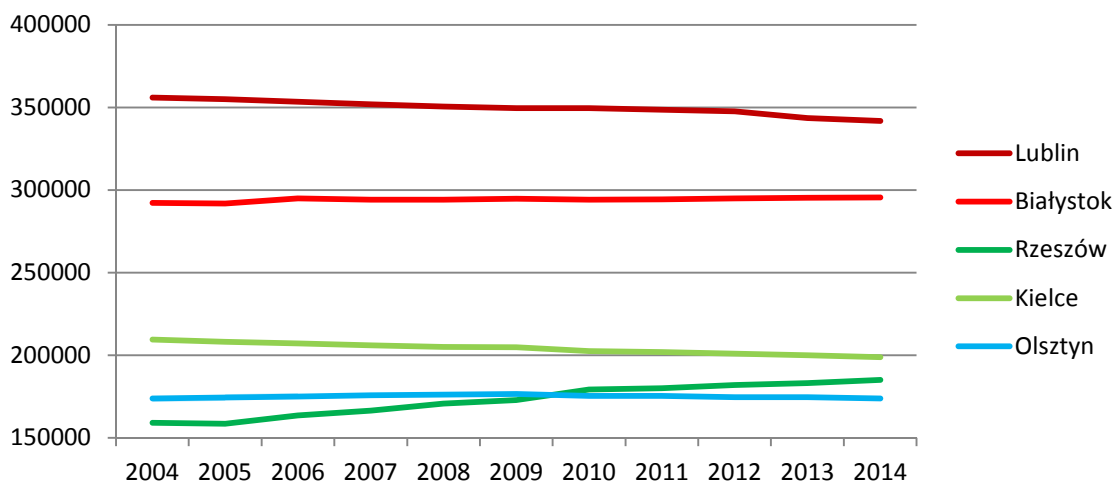
Ryc. 12. Liczba ludności w miejskich obszarach funkcjonalnych w latach 2004-2014.

Dokładniejsza analiza zmian liczby ludności w latach 2004-2014 w ramach MOF w ujęciu **miasto- strefa podmiejska** pokazuje dużo bardziej zróżnicowany obraz zmian ludnościowych i procesów suburbanizacyjnych. Zmiany te świadczą o znacznych procesach suburbanizacyjnych we wszystkich MOF z wyjątkiem rzeszowskiego, gdzie ten proces jest szczególnie trudny do uchwycenia ze względu na zachodzące w tym okresie zmiany granic administracyjnych Rzeszowa i gmin ościennych. Spośród pozostałych MOF, w ujęciu procentowym, liczba ludności najbardziej wzrosła w strefie podmiejskiej Olsztyna (wzrost o ponad 22%). W Lublinie, Białymstoku oraz Kielcach wzrost ten był porównywalny i wyniósł w tych miastach ok. 8-10%. W wartościach bezwzględnych zmiana liczby mieszkańców była najbardziej widoczna w strefie podmiejskiej Lublina (wzrost o ponad 15 tys.) (ryc. 13).



Ryc. 13. Liczba ludności w strefie podmiejskiej (MOF-miasto wojewódzkie) w latach 2004-2014.

W przypadku samych miast, liczba ludności Rzeszowa wzrosła w latach 2004-2014 o ponad 26 tys. (16,4%) co wiąże się przede wszystkim z rozszerzeniem granic administracyjnych miasta i wchłonięciem części gmin przylegających do niego. W związku z procesem zwiększania granic administracyjnych Rzeszowa miasto to wyprzedziło pod względem liczby ludności Olsztyn i zbliżyło pod tym względem do Kielc. Z kolei liczba mieszkańców Białegostoku oraz Olsztyna była w badanym okresie stabilna, podczas gdy Lublin oraz Kielce zanotowały spadki rzędu odpowiednio 14 i 10 tys. mieszkańców, co w przypadku Lublina stanowiło nieco ponad 4% ubytek ludności, a dla Kielc aż ponad 6% spadek liczby mieszkańców (ryc. 14).



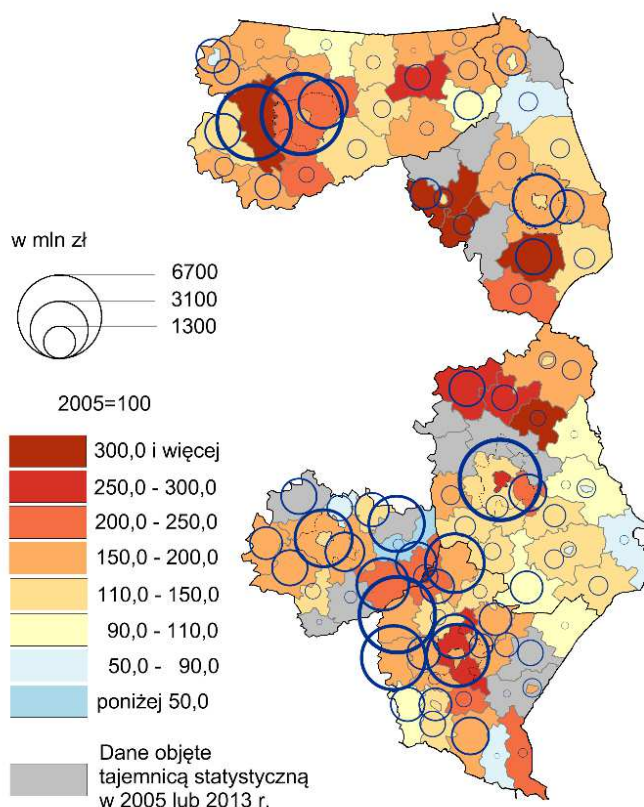
Ryc. 14. Zmiana liczby ludności w miastach w latach 2004-2014.

Wnioski.

Biorąc pod uwagę procesy demograficzne, w tym migracje, miejskie obszary funkcjonalne stolic województw Polski Wschodniej ciągle zwiększają swój potencjał demograficzny wskazując na znaczne potrzeby inwestycyjne w zakresie poprawy funkcjonowania transportu. Potrzeby te rosną przede wszystkim w strefie podmiejskiej, która rozwija się, w sensie wzrostu liczby ludności, często kosztem powolnej utraty mieszkańców przez miasto wojewódzkie (przede wszystkim w Lublinie oraz Kielcach). Szczególnie wysokie wzrosty liczby mieszkańców strefy podmiejskiej obserwuje się w poszczególnych gminach położonych w sąsiedztwie Olsztyna oraz Lublina. W przypadku Rzeszowa i w mniejszym zakresie Białegostoku, znaczny wzrost liczby ludności MOF (nawet ponad 10 tys. mieszkańców) miał miejsce razem z równoległymi zmianami administracyjnymi granic miasta, co skutkuje trudnością w jednoznacznej ocenie skali zmian w układzie stolica województwa – strefa podmiejska.

Eksport i produkcja sprzedana przemysłu.

Makroregion Polski Wschodniej jest jednym z najłagodniej gospodarczo rozwiniętych, ale też silnie zróżnicowanych przestrzennie i branżowo, regionów w kraju. Przestrzenny obraz aktywności przemysłowej regionu wyrażony wartością produkcji sprzedanej jest silnie zróżnicowany (ryc. 15). W województwach warmińsko-mazurskim i lubelskim działalność większych zakładów przemysłowych skupia się w kilku ośrodkach regionu, tj. miastach wojewódzkich (Olsztyn, Lublin) oraz powiatach ostródzkim, puławskim i lubartowskim (dwa ostatnie niewykazywane w oficjalnych statystykach z uwagi na wyraźną dominację pojedynczych zakładów przemysłowych i objęcie ich tajemnicą statystyczną). Struktura przestrzenna gospodarki regionu świętokrzyskiego i podkarpackiego jest bardziej policentryczna. Poza ośrodkami wojewódzkimi wyróżniają się także pozostałe ośrodki Okręgu Staropolskiego oraz tzw. Doliny Lotniczej. W całym makroregionie wschodnie obszary przygraniczne, włączając subregionalne ośrodki miejskie (np. Przemyśl, Zamość, Chełm), należą do grupy ekonomicznie najsłabszych.

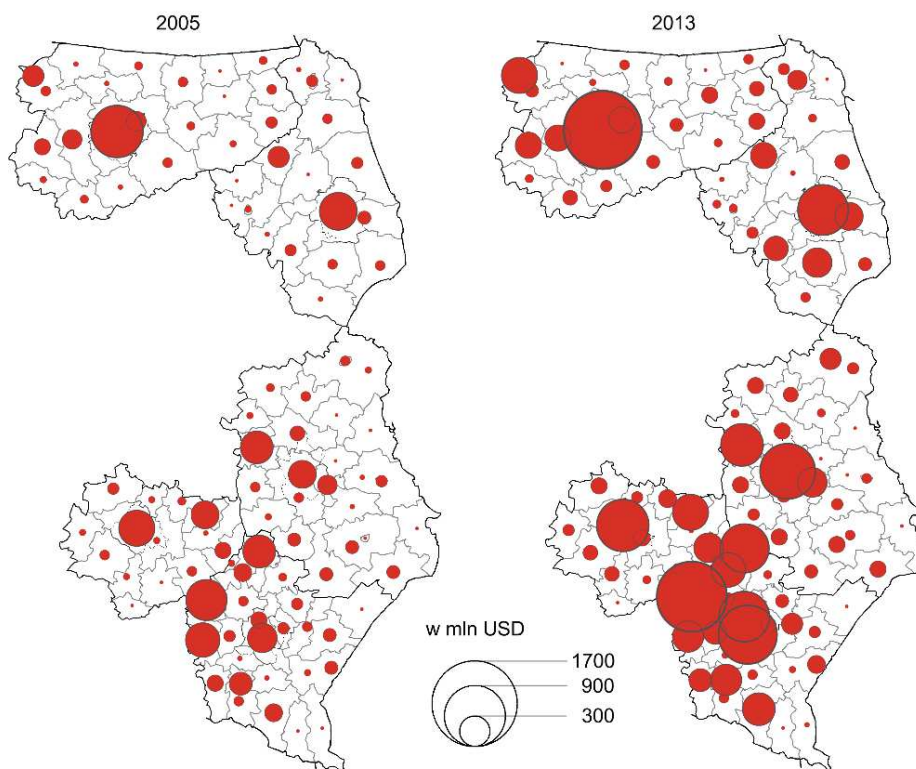


Ryc. 15. Produkcja sprzedana przemysłu makroregionie Polski Wschodniej (podmioty >9 pracujących).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – BDL.

W układzie dynamicznym w latach 2005-2013 następował silny wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w powiatach związanych strukturalnie z przemysłem spożywczym (zambrowski, bielski czy radzyński i łukowski), przemysłem jachtowym i drzewnym (ostródzki), jak i maszynowym i elektromaszynowym w województwie podkarpackim. Z kolei, najniższe wartości dynamiki produkcji sprzedanej przemysłu w makroregionie odnotowano na obszarze ciągnącym się od wschodniej Lubelszczyzny po północno-wschodnią część województwa podkarpackiego. Szczególnie silny spadek produkcji dotknął w tym okresie powiat opatowski, a nieco mniejszy m.in. niektóre ośrodki subregionalne (Chełm, Zamość, Elbląg).

Obraz przestrzenny aktywności eksportowej przedsiębiorstw zlokalizowanych w makroregionie Polski Wschodniej³ jest, pod względem wartościowym, zbliżony do analogicznego rozkładu produkcji sprzedanej przemysłu (ryc. 16). Pewne regiony są jednak niedoreprezentowane, jeśli chodzi o eksport towarów. Dotyczy to w dużej mierze powiatów województwa świętokrzyskiego oraz powiatów ostródzkiego i dębickiego. Również w wymiarze przestrzennego rozmieszczenia siedzib eksporterów (ryc. 18) można znaleźć potwierdzenie tezy o silnym zróżnicowaniu struktury gospodarczej makroregionu i wyróżniającej roli ośrodków miast centralnych województw (z wyjątkiem województwa podkarpackiego).



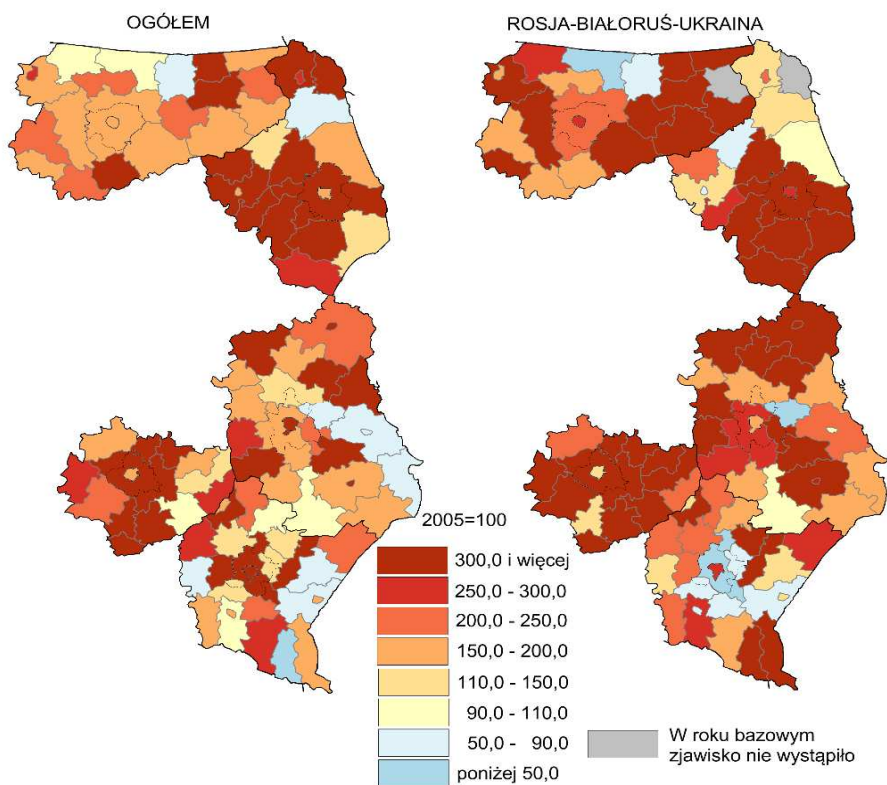
Ryc. 16. Eksport ogółem z powiatów Polski Wschodniej w latach 2005 i 2013 (USD).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów.

Lata 2005-2013 charakteryzują się pewną stabilnością relacji pomiędzy poszczególnymi jednostkami przestrzennymi. W ujęciu bezwzględnym największe wzrosty eksportu wystąpiły w dotychczas największych ośrodkach eksportowych Polski Wschodniej. Najwięcej zyskał Podkarpacki obszar przemysłowy.

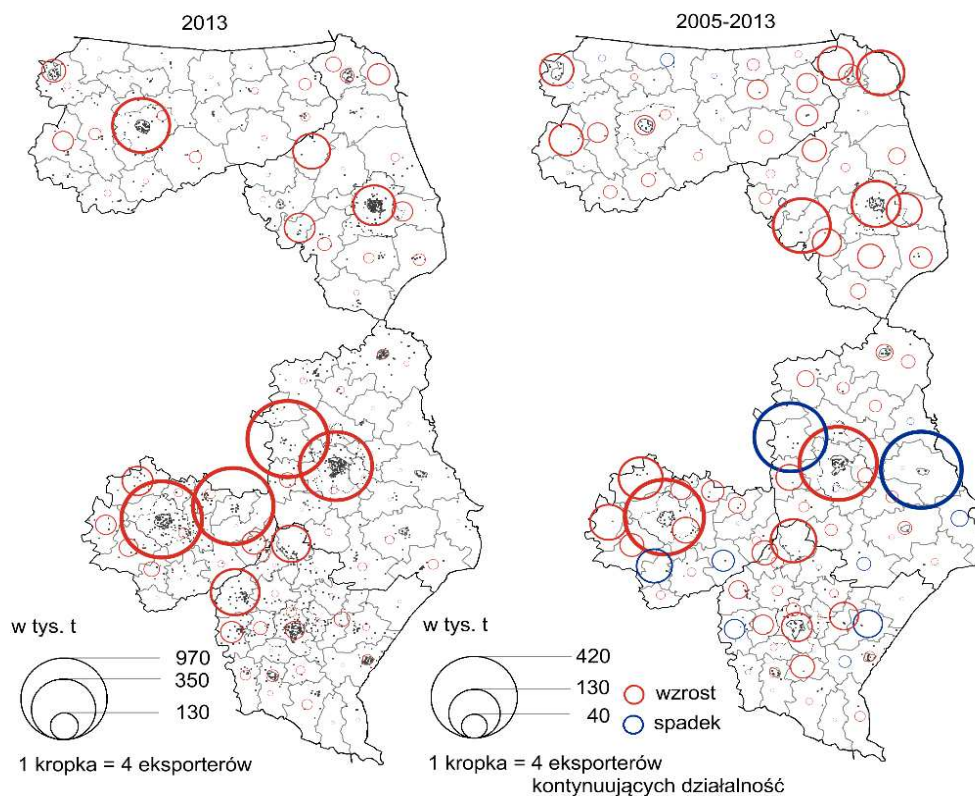
Obszary, które silnie zwiększyły wartość eksportu w ujęciu względnym obejmują praktycznie cały makroregion (ryc. 17). W długim okresie spadek eksportu objął głównie tereny o silnie peryferyjnym charakterze (południowo-wschodnia Lubelszczyzna i wschodnie Podkarpacie) oraz, w mniejszym stopniu, północne krańce województwa warmińsko-mazurskiego. Dane te jeszcze raz potwierdzają tezę o zdywersyfikowaniu siły powiązań handlowych, w szczególności w województwie podkarpackim (pomiędzy częścią zachodnią i wschodnią).

³ 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 (w 2013 r. próg podstawowy wyniósł 1,1; a szczegółowy – 76,0 mln zł). Natomiast z krajami spoza UE handel obejmuje pełną statystykę obrotów towarowych.



Ryc. 17. Dynamika eksportu ogółem i do wschodnich krajów sąsiednich (Rosja, Białoruś, Ukraina) z powiatów Polski Wschodniej w latach 2005-2013.

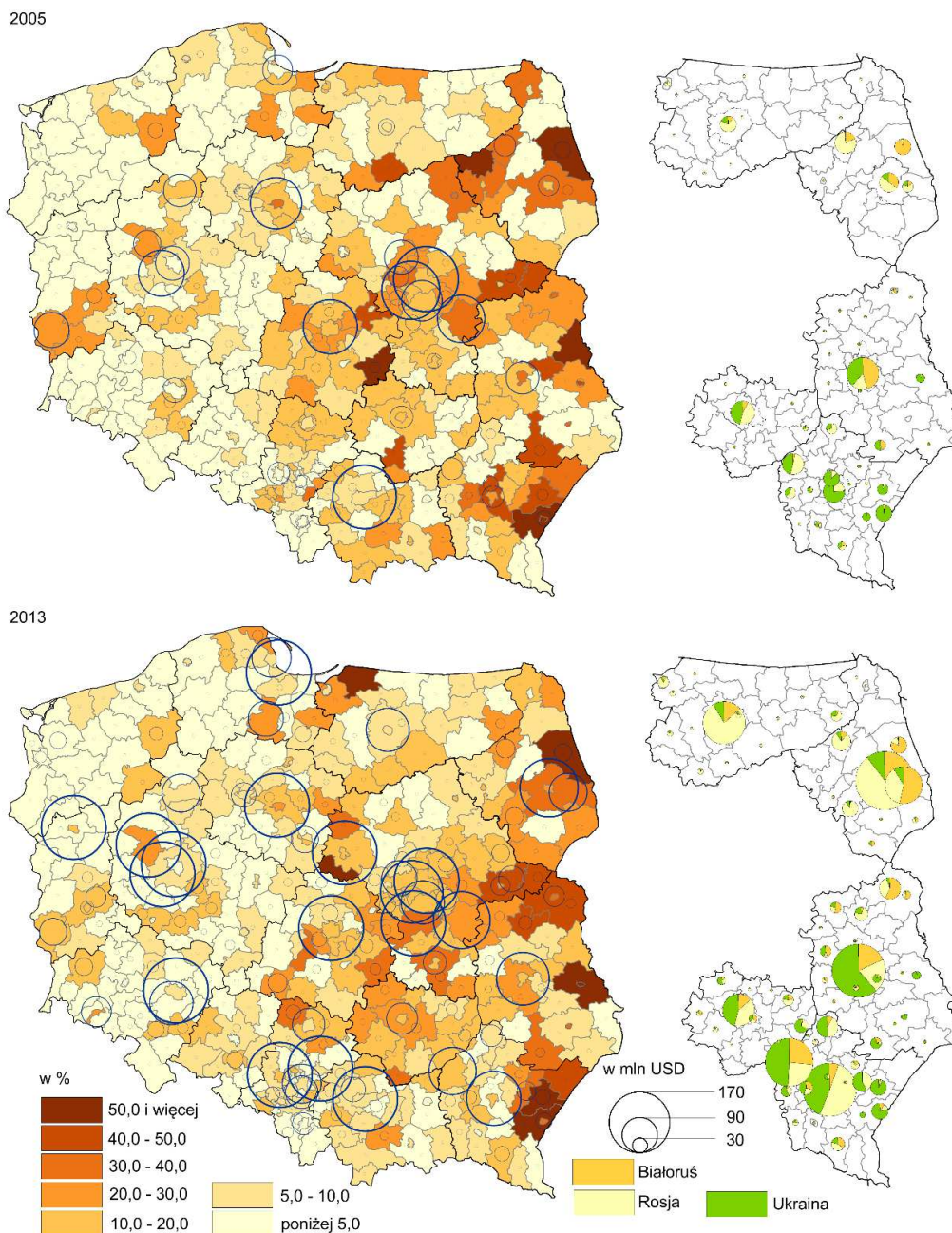
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów.



Ryc. 18. Eksport ogółem z powiatów Polski Wschodniej w latach 2005 i 2013 (t).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów.

Nieco odmiennie przedstawia się obraz przestrzennego rozmieszczenia zagranicznych powiązań handlowych w ujęciu tonażowym (ryc. 18). Jest on silnie determinowany strukturą branżową gospodarek lokalnych, a w konsekwencji – mocno spolaryzowany. Gros eksportu liczonego w ujęciu tonażowym generują przedsiębiorstwa zlokalizowane na obszarze zaledwie kilku powiatów, mianowicie: w województwie świętokrzyskim Kielc i powiatu ostrowieckiego, a w województwie lubelskim Lublina i powiatu puławskiego. W tych jednostkach nastąpiły też jedne z największych zmian, wynikające w przypadku Lublina i Kielc ze zmian w działalności w handlu hurtowym, a w Chełmie i powiecie puławskim – ze zmniejszenia wielkości eksportu w dominujących gałęziach ich gospodarki. Generalnie układ przestrzenny wolumenu eksportu w ujęciu towarowym nie ulegał większym zmianom (poza powyższej opisanymi).



Ryc. 19. Eksport ogółem do wschodnich krajów sąsiednich (Rosja, Białoruś i Ukraina) i udział w eksporcie ogółem w latach 2005 i 2013.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów.

W aspekcie analiz międzynarodowego ruchu towarowego w makroregionie Polski Wschodniej ważny element stanowią powiązania handlowe z krajami zza wschodniej granicy, głównie z Rosją, Białorusią i Ukrainą (RBU), których rozkład warunkuje potrzeby infrastrukturalne, zarówno z punktu widzenia kraju, jak i regionu. Mimo zmiany w zakresie międzynarodowych ciężarów handlowych, która następowała od początku lat 90-tych XX wieku, polegającej na nasileniu kontaktów z rynkami zachodniej Europy i osłabieniu – z krajami zza wschodniej granicy; rynek krajów sąsiednich – RBU, zwłaszcza we wschodniej części kraju, nadal pozostaje relatywnie istotny w kontekście wymiany towarowej (ryc. 19).

W wartościach bezwzględnych eksport do krajów RBU jest najwyższy w dużych ośrodkach wojewódzkich, również Polski Wschodniej. Siła powiązań handlowych ze wschodem maleje wraz z oddalaniem się od granicy i pozostaje stabilna w ostatnich latach. Równoległe w makroregionie następuje też większa dywersyfikacja kierunkowa w ramach tych 3 krajów. O ile wcześniej fakt graniczenia z danym państwem skutkowało jego dominacją w obrotach w ramach tej grupy krajów, o tyle obecnie, szczególnie w województwie podkarpackim, następują zmiany w tej tendencji na rzecz Rosji. Rozkład przestrzenny wolumenu eksportu z krajami RBU w regionie jest odmienny od rozkładu przestrzennego eksportu ogółem. W większym stopniu w obrotach handlowych uczestniczą powiaty przygraniczne Lubelszczyzny i Podkarpacia (Biała Podlaska oraz Przemyśl i Jarosław).

Wnioski.

W kontekście potrzeb transportowych makroregionu Polski Wschodniej struktura gospodarki i międzynarodowe powiązania gospodarcze mogą być rozpatrywane na różnych płaszczyznach:

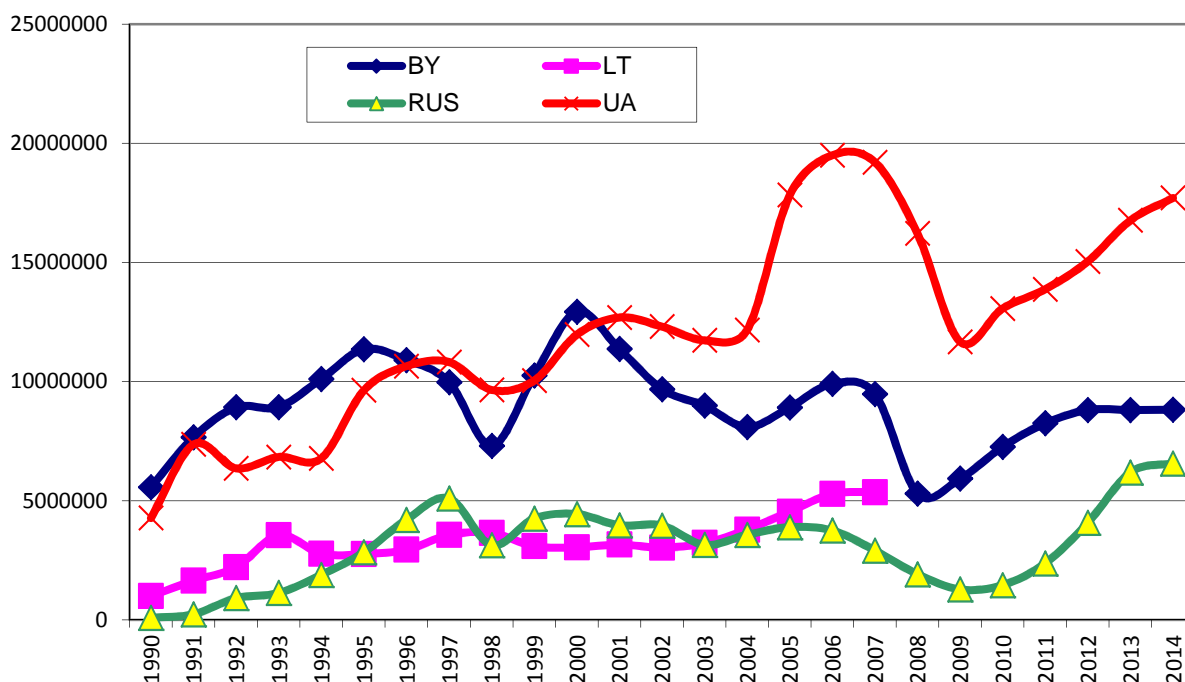
1. potrzeby transportowe w zakresie międzynarodowych powiązań całego kraju, w tym makroregionu ze Wschodem
 - dominują powiązania w układzie równoleżnikowym w centralnej części kraju od Poznania przez Warszawę do granicy wschodniej lub w południowej części kraju od Wrocławia, przez Górny Śląsk, Kraków i Rzeszów do granicy wschodniej;
 - na obszarze makroregionu ważne są też powiązania skośne w ramach głównych osi infrastrukturalnych na północny lub południowy wschód od Warszawy; a także w przypadku województwa świętokrzyskiego na południowy wschód w kierunku Rzeszowa;
2. potrzeby transportowe w zakresie powiązań makroregionu z terytorium kraju i w zakresie wewnętrznych powiązań w obrębie makroregionu
 - intensyfikacja dywersyfikacji powiązań z krajami RBU w obrębie makroregionu kreuje potrzebę wzmocnienia infrastruktury w układzie południkowym pomiędzy głównymi ośrodkami makroregionu w celu ich „dowiązania” do pozostałych krajów RBU;
 - stopniowy wzrost znaczenia gospodarek makroregionu (w szczególności podkarpackie) może skutkować potrzebą wzmocnienia powiązań z rynkami zbytu pozostałych regionów kraju;
3. potrzeby transportowe w zakresie wewnętrznych powiązań poszczególnych województw, tym w układzie stolica województwa-strefa podmiejska (miejsce produkcji-rynek zbytu)
 - silnie scentralizowany charakter przestrzeni gospodarczej województwa warmińsko-mazurskiego; układ pośredni z wyróżniającą się rolą ośrodka wojewódzkiego oraz współistnieniem kilku innych ośrodków przemysłowych (województwo lubelskie i podlaskie), a także policentryczny układ gospodarki województwa świętokrzyskiego i podkarpackiego, wymuszają odrębne traktowanie i programowanie potrzeb infrastrukturalnych w poszczególnych województwach makroregionu Polski Wschodniej.

Ruch graniczny.

Polska Wschodnia jest obszarem tranzytowym w przewozach towarów, a także osób pomiędzy Europą Zachodnią a państwami powstałymi po rozpadzie byłego ZSRR. Rozkład przestrzenny ruchu granicznego jest uwarunkowany szeregiem czynników, w tym przede wszystkim: sytuacją geopolityczną, rozwojem infrastruktury drogowej (budowa nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych w Polsce) oraz koniunkturą ekonomiczną dla handlu przygranicznego.

Istotnym uwarunkowaniem pozostaje fakt, że w 2003 r. Polska, zobligowana zobowiązaniami wobec Unii Europejskiej, wypowiedziała umowy o ruchu bezwizowym z Rosją i Ukrainą. Rosja i Białoruś wprowadziły wówczas wizy na zasadzie retorsji. Ukraina odstąpiła od wprowadzania wiz dla Polaków. W grudniu 2007 r. Polska, Słowacja i Litwa weszły do strefy Schengen. Granica z Rosją, Białorusią i Ukrainą stała się granicą tejże strefy. Rozpoczęto starania o zawarcie, dopuszczanych przez zasady układu z Schengen, umów o małym ruchu granicznym. Ostatecznie umowy takie obowiązują od 2009 r. na granicy z Ukrainą i od 2012 r. z Rosją. Obejmują one bezwizowy ruch osób zamieszkałych w strefie przygranicznej (w drugim przypadku jest to rozległy obszar, w którego skład wchodzi cały obwód kaliningradzki Federacji Rosyjskiej oraz duże fragmenty województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego). Analogiczna umowa z Białorusią została także podpisana, ale nie weszła w życie.

Czynniki geopolityczne i ekonomiczne, powodowały, że ruch osobowy na granicy wschodniej podlegał silnym fluktuacjom w całym okresie transformacji (ryc. 20).



Ryc. 20. Ruch osób przez wschodnią granicę Polski 1990-2014.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.

Po ostatnim załamaniu związanym z kryzysem gospodarczym w 2008 r., na wszystkich odcinkach granicznych ruch wzrastał, co należy interpretować jako efekt wprowadzenia umów o małym ruchu granicznym. Na granicy z Białorusią ruch także wzrastał, ale bardzo powoli. Jest charakterystyczne, że wszystkie wymienione tendencje były kontynuowane także w 2014 r., pomimo mających miejsce zmiany geopolityczne. Względem 2013 r. ruch z Ukrainą wzrósł o około 1 mln osób, zaś z Rosją o blisko 300 tys. osób (tylko granica bezpośrednia z obwodem kaliningradzkim). W ramach małego ruchu granicznego, w 2014 r. granicę przekroczyło (w obu kierunkach) około 8,4 mln Ukraińców oraz 1,7 mln Rosjan.

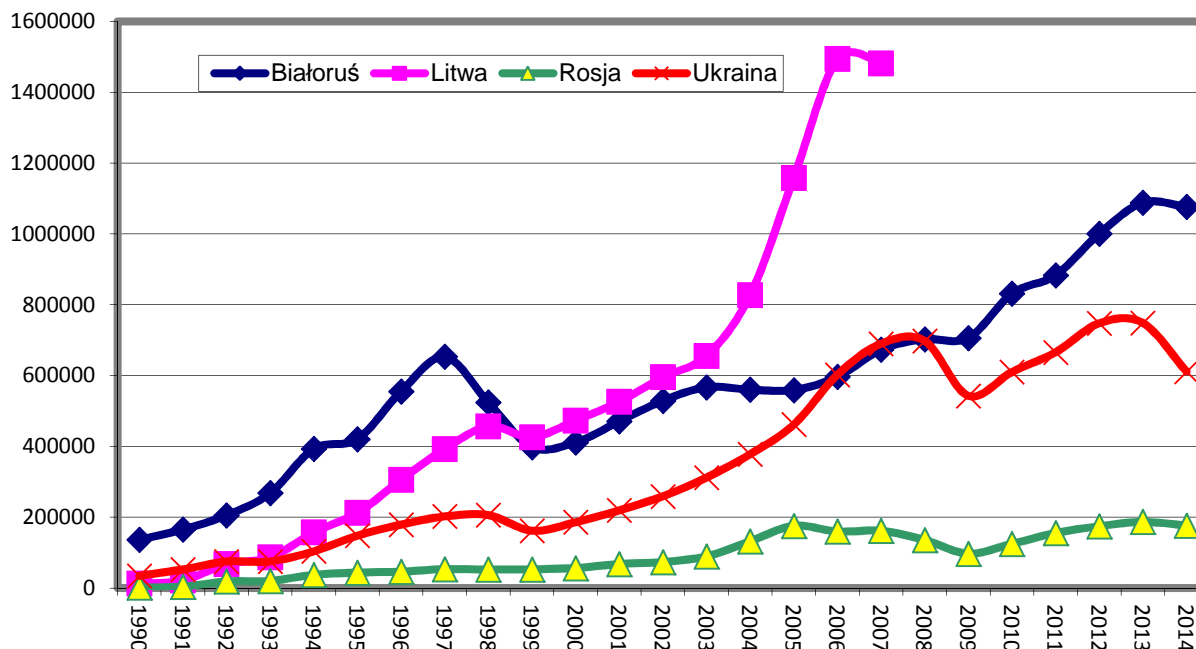
Najbardziej obciążone osobowym ruchem granicznym są przejścia z Ukrainą (tab. 8), w tym szczególnie punkt drogowy w Medyce (4,6 mln osób w 2014 r.). W 2014 r. silne wzrosty ruchu występują w Dorohusku

i Korczowej, a więc na najważniejszych szlakach tranzytowych. Polsko-ukraińskie przejścia lokalne wykazują stagnację lub nawet znaczący spadek ruchu osobowego. Na granicy z Białorusią największa dynamika ujawnia się na przejściu w Bobrownikach. Na granicy z obwodem kaliningradzkim ruch wzrasta na wszystkich przejściach, pomimo, że znaczną jego część przejmuje nowo powstały punkt w Grzechotkach na drodze ekspresowej Elbląg-Kaliningrad.

Tab. 8. Najruchliwsze (ponad 1 mln podróżnych) wschodnie przejścia graniczne w roku 2014.

Przejście graniczne	Granica z:	Ruch osób w 2007 r.	Ruch osób w 2010 r.	Ruch osób w 2014 r.	Zmiana 2010-2014 (2010=100)	Udział Polaków 2014 w %
Medyka	Ukrainą	6266902	4534861	4614020	102	8,9
Dorohusk	Ukrainą	3387317	2567212	3268078	127	10,5
Korczowa	Ukrainą	2623034	2454531	3065987	125	7,5
Hrebenne	Ukrainą	2562824	2926041	2692102	92	11,5
Kuźnica	Białorusią	2576550	2355290	2611362	111	8,7
Terespol	Białorusią	2272846	2427622	2440454	101	10,8
Grzechotki	Rosją	0	16311	2115297	x	41,4
Zosin	Ukrainą	1680903	1966501	1962056	100	8,9
Bezledy	Rosją	1266149	478416	1867137	390	65,8
Gronowo	Rosją	786425	800455	1665499	208	37,8
Bobrowniki	Białorusią	1266149	1317991	1524115	116	6,5
Krościenko	Ukrainą	2131639	2425271	1422898	59	33,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.



Ryc. 21. Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę wschodnią w latach 1990-2014.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.

Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę wschodnią w całym okresie po roku 1990 charakteryzował się na ogół tendencją wzrostową (ryc. 21). W roku 2009 obserwujemy załamanie ruchu polsko-ukraińskiego związane ze światowym kryzysem ekonomicznym. Na granicy białoruskiej następuje tylko chwilowa

stagnacja, zaś na rosyjskiej kontynuowany jest, trwający od 2005 r., powolny trend spadkowy. W latach 2010-2013 na wszystkich odcinkach granicznych doszło do ponownego wzrostu natężenia ruchu ciężkiego. W 2013 r. polski odcinek zewnętrznej granicy UE (granica z Ukrainą, Białorusią oraz obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej) przekroczyło łącznie w obu kierunkach 2 mln pojazdów ciężarowych. W roku 2014, m.in. w wyniku sytuacji geopolitycznej, liczba ta zmalała do 1,85 mln. Statystyka ta nie uwzględnia ruchu na granicy polsko-litewskiej, który nie jest rejestrowany (umowa z Schengen) i który w ostatnim roku objętym rejestracją wynosił 1,7 mln pojazdów. Jest to w znacznej mierze ruch na kierunku rosyjskim omijający teren Białorusi. W całości ruchu wschodniego około 72% (2014 r.) stanowią pojazdy ciężarowe z obcą rejestracją, co może być ostrożnie utożsamiane ze skalą ruchu tranzytowego.

Próbę szacunku ruchu przez Litwę można podjąć przy wykorzystaniu danych o ruchu drogowym na terenie Polski (punkt pomiarowy Szypliszki-granica państwa na głównej trasie tranzytowej Suwałki-Kowno). Porównanie wyników badania ruchu w 2005 r. z danymi zbieranymi jeszcze wówczas na przejściu granicznym w Budzisku, wskazują, że ruch notowany w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu (badanie wykonywano tylko w wybranych dniach w ciągu roku) niedoszacowuje poziomu ruchu granicznego. Przyjmując, że poziom (proporcja) tego niedoszacowania nie zmienia się w czasie, można podjąć próbę estymacji ruchu granicznego w 2010 r. Jeśli przyjęte założenia byłyby słuszne, ruch pojazdów ciężarowych na granicy litewskiej w 2010 r. sięgałby poziomu 2,3 mln w obu kierunkach. Potwierdza to tezę, że lata 2009-2013 charakteryzowały się szybkim przyrostem towarowych przewozów drogowych między Unią Europejską (w tym Polską) a Europą Wschodnią. Przewozy te odbywały się różnymi korytarzami transportowymi. Kluczową rolę zachowywał przy tym korytarz litewski, ale ponownie wzmacniało się też znaczenie tras przez Białoruś. Wymiana z Ukrainą także skutkowałą przyrostem ruchu pojazdów ciężarowych. Trendy te zostały przerwane w 2014 r. w związku z gwałtownym nasileniem zaburzeń wewnętrznych na Ukrainie. Całkowity ruch pojazdów ciężarowych przez granicę białoruską zmniejszył się z 1088 tys. pojazdów do 1076 tys., przez rosyjską z poziomu 186 do 176 tys. Największe załamanie nastąpiło na granicy z Ukrainą, gdzie liczba samochodów notowanych na przejściach granicznych zmniejszyła się z 748 do 611 tys. Łącznie ruch samochodów na granicy wschodniej zmniejszył się o blisko 8%, co możemy ostrożnie uznać jako efekt zawirowań geopolitycznych.

Tab. 9. Ruch pojazdów ciężarowych na głównych wschodnich przejściach granicznych w 2014 r.

Przejście graniczne	Granica z:	Ruch pojazdów ciężarowych w 2003 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2010 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2013 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2014 r.	Zmiana 2010-2014 (2010=100)	Zmiana 2013-2014
Kukuryki	Białorusią	359347	398020	550359	539578	136	98
Dorohusk	Ukrainą	158828	265527	343449	302133	114	88
Kuźnica	Białorusią	4475*	239702	282313	275394	115	98
Bobrowniki	Białorusią	203003	193153	248633	239351	124	96
Korczowa	Ukrainą	52204	159208	177135	147418	93	83
Hrebenne	Ukrainą	70265	98047	125296	94542	96	75
Grzechotki	Rosją	0	2284	85036	76723	x	90
Medyka	Ukrainą	30845	84700	102015	66962	79	66
Gronowo	Rosją	7834	32192	54809	56364	175	103
Bezledy	Rosją	78514	82804	41531	38768	47	93
Sławatycze	Białorusią	0	0	6831	22508	x	329

*W roku 2003 przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej znajdowało się w przebudowie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.

W 2010 r. rozkład ruchu granicznego pojazdów ciężarowych na poszczególne przejścia nawiązywał do wcześniej notowanej struktury geograficznej (tab. 9). Najruchliwszym punktem (nie licząc granicy polsko-litewskiej) było przeznaczone tylko dla ruchu towarowego przejście z Białorusią w Kukurykach. W obu kierunkach odprawiono na nim blisko 400 tys. samochodów. Łączny ruch w punktach położonych na północnym odcinku granicy polsko-białoruskiej (Kuźnica i Bobrowniki) był jednak większy niż w Kukurykach

(razem ponad 430 tys. pojazdów). Punktem, na którym notowano drugi co do wielkości ruch dwustronny był polsko-ukraiński Dorohusk.

W latach 2013-2014 kolejność najruchliwszych punktów granicznych pozostała niezmienną. Jako przejście notujące duże natężenie ruchu ujawniły się Grzechotki na drodze ekspresowej Elbląg-Kaliningrad. Ponadto w okresie 2010-2014 największe przyrosty ruchu notowano na przejściach najruchliwszych. Tym samym można przyjąć, że w czasie szybkich przyrostów następowała ponowna koncentracja geograficzna ruchu towarowego drogowego w trzech punktach białoruskich oraz jednym ukraińskim (Dorohusk). Na uwagę zasługuje także spadek ruchu ciężarowego w latach 2010-2014 przez wszystkie, poza Dorohuskiem, przejścia polsko-ukraińskie.

Prognoza dalszych przemian na polskiej granicy wschodniej nie jest zadaniem łatwym. Wielkość ruchu pozostaje zdeterminowana wieloma czynnikami politycznymi, ekonomicznymi i infrastrukturalnymi. Można założyć, że sytuacja rozwinie się zgodnie z jednym z dwóch scenariuszy bazowych:

- eskalacja sytuacji na Ukrainie i pogarszające się relacje dwustronne między Polską i Rosją (utrzymanie lub nawet zwiększenie zakresu sankcji). Można wówczas oczekiwać zmniejszenia się ruchu pojazdów ciężarowych na wszystkich granicach. Restrykcje rosyjskie dla przewoźników litewskich doprowadzą do załamania tranzytu przez kraje bałtyckie, relatywnie zwiększy się znaczenie tras przez Białoruś. W szczególności może to dotyczyć tras biegnących przez Białystok w kierunku Kuźnicy Białostockiej i Bobrownik;
- ugruntowanie się obecnej sytuacji na Ukrainie, przy stopniowej poprawie relacji z Rosją (stopniowe znoszenie sankcji). Należy się wówczas spodziewać ustabilizowania ruchu towarowego z Rosją i Białorusią na poziomie nieco niższym od obecnego. Ruch towarowy z Ukrainą będzie ponownie wzrastał. W ruchu osobowym głównym czynnikiem pozostanie koniunktura przygraniczna. Poprawa pozycji waluty rosyjskiej spowoduje wzrost małego ruchu granicznego z obwodem kaliningradzkim.

Wnioski.

Obserwowane zmiany w zakresie struktury i dynamiki ruchu granicznego wpływają na intensyfikację (bądź zmniejszenie) ruchu tranzytowego przebiegającego przez MOF, określając tym samym priorytety dla realizacji konkretnych inwestycji drogowych w obrębie MOF miast wojewódzkich Polski Wschodniej. W odniesieniu do ruchu osobowego dodatkowym czynnikiem mogą być przyjazdy cudzoziemców korzystających z obiektów handlowych w samych miastach wojewódzkich. W przypadku Lublina i Rzeszowa ruch tranzytowy z kierunku granicy wschodniej został już przeniesiony na obwodowe trasy szybkiego ruchu (autostrada A4 i droga ekspresowa S12/S17). Dla Kielc ruch związany z granicą wschodnią nie ma istotnego znaczenia. W przypadku Olsztyna otwarcie polsko-rosyjskiego punktu w Grzechotkach spowodowało zmniejszenie obciążenia MOF ciężkim ruchem tranzytowym o wymiarze międzynarodowym (wcześniej realizowanym przez Bezledy i drogą DK51). Planowana budowa przygranicznego odcinka drogi S61, w połączeniu z inwestycjami na S51 może skutkować przeniesieniem się części tranzytu litewskiego na układ drogowy S61 – DK16 – S51 – S7. Inwestycje podejmowane przez GDDKiA gwarantują wydzielenie tego ruchu (obwodnica Olsztyna). W przypadku Białegostoku przyszłe obciążenie układu drogowego MOF ruchem tranzytowym jest bardzo silnie uzależnione od sytuacji geopolitycznej i makroekonomicznej. Już obecnie ruch ciężki z kierunku Litwy uległ rozdzieleniu i tylko częściowo przebiega przez Białystok. Ewentualne powstanie S61 spowoduje jego dalsze przesunięcia. Jednocześnie jednak powoli wzrasta ruch ciężki z przejść białoruskich w Kuźnicy i Bobrownikach, zaś układy obwodowe o standardzie ekspresowym nie są planowane do realizacji w obecnej perspektywie. W przypadku ponownego wzmocnienia roli tranzytu na kierunku białoruskim, może okazać się, że znaczny ruch musi być obsługiwany przez istniejący lub planowany układ drogowy MOF Białystok, w tym przez planowaną północną obwodnicę Białegostoku (biegnącą od S8 do DK19).

Reasumując, po uwzględnieniu zrealizowanych oraz podjętych inwestycji drogowych, tranzytowy ruch graniczny w największym stopniu może przełożyć się na obciążenie układu drogowego w MOF w przypadku Białegostoku. Białystok jest także miastem odwiedzany licznie przez obywateli Białorusi (bliskość granicy i Grodna).

2.6 Natężenie ruchu pojazdów samochodowych oraz pociągów.

Natężenie ruchu pojazdów samochodowych w 2010 r. (oraz zmiany 2000-2010).

Poniższa analiza natężenia ruchu pojazdów samochodowych powstała w oparciu o najnowsze dostępne dane z pomiaru ruchu drogowego, który został przeprowadzony w 2010 r. Podobnie jak w przypadku analizy dostępności, natężenie ruchu, w sensie ruchu średniodobowego, w województwach Polski Wschodniej było w 2010 r. generalnie niższe niż w pozostałych województwach (z wyjątkiem zachodniopomorskiego, lubuskiego oraz opolskiego). Najwyższe natężenie ruchu odnotowano wówczas w województwie podkarpackim, co wynika zarówno z dużej gęstości zaludnienia jak i z policentryczności tego województwa (rozproszenie lokalnych rynków pracy; duży ruch na drogach zamiejskich). Z kolei województwo świętokrzyskie ma charakter województwa tranzytowego (duży udział w ruchu podróży długich wykonywanych między Warszawą i Krakowem) oraz w dużym stopniu samo generuje ruch ciężarowy (m.in. z uwagi na produkcję surowców mineralnych). To właśnie w świętokrzyskim oraz lubelskim wzrost ruchu na drogach krajowych w latach 2005-2010 był wyższy od średniej krajowej. Z kolei relatywnie słabo zaludnione województwo warmińsko-mazurskie ma najniższy średniodobowy ruch w skali kraju i dodatkowo również jedno z najniższych wzrostów ruchu w latach 2005-2010 (tab. 10).

Tab. 10. Średni dobowy ruch na drogach krajowych w 2010 r. oraz wskaźnik wzrostu ruchu w latach 2005-2010 według województw.

Województwo	SDR 2010 (poj./24h)	Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010
Śląskie	18262	1,32
Małopolskie	12953	1,25
Łódzkie	11471	1,18
Wielkopolskie	10918	1,18
Dolnośląskie	10913	1,29
Mazowieckie	10906	1,17
Pomorskie	10436	1,31
Kujawsko-Pomorskie	9725	1,22
Podkarpackie	9611	1,19
Opolskie	8684	1,30
Świętokrzyskie	8357	1,29
Lubuskie	8283	1,15
Lubelskie	7459	1,26
Zachodniopomorskie	6892	1,15
Podlaskie	6702	1,22
Warmińsko-Mazurskie	5684	1,16
POLSKA	9888	1,22

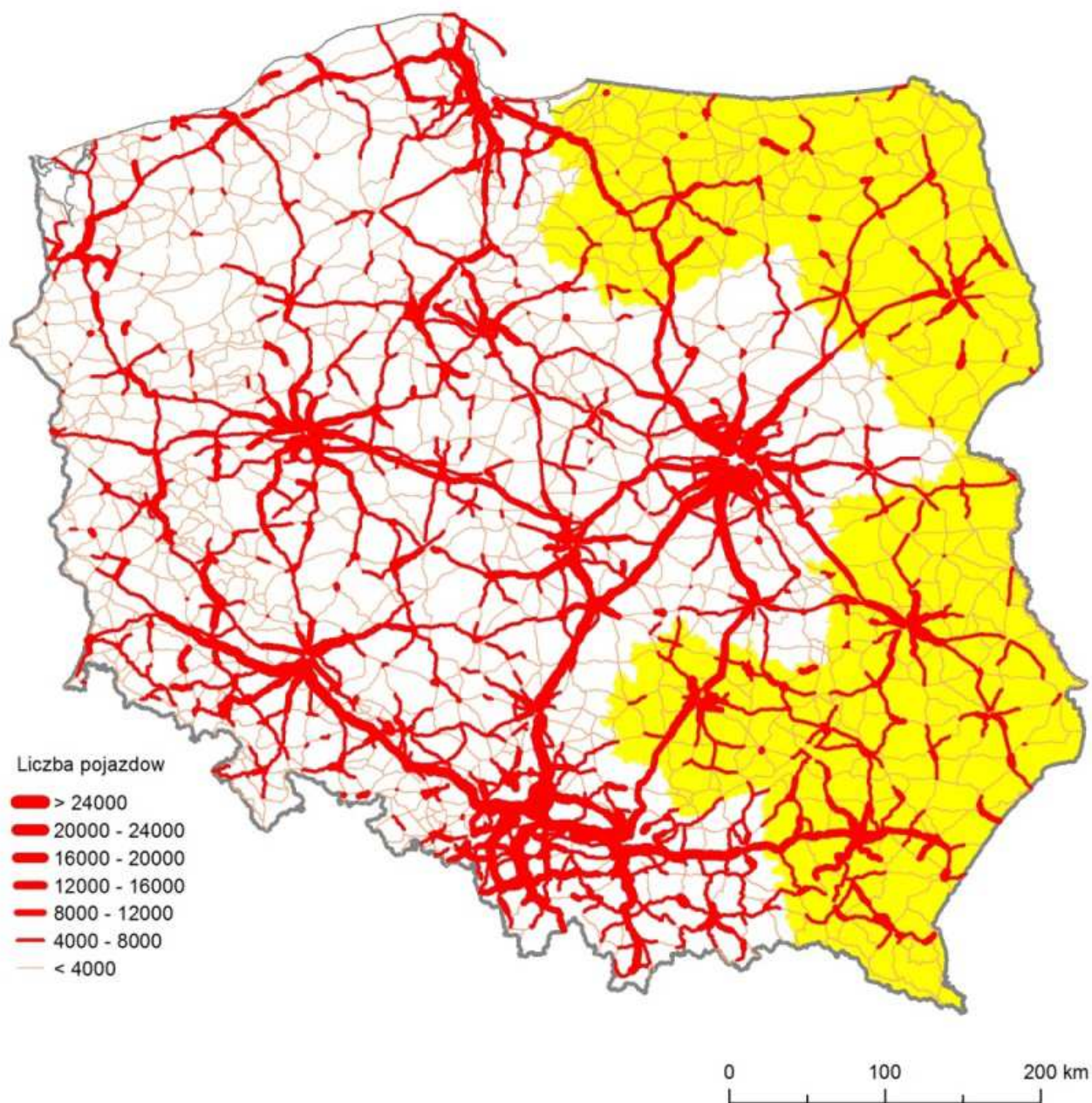
Źródło: GDDKiA.

Wyniki aktualnie prowadzonego w 2015 r. pomiaru ruchu będą kluczowe, ponieważ pokażą zmiany rozkładu w wyniku prowadzonych w latach 2010-2015 inwestycji infrastrukturalnych. W 2010 r. **najbardziej obciążone ruchem były drogi dojazdowe do miast**. Ruch koncentrował się w coraz większym stopniu na dojazdach do Lublina, Białegostoku, Rzeszowa, Kielc i Olsztyna, na przejściach przez wybrane miasta (np. Ostrowiec Świętokrzyski, Ełk, Sandomierz, por. tab. 11), w głównych ciągach prowadzących ze stolic województw Polski Wschodniej do Warszawy (drogi krajowe nr 7, 8, 12/17) i Krakowa (D4) (ryc. 22 i ryc. 23).

Tab. 11. Średni dobowy ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w najbardziej obciążonych (natężenie ogółem > 20 tys. poj./24h) punktach pomiarowych w makroregionie Polski Wschodniej (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

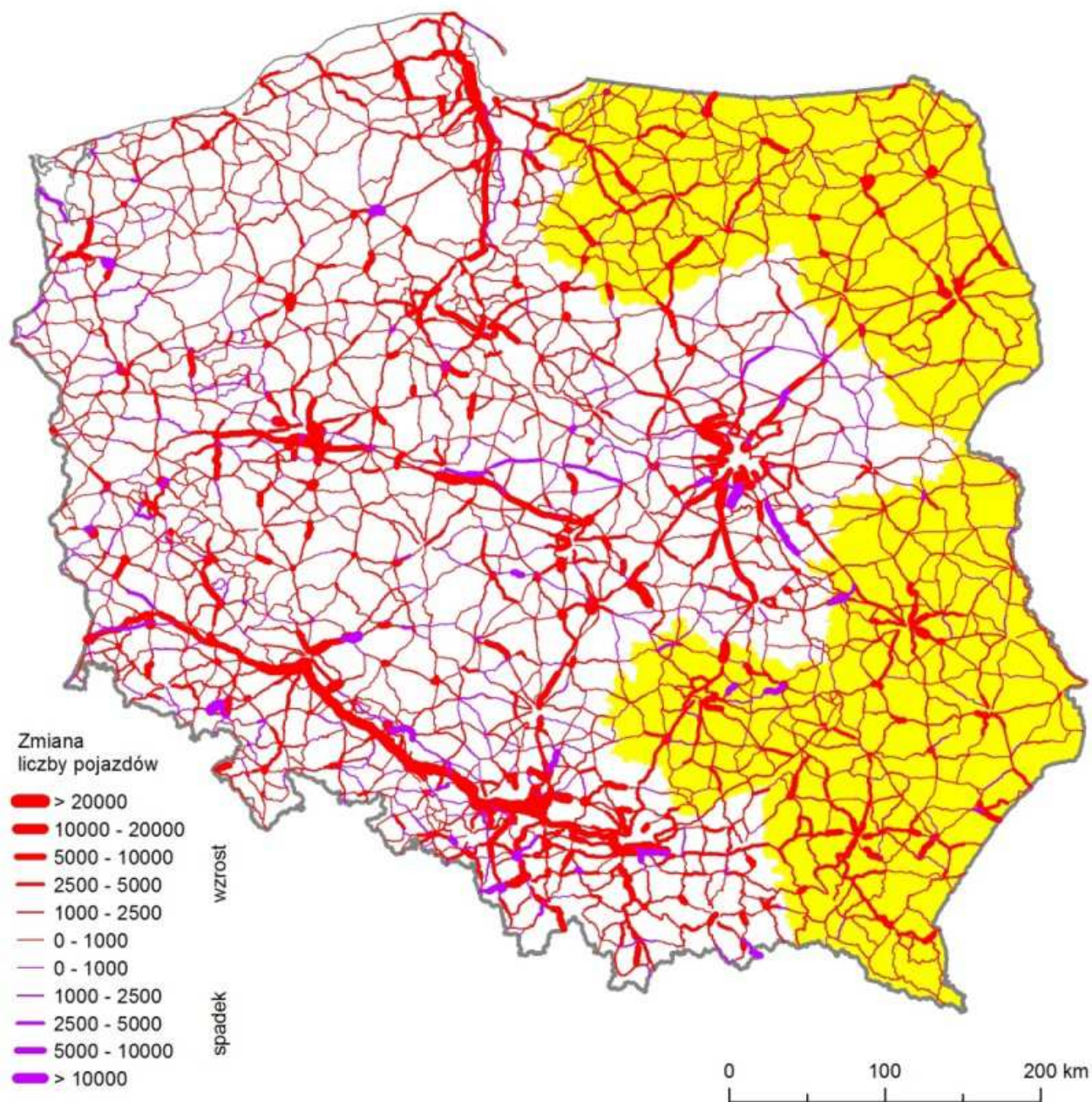
Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
Województwo lubelskie									
12	1,9	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	35790	109	28943	3169	921	2161	465
12	0,7	LUBLIN-KALINÓWKA	27237	90	21993	2270	829	1840	203
12	11,5	GARBÓW-LUBLIN	22171	61	16382	2184	890	2359	284
19	4,0	CIECIERZYN-LUBLIN	21284	93	17115	1797	663	1291	309
12	7,1	KURÓW-ZAGRODY	20114	49	14534	1793	826	2694	208
12	6,4	ZAGRODY-GARBÓW	20072	67	14380	1837	995	2575	207
Województwo podlaskie									
8	3,9	CHOROSZCZ-BIAŁYSTOK	21163	66	14692	1848	864	3459	221
Województwo podkarpackie									
4	4,2	RZESZÓW-KRACZKOWA	29703	143	24574	1912	1162	1483	420
28	5,7	SANOK/PRZEJŚCIE/	24795	131	20799	2060	561	501	736
4	8,1	KRACZKOWA-ŁANCUT	22453	84	17995	1736	765	1466	399
9	7,2	GŁOGÓW MŁP.-RZESZÓW	21839	108	16446	2350	1128	1471	317
Województwo świętokrzyskie									
9	0,5	OSTROWIEC ŚW./PRZEJŚCIE B – UL. 3 MAJA/	22185	174	18720	1459	507	754	563
74	8,9	ĆMIŃSK-KIELCE	22167	64	17025	2061	819	2101	91
7	11,2	SUCHEDNIÓW-WYSTĘPA	21001	64	14528	1843	1119	3292	144
S7e	6,5	WYSTĘPA-WIŚNIEWKA	20146	41	13779	2013	941	3225	144
77	1,9	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE B/	20083	73	15199	2309	590	1585	300
Województwo warmińsko-mazurskie									
65a 65	5,3	ELK/PRZEJŚCIE/	20956	191	17806	1601	470	459	400

W ruchu pojazdów ciężarowych coraz wyraźniejszy staje się układ skośny prowadzący przez województwo podlaskie w kierunku granicy polsko-litewskiej w Budzisku (układ dróg DK8 i DK61). Następuje ponadto koncentracja ruchu w głównych ciągach dróg krajowych przecinających makroregion Polski Wschodniej, a także, co charakterystyczne, na większości dróg krajowych przecinających województwo świętokrzyskie. Duże wzrosty ruchu w ciągach planowanych dróg ekspresowych S61 i S74 są niewątpliwie przesłanką do przyspieszenia prac projektowych związanych z realizacją tych ciągów inwestycji drogowych (ryc. 24 i ryc. 25).



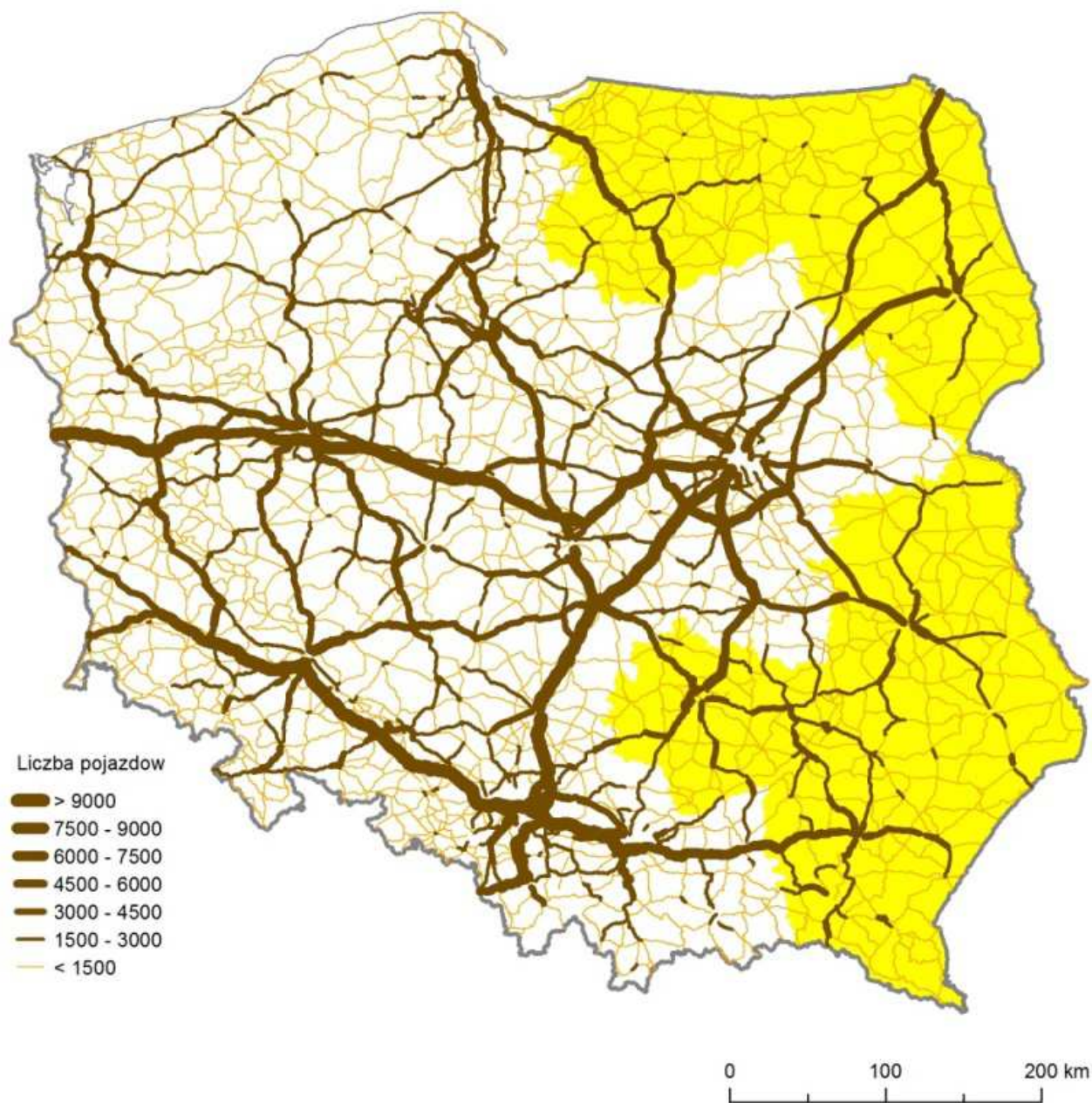
Ryc. 22. Natężenie ruchu pojazdów osobowych (samochodów osobowych, autobusów, mikrobusów i motocykli) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2000 i 2010.



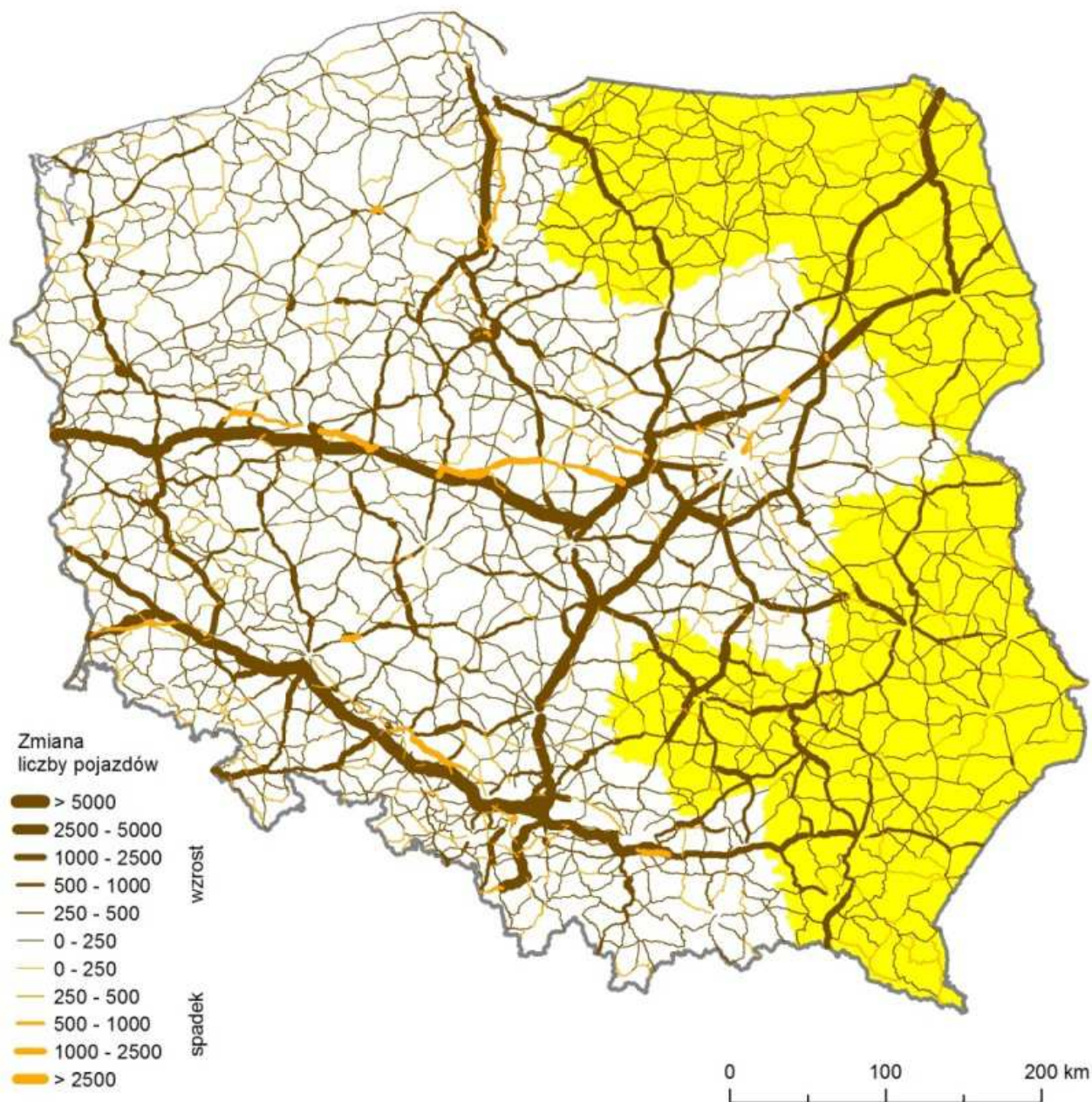
Ryc. 23. Zmiana średniodobowego natężenia ruchu pojazdów osobowych (samochodów osobowych, autobusów, mikrobusów i motocykli) na sieci zamiejsckich dróg krajowych i wojewódzkich w latach 2000-2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2000 i 2010.



Ryc. 24. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2000 i 2010.



Ryc. 25. Zmiana średniodobowego natężenia ruchu pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w latach 2000-2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2000 i 2010.

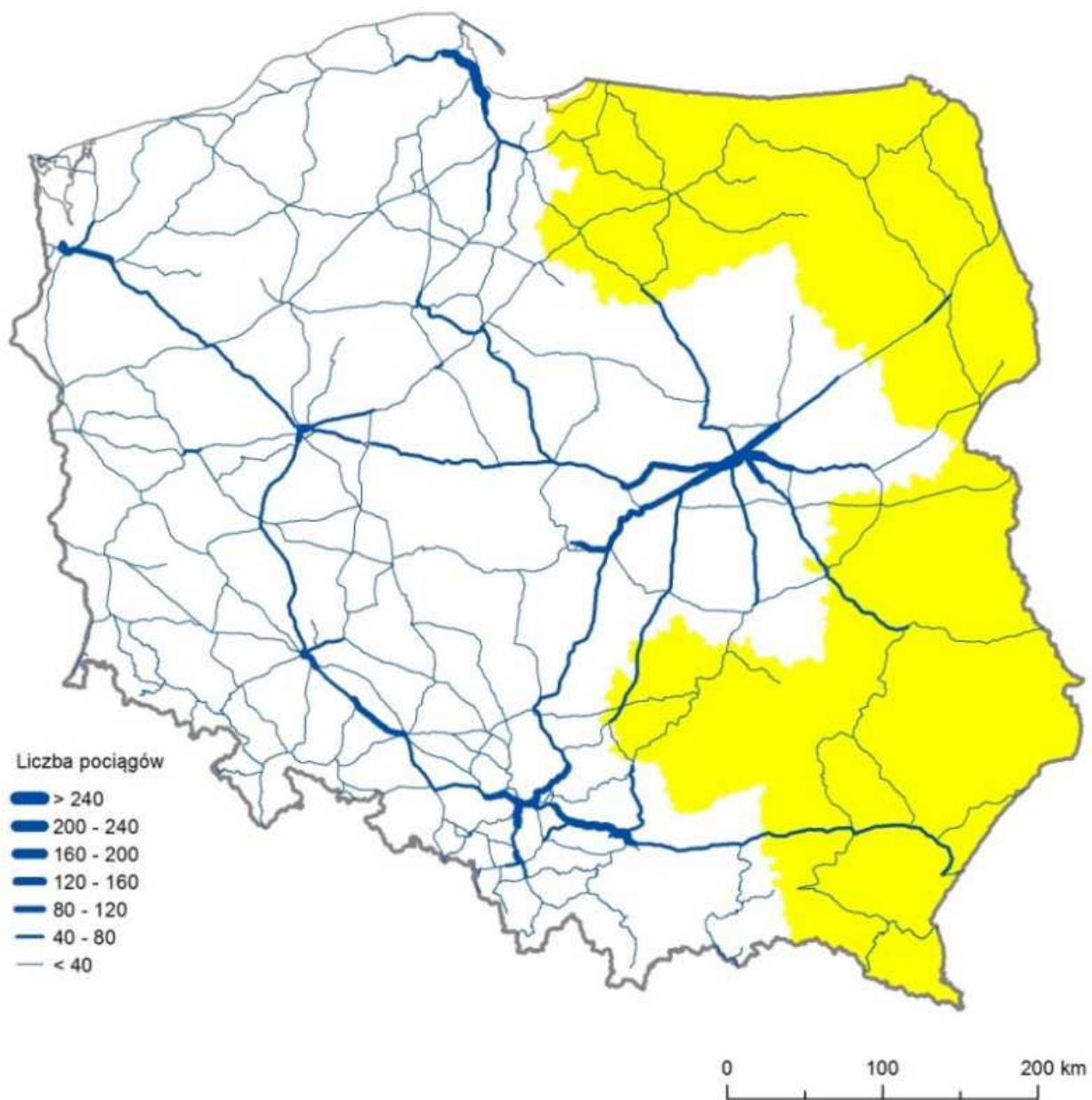
Wnioski.

Natężenie ruchu w Polsce Wschodniej, z wyjątkiem województw podkarpackiego i świętokrzyskiego, jest jednym z najniższych w kraju. W przypadku pojazdów osobowych zauważalna jest wyraźna koncentracja na drogach wlotowych do miast wojewódzkich oraz na trasach międzyaglomeracyjnych łączących miasta Polski Wschodniej z Warszawą i Krakowem. W transporcie ciężarowym rośnie obciążenie dróg w układzie skośnym do przejścia z Litwą w Budzisku oraz w województwie świętokrzyskim. Biorąc pod uwagę zrealizowane oraz aktualnie budowane inwestycje drogowe, trzeba wskazać, że skala oraz dynamika natężenia ruchu (zwłaszcza ciężarowego) wskazują na istnienie kierunków przebiegających przez analizowane MOF miast wojewódzkich Polski Wschodniej, na których celowe wydaje się przyśpieszenie inwestycji centralnych lub alternatywne podjęcie działań w ramach innych programów operacyjnych. Trasami takimi są:

- przejazd równoleżnikowy przez MOF Kielce (DK74 / S74);
- przejazd południkowy przez MOF Rzeszów (DK19 i S19, a także DK9);
- przejazd przez MOF Białystok w kierunku przejść granicznych w Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach.

Natężenie ruchu pociągów w 2010 r. (oraz zmiany 2000-2010).

Natężenie ruchu, rozumiane jako średniodobowa liczba pociągów, oprócz rozmieszczenia generatorów ruchu, zależy jest od gęstości sieci kolejowej oraz jej dostępności, ale także od stanu utrzymania i jakości zarządzania infrastrukturą, w tym w szczególności od oferowanych przez zarządcę prędkości technicznych, czy długości czasu zamknięć torowych w czasie remontów. W zakresie przewozów pasażerskich, natężenie ruchu jest także zależne od jakości oferty przewoźników. Analiza jest utrudniona ze względu na brak danych dotyczących ruchu towarowego dla linii nr 65 (LHS) przebiegającej przez woj. lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, istotnej z punktu widzenia rozwoju gospodarczego tych województw (m. in. planowany rozwój terminalu przeładunkowego w Woli Baranowskiej). W województwach Polski Wschodniej, **w przypadku przewozów pasażerskich**, natężenie ruchu jest wyraźnie niższe niż w pozostałych regionach z uwagi na słabo rozwiniętą sieć, a tym samym brak dużych węzłów i małą liczbę odcinków o charakterze magistralnym, generujących największe potoki. W 2010 r. wyższe wielkości natężenia ruchu pociągów pasażerskich (powyżej 40 na dobę) zaznaczały się tylko na kilku liniach, w czterech z pięciu województw makroregionu: E-30 (podkarpackie; od zachodniej granicy województwa do Przemyśla), E-65 (świętokrzyskie; fragment CMK), E-75 (podlaskie; między Łapami a Białymstokiem), nr 7 (lubelskie; od zachodniej granicy województwa do Lublina). Województwo warmińsko-mazurskie posiadało co prawda najgęstsza sieć połączeń pasażerskich, po poszczególnych odcinkach kursowało jednak mniej pociągów. Między 2000 r. a 2010 r. na większości linii miało miejsce zmniejszenie natężenia ruchu (najczęściej o maksymalnie 10 pociągów na dobę), co było zjawiskiem powszechnym również w innych regionach kraju. Najbardziej wyraźny spadek natężenia wystąpił na linii nr 25 (odcinek Sandomierz - Ostrowiec Świętokrzyski), gdzie po 2000 r. zawieszony został ruch pasażerski. Niewielka, w porównaniu z pozostałymi województwami, była natomiast liczba odcinków ze zwiększonymi potokami ruchu. Należałoby tu wymienić przede wszystkim linię E-30 oraz linie nr 221 (Olsztyn - Braniewo) i nr 353 (Czerwonka - Korsze), jak również odcinki, na których w okresie 2000-2010 reaktywowane zostały przewozy pasażerskie: nr 71 (Ocice - Rzeszów), nr 41 (Ełk - Olecko) i nr 39 (Olecko - Suwałki) (ryc. 26 i ryc. 27). PKP Polskie Linie Kolejowe wykonują całoroczny pomiar potoków ruchu pociągów pasażerskich i towarowych, na podstawie którego określana jest wartość średnia dla doby. W tabeli 12 zaprezentowano najbardziej aktualne wielkości natężenia ruchu pasażerskiego z 2014 r., dla wybranych odcinków sieci kolejowej na obszarze makroregionu. Dane liczbowe udostępnione zostały za zgodą PKP PLK.

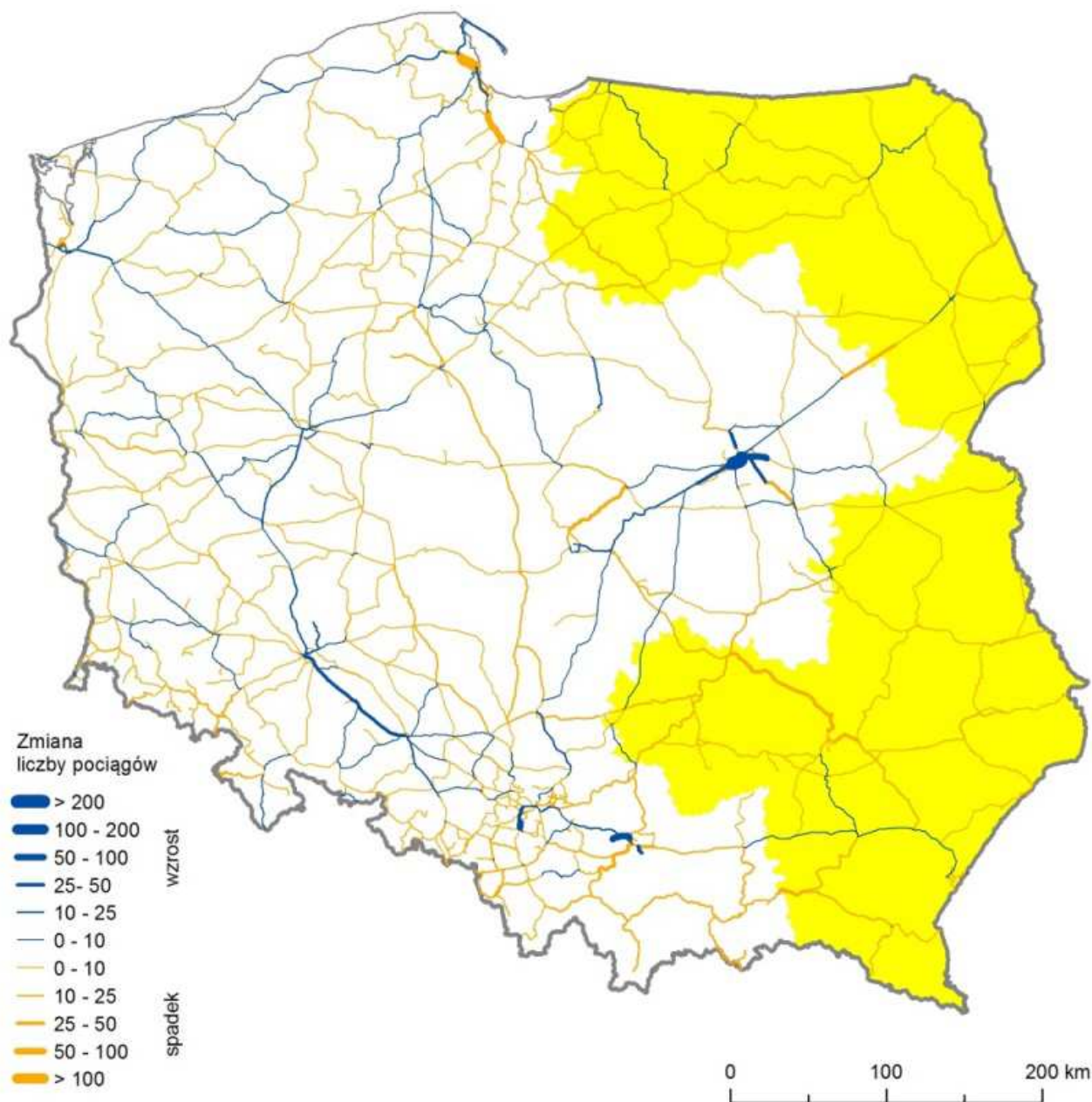


Ryc. 26. Przeciętna dobowa liczba pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 r.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK.

Tab. 12. Średni dobowy ruch pociągów pasażerskich (ekspresowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich) na wybranych odcinkach kolejowej sieci bazowej i kompleksowej TEN-T makroregionu Polski Wschodniej w 2014 r. (wg danych PKP PLK).

Nr linii	Sieć TEN-T B/K*	Długość odcinka pomiarowego (km)	Nazwa	Pociągi ekspresowe	Pociągi międzywojewódzkie	Pociągi wojewódzkie (bez autobusów szynowych)	Pociągi wojewódzkie (autobusy szynowe)
Województwo lubelskie							
E-20 (2)	B	27,754	SIEDLCE - ŁUKÓW	0,1	9,62	26,34	0,54
		52,415	ŁUKÓW - BIAŁA PODLASKA	0,1	10,15	17,69	0
		36,417	BIAŁA PODLASKA - TERESPOL	0,1	9,15	14,16	0
		2,377	TERESPOL - TERESPOL (GP)	0,1	3,86	3,9	0
7	K	5,184	DĘBLIN - ZARZEKA	0	22,18	20,28	0
		66,504	ZARZEKA - LUBLIN	0	27,90	20,27	0
		10,271	LUBLIN - ŚWIDNIK	0	2,24	29,81	11,51
		44,042	ŚWIDNIK - REJOWIEC	0	2,25	21,54	8,10
		19,133	REJOWIEC - CHEŁM	0	2,25	27,64	1,12
		21,089	CHEŁM - DOROHUSK	0	2,09	6,77	0,24
		2,025	DOROHUSK - DOROHUSK (GP)	0	2,00	0	0
		Województwo podlaskie					
E-75 (6)	B	42,197	CZYŻEW - ŁAPY	0	15,64	7,80	0,56
		23,270	ŁAPY - BIAŁYSTOK	0	14,82	13,80	0,72
6	K	41,222	BIAŁYSTOK - SOKÓŁKA	0	6,41	5,15	5,10
		16,108	SOKÓŁKA - KUŻNICA BIAŁOSTOCKA	0	4,48	6,76	5,10
		3,939	KUŻNICA BIAŁOSTOCKA - KUŻNICA BIAŁOSTOCKA (GP)	0	4,44	1,46	0
E-75 (38)	B	82,477	BIAŁYSTOK - GRAJEWO	0	4,97	5,70	0,14
Województwo podkarpackie							
E-30 (91)	B	46,925	DĘBICA - RZESZÓW GŁÓWNY	0	31,05	6,43	6,70
		36,505	RZESZÓW GŁÓWNY - PRZEWORSK	0	18,42	26,91	1,70
		50,248	PRZEWORSK - PRZEMYŚL GŁÓWNY	0	18,44	26,56	2,66
		13,922	PRZEMYŚL GŁÓWNY - MEDYKA (GP)	0	0,96	0	0
68	K	5,868	STAŁOWA WOLA ROZWADÓW - STAŁOWA WOLA PŁD.	0	0,93	9,57	6,11
		68,535	STAŁOWA WOLA PŁD. - PRZEWORSK	0	0,51	9,57	0,54
Województwo świętokrzyskie							
E-65 (4)	B	79,980	IDZIKOWICE - KNAPÓWKA	25,23	17,86	0	0
		9,891	KNAPÓWKA - PSARY	24,87	22,61	0	0
8	K	44,230	SKARŻYSKO KAMIENNA - KIELCE	0	21,49	9,98	7,47
25	K	45,609	SKARŻYSKO KAMIENNA - OSTROWIEC ŚWIETOKRZYSKI	0	2,47	3,47	4,06
		51,835	OSTROWIEC ŚWIETOKRZYSKI - SANDOMIERZ	0	0,34	0	0
Województwo warmińsko-mazurskie							
E-65 (9)	B	60,750	DZIAŁDOWO - IŁAWA GŁÓWNA	4,01	3,00	5,38	0
		33,321	IŁAWA GŁÓWNA - PRABUTY	3,62	6,78	10,69	0
204	B	28,764	MALBORK - ELBLĄG	0,36	17,37	14,34	0
		12,482	ELBLĄG - BOGACZEWO	0,36	9,96	11,10	0
		49,235	BOGACZEWO - BRANIEWO (GP)	0	0	0	0
353	K	35,732	JABŁONOWO POMORSKIE - IŁAWA GŁÓWNA	0	15,21	4,29	0
		69,221	IŁAWA GŁÓWNA - OLSZTYN GŁÓWNY	0,38	17,17	8,38	0
		67,478	OLSZTYN GŁÓWNY - KORSZE	0	4,12	5,38	8,36
		22,694	KORSZE - SKANDAWA (GP)	0	0	0	0
38	K	96,907	EŁK - KORSZE	0	4,12	0	9,68

* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T.

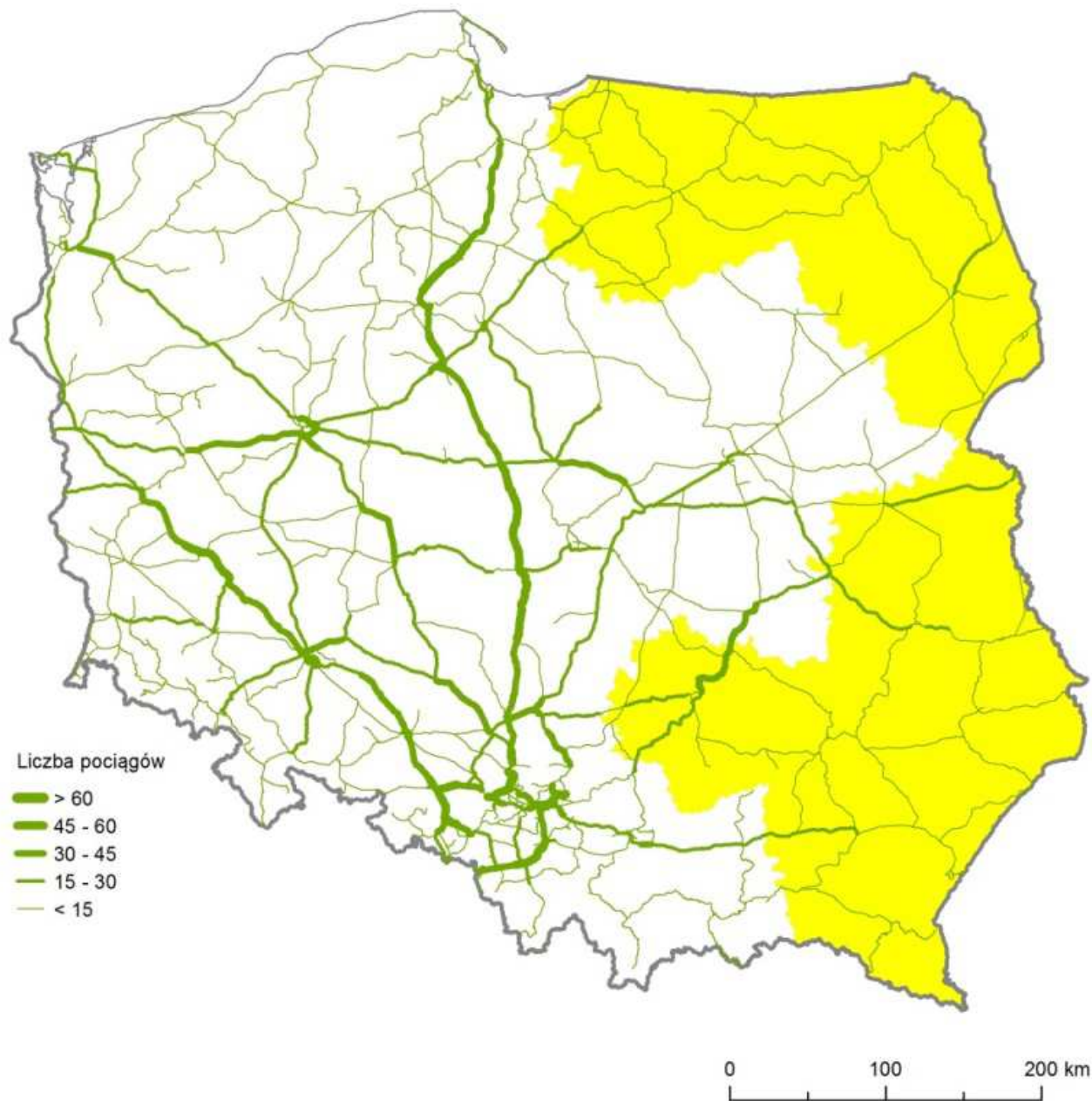


Ryc. 27. Zmiana liczby pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK.

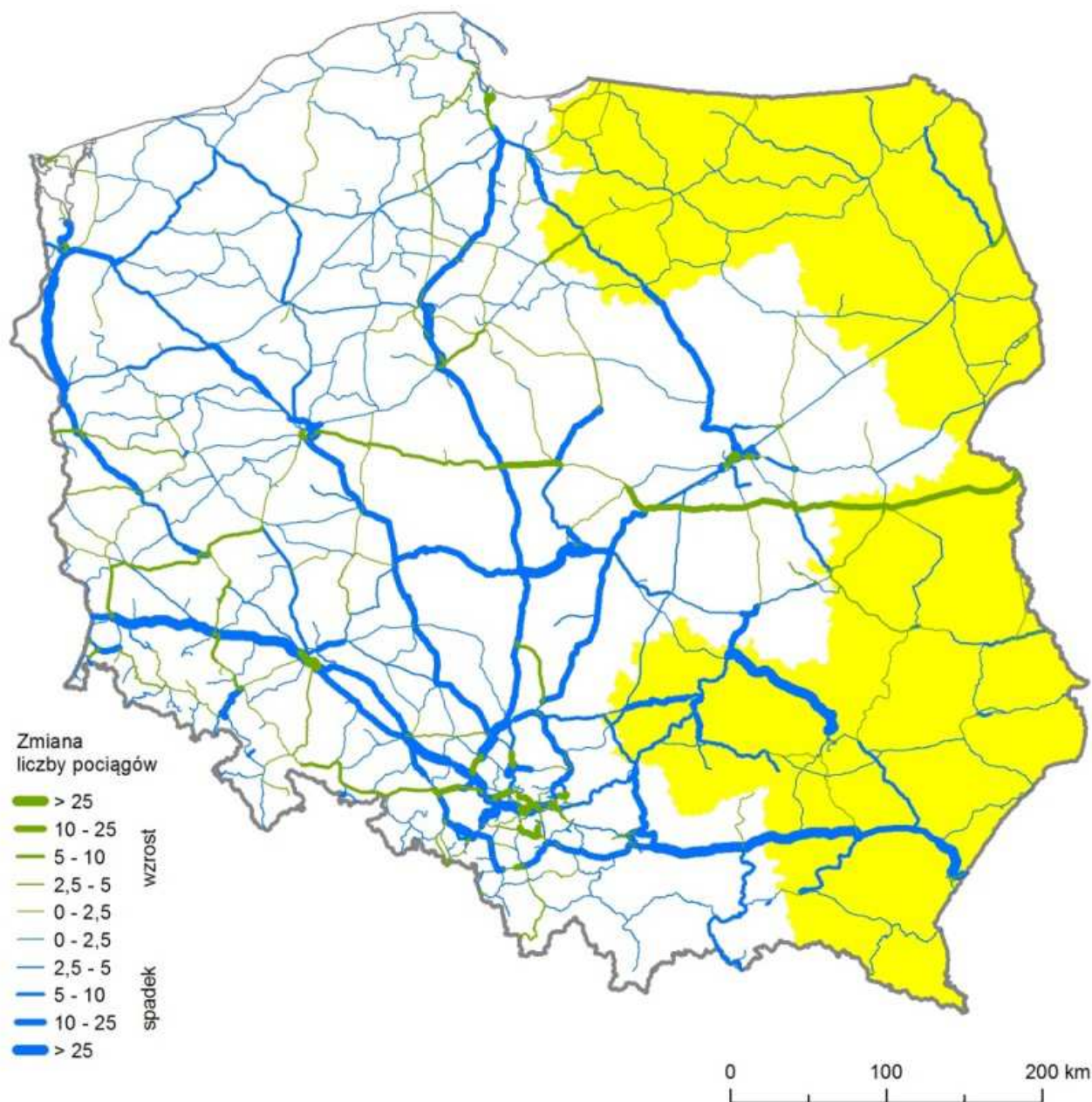
W **ruchu towarowym** w 2010 r. występowały jeszcze większe, aniżeli w ruchu pasażerskim, dysproporcje pomiędzy wielkościami natężenia na liniach w obszarze makroregionu, a województwami zachodnimi. W skali kraju wciąż dominował kierunek południkowy (Śląsk - porty). Natomiast na obszarze Polski Wschodniej największe potoki zanotowano w województwie świętokrzyskim, na liniach nr 8 i 61 (wykorzystanie głównie w celach tranzytowych) oraz w województwie lubelskim – na linii nr 7 (między Jaszczowem a zachodnią granicą regionu – wykorzystanie m.in. w przewozach węgla kamiennego z kopalni „Bogdanka” do elektrowni w Kozienicach, Ostrołce i Połańcu) oraz linii nr 2 (E 20; odcinek Łuków - przejście graniczne w Terespolu). Druga z wymienionych linii w województwie lubelskim wykazała ponadto największy wzrost natężenia ruchu, w okresie 2000-2010, w całym makroregionie Polski Wschodniej (o 10-25 pociągów na dobę). Jest to również jeden z nielicznych tego typu przypadków w skali ogólnokrajowej. Wraz z południową obwodnicą towarową Warszawy, linia E-20 od Łukowa na wschód stanowi bardzo ważny odcinek skupiający przewozy kontenerowe (intermodalne), w relacjach z Europą

Wschodnią i Azją. Najbardziej wyraźne spadki natężenia ruchu towarowego (o ponad 25 pociągów na dobę) wystąpiły natomiast w województwach świętokrzyskim (linia nr 25) i podkarpackim (linia E-30). Wielkości te nie odbiegają jednak od poziomu spadków zarejestrowanych w pozostałych województwach (w szczególności dolnośląskim, opolskim, śląskim, małopolskim i zachodniopomorskim) (ryc. 28 i ryc. 29).



Ryc. 28. Przeciętna dobową liczbą pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK.



Ryc. 29. Zmiana liczby pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK.

Wnioski.

Natężenie w ruchu kolejowym, podobnie jak w transporcie drogowym, na większości odcinków również wykazuje wartości niższe aniżeli pozostałe regiony kraju. Pociągi pasażerskie koncentrują się na liniach Lublin - Warszawa, Przemyśl - Kraków oraz w ciągu Centralnej Magistrali Kolejowej, na terenie województwa świętokrzyskiego, które to dodatkowo wyróżnia się w skali makroregionu relatywnie wysokimi potokami ruchu towarowego. Charakterystyczna jest ponadto zwiększona koncentracja w obrębie linii E-20, w kierunku granicy z Białorusią, jako efekt przewozów intermodalnych.

3. Diagnoza stanu rozwoju transportu na poziomie wojewódzkim oraz Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

3.1 Województwo lubelskie.

3.1.1 Stan sieci drogowej TEN-T.

Sieć bazowa TEN-T w województwie lubelskim (por. ryc. 30):

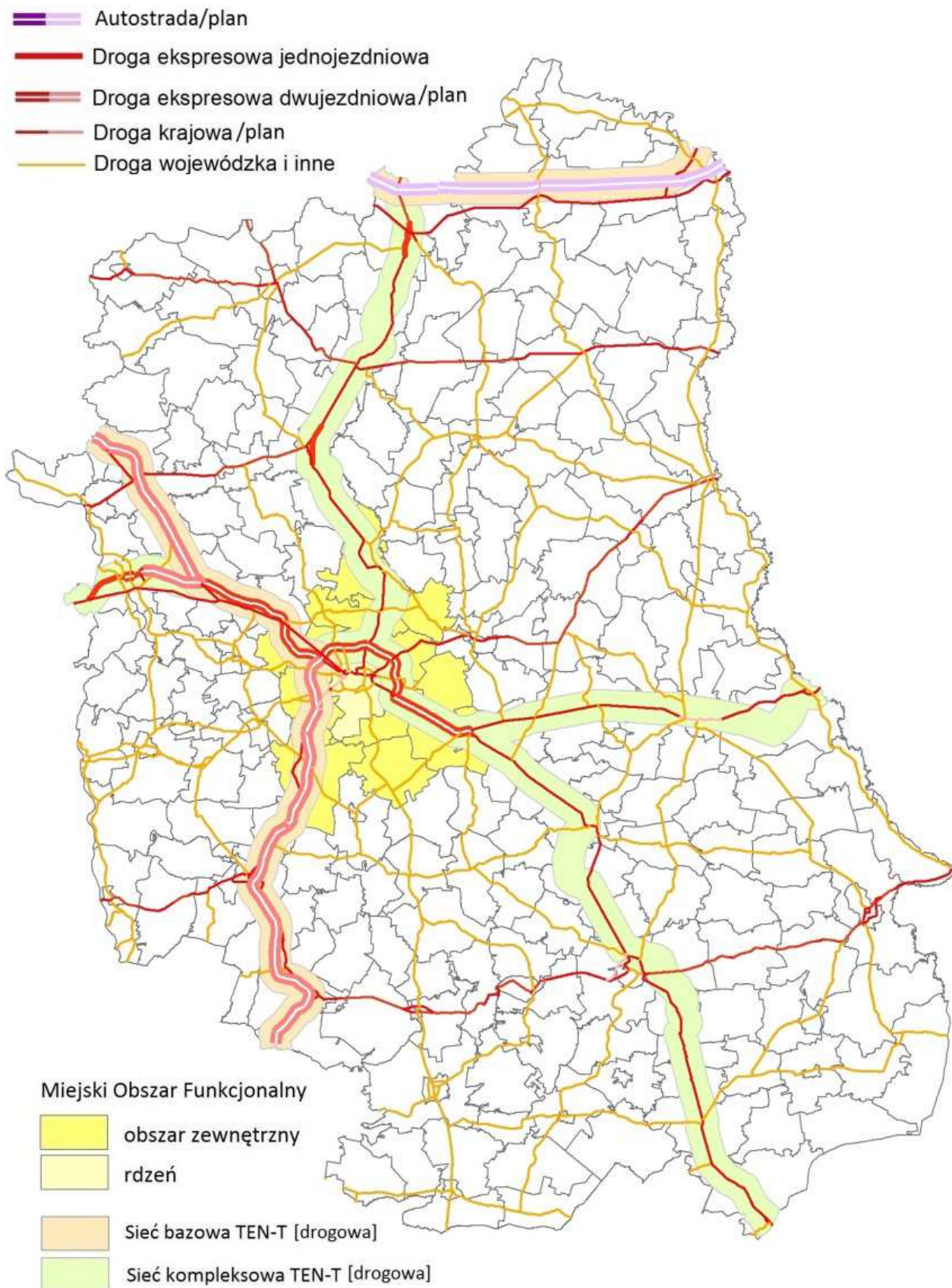
- odcinek **drogi ekspresowej S17** między granicą z województwem mazowieckim i Lublinem (odcinek wspólny z S12 między węzłem Kurów Zachód i węzłem Lublin Sławinek (Dąbrowica) – w użytkowaniu; odcinek od granicy województwa do węzła Kurów Zachód – w przetargu),
- odcinek projektowanej **drogi ekspresowej S19** między węzłem Lublin Sławinek a granicą z województwem podkarpackim (na odcinku między węzłami Lublin Sławinek i Lublin Węglin (Konopnica) – trasa w realizacji),
- odcinek projektowanej **autostrady A2** między granicą z województwem mazowieckim a granicą z Białorusią w Kukurykach; trasa ta stanowi element korytarza TEN-T Morze Północne-Bałtyk.

Sieć kompleksowa TEN-T w województwie lubelskim (por. ryc. 30):

- odcinek **drogi ekspresowej S12** między granicą z województwem mazowieckim a węzłem Kurów Zachód (I etap obwodnicy Puław oddany w standardzie jednojezdniowej drogi krajowej na etapie projektowym, II etap obwodnicy Puław w realizacji) oraz na odcinku między Piaskami a granicą z Ukrainą w Dorohusku (odcinek projektowany),
- odcinek projektowanej **drogi ekspresowej S19** między granicą z województwem mazowieckim a Lublinem (węzeł Lublin Rudnik) (w użytkowaniu oddane w standardzie jednojezdniowym obwodnice Międzyrzecza Podlaskiego oraz Kocka i Woli Skromowskiej),
- odcinek **drogi ekspresowej S17** na odcinku między węzłem Lublin Sławinek a granicą z Ukrainą w Hrebennem (na odcinku między węzłem Lublin Sławinek a węzłem w Piaskach trasa jest oddana do użytku w standardzie drogi ekspresowej i biegnie razem z S12 (oraz z S19 na odcinku między węzłami Lublin Sławinek i Lublin Rudnik).

3.1.2 Dotychczasowe inwestycje na sieci dróg krajowych, w tym inwestycje na sieci TEN-T.

Najbardziej kosztowną i najważniejszą inwestycją drogową w województwie lubelskim była budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski. Do inwestycji mających pewne znaczenie dla obszaru funkcjonalnego Lublina należy również budowa nowego mostu przez Wisłę na DK12 wraz z I etapem obwodnicy Puław (oraz tymczasowy dojazd do nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach), a także, zlokalizowana znacznie bliżej stolicy województwa: przebudowa ze wzmocnieniem DK17 na odc. Piaski-Łopiennik wraz z przebudową skrzyżowania w m. Piaski oraz budowa obwodnicy Piask na drodze Nr 12/ Nr 17. W dalszej odległości od Lublina zrealizowano obwodnicę Kraśnika i Kocka (tab. 13).



Ryc. 30. Drogowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T na obszarze województwa lubelskiego.

Tab. 13. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie lubelskim w okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013.

Nazwa	Długość (w km)	Koszt całkowity (w mln zł)	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Kurów – Lublin - Piaski	66,83	3 375,5	PO liŚ	2014	S-17
Przebudowa drogi Nr 2 Siedlce - Terespol	97,74	416,2	ŚB / IŻ - KFD / ISPA/FS	2010	DK 2
Budowa obwodnicy Puław (I etap) wraz z budową nowego mostu przez Wisłę na dr. Nr 12	13,75	389,3	ŚB / IŻ -KFD / SPOT	2010	DK 12
Budowa drogi S-19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej	7,87	210,4	PO liŚ	2013	S-19
Budowa obwodnicy m. Hrubieszowa w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski-granica państwa	9,27	189,8	PO RPW	2015	DK 74
Przebudowa ze wzmocnieniem dk 17 na odc. Piaski - Łopiennik wraz z przebudową skrzyżowania w m. Piaski	17,00	126,4	ŚB / IŻ - KFD	2011	DK 17
Budowa obwodnicy Kraśnika w ciągu drogi kr. Nr 74	5,27	113,5	PO liŚ	2012	DK 74
Budowa obwodnicy Międzyrzeca Podlaskiego na dr. Nr 19	6,63	91,6	ŚB / IŻ -KFD i pożyczka EBI	2009	DK 19
Budowa obwodnicy Hrebenego na drodze Nr 17 wraz z przebudową dr. Nr 17 Tomaszów Lub. - Hrebenne	14,14	72,6	ŚB/IŻ - KFD/IŻ - EBI / SPOT	2009	DK 17
Budowa obwodnicy Okopy na dr. Nr 12	3,69	51,1	ŚB / IŻ -KFD i pożyczka EBI	2008	DK 12
Budowa obwodnicy m. Frampol w ciągu DK nr 74 Janów Lubelski - granica państwa	4,38	42,4	PO RPW	2012	DK 74
Tymczasowy dojazd do nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach	14,56	36,0	ŚB	2008	DW 824 Al.1000-lecia Państwa Polskiego ul. Żyrzyńska
Przebudowa drogi Nr 74 Hrubieszów - Zosin	14,23	33,9	ŚB / IŻ - KFD	2007	DK 74
Przebudowa drogi Nr 48 Moszczanka - Kock	10,00	26,2	IŻ - KFD	2007	DK 48
Przebudowa drogi Nr 63 Rudno - Wisznice	12,00	22,1	IŻ - KFD	2006	DK 63
Przebudowa drogi Nr 68 Kukuryki - Wólka Dobryńska	5,20	17,0	SPOT / IŻ - KFD	2007	DK 68
Budowa obwodnicy Piask na drodze Nr 12/ Nr 17	4,20	12,3	IŻ - KFD	2008	DK 12/17

Źródło: GDDKiA.

PO liŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

SPOT – Sektorowy Program Operacyjny Transport

FS – Fundusz Spójności

EBI – Europejski Bank Inwestycyjny

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

ŚB – środki budżetu państwa

IŻ - inne źródła

3.1.3 Planowane kluczowe inwestycje na sieci drogowej TEN-T

Kluczową inwestycją dla obszaru funkcjonalnego Lublina zaplanowaną na okres programowania 2014-2020 jest budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku między Lublinem a Rzeszowem. Na odcinku między węzłami Lublin Sławinek i Lublin Węglin trasa jest w realizacji. Na realizację tego odcinka o długości 9,8 km podpisano umowę w październiku 2014 r. Ponadto w lipcu 2014 r. podpisano umowę na opracowanie Koncepcji Programowej dla odcinka S19 od końca obwodnicy Lublina do końca obwodnicy Kraśnika. W przygotowaniu jest również odcinek S19 między Lubartowem i Lublinem. Realizacji pozostałych odcinków S19 w województwie lubelskim, podobnie jak ciągów Lublin-Dorohusk oraz Lublin-Hrebenne (tab. 14) nie będzie można rozpocząć w najbliższym terminie, gdyż musi to zostać poprzedzone przeprowadzeniem czasochłonnych prac przygotowawczych.

Tab. 14. Lista projektów drogowych w województwie lubelskim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K/(wg DI)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
9	S17	Warszawa-Lublin	Lubelskie	B	62,81	FS
12	S19	Lublin-Rzeszów	Lubelskie, Podkarpackie	B	58,14	FS
22	S12	Radom-Lublin	Lubelskie	K	51,95	FS
24	S12	Lublin-Dorohusk	Lubelskie	K	44,73	FS
32	S19	Białystok-Lublin	Podlaskie, Lubelskie	K	40,44	FS
35	S2/A2	Siedlce-granica państwa	Lubelskie	B	39,89	inne
39	S17	Lublin-Hrebenne	Lubelskie	K	36,69	FS

* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T.

FS – Fundusz Spójności

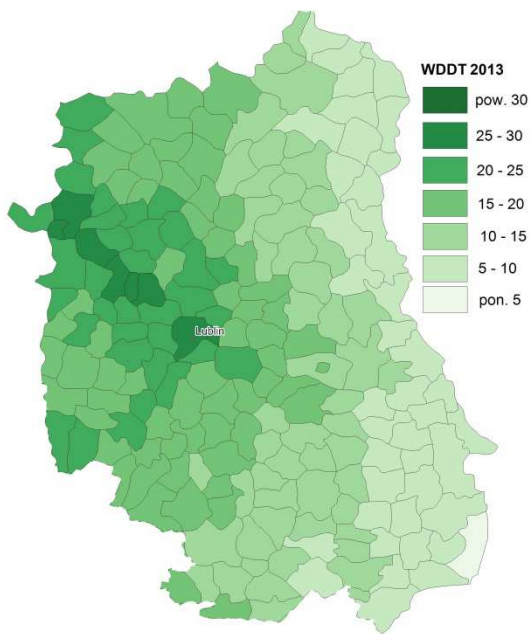
3.1.4 Dostępność drogowa w 2013 r. wraz z prognozą zmian do 2023 r.

W województwie lubelskim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną północno-zachodnią częścią województwa a obszarem przygranicznym. Różnice te do 2023 r. ulegną zwiększeniu ze względu na planowane inwestycje poprawiające dostępność do Warszawy (S17) oraz między Lublinem a Rzeszowem (S19) (ryc. 32). Jest wysoce prawdopodobne, że inwestycje zlokalizowane w dolnej części tab. 14 będą realizowane w następnej kolejności. Dlatego też nie należy spodziewać się znacznej poprawy dostępności obszaru przygranicznego w obecnej dekadzie.

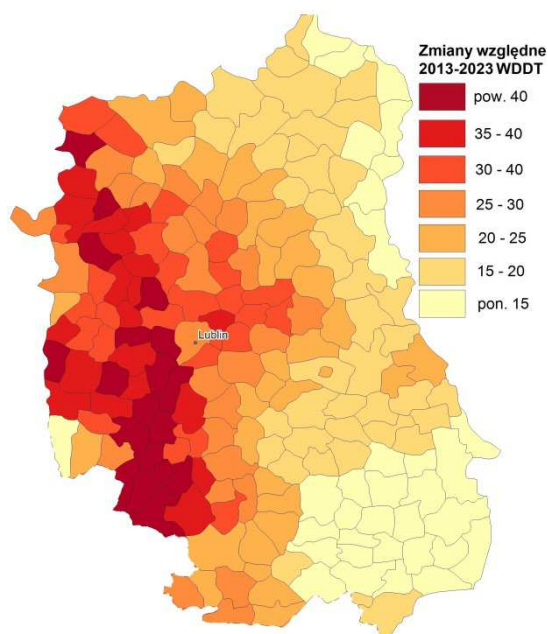
3.1.5 Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze

Potencjał ludnościowy.

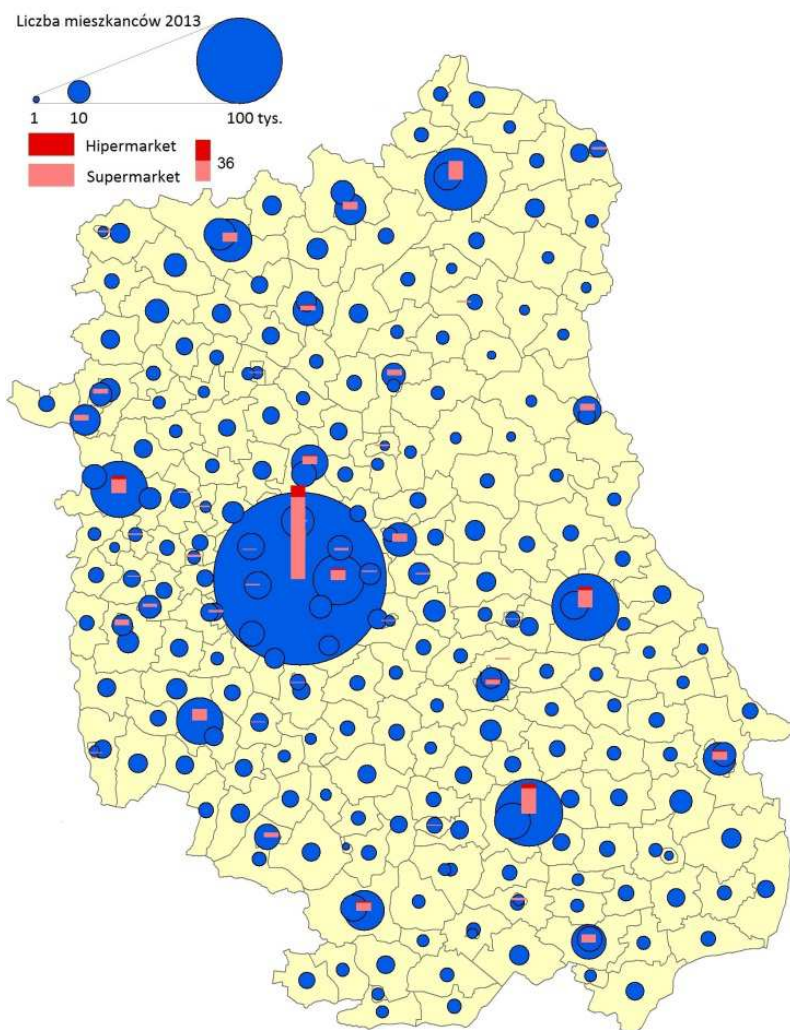
Poza Lublinem (ok. 340 tys. mieszkańców) w województwie lubelskim są trzy miasta powyżej 50 tys. mieszkańców (Chełm, Zamość oraz Biała Podlaska) zlokalizowane relatywnie daleko od stolicy województwa. Kolejne trzy miasta, każde z liczbą ludności powyżej 35 tys. mieszkańców, tj. Puławy, Świdnik oraz Kraśnik są miastami średniej wielkości, które generują duży ruch dojazdowy do stolicy województwa (przede wszystkim znajdujący się przy granicy Lublina 40-tys. Świdnik). Na północy od Lublina znajduje się Lubartów, a na północnym-wschodzie – Łęczna. Oba miasta mają ok. 20 tys. mieszkańców, ale są w nich zlokalizowane liczne obiekty handlowe, podobnie jak w Lubartowie gdzie znajduje się generujące duży ruch – Centrum Dystrybucyjne Biedronka (ryc. 33).



Ryc. 31. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie lubelskim w 2013 r.



Ryc. 32. Zmiany drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie lubelskim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023.



Ryc. 33. Liczba mieszkańców oraz hipermarketów i supermarketów według gmin w województwie lubelskim w 2013 r.

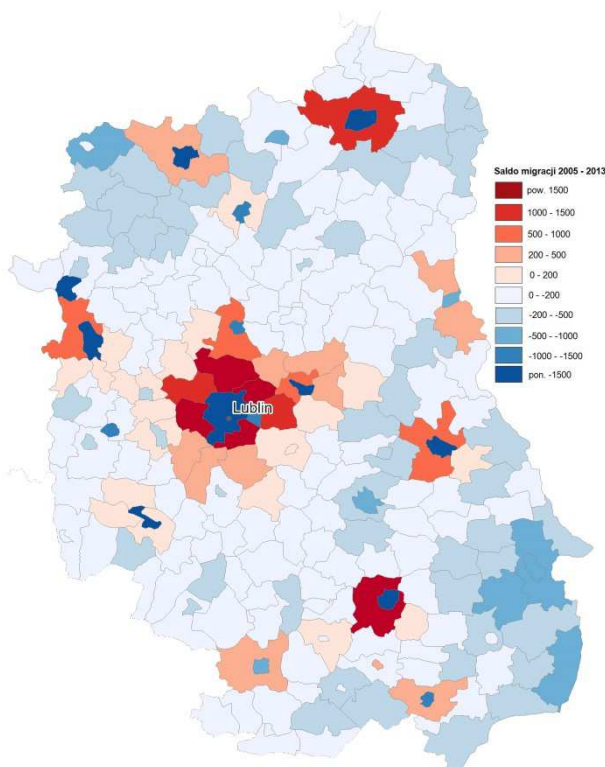
Migracje.

Zjawisko suburbanizacji ma miejsce w zasadzie na większości obszarów podmiejskich w województwie lubelskim. Jednak w MOF Lublin zjawisko to dotyczy nie tylko najbliższych gmin, ale ma znacznie szerszy charakter. Szczególnie przy uwzględnieniu współczynnika salda migracji widać jak dużą liczbę ludności w 2013 r. stanowiły w gminach np. powiatu łęczyńskiego osoby, które w przeciągu 8 lat przeprowadziły się z innych obszarów (udział imigrantów jest nawet wyższy, gdyż w saldzie liczeni są również emigranci). Pozostałe miasta MOF Lublin, tj. Świdnik i Lubartów, podobnie jak Lublin, notują ujemne saldo migracji (ryc. 34-35).

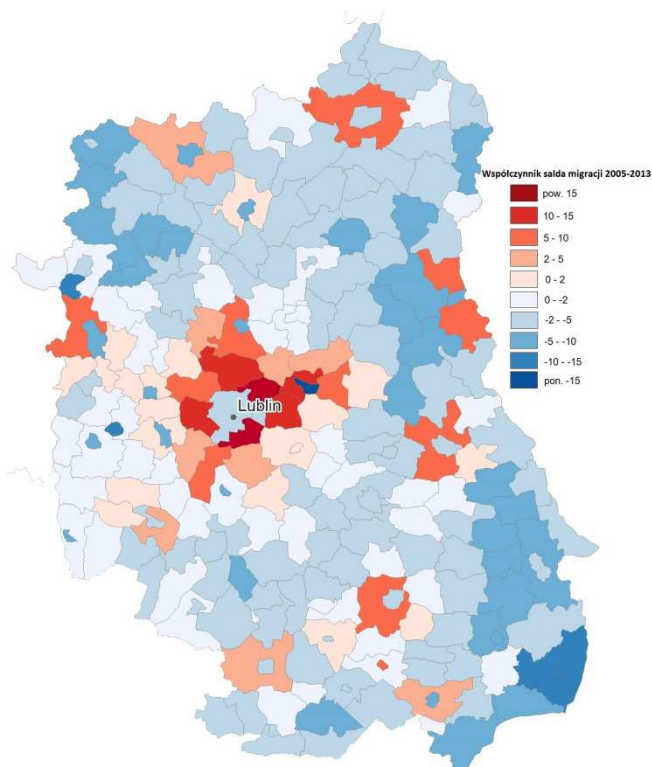
Dojazdy do pracy.

Na dojazdy do pracy w województwie lubelskim bardzo silny wpływ ma ośrodek warszawski. Stolica kraju jest szczególnie atrakcyjna dla mieszkańców północnych obszarów województwa lubelskiego oraz dla samych mieszkańców Lublina. Atrakcyjność rynku pracy w niniejszym opracowaniu jest obliczana na podstawie relacji między liczbą osób dojeżdżających do pracy w 2011 r. z gminy x do gminy y, a liczbą ludności w wieku produkcyjnym w gminie x. Poza tym województwo lubelskie jest silnie monocentryczne, tzn. że celem większości dojazdów na dłuższe odległości jest Lublin (ryc. 36).

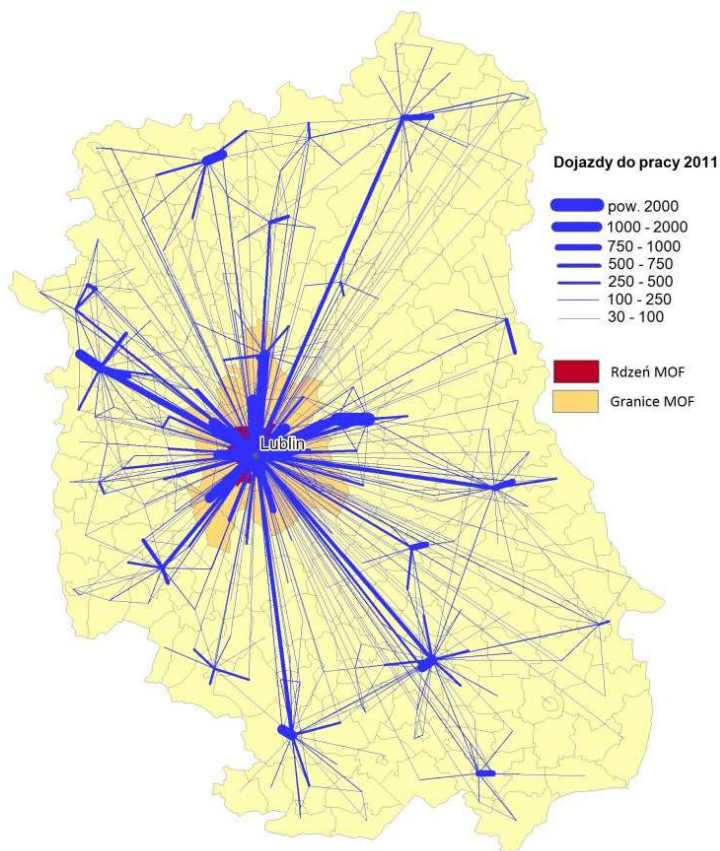
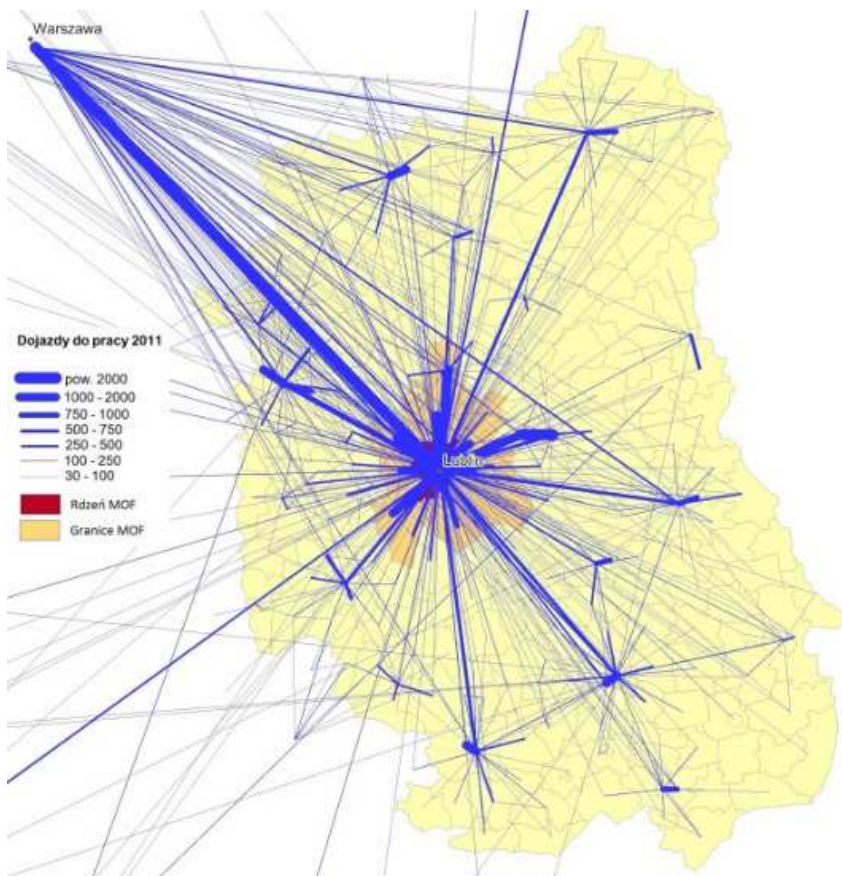
Największa liczba osób dojeżdża do pracy w Lublinie ze Świdnika (ponad 2600), a ponad 1000 pracowników dojeżdża z każdej z gmin sąsiadujących z Lublinem z powiatu lubelskiego, a z Lubartowa i Łęcznej – ponad 900. Lublin jest szczególnie atrakcyjnym rynkiem pracy dla mieszkańców relatywnie bardziej odległego Puchaczowa (ponad 12% ludności w wieku produkcyjnym dojeżdża tam do pracy w Lublinie) (ryc. 37).



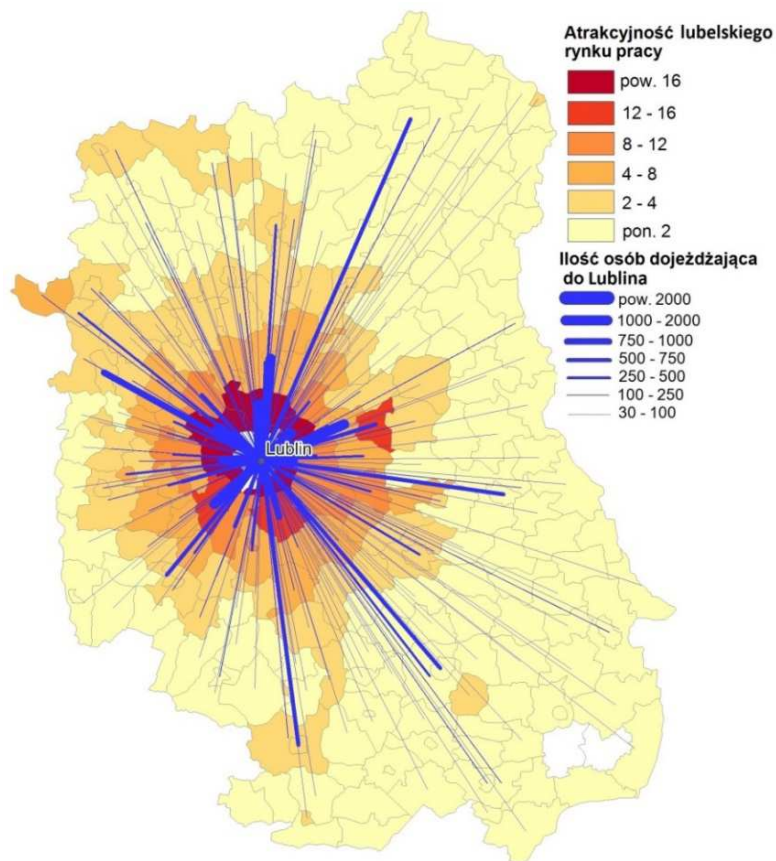
Ryc. 34. Saldo migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa lubelskiego.



Ryc. 35. Współczynnik salda migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa lubelskiego.



Ryc. 36. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa lubelskiego w 2011 r. (rycina na górze strony – z uwzględnieniem międzywojewódzkich dojazdów do pracy).



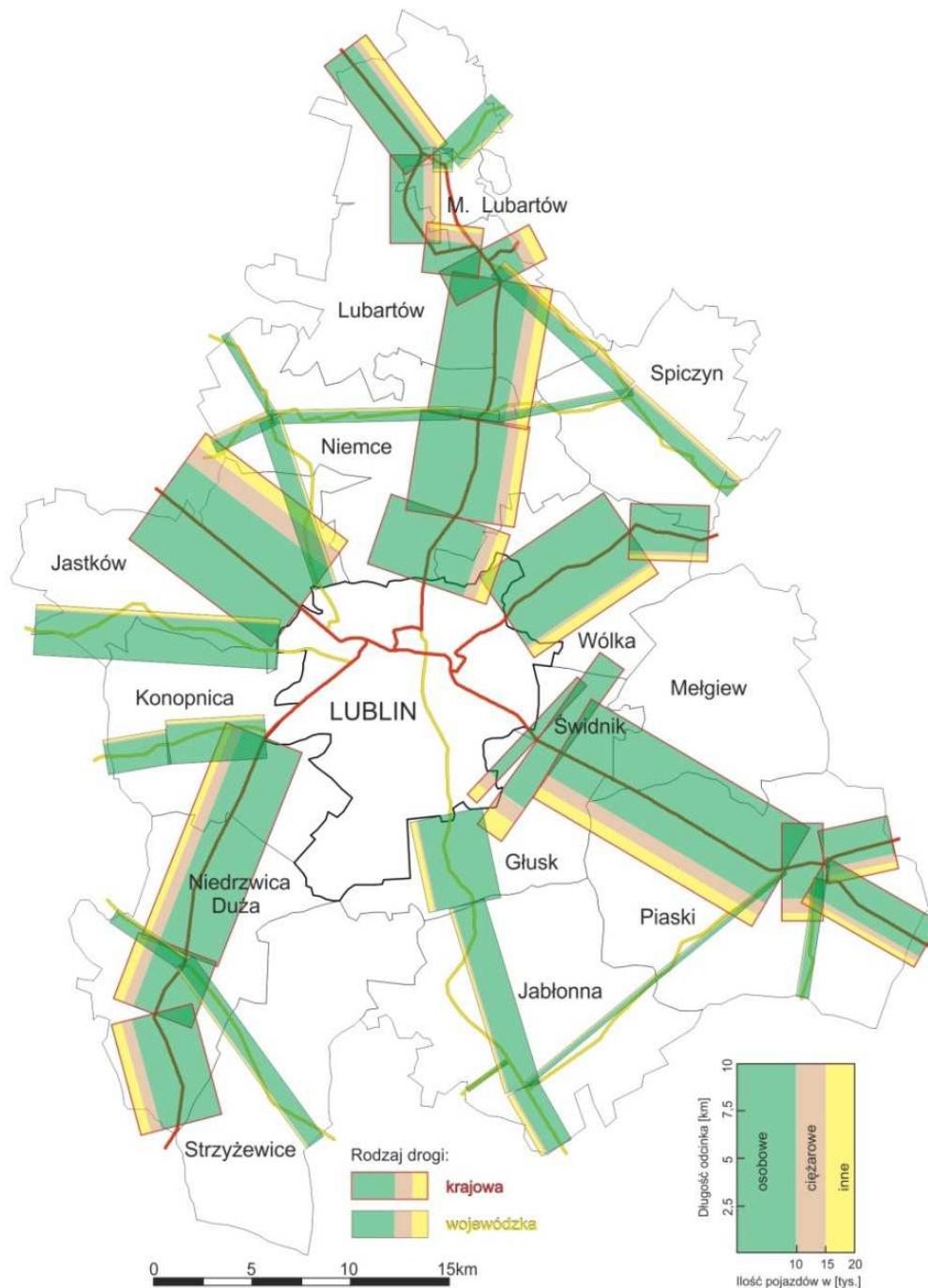
Ryc. 37. Atrakcyjność rynku pracy w Lublinie dla dojeżdżających do pracy w tym mieście z pozostałych gmin województwa lubelskiego.

Potoki ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

Zdecydowanie najwyższe natężenie ruchu na sieci zamiejsckich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. było udziałem dróg krajowych nr 12, 17 i 19 (tab. 15). Szczególnie obciążony był dawny odcinek drogi krajowej nr 12 między Lublinem a Świdnikiem. Średniodobowa liczba pojazdów przekraczała tu 35 tys. (w tym ponad 3000 pojazdów ciężarowych - bez dostawczych). Ten odcinek drogi dojazdowej jest zdecydowanie najbardziej obciążony ruchem z wszystkich dróg dojazdowych do miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Od 2014 r. (po otwarciu obwodnicy Lublina) ruch na tej drodze na odcinku między Kalinówką a Lublinem rozchodzi się na ruch dojazdowy do miasta (Al. Wincentego Witosa) i ruch tranzytowy (obwodnica Lublina). Podobnie na odcinku między Garbowem a Lublinem jest wysoce prawdopodobne, że w następstwie oddania do użytku odcinka Kurów-Piaski ruch na dawnej drodze krajowej będzie w 2015 r. znacznie niższy.

Bardzo wysokie natężenie ruchu jest szczególnie uciążliwe na drogach jednojezdniowych o ponad dwukrotnie niższej przepustowości niż drogi dwujezdniowe. Do odcinków, na których można spodziewać się dalszego wzrostu natężenia ruchu należy odcinek wlotowy DK19 ze strony północnej (kierunek na Lubartów), gdzie na odcinku przy granicy z Lublinem natężenie ruchu przekracza 20 tys. pojazdów na dobę). Wysokim natężeniem ruchu cechuje się również południowy odcinek drogi krajowej nr 19 z Kraśnika (trudności w przejeździe przede wszystkim przez miejscowość Konopnicę) oraz droga krajowa nr 82 na odcinku między Lublinem a Łuszczowem (spadki prędkości przede wszystkim na odcinku od miejscowości Turka przez Długie i Jakubice Murowane), gdzie na jednojezdniowym odcinku (również długiej jednej jezdni w granicach miasta w postaci ul. Turystycznej) natężenie ruchu przekracza 16 tys.

pojazdów na dobę (ryc. 38). Nieco niższe natężenie ruchu odnotowano na drodze wojewódzkiej nr 835, wchodzącej do miasta z kierunku południowego, od miejscowości Głusk. Jednak na przebiegu drogi przez Lublin (ul. Kunickiego) trudności są ogromne i z tego względu wlot ten jest jednym z najbardziej zakorkowanych w szczycie porannym (ryc. 38). Z kolei w kierunku zachodnim sytuację w zakresie natężenia ruchu zmieni oddanie mostu przez Wisłę w Kamieniu, co jednak nie będzie jeszcze widoczne nawet w 2015 r. (most oddano do użytkowania w październiku 2015 r.).



Ryc. 38. Natężenie ruchu na sieci zamiejsczych dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. według kategorii pojazdów na obszarze MOF Lublin.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalny Pomiar Ruchu 2010.

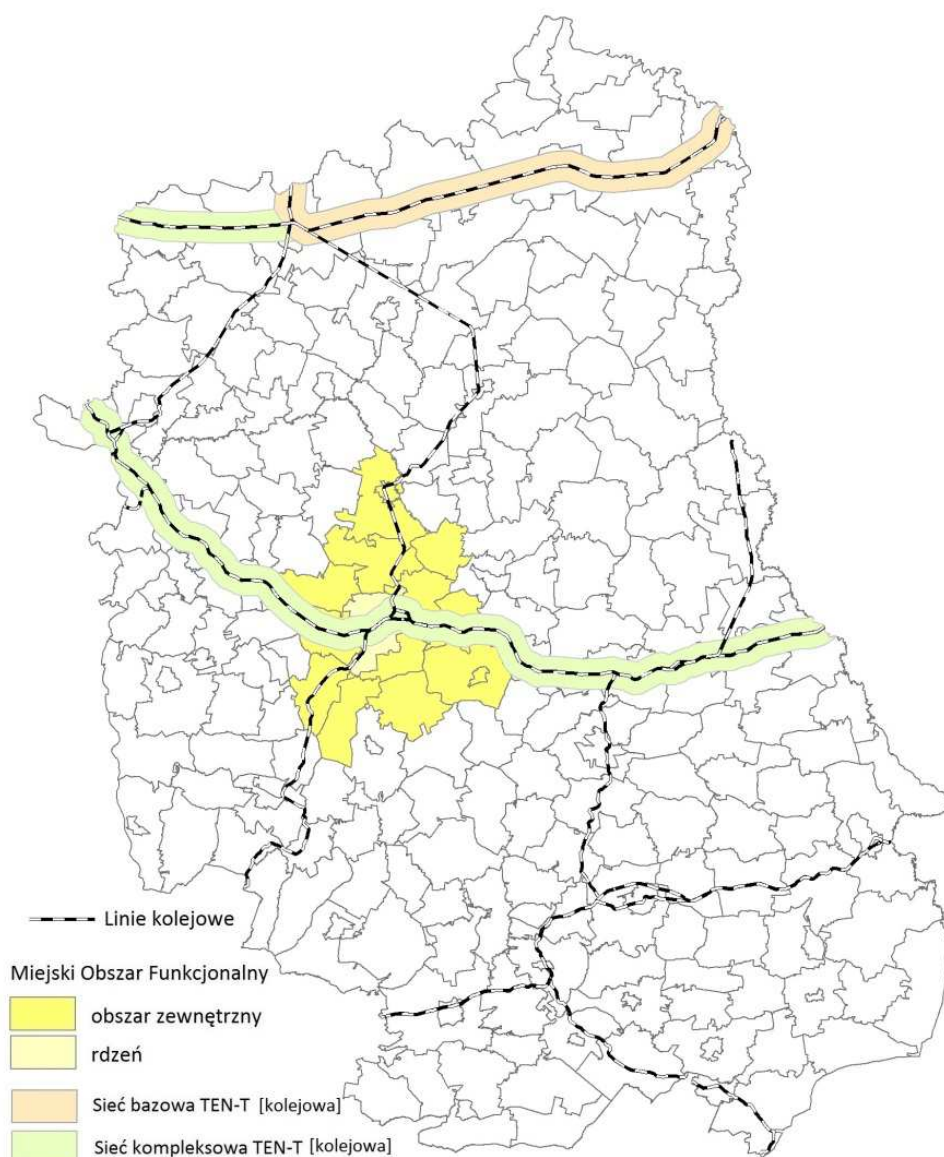
Tab. 15. Średni dobowy ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w najbardziej obciążonych (natężenie ogółem > 15 tys. poj./24h) punktach pomiarowych w województwie lubelskim (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
12	1,9	KALINÓWKA-ŚWIDNIK (KRĘPIEC)	35790	109	28943	3169	921	2161	465
12	0,7	LUBLIN-KALINÓWKA	27237	90	21993	2270	829	1840	203
12	11,5	GARBÓW-LUBLIN	22171	61	16382	2184	890	2359	284
19	4,0	CIECIERZYN-LUBLIN	21284	93	17115	1797	663	1291	309
12	7,1	KURÓW-ZAGRODY	20114	49	14534	1793	826	2694	208
12	6,4	ZAGRODY-GARBÓW	20072	67	14380	1837	995	2575	207
12 12d	12,5	ŚWIDNIK (KRĘPIEC)-PIASKI	19352	50	14499	1971	613	1849	349
19	5,0	NIEMCE-CIECIERZYN	18628	76	15005	1479	617	1228	206
12	6,7	PUŁAWY-KOŃSKOWOLA	18556	83	15235	1863	302	676	378
19	1,2	LUBARTÓW-ŁUCKA	18312	108	14423	1744	660	1126	238
17	5,2	TOMASZÓW LUB./PRZEJŚCIE/	17837	149	14328	1384	757	871	336
19	8,1	ŁUCKA-NIEMCE	17257	84	13268	1585	796	1279	227
12d	2,1	PIASKI /OBWODNICA/	16562	45	12789	1196	572	1870	79
82	8,1	LUBLIN-ŁUSZCZÓW	16505	96	14152	1199	353	275	414
835	2.3	LUBLIN-MĘTÓW	12470	112	11073	811	150	237	75

3.1.6 Potoki ruchu pociągów i autobusów.

Elementem kolejowej **sieci bazowej TEN-T** w województwie lubelskim jest przebiegająca w północnej części regionu linia nr 2 (E-20; Warszawa Centralna - Terespol), na odcinku północna granica województwa - Łuków - Biała Podlaska - Terespol - granica polsko-białoruska (por. ryc. 39). W skład kolejowej **sieci kompleksowej TEN-T** na terenie województwa lubelskiego wchodzi: krótki fragment linii nr 12 (Skierniewice - Łuków) od granicy województwa do Łukowa, stanowiący element południowej towarowej obwodnicy Warszawy, oraz linia nr 7 (Warszawa Wschodnia - Dorohusk), łącząca ośrodki takie jak Dęblin, Puławy, Lublin i Chełm z granicą polsko-ukraińską (por. ryc. 39). W 2014 r. natężenie ruchu pociągów pasażerskich na lubelskim odcinku linii nr 2 zwiększało się wraz z rosnącą odległością od przejścia granicznego w Terespole. Na odcinku granicznym kursowały ok. 2 pary pociągów międzywojewódzkich na dobę (w dalekobieżnej komunikacji międzynarodowej do Mińska i Moskwy) oraz dwie pary regionalnych (w lokalnej relacji z Terespolą do Brześcia). Między Łukowem a Terespolem były to ok. 4 pary pociągów międzywojewódzkich oraz 7-9 par wojewódzkich. Największe natężenie ruchu występowało natomiast na odcinku od granicy województwa do Łukowa – odpowiednio ok. 4 i 13 par, co było efektem istnienia większej liczby połączeń regionalnych obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie.

Mieszkańcy gmin należących do MOF mają możliwość dojazdu do Lublina z czterech kierunków również za pomocą linii kolejowych. Linia nr 7 z Warszawy do Dorohuska prowadzi w ruchu lokalnym przez stacje Nałęczów, Sadurki, Motycz (od północnego-zachodu), natomiast z kierunku wschodniego korzystają z niej mieszkańcy Minkowic (gmina Mełgiew) i Świdnika. Od południa do Lublina prowadzi linia kolejowa nr 68 z Kraśnika (i dalej Stalowej Woli) w miejskim obszarze funkcjonalnym obsługująca mieszkańców gminy Niedzwica. W kierunku północnym linia nr 30 łączy w ramach MOF Lublin stolicę województwa z Lubartowem.



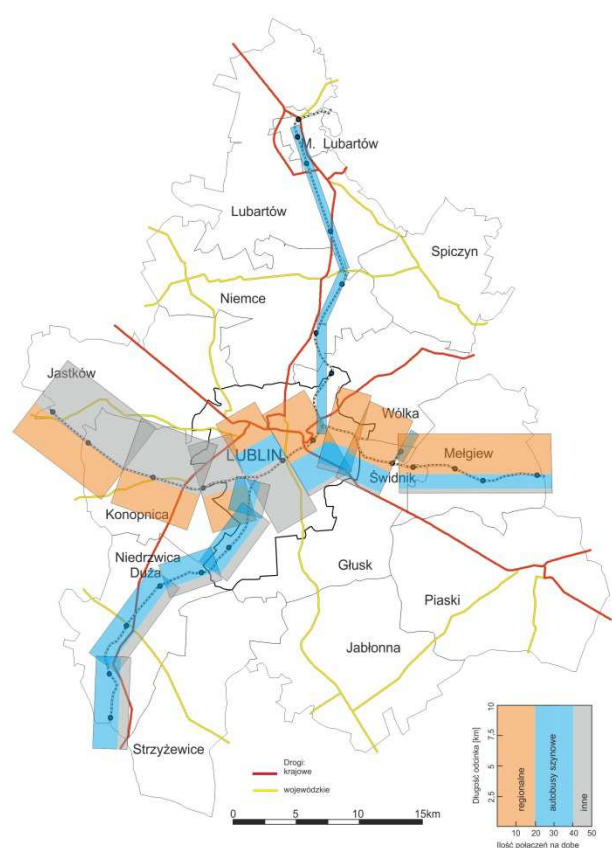
Ryc. 39. Kolejowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T na obszarze województwa lubelskiego.

Na obszarze MOF Lublin częstotliwość ruchu pociągów pasażerskich jest relatywnie duża jedynie na linii nr 7 – na kierunku z Warszawy do granicy z Ukrainą w Dorohusku. Na linii tej w MOF Lublin kursują pociągi międzywojewódzkie (w liczbie 14 par na dobę na odcinku między Dęblinem a Lublinem oraz 1 para między Lublinem a Świdnikiem). W ruchu lokalnym bardziej istotne, np. dla dojazdów do pracy w Lublinie są pociągi wojewódzkie (regionalne), których liczba na odcinku z Nałęczowa wynosi ok. 10 par na dobę, a na odcinku do Świdnika ok. 20 par, w tym ok. 6 par obsługiwane jest szynobusami (połączenia Lublin-Rejowiec-Zamość), co można uznać za przyzwoity wynik. Wysoka liczba pociągów wojewódzkich na trasie między Lublinem a Świdnikiem świadczy o dużym zainteresowaniu mieszkańców Świdnika tym sposobem komunikacji. Warto dodać, że w grudniu 2012 r. został otwarty nowy 2,2 km tor łączący przystanek Świdnik Miasto z portem lotniczym, co pozwoliło na uruchomienie bezpośredniego połączenia kolejowego między stacją Lublin a terminalem pasażerskim. Pociągi na lotnisko kursują cztery razy dziennie. Przejazd trwa jedynie 16 minut. Z kolei w kierunku południowym do Kraśnika (Szastarki) i Stalowej Woli, na linii kolejowej nr 68, kursuje ok. 7 par pociągów obsługiwanych autobusami szynowymi. Ruch pasażerski w kierunku północnym do Lubartowa (i dalej do Parczewa) przywrócony został w 2013 r. (po 13 latach przerwy). W Lubartowie otwarto też 2 nowe przystanki osobowe poprawiające dostępność do osiedli mieszkaniowych – Lubartów Lipowa oraz Lubartów Słowackiego. Spółka Przewozy Regionalne realizuje w obu kierunkach 6 kursów na dobę. Czas trwania przejazdu z położonego w centrum miasta przystanku Lubartów Lipowa do

Dworca Głównego w Lublinie wynosi 32-38 minut (czas dość konkurencyjny w relacji do wyników osiągniętych w transporcie drogowym, szczególnie w warunkach kongestii) (ryc. 41).



Ryc. 40. Układ komunikacyjny w ramach MOF Lublin (sieć transportu miejskiego oraz PKP).

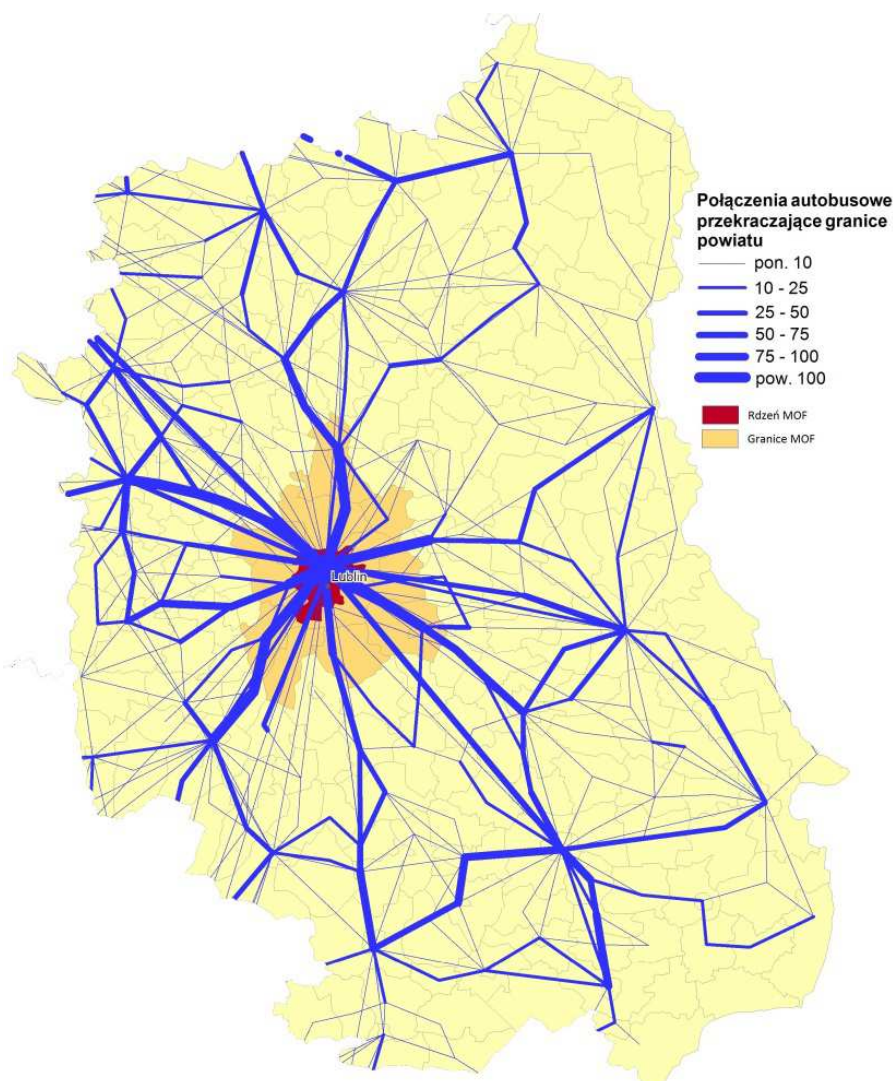


Ryc. 41. Przeciętna dobowa liczba pociągów na sieci zarządzanej przez PKP wg odcinków sieci i kategorii pociągów (styczeń-listopad 2012) w MOF Lublin.

W Lublinie organizowaniem i zarządzaniem komunikacją miejską zajmuje się jednostka budżetowa Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie (ZTM Lublin). Obecnie (lipiec 2015 r.) w Lublinie w ramach komunikacji organizowanej przez ZTM Lublin działa trzech operatorów (w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym): Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne - Lublin Sp. z o.o., konsorcjum firm Meteor i Irex-1, PKS Zielona Góra. Linie supermarketowe obsługuje przewoźnik prywatny. Lublin jest jednym z trzech miast w Polsce, obok Gdyni oraz Tychów, posiadającym sieć trolejbusową. Poza Lublinem sieci transportu miejskiego swoim zasięgiem obejmują również siedem gmin, tj. Konopnicę, Świdnik, Jastków, Glusk, Wólkę, Nierzwicę Dużą oraz Niemce. Sieci podmiejskie sięgają zatem jedynie pasa kilku km od granic administracyjnych Lublina. Należy jednak dodać, że poza wymienionymi gminami ościennymi, pięć kolejnych gmin, zlokalizowanych w trzech powiatach, wyraziło chęć zawarcia z Gminą Lublin porozumienia – analogicznego jak z już obsługiwanymi gminami – w sprawie objęcia ich obszaru usługami lubelskiej komunikacji miejskiej. Są to Borzechów, Jabłonna, Kamionka, Łęczna oraz Milejów. Również gmina Melgiew zawarła w marcu 2015 r. uchwałę w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego dotyczącego powierzenia Gminie Lublin części zadań Gminy Melgiew z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Uzupełnieniem sieci transportu miejskiego oraz PKP jest rozwinięta sieć zamiejskiej komunikacji autobusowej (PKS oraz 155 przewoźników prywatnych funkcjonujących w Lublinie, mających firmy zarejestrowane w Lublinie lub innych miejscowościach). W województwie lubelskim bardzo silnie rozwinięta jest sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych wykonywanych zarówno przez przewoźników typu PKS, jak i z wykorzystaniem minibusów, np. na bardzo uczęszczanej linii między Lublinem a Warszawą.

Zauważalny jest jednak duży monocentryzm siatki połączeń autobusowych z centralnym punktem w stolicy województwa (ryc. 42).



Ryc. 42. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie lubelskim w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego.

3.1.7 Inwestycje drogowe w MOF Lublin.

Inwestycje drogowe w MOF w okresie 2004-2015.

Dominującą inwestycją w MOF Lublin, która ma ogromny wpływ na układ drogowy jest budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski. W latach 2004-2015 zrealizowano również szereg innych inwestycji poza drogami krajowymi. Do najbardziej kosztownych (powyżej 100 mln zł) należały (tab. 16):

- budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (odcinek od skrzyżowania al. Solidarności z al. Warszawską do granic miasta),
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża - Konopnica na odcinku Konopnica – Kamień,
- drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego "Mełgiew" w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19.

Tab. 16. Realizacja inwestycji drogowych istotnych dla MOF Lublin w okresie 2004-2015.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (odcinek od skrzyżowania al. Solidarności z al. Warszawską do granic miasta)	- budowa drogi o długości 2,937 km, - przebudowa drogi o długości 0,863 km	386,2	PO IŚ	2014	DK 19
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża - Konopnica na odcinku Konopnica - Kamień	46,76	321,6	PO RPW	2015	DW 747
Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 od km 43+750 do km 85+972	40,065	190,50	PO RPW i RPO	2015	DW 835
Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego "Mełgiew" w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19	- długość wybudowanych DW- 0,696 km; - przebudowanych – 2,855 km	131,4	PO RPW	2012	DW 822
Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 822 Lublin - Port Lotniczy Świdnik	6,21	74	RPO	2013	DW 822
Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce.	0,699	53,6	RPO	2010	2358 L
Przedłużenie ul. Jana Pawła II do Al. Kraśnickiej z odwodnieniem i oświetleniem w Lublinie.	2,33	48,7	RPO	2010	2350 L
Budowa korytarza transportu zbiorowego do obsługi terenów położonych w sąsiedztwie przyszłego Zintegrowanego Intermodalnego Dworca Metropolitalnego w Lublinie - ul. Lubelskiego Lipca'80	- przebudowa drogi o długości 0,52 km - budowa trakcji trolejbusowej o długości 0,53 km	41,7	PO RPW	2015	2399L
Drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” (odcinek: „Budowa ul. Poligonowej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Willową, ulicą Gen. B. Ducha do granic miasta Lublin”)	- budowa drogi o długości 1,547 km, - przebudowa drogi o długości 1,050 km	38,5	PO RPW	2015r.	DW 809
Drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” (odcinek: Budowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin – Krasienin – Kierzkówka – Przytoczno na odcinku od granicy miasta Lublin do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Lublina)	1,2	24,2	PO RPW	2015	DW 809
Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 826 Markuszów - Nałęczów na odcinku od km 0+010 do km 10+930	10,92	28,8	RPO	2012	DW 826
Budowa ul. Zelwerowicza w Lublinie na odcinku od ul. Poligonowej do ul. Choiny wraz z budową wiaduktu nad Suchą Doliną	- budowa drogi o dł. 1,65 km, przebudowa drogi o dł. 0,29 km	27,4	RPO	2015	od 1.01.2016 r. droga powiatowa
Budowa ul. Klonowej w Świdniku wraz z oświetleniem oraz siecią kanalizacji deszczowej i sanitarnej – I etap	0,950	8,2	RPO	2010	105578L

PO IiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013

Inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020 i RPO 2014-2020.

Plany na kolejną perspektywę finansową 2014-2020 w ramach POPW skoncentrowały się łącznie na pięciu projektach, w tym na trzech projektach planowanych do realizacji przez władze Lublina (projekty 1, 2 i 4) oraz dwóch projektach zgłoszonych przez Urząd Marszałkowski (projekty 3 i 5):

Istotne znaczenie dla zapewnienia funkcjonalności układu drogowego MOF mają również inwestycje przewidziane do realizacji ze środków RPO 2014-2020, które będą dotyczyły przede wszystkim przebudowy dróg wojewódzkich nr: 815, 820, 829 i 830.

Tab. 17. Planowane inwestycje drogowe na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lublina w ramach POPW 2014-2020 i RPO 2014-2020.

Lp.	Nazwa projektu	Szacowany koszt kwalifikowany w mln zł	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln zł	Przewidywana data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Przewidywana data zakończenia (kwartał/rok)	Źródło finansowania
1	Przebudowa skrzyżowania DK 19 (al. Solidarności i al. Gen. Wł. Sikorskiego) i DW 809 (ul. Gen. Ducha) w Lublinie - wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła Lublin Czechów (S12/S17/S19)	85,8	72,93	I 2016	I 2018	POPW
2	Budowa nowego przebiegu DW 809 w Lublinie na odcinku od skrzyżowania ul. Bohaterów Monte Cassino z ul. Wojciechowską do węzła Sławin – wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła Lublin Sławinek (S12/S17/S19)	110,62	94,03	IV 2016	III 2018	POPW
3	Budowa drogi wojewódzkiej Nr 747 na odcinku Radawiec – węzeł Konopnica (S 19)	58,57	49,78	II 2016	IV 2017	POPW
4	Budowa i przebudowa DW 835 w Lublinie na odcinkach: od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830	118,0	100,3	III 2017	II 2019	POPW
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 na odcinku od granicy miasta Lublin do m. Piotrków	190,0	161,50	II 2018	IV 2019	POPW
I	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 815 Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów od km 26+662 do km 61+015	119,0	101,15	IV 2019	II 2021	RPO
II*	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna od km 0+000 do km 28+420	122,0	103,7	III 2020	IV 2021	RPO
III*	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - Łęczna - Biskupice od km 22+073 do km 40+245 o dł. 18,172 km z wyłączeniem mostu przez rz. Wieprz w km 24+032 oraz kładki pieszo-rowerowej przy moście w m. Ciechanki	26,0	22,1	II 2017	IV 2018	RPO
IV	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 829 Łucka - Łęczna - Biskupice na odcinku od km 14+985 do km 21+962	25,0	21,25	III 2019	IV 2020	RPO
V	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 Etap I	90,0	76,5	III 2017	IV 2019	RPO

Źródło: opracowanie własne na podstawie otrzymanych fiszek projektów.

* Inwestycje planowane do realizacji w ramach rozszerzonego obszaru funkcjonalnego Lublina.

POPW – Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020

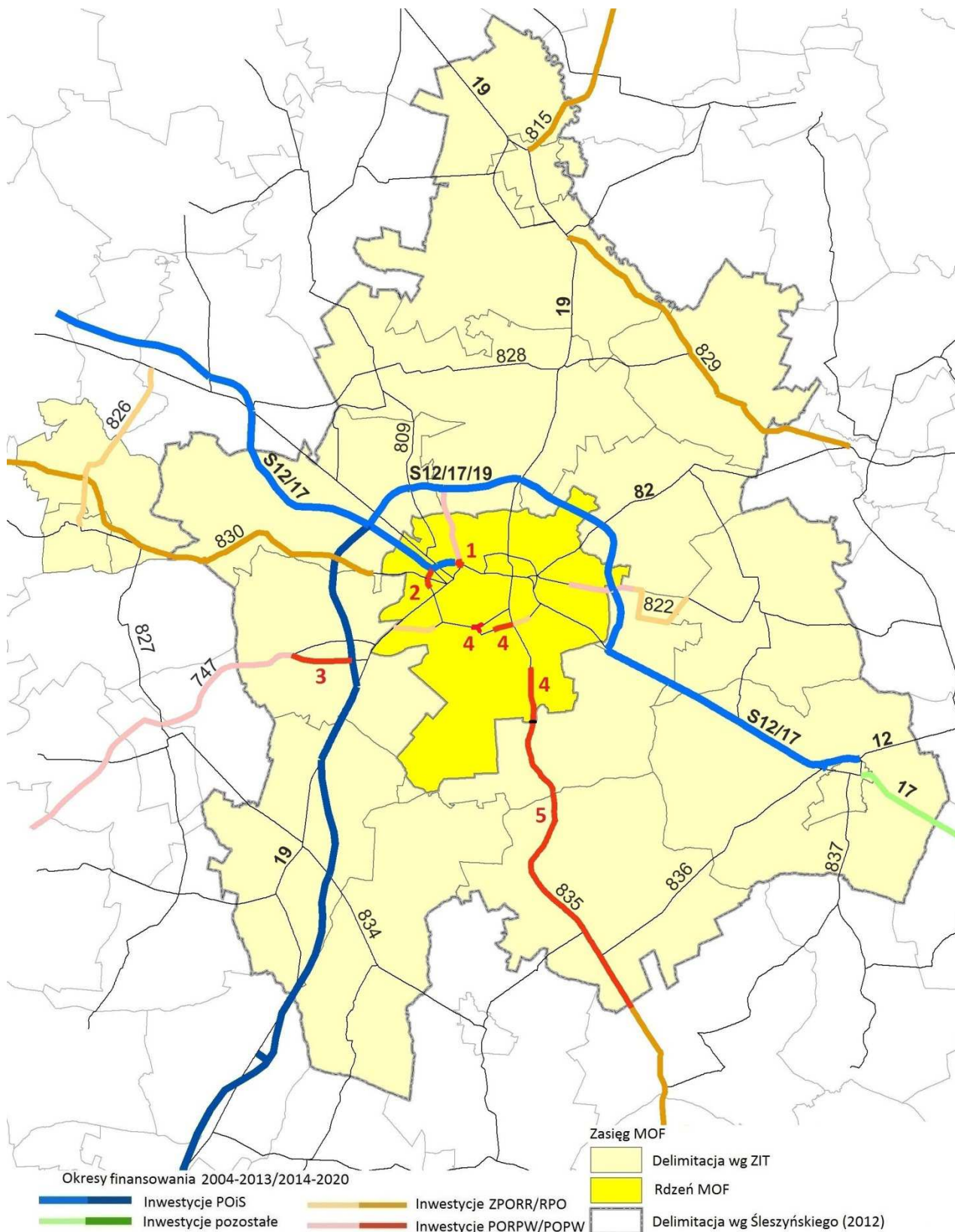
W obrębie MOF Lublin można wyznaczyć 3 strefy ruchu drogowego:

- **śródmiejską** – z wprowadzonymi lub rozpatrywanymi ograniczeniami dla ruchu pojazdów osobowych,
- **centralnych dzielnic miasta**– z priorytetem dla komunikacji miejskiej,
- **zewnętrzną**.

W Lublinie **strefa śródmiejska** jest nieznacznie mniejsza niż istniejąca w mieście strefa płatnego parkowania. Wyznacza ją ciąg ulic: Al. Solidarności, Al. Tysiąclecia, Al. Unii Lubelskiej, Al. Zygmuntowskie, Al. Piłsudskiego, Lipowa, Al. Raławickie, Al. Długosza, Leszczyńskiego, Czechowska, Lubomelska.

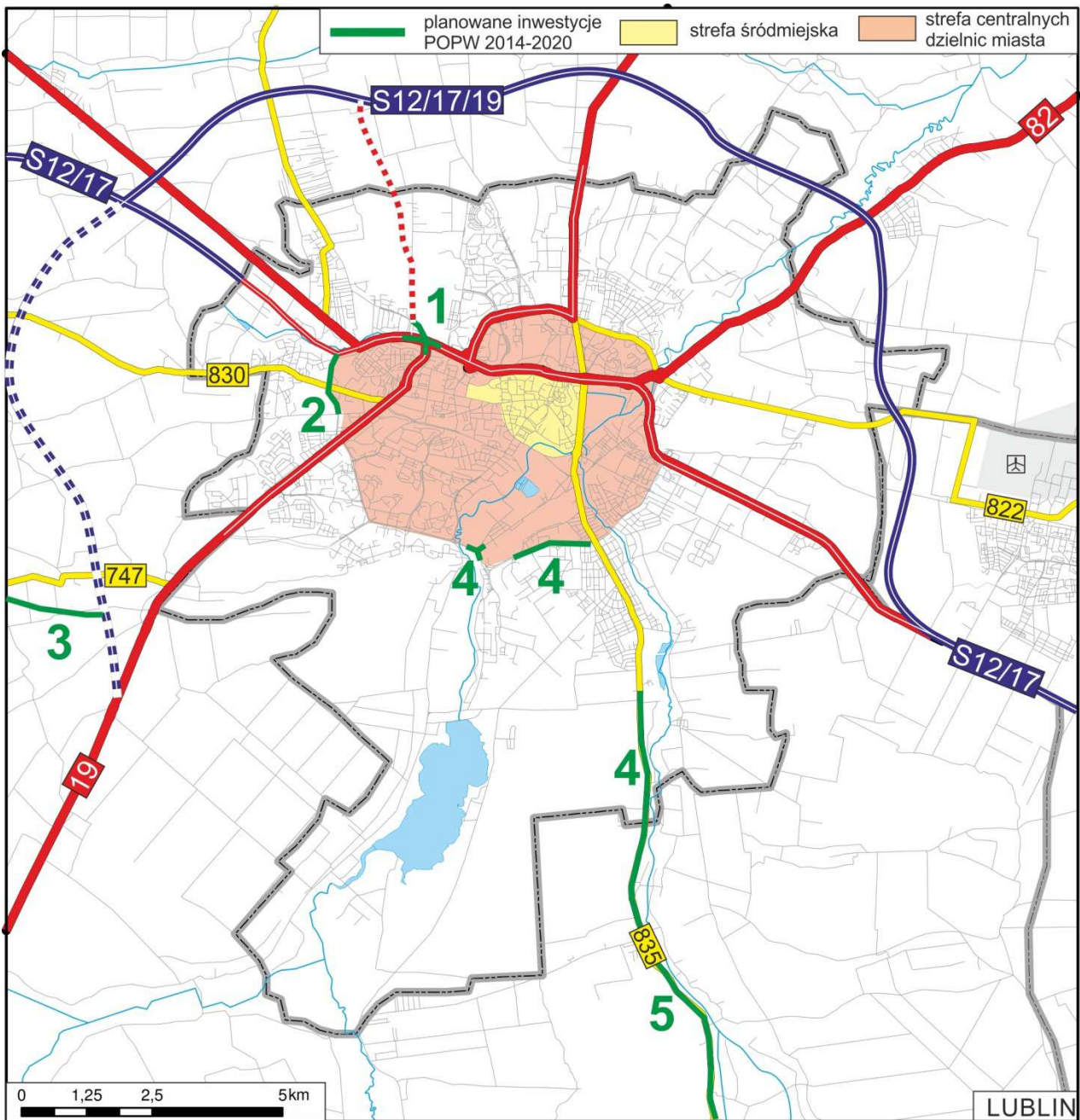
Strefa centralnych dzielnic miasta, tożsama z szeroko rozumianym **centrum miasta**, stanowi z kolei obszar ograniczony ciągiem istniejących lub planowanych ulic dwujezdniowych, którymi rozprowadzany jest ruch międzydzielnicowy. Aktualnie brakuje dwóch fragmentów powyższego układu drogowego: po południowej stronie dworca oraz w części zachodniej na południe od Al. Solidarności. Granice dzielnic centralnych miasta wyznaczono wzdłuż następujących ulic: DK19 (Smorawińskiego), Al. Andersa, Grafa, Al. Tysiąclecia, Al. Witosa, Krańcowa, Dywizjonu 303, (odcinek planowany), Wrotkowska, Krochmalna, Jana Pawła II, Armii Krajowej, Bohaterów Monte Cassino, (odcinek planowany), Al. Solidarności.

Za granicę **strefy zewnętrznej** można z kolei uznać obwodnicę ekspresową Lublina położoną w odległości kilku kilometrów od granic miasta. Na odcinku od węzła Lublin Sławinek do węzła Lublin Felin (oddanym do użytku w październiku 2014 r.) przebiega droga ekspresowa S17/S12, zaś odcinek Lublin Sławinek – Lublin Węglin (S19) jest aktualnie w realizacji (planowane zakończenie to listopad 2016 r.).



Ryc. 43. Inwestycje drogowe w obszarze funkcjonalnym Lublina według źródła finansowania oraz okresu programowania (w tym inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020).

Na ryc. 44 przedstawiono układ drogowy (strefa śródmiejska i dzielnic centralnych miasta) w kontekście planowanych inwestycji w ramach POPW.



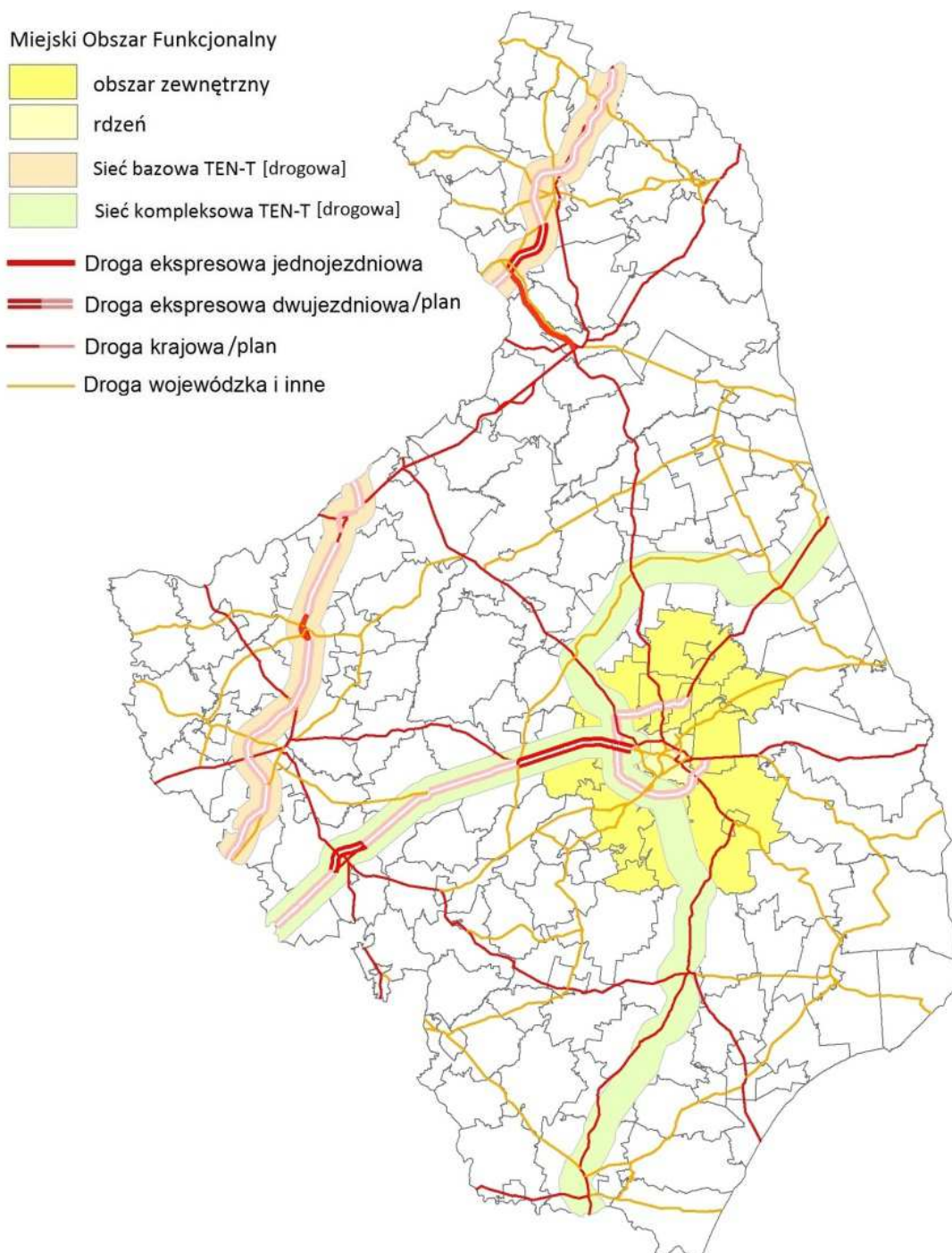
Ryc. 44. Układ drogowy w MOF Lublin.

3.2 Województwo podlaskie.

3.2.1 Stan sieci drogowej TEN-T

Sieć bazowa TEN-T w województwie podlaskim (por. ryc. 45):

- odcinek projektowanej drogi ekspresowej **S61** między granicą z województwem mazowieckim i granicą z Litwą w Budzisku, z wyjątkiem odcinka między Szczuczynem a obwodnicą Augustowa, biegnącym na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego (obwodnice Augustowa oraz Stawisk w użytkowaniu, obwodnica Szczuczyna w realizacji, obwodnica Suwałk w przetargu); trasa ta stanowi element korytarza TEN-T Morze Północne-Bałtyk.



Ryc. 45. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze województwa podlaskiego.

Sieć kompleksowa TEN-T w województwie podlaskim (por. ryc. 45):

- odcinek drogi ekspresowej **S8** między granicą z województwem mazowieckim a węzłem Choroszcz (obwodnica Zambrowa i Wiśniewa oraz odcinek Jeżewo-Białystok w użytkowaniu; pozostałe odcinki – w realizacji),
- odcinek projektowanej drogi ekspresowej **S19** między granicą z Białorusią w Kuźnicy Białostockiej a województwem mazowieckim.

3.2.2 Dotychczasowe inwestycje na sieci dróg krajowych, w tym inwestycje na sieci TEN-T.

W województwie podlaskim najbardziej kosztowne okazały się trzy inwestycje w ciągach dróg ekspresowych, do których należały: rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku Jeżewo – Białystok, budowa obwodnicy Augustowa (częściowo w ciągu drogi S61) oraz budowa obwodnicy Zambrowa i Wiśniewa w ciągu drogi krajowej S8. Do inwestycji mających znaczenie dla obszaru funkcjonalnego Białegostoku zdecydowanie najważniejsza była budowa odcinka S8 od Jeżewa do Białegostoku. W 2011 r. oddano do użytku również kluczową dla północnej części obszaru funkcjonalnego Białegostoku obwodnicę Wasilkowa w ciągu DK19 o długości ok. 5 km (tab. 18).

Tab. 18. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie podlaskim (poza Białymstokiem) w okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku Jeżewo - Białystok	24,50	1 006,8	PO IiŚ	2012	S-8
Budowa obwodnicy Augustowa	12,75	798,0	PO IiŚ	2015	S-61
Budowa obwodnicy Zambrowa i Wiśniewa w ciągu drogi krajowej S8	11,07	402,3	PO IiŚ	2012	S-8
Budowa obwodnicy miejscowości Bargłów Kościelny w ciągu drogi krajowej nr 61	11,76	213,3	PO RPW	2015	DK 61
Budowa obwodnicy miejscowości Szczuczyn w ciągu drogi ekspresowej S-61	8,01	177,7	PO RPW	2015	S-61
Budowa obwodnicy miejscowości Stawiski w ciągu drogi ekspresowej S-61	6,49	151,8	PO RPW	2013	S-61
Obwodnica Wasilkowa	5,03	97,7	ŚB / IŻ - KFD	2011	DK 19
Przebudowa drogi Nr 8 Sztabin - Kolnica	8,42	34,8	IŻ - KFD	2006	DK 8
Przebudowa drogi Nr 61 Barszcze - Netta	12,63	29,6	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK 61
Przebudowa dr. Kr. Nr 19 odc. Siemiatycze - Turna Mała - gr. woj.	4,49	15,1	IŻ - KFD	2007	DK 19
Przebudowa dr. kr. Nr 19 na odc. Proniewicze - Bielsk Podlaski	1,90	6,2	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK 19
Przebudowa dr. nr 61 Grabowo - Szczuczyn	11,00	3,4	IŻ - KFD	2006	DK 61

Źródło: GDDKiA.

PO IiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

ŚB – środki budżetu państwa

IŻ - inne źródła

3.2.3 Planowane kluczowe inwestycje na sieci drogowej TEN-T.

Kluczową inwestycją dla obszaru funkcjonalnego Białegostoku zaplanowaną na okres programowania 2014-2020 jest ukończenie brakujących odcinków drogi ekspresowej S8 na odcinku między Warszawą a Białymstokiem, w tym w szczególności odcinek między obwodnicą Wiśniewa a Jeżewem. Na odcinku Zambrów-Mężenin przetarg został rozstrzygnięty w czerwcu 2014 r. (planowane lata realizacji 2014-2016). Realizacji drogi ekspresowej S19 między Białymstokiem i Lublinem, umieszczonej w Dokumentie Implementacyjnym dopiero na pozycji nr 32, nie będzie można rozpocząć w najbliższym terminie, gdyż musi to zostać poprzedzone przeprowadzeniem czasochłonnych prac przygotowawczych. Powyższe dotyczy również ciągu drogowego Białystok-granica państwa) (tab. 19).

Tab. 19. Lista projektów drogowych w województwie podlaskim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K*(wg DI) (w nawiasie korekta)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
3	S8	Radziejowice-Białystok	Podlaskie	B (w woj. podlaskim K)	4,64	FS
11	S61	Obwodnica Augustowa-granica Państwa	Podlaskie	B	9,48	CEF
14	S61	Ostrów Mazowiecka-obwodnica Augustowa	Podlaskie, Warmińsko-Mazurskie	B	6,63	FS/CEF (rezerwa)
32	S19	Białystok-Lublin	Podlaskie, Lubelskie	K	0,44	FS
36	S19	Granica państwa-Białystok	Podlaskie	K	8,76	FS

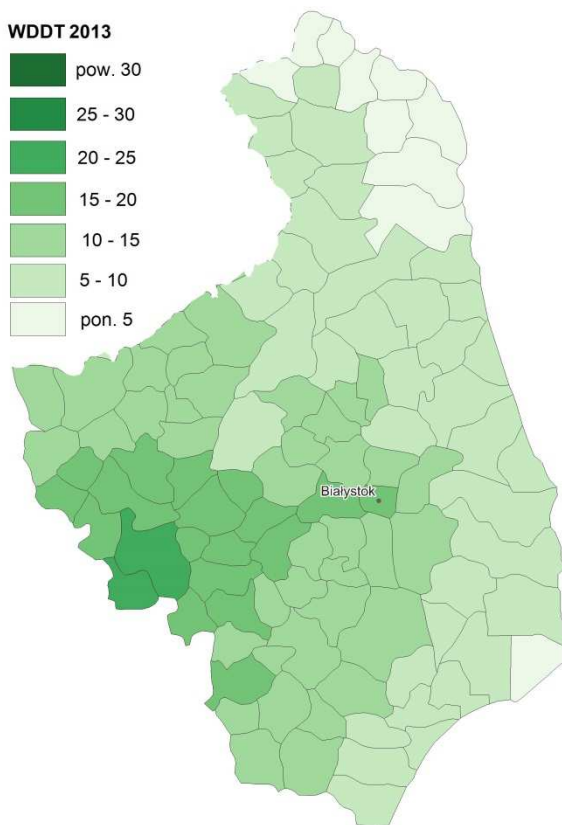
* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T.

FS – Fundusz Spójności

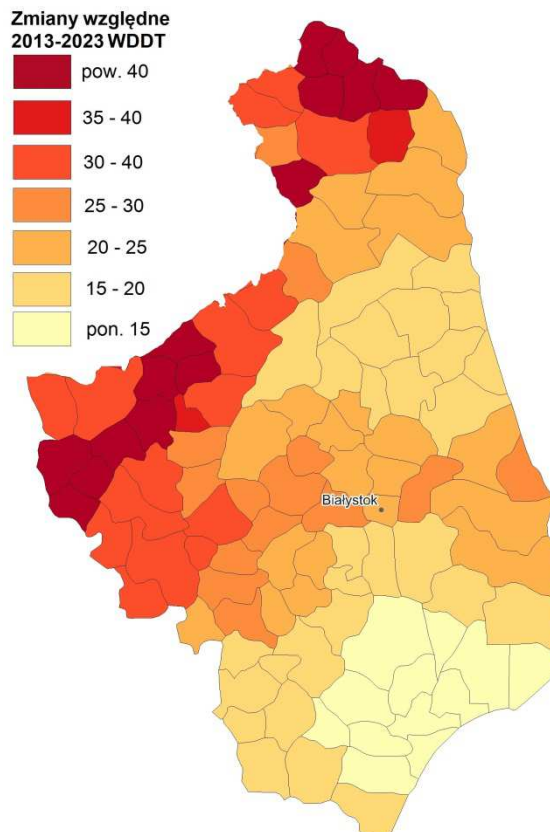
CEF – Instrument „Łącząc Europę”

3.2.4 Dostępność drogowa w 2013 r. wraz z prognozą zmian do 2023 r.

Województwo podlaskie jest, ze względu na swoje peryferyjne położenie oraz nie wystarczającą długość dróg wyższych klas, jednym z najłabiej dostępnych województw w Polsce. Na Podlasiu istnieją również duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną południowo-zachodnią częścią województwa a Suwalszczyzną. Różnice te do 2023 r. znacznie się zmniejszą przy założeniu ukończenia drogi ekspresowej S61, która w znacznym stopniu powinna poprawić dostępność Polski północno-wschodniej, w tym przede wszystkim pogranicza polsko-litewskiego. Z kolei realizacja brakujących odcinków drogi ekspresowej S8 poprawi dostępność MOF Białystok, a także obszarów położonych w kierunku granicy z Białorusią w Bobrownikach (ryc. 47). Jest wysoce prawdopodobne, że ze względu na niski poziom przygotowania inwestycji znajdujących się w obrębie ciągów drogowych umieszczonych w dolnej części tab. 19, ich realizacja stanie się możliwa w nieco późniejszym terminie. W tym kontekście celowe wydaje się szybkie dokończenie realizacji północnej obwodnicy Białegostoku, co wymaga budowy jej zachodniego odcinka, łączącego węzeł Choroszcz (S8) z węzłem Sochonie (DK19/DK8). Realizacja ww. inwestycji umożliwi wyprowadzenie ruchu ciężkiego z Białegostoku i poprawi warunki transportowe w MOF.



Ryc. 46. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie podlaskim w 2013 r.



Ryc. 47. Zmiany drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie podlaskim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023.

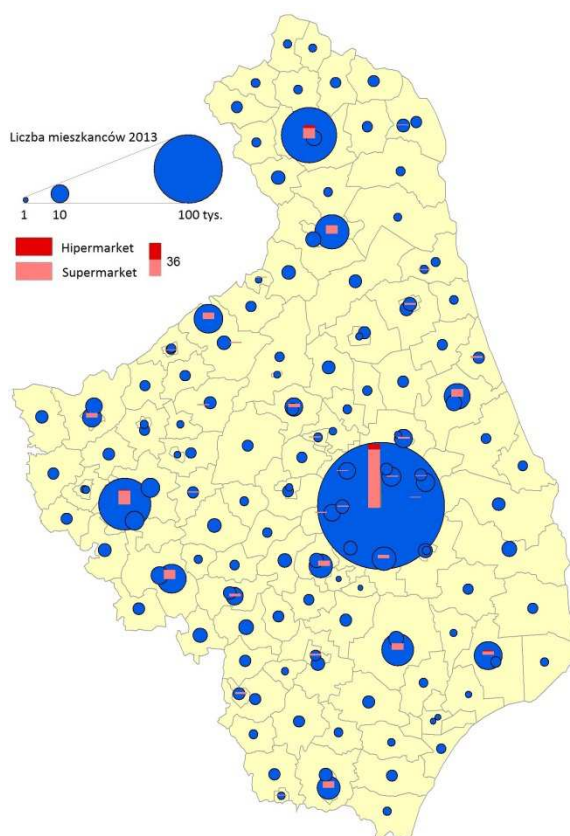
3.2.5 Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze.

Potencjał ludnościowy.

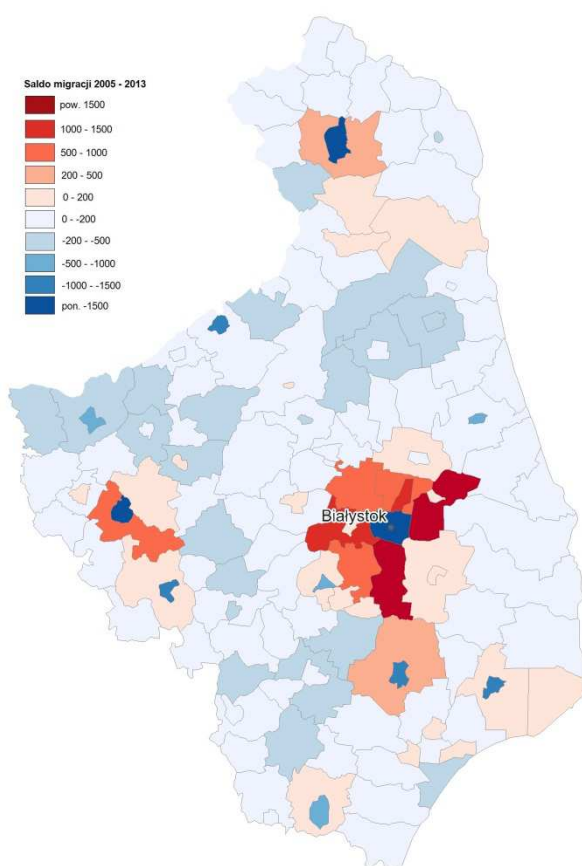
Poza Białymstokiem (ok. 295 tys. mieszkańców) w województwie podlaskim dwa miasta mają powyżej 60 tys. mieszkańców. Są to Suwałki oraz Łomża zlokalizowane relatywnie daleko od stolicy województwa. Kolejne dwa miasta, każde z liczbą ludności powyżej 25 tys. mieszkańców, tj. Augustów i Bielsk Podlaski są miastami średniej wielkości, ale również znajdują się daleko od MOF Białystok. Sam obszar funkcjonalny jest specyficzny w skali kraju, ze względu na bardzo małą liczbę ludności poza rdzeniem. W ramach MOF Białystok największym miastem jest Wasilków (ok. 10 tys. mieszkańców). Z powyższych względów większość obiektów usługowych, w tym centrów handlowych jest zlokalizowana w ramach miasta Białegostoku (ryc. 48).

Migracje.

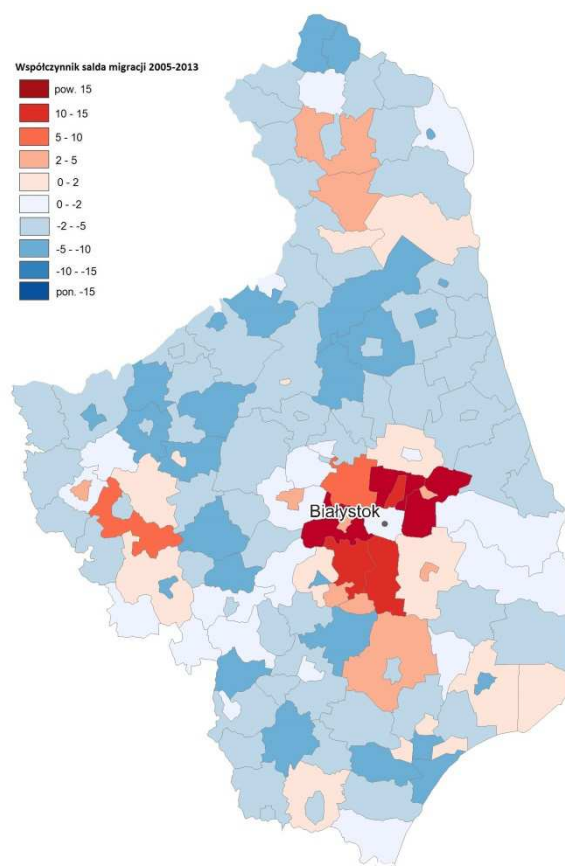
Zjawisko suburbanizacji ma miejsce w większości obszarów podmiejskich w województwie podlaskim. Miasta notują tymczasem ujemne saldo migracji. Jednak w MOF Białystok zjawisko to jest szczególnie intensywne. Przy uwzględnieniu współczynnika salda migracji widać, że wskaźnik ten dla lat 2005-2013 przekracza 15% w gminach Choroszcz, Wasilków i Supraśl (ryc. 49-50).



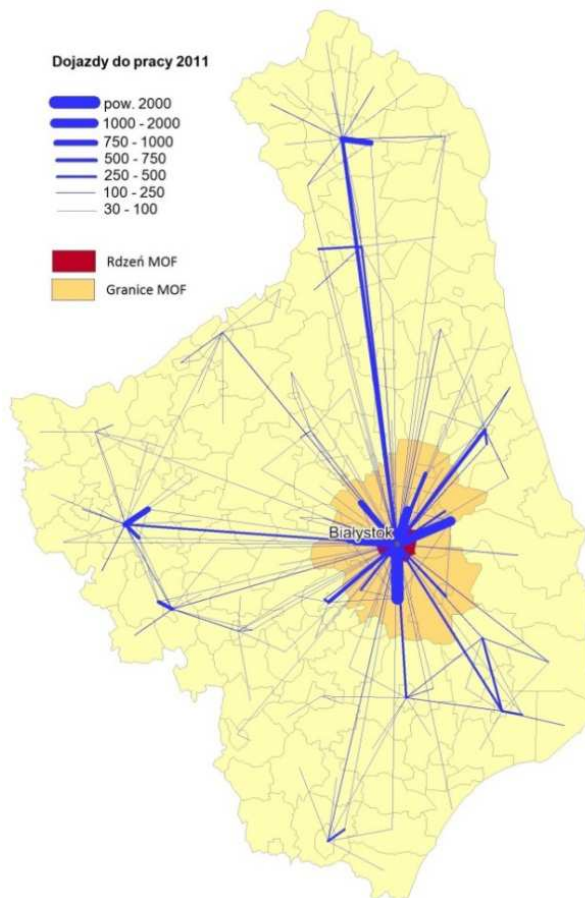
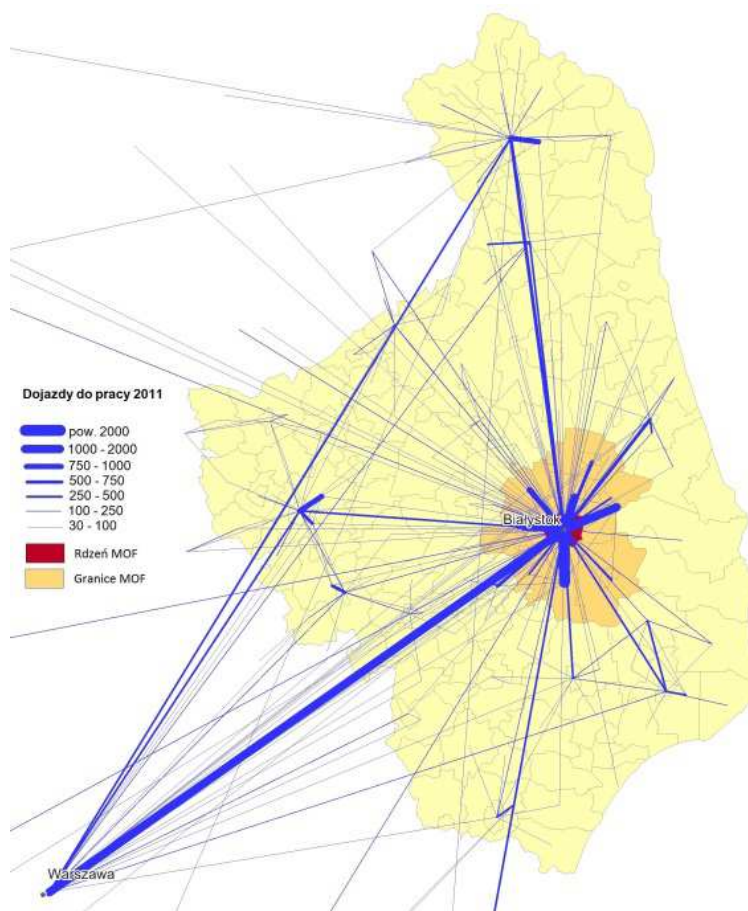
Ryc. 48. Liczba mieszkańców oraz hipermarketów i supermarketów wg gmin w województwie podlaskim w 2013 r.



Ryc. 49. Saldo migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa podlaskiego.



Ryc. 50. Współczynnik salda migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa podlaskiego.



Ryc. 51. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa podlaskiego w 2011 r. (rycina na górze strony – z uwzględnieniem międzywojewódzkich dojazdów do pracy).

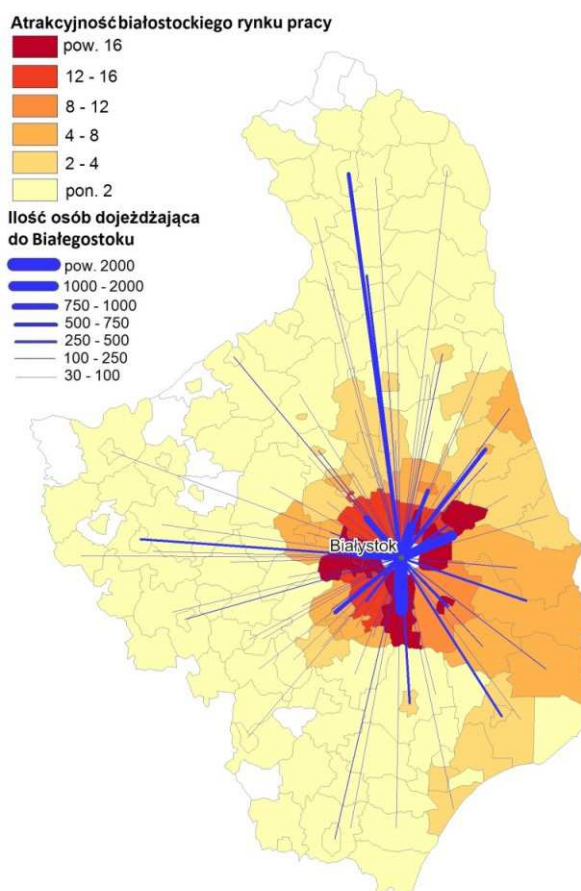
Dojazdy do pracy.

Na dojazdy do pracy w województwie podlaskim bardzo silny wpływ ma ośrodek warszawski. Stolica kraju jest szczególnie atrakcyjna dla mieszkańców dużych miast, tj. Białegostoku, Łomży oraz odległych Suwałk. Poza tym województwo podlaskie (podobnie jak lubelskie) jest silnie monocentryczne, tzn., że celem większości dojazdów na dłuższe odległości jest Białystok, choć w porównaniu do innych województw, mieszkańcy Podlasia są znacznie mniej skłonni opuszczać w celu dojazdu do pracy swoją gminę zamieszkania (ryc. 51).

Największa liczba osób dojeżdża do pracy w Białymstoku z gminy Juchnowiec Kościelny (ponad 1300), a ponad 1000 pracowników dojeżdża również z pozostałych miejscowości położonych w powiecie białostockim. Dojazdy z innych gmin (przy założeniu podziału na miasto i obszar wiejski) są niższe niż 1000 (z obszaru wiejskiego w gminie Supraśl oraz z miasta Wasilkowa dojeżdża do pracy w Białymstoku po około 900 osób). Generalnie zasięg oddziaływania stolicy województwa podlaskiego nie jest duży, choć zauważalne są potoki ruchu dojazdowego z miejscowości odległych: Sokółki i Suwałk (ryc. 52).

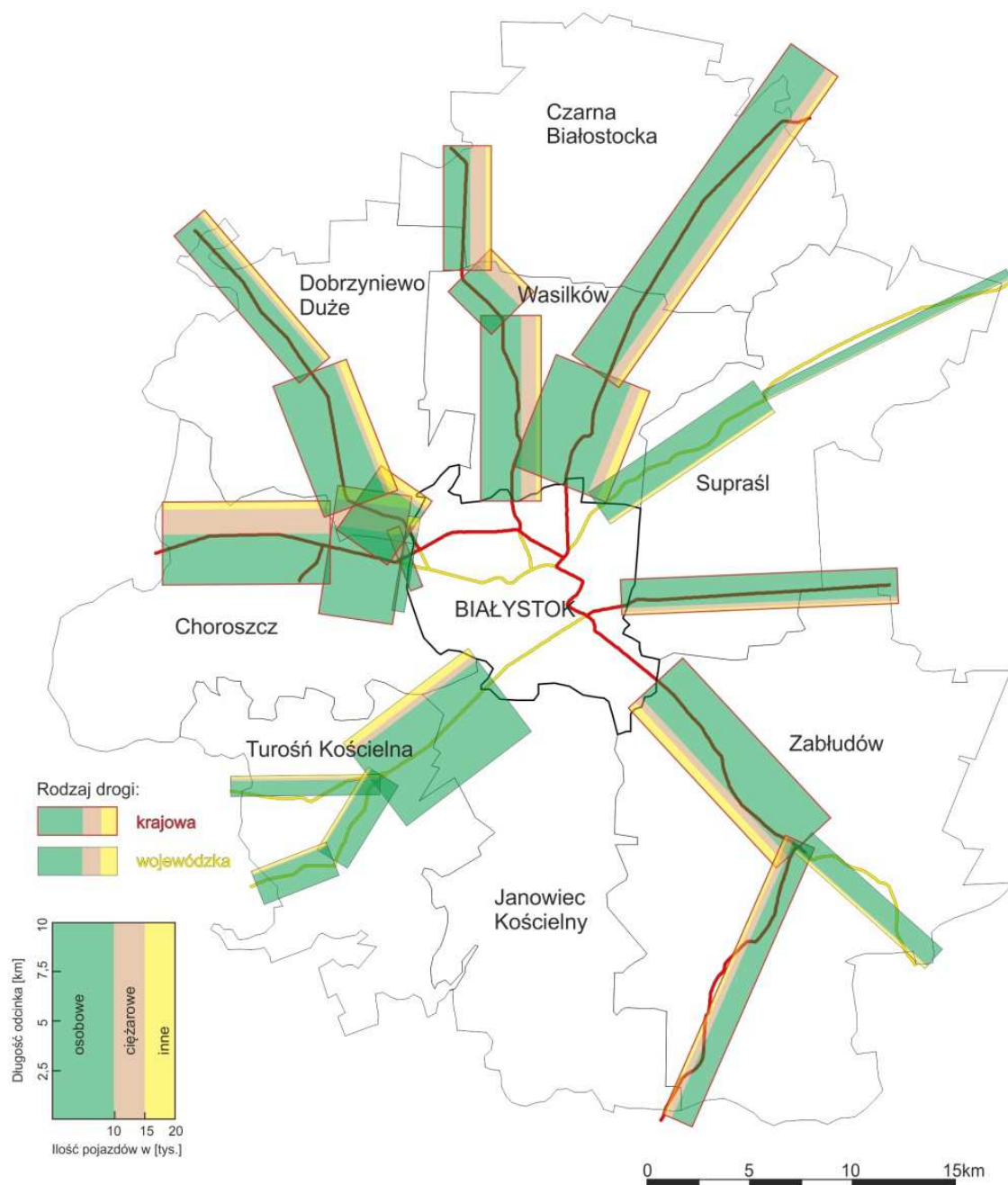
3.2.6 Potoki ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

Na drogach dojazdowych do Białegostoku największym natężeniem ruchu charakteryzują się drogi dojazdowe z Choroszczycy (DK8/S8), Turośni Kościelnej (DW 678) oraz z Wasilkowa (DK8). Należy dodać, że obwodnica Wasilkowa doprowadzająca ruch dojazdowy z kierunku północno-wschodniego, która w znaczący sposób poprawiła komunikację w Wasilkowie i na dojeździe do Białegostoku, jednak została otwarta dopiero w 2011 r., więc nie jest jeszcze uwzględniona w Generalnym Pomiarze Ruchu z 2010 r. (ryc. 53).



Ryc. 52. Atrakcyjność rynku pracy w Białymstoku dla dojeżdżających do pracy w tym mieście z pozostałych gmin województwa podlaskiego.

Na pozostałych drogach dojazdowych ruch w zasadzie nie przekracza 10 tys. pojazdów na dobę. Dzięki poprawie dojazdu do granicy Białegostoku od strony północnej (obwodnica Wasilkowa) oraz zachodniej (droga ekspresowa S8 z Jeżewa do miejscowości Porosły) aktualnie największym problemem na drogach dojazdowych do Białegostoku jest dojazd od strony Turośni Kościelnej i Łap drogą wojewódzką DW 678 przez Księżyno na odcinku Białystok-Tolcze (natężenie ruchu powyżej 17 tys. pojazdów na dobę) (ryc. 53).



Ryc. 53. Natężenie ruchu na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. według kategorii pojazdów na obszarze MOF Białystok.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalny Pomiar Ruchu 2010.

Tab. 20. Średni dobowy ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w najbardziej obciążonych (natężenie ogółem >15 tys. poj./24h) punktach pomiarowych w województwie podlaskim (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
8	3,9	CHOROSZCZ-BIAŁYSTOK	21163	66	14692	1848	864	3459	221
8	2,4	AUGUSTÓW/PRZEJŚCIE2/	18752	86	12015	1341	540	4544	211
8	2,5	AUGUSTÓW/PRZEJŚCIE3/	17767	91	11282	1263	633	4306	181
8	1,0	AUGUSTÓW/PRZEJŚCIE1/	17215	85	10854	1253	718	4136	143
678	7,5	BIAŁYSTOK-TOŁCZE	17080	85	14604	1076	478	444	376
19	6,8	WASILKÓW-BIAŁYSTOK	16377	73	12988	1255	520	1232	300
19	3,8	BIELSK PODL/PRZEJŚCIE2/	15292	163	12205	1298	428	997	150

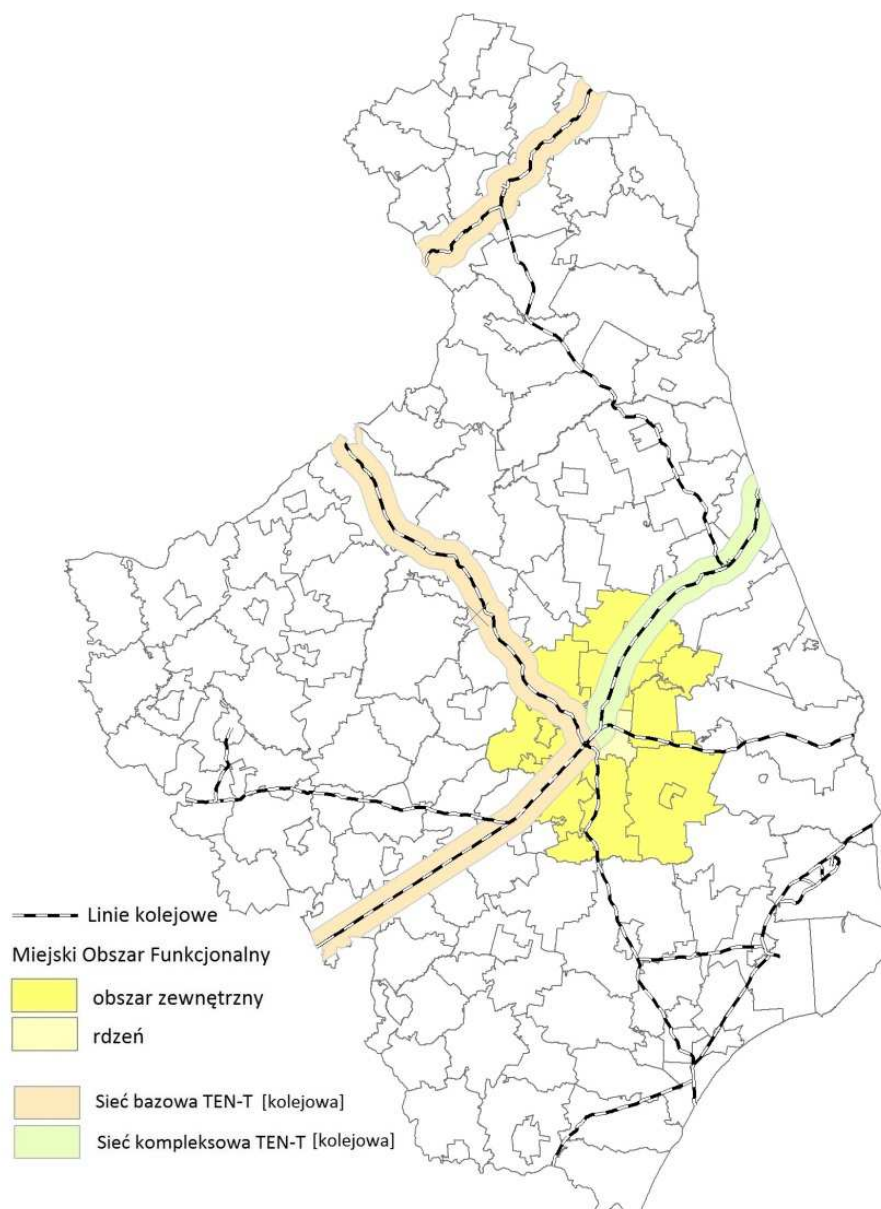
3.2.7 Potoki ruchu pociągów i autobusów.

Elementem kolejowej **sieci bazowej TEN-T** w województwie podlaskim jest przebiegająca w dwóch obszarach (w zachodniej i północnej części regionu) linia korytarzowa E-75 („Rail Baltica”), na którą składają się fragmenty linii nr: 6 (odcinek granica województwa - Białystok) i 38 (odcinek Białystok - granica województwa) oraz 39 (granica województwa - Suwałki) i 51 (Suwałki - Trakiszki - granica polsko-litewska). Połączenie obu fragmentów korytarza w rejonie węzła Ełk znajduje się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (por. ryc. 54). W skład kolejowej **sieci kompleksowej TEN-T** na terenie województwa podlaskiego wchodzi północny fragment linii nr 6, na odcinku Białystok - Kuźnica Białostocka - granica polsko-białoruska (por. ryc. 54).

W 2014 r. największe potoki ruchu występowały na południowym odcinku linii nr 6, należącym do sieci bazowej TEN-T, gdzie dominowały pociągi międzywojewódzkie (średnio 7-8 par na dobę). Większy ruch pociągów regionalnych odbywał się jedynie na odcinku Szepietowo - Łapy - Białystok (4-7 par). Na pozostałych odcinkach wchodzących w skład korytarza E-75 jedynie na linii nr 38 występował stały ruch (2-3 par pociągów międzywojewódzkich i tyle samo wojewódzkich). Pozostałe odcinki korytarza pozostawały niewykorzystane i będą uruchomione dopiero po przeprowadzeniu modernizacji w ramach projektu „Rail Baltica”. Na północnym fragmencie linii nr 6, od Białegostoku w kierunku Kuźnicy Białostockiej, dominował ruch pociągów wojewódzkich (ok. 5 par na dobę), natomiast pociągi międzywojewódzkie kursowały w liczbie 3 par, z których 2 stanowiły połączenia międzynarodowe z Małkini i Białegostoku do Grodna.

Do Białegostoku dochodzi 5 linii kolejowych, ale jedna z nich w kierunku wschodnim do granicy z Białorusią jest nieczynna. Mieszkańcy MOF mogą korzystać z linii nr 6 w kierunku południowo-zachodnim do Łap (przez Klepacze, Niewodnicę i Bojary). Na południe biegnie również linia nr 32 w kierunku Bielska Podlaskiego. Na północ odchodzą dwie linie: nr 38 w kierunku Knyszyna oraz nr 6 w kierunku Wasilkowa i Sokółki. Układ linii kolejowych nie pozwala jednak na obsługę najważniejszych osiedli mieszkaniowych oraz otaczających miast i w związku z tym kolej nie może być wykorzystywana w znacznym stopniu w ruchu dojazdowym do Białegostoku .

Na obszarze MOF Białystok największą liczbą pociągów na dobę charakteryzuje się odcinek w kierunku Łap, między Białymstokiem a Warszawą. Jest on obsługiwany zarówno w ruchu dalekobieżnym (ok. 7 par pociągów na dobę), jak i regionalnym – liczba pociągów wojewódzkich wynosi również ok. 7 par. Linia ta wykazuje znikomy udział szynobusów w obsłudze ruchu pasażerskiego – ok. 1 para. Oferta spółki Przewozy Regionalne nie jest w tej relacji zadowalająca szczególnie w sytuacji funkcjonowania od 2012 r. nowych regularnych połączeń autobusowych na trasie z Łap, z kilkunastoma kursami na dobę.



Ryc. 54. Kolejowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T na obszarze województwa podlaskiego.

Na pozostałych kierunkach sytuacja w zakresie możliwości dojazdowych pociągami do Białegostoku wygląda jeszcze gorzej. Niemniej jednak istotniejszą rolę odgrywa tam tabor w postaci szynobusów. W kierunku południowym do Bielska Podlaskiego (przez miejscowość Lewickie w gminie Juchnowiec Kościelny) kursują ok. 2 pary szynobusów na dobę. Na trasie do Wasilkowa i Sokółki liczba pociągów wojewódzkich wynosi ok. 6 par na dobę (w tym połowę stanowią szynobusy). Linią w kierunku Knyszyna przejeżdża dziennie ok. 3 par pociągów wojewódzkich oraz ok. 2 pary międzywojewódzkich. Z kolei linia kolejowa nr 37 Białystok - Zubki Białostockie przez miejscowość Waliły (Gródek) pozostaje nieczynna w ruchu pasażerskim. W 2014 r. służyła jeszcze niewielkim przewozom towarowym. Obecnie także i one nie są tam organizowane. Nowy wiadukt na tej linii (nad ul. Piastowską w Białymstoku) został otwarty w czerwcu 2012 r. Ze względu na małe zapotrzebowanie ze strony pasażerów (większość obszarów stanowią niezamieszkałe połacie leśne) prawdopodobnie w przyszłości linia będzie eksploatowana jedynie przez pociągi towarowe (ryc. 56).

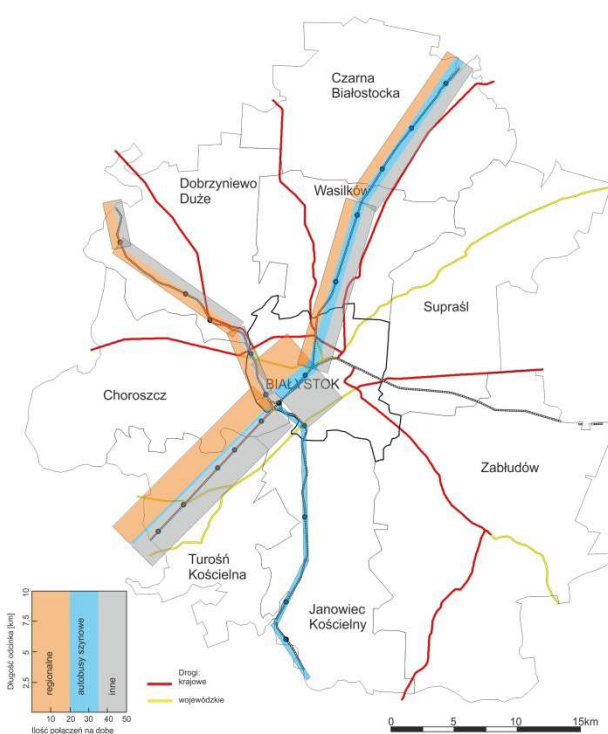
Publiczny transport zbiorowy Białegostoku tworzy przede wszystkim sieć autobusowa. Obecnie, od 1 lutego 2004 roku zadania organizatora wykonuje departament Urzędu Miejskiego - Zarząd Białostockiej Komunikacji Miejskiej. Operatorami są trzy spółki: KPKM (Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji

Miejskiej), KPK (Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne) oraz KZK (Komunalny Zakład Komunikacyjny). Dla wszystkich przedsiębiorstw formą prawną jest Spółka z o.o.

W odróżnieniu od Lublina, gdzie linie podmiejskie kończą swój bieg kilka kilometrów za miastem, przewoźnicy z Białegostoku obsługują znacznie większy teren, a linie wybiegają nawet ponad 10 km za granice miasta, np. do gmin Juchnowiec Kościelny lub Dobrzyniewo Duże. Dobrze skomunikowane z Białymstokiem są również gminy Supraśl i Choroszcz, gorzej wygląda obsługa Zabłudowa lub Turośni Kościelnej (ryc. 55).

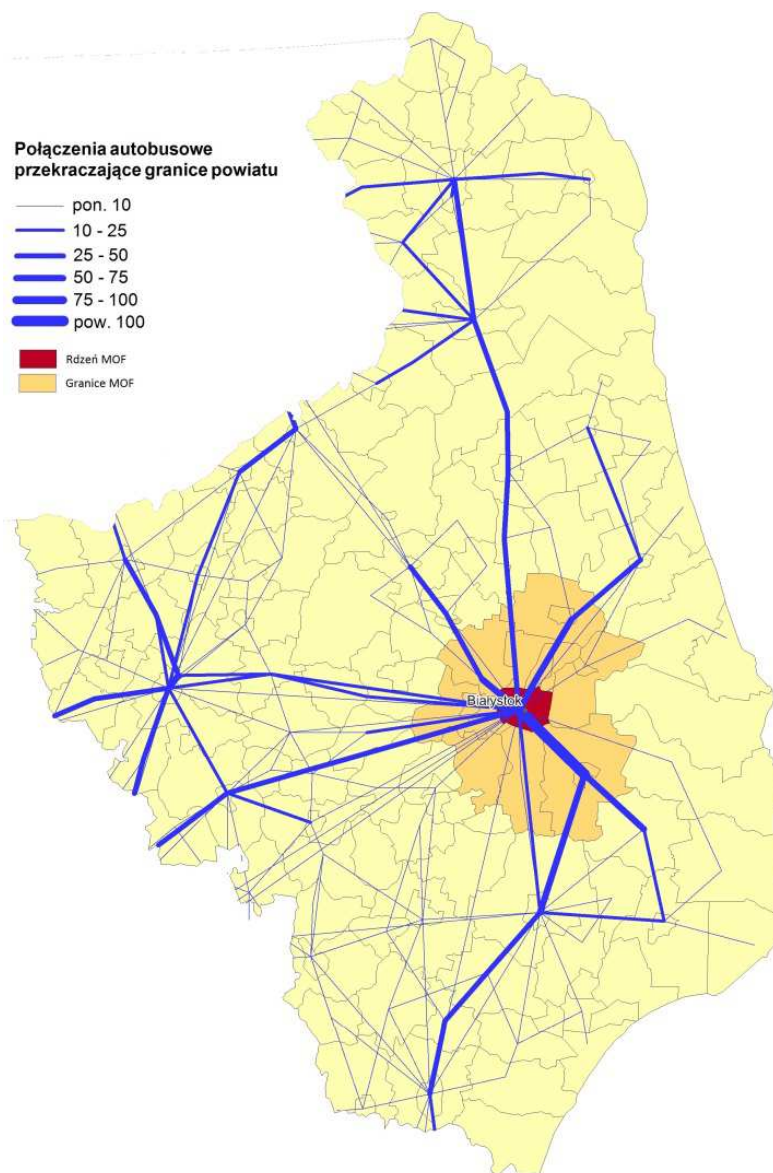


Ryc. 55. Układ komunikacyjny w ramach MOF Białystok (sieć transportu miejskiego oraz PKP).



Ryc. 56. Przeciętna dobowa liczba pociągów na sieci zarządzanej przez PKP wg odcinków sieci i kategorii pociągów (styczeń-listopad 2012) w MOF Białystok.

Uzupełnieniem sieci transportu miejskiego oraz PKP, podobnie jak w innych miastach wojewódzkich Polski Wschodniej, są prywatni przewoźnicy, a także PKS. W porównaniu do województwa lubelskiego sieć autobusowych połączeń międzypowiatowych nie jest aż tak rozbudowana. Zaskakująco niska jest liczba połączeń autobusowych Białegostoku z obszarami przygranicznymi. W województwie podlaskim na mapie połączeń autobusowych wyraźnie zaznaczają się trzy najważniejsze miasta regionu, tj. Białystok, Suwałki oraz Łomża (ryc. 57).



Ryc. 57. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie podlaskim w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego.

3.2.8 Inwestycje drogowe w miejskim obszarze funkcjonalnym.

Inwestycje drogowe w MOF w okresie 2004-2015.

Dominującą inwestycją w MOF Białystok, która ma ogromny wpływ na układ drogowy jest budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Jeżewo-Białystok. Istotna była również obwodnica Wasilkowa. W latach 2004-2015 zrealizowano również szereg innych inwestycji, poza drogami krajowymi. Kluczowa była realizacja układu obwodowego w granicach miasta Białegostoku. Ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW) wspierano utworzenie odcinka północnego i wschodniego układu obwodowego miasta – w sumie zrealizowano pięć projektów inwestycyjnych (tab. 21). Do najbardziej kosztownych (koszt powyżej 100 mln zł) należała leżąca w ciągu dróg krajowych tzw. Trasa Generalska w Białymstoku, w ramach której zrealizowano projekty obejmujące:

- przebudowę ul. Gen. St. Maczka,
- budowę przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa,
- przebudowę ul. Gen. Wł. Andersa,
- przebudowę ul. Gen. F. Kleeberga.

Równolegle ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego modernizowany był układ obwodowy po stronie południowej oraz modernizacja silnie obciążonej ruchem drogi wojewódzkiej 678 w kierunku Łap (na odcinku Białystok – Kleosin) i fragment ul. Ciołkowskiego (tab. 21).

Tab. 21. Realizacja inwestycji drogowych (wraz z drogami krajowymi w ich przejściu przez Białystok) istotnych dla MOF Białystok w okresie 2004-2015.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Przebudowa ul. Gen. St. Maczka w Białymstoku	4,07	164,7	PO RPW	2011	8 i 65
Budowa przedłużenia ul. Gen. Wł. Andersa w Białymstoku	5,18	143,1	PO RPW	2014	65
Przebudowa ul. Gen. F. Kleeberga w Białymstoku	1,53	104,4	PO RPW	2015	8
Budowa przedłużenia ul. Piastowskiej w Białymstoku	4,75	98,8	PO RPW	2012	19
Przebudowa ulic w centrum miasta Białegostoku – I etap	6,4	61,2	RPO	2011	wiele ulic
Przebudowa ul. Gen. Wł. Andersa w Białymstoku	1,50	50,2	PO RPW	2014	65
Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku Białystok – Kleosin	2,30	48,3	RPO	2013	678
Przebudowa odcinka ul. K. Ciołkowskiego w Białymstoku	3,33	35,6	RPO	2014	678
Przebudowa mostu przez rz. Narew k/m Bokiny w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 678	0,78	24,7	RPO	2014	678
Przebudowa Al. 1000-lecia Państwa Polskiego na odc. od ul. gen. St. Maczka do granic miasta)	1,6	21,8	ŚB	2011	19 i 8
Budowa przedłużenia ul. Świętokrzyskiej w Białymstoku	bd	12,1	RPO	bd	bd
Przebudowa ul. J. Waszyngtona w Białymstoku na odcinku od ul. Akademickiej do ul. Wesołej	bd	8,9	RPO	bd	bd
Przebudowa mostu z rozbudową ul. Dojlidy Fabryczne na odc. od ul. K. Ciołkowskiego do ul. Myśliwskiej wraz ze skrzyżowaniem ulic Nowowarszawskiej, K. Ciołkowskiego w ciągu drogi krajowej nr 19	0,6	5,6	IŻ - subwencja ogólna	2013	19

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013

IŻ – inne źródła

Inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020.

Plany na kolejną perspektywę finansową 2014-2020 w ramach POPW skoncentrowały się łącznie na ośmiu projektach, w tym na trzech planowanych do realizacji przez władze Białegostoku (1, 3 i 4) oraz pięciu zgłoszonych przez Urząd Marszałkowski (2, 5, 6, 7 i 8):

Istotne znaczenie dla zapewnienia funkcjonalności układu drogowego MOF mają również projekty przewidziane do realizacji ze środków RPO 2014-2020, a spośród nich przede wszystkim ostatni projekt realizowany na drodze wojewódzkiej nr 685 i objęty dofinansowaniem z POPW.

Tab. 22. Planowane inwestycje drogowe na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Białegostoku w ramach POPW 2014-2020.

Lp.	Nazwa projektu	Szacowany koszt kwalifikowany w mln zł	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln zł	Przewidywana data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Przewidywana data zakończenia (kwartał/rok)	Źródło finansowania
1	Przebudowa DK 8 na odcinku od granicy miasta Białystok do węzła Porosły (DK8) oraz przebudowa DW 676 na odcinku od skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Narodowych Sił Zbrojnych w Białymstoku (DW 676/DW 669) do węzła Porosły (DK8) – wyprowadzenie ruchu w kierunku S8	100,0	85,0	I 2017	IV 2018	POPW
2	Przebudowa DW 678 na odcinku Kleosin - Markowszczyzna	150,0	127,5	III 2016	IV 2018	POPW
3	Budowa DW 669 w Białymstoku na odcinku od skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Narodowych Sił Zbrojnych (DW 676/DW 669) do ul. Ciołkowskiego (DW 678)	295,0	250,7	III 2016	III 2019	POPW
4	Przebudowa DW 678 w Białymstoku na odcinku od skrzyżowania ul. Ciołkowskiego z ul. Mickiewicza do skrzyżowania ul. Ciołkowskiego z ul. Sulika (DK 65)	105,0	89,25	IV 2016	IV 2018	POPW
5	Przebudowa DW 682 na odcinku Markowszczyzna – Łapy	210,0	178,5	I 2017	IV 2019	POPW/RPO
6	Przebudowa DW 676 na odcinku granica miasta Białystok - Supraśl	130,0	110,5	II/III 2016	IV 2018	POPW
7	Przebudowa DW 682 i 681 na odcinku Łapy – Roszki-Wodźki	81,0	68,85	I 2018	IV 2019	POPW/RPO
8	Przebudowa DW 685 na odcinku Zabłudów (DK 19) – granica gminy Zabłudów	36,0	30,06	II 2016	IV 2017	PO PW/RPO

Źródło: opracowanie własne na podstawie otrzymanych fiszek projektów.

POPW - Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

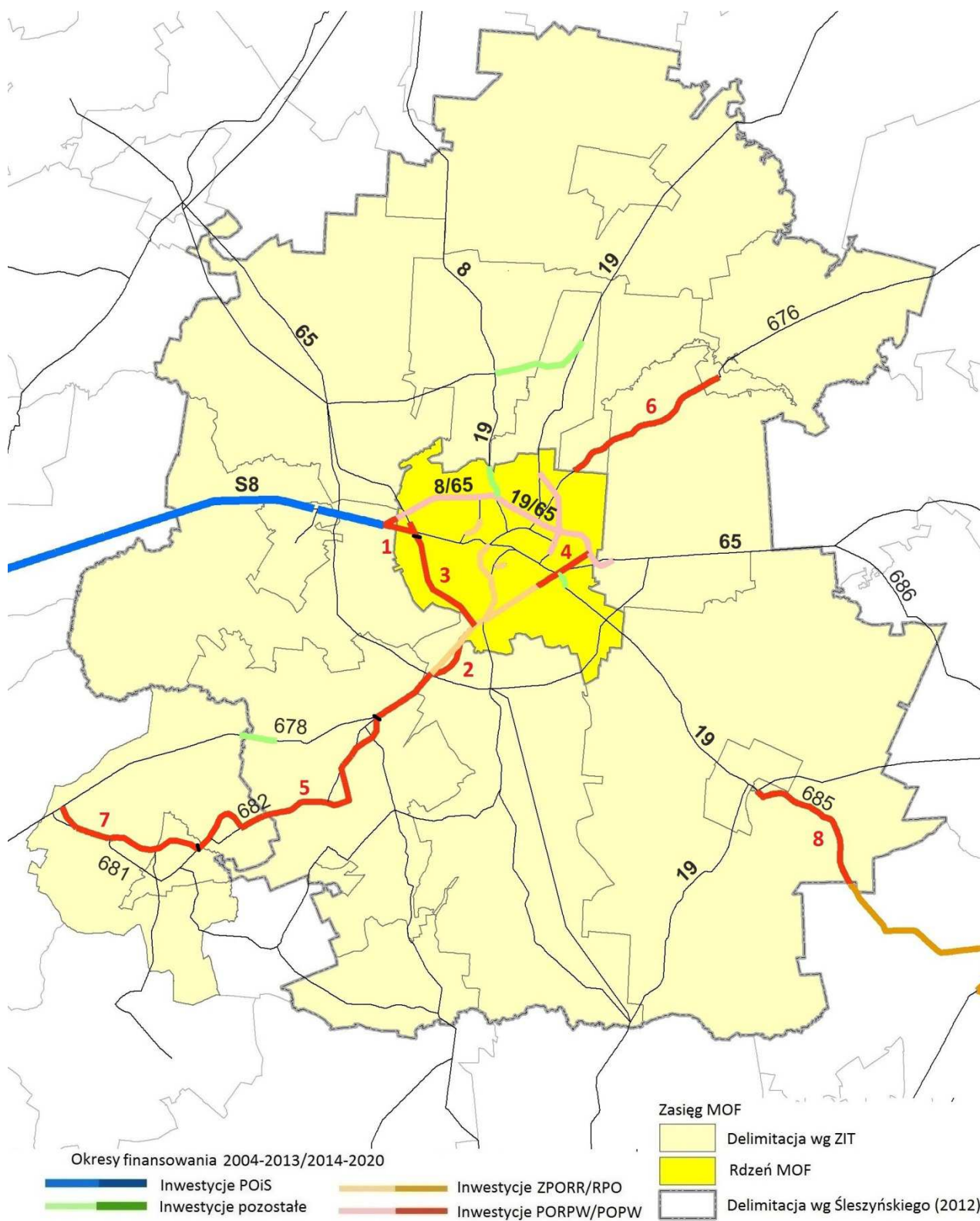
W obrębie MOF Białystok można wyznaczyć 3 strefy ruchu drogowego:

- **śródmiejską** – z wprowadzonymi lub rozpatrywanymi ograniczeniami dla ruchu pojazdów osobowych,
- **centralnych dzielnic miasta** – z priorytetem dla komunikacji miejskiej,
- **zewnętrzną**.

W **Białymstoku strefa śródmiejska** ma nieco większy obszar niż istniejąca w mieście strefa płatnego parkowania. Wyznacza ją ciąg ulic: Poleska, Towarowa, Piastowska, Miłosza, Świętego Pio, Zwierzyńska, Kopernika, Bohaterów Monte Cassino, które tworzą ring okalający śródmieście miasta.

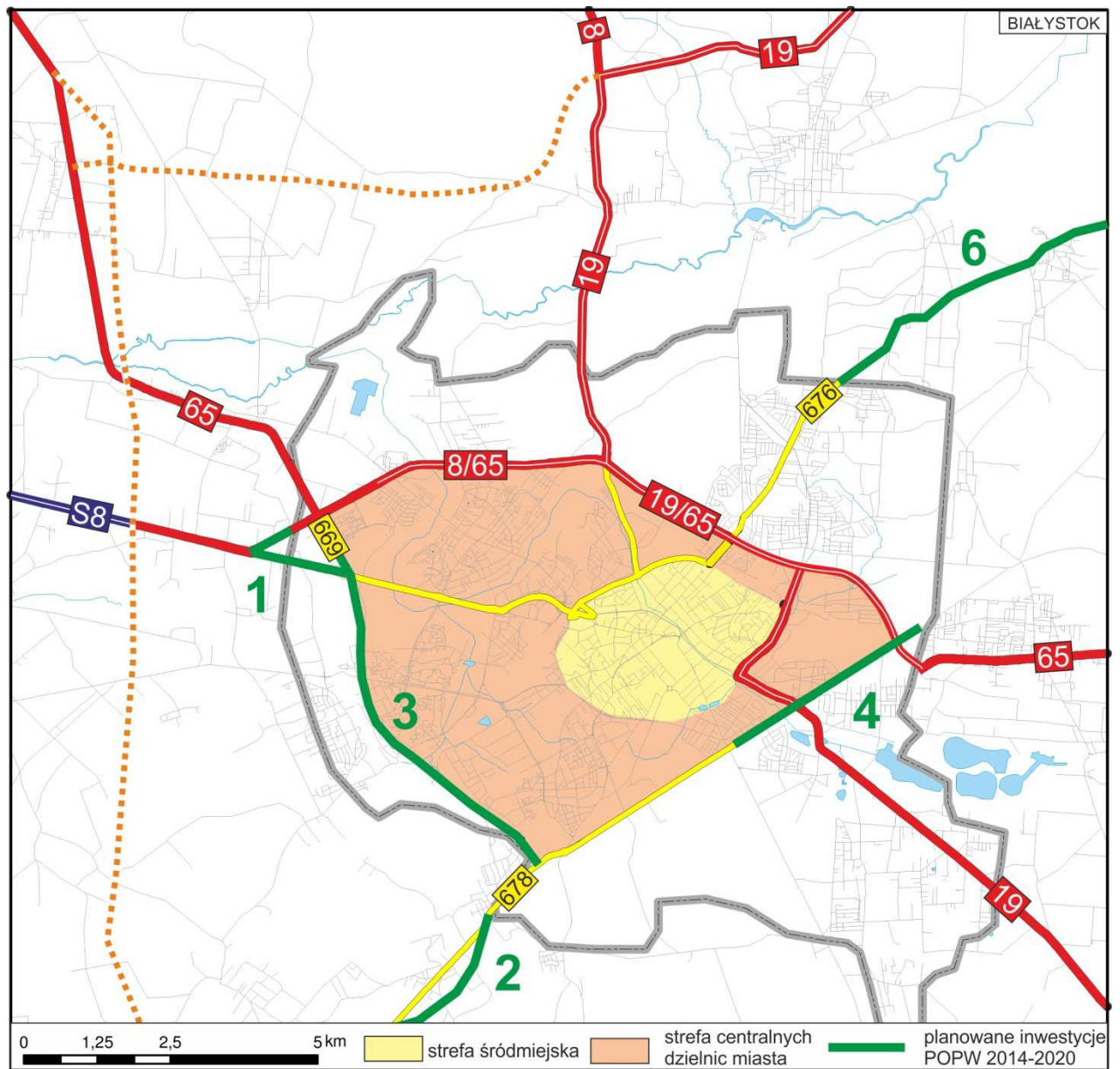
Strefa centralnych dzielnic miasta, tożsama z szeroko rozumianym **centrum miasta**, stanowi z kolei obszar ograniczony ciągiem istniejących lub planowanych ulic dwujezdniowych w odległości od ok. kilometra (część zachodnia) do ok. 3-4 km od granic miasta, którymi rozprowadzany jest ruch międzydzielnicowy. Granice dzielnic centralnych wyznaczono wzdłuż następujących ulic: DK8 Kleeberga, Maczka, DK19 Andersa, DK65 Sulika, Ciołkowskiego, nieistniejący odcinek zachodni od Ciołkowskiego do Narodowych Sił Zbrojnych (ciąg Narodowych Sił Zbrojnych, al. Niepodległości i al. Paderewskiego).

Za granicę **strefy zewnętrznej** można z kolei uznać planowaną obwodnicę Białegostoku, która jest zlokalizowana w znacznej odległości od miasta (powyżej 5 km od jego granic). Jedyny dotychczas zrealizowany odcinek to obwodnica Wasilkowa (DK19); w planach jest budowa Południowej Obwodnicy Białegostoku (S19) i przedłużenie obwodnicy Wasilkowa do S19.



Ryc. 58. Inwestycje drogowe w obszarze funkcjonalnym Białegostoku według źródła finansowania oraz okresu programowania (w tym inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020).

Na ryc. 59 przedstawiono układ drogowy (strefa śródmiejska i dzielnic centralnych) w kontekście planowanych inwestycji w ramach POPW 2014-2020.



Ryc. 59. Układ drogowy w MOF Białystok.

3.3 Województwo podkarpackie.

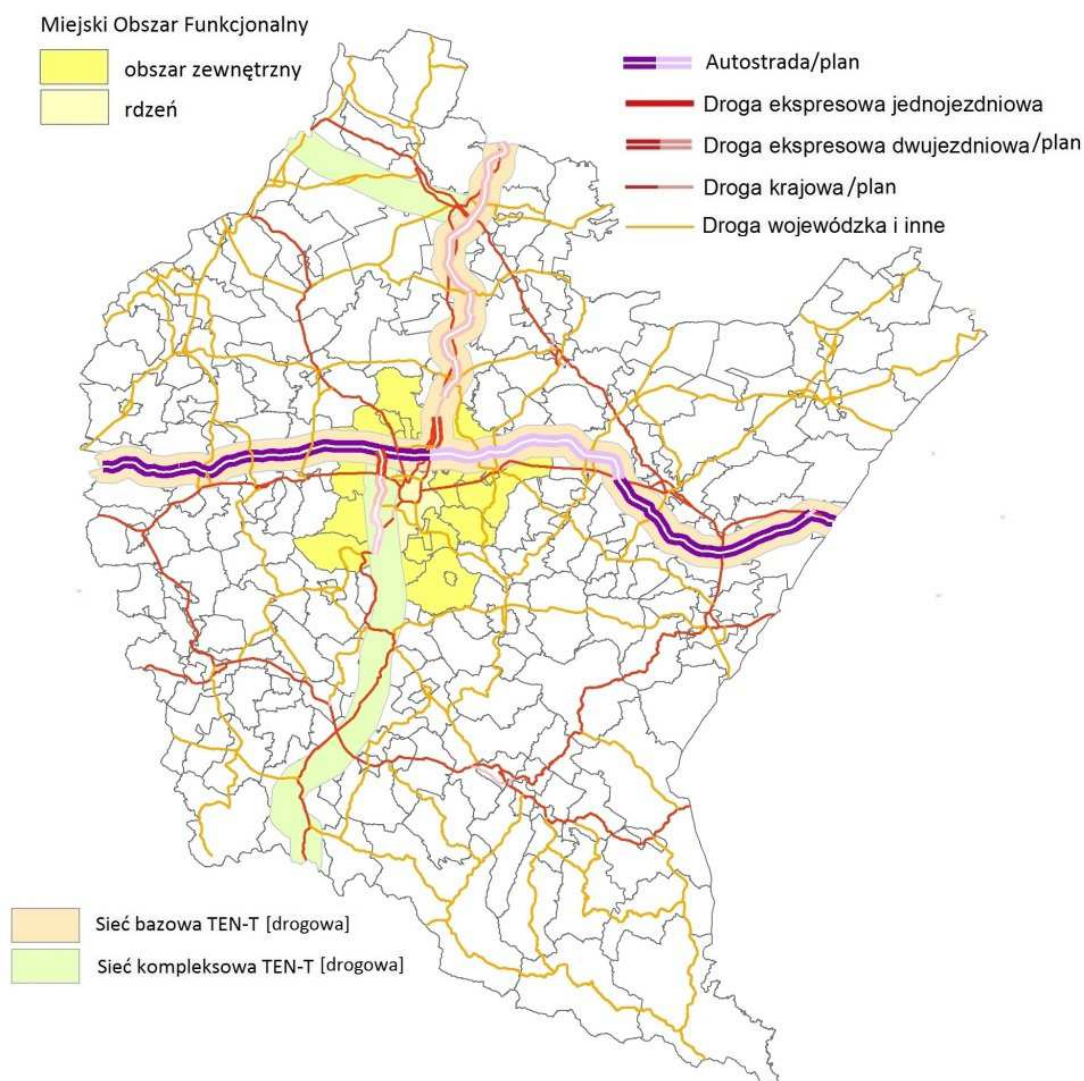
3.3.1 Stan sieci drogowej TEN-T.

Sieć bazowa TEN-T w województwie podkarpackim to (por. ryc. 60):

- odcinek autostrady **A4** między granicą z województwem małopolskim a granicą z Ukrainą w Korczowej (odcinek w użytkowaniu z wyjątkiem realizowanego odcinka Rzeszów Wschód – węzeł Jarosław Zachód),
- odcinek projektowanej drogi ekspresowej **S19** między granicą z województwem lubelskim a autostradą A4 (odcinek Stobierna – węzeł Rzeszów Wschód w użytkowaniu, odcinek węzeł Sokołów Małopolski Północ – Stobierna w realizacji).

Sieć kompleksowa TEN-T w województwie podkarpackim to (por. ryc. 60):

- odcinek projektowanej drogi ekspresowej **S19** między autostradą A4 a granicą ze Słowacją w Barwinku (odcinek Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza w użytkowaniu, odcinek węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Południe w realizacji),
- odcinek projektowanej drogi ekspresowej **S74** między granicą z województwem świętokrzyskim a projektowaną drogą ekspresową S19.



Ryc. 60. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze województwa podkarpackiego.

3.3.2 Dotychczasowe inwestycje na sieci dróg krajowych, w tym inwestycje na sieci TEN-T.

Najbardziej kosztowną i najważniejszą inwestycją drogową w województwie podkarpackim była i wciąż pozostaje budowa autostrady A4. Odcinek od węzła Tarnów Północ do węzła Dębica Wschód został oddany do użytkowania w październiku 2014 r., odcinek od węzła Dębica Wschód do węzła Rzeszów Północ – w październiku 2013 r., a odcinek od węzła Rzeszów Północ do węzła Rzeszów Wschód – we wrześniu 2012 r. Wschodni odcinek autostrady między Jarosławem a Korczową został oddany również w 2013 r. Tym samym ostatnim brakującym odcinkiem jest odcinek między węzłami Rzeszów Wschód a Jarosław Zachód, przewidziany do ukończenia w połowie 2016 r. Do kluczowych inwestycji na sieci drogowej TEN-T zaliczyć należy również budowę łączników do autostrady A4, w tym ważną dla obszaru funkcjonalnego Rzeszowa budowę dwóch odcinków drogi ekspresowej S19, tj. odcinek Stobierna-Rzeszów (oddany do użytku we wrześniu 2012 r.) oraz odcinek węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza (oddany do użytku w grudniu 2013 r. i wybudowany razem z odcinkiem autostrady A4). Dla MOF Rzeszów duże znaczenie miały również prowadzone we wcześniejszych latach inwestycje na drodze krajowej nr 4 (po wybudowaniu autostrady nastąpiła zmiana numeru tej drogi na 94). W kontekście dojazdów do Rzeszowa należy tu także wskazać inwestycje w obwodnice Ropczyc, Jarosławia (DK94) oraz Leżajska (DK77) (tab. 23).

Tab. 23. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie podkarpackim w okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data oddania do użytkowania	Numer drogi
Budowa autostrady A-4 Tarnów – Rzeszów, Odc. W. Krzyż – W. Rzeszów Wschód wraz z Odc. drogi ekspresowej S-19 W. Rzeszów Zachód – W. Świlcza	78,46	5 295,5	PO liŚ	2015	A-4
Budowa autostrady A-4 Rzeszów - Korczowa	88,23	4 754,8	PO liŚ	2016	A-4
Przebudowa drogi nr 4 Machowa - Łańcut	54,87	585,1	PO liŚ	2013	DK 4
Budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice-Korczowa	11,31	468,4	PO RPW	2012	DK 4
Budowa drogi ekspresowej S19, Odc. Stobierna - Rzeszów	8,29	241,9	PO liŚ	2012	S-19
Budowa obwodnicy Ropczyc na drodze nr 4	4,61	176,4	ŚB / IŻ - KFD	2014	DK 4
Budowa obwodnicy miasta Leżajsk w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik - Przemyśl	7,72	150,0	PO liŚ	2015	DK 77
Przebudowa mostu w Nagnajowie na drodze nr 9	0,43	57,7	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK 9
Budowa Obwodnicy Jasta na drodze nr 28	4,40	31,7	ŚB / IŻ -KFD i pożyczka EBI	2007	DK 28
Przebudowa mostu przez rz. Dulcza w ciągu dr krajowej nr 4	most 17,2 m	3,3	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK 4
Przebudowa drogi krajowej nr 28 Zator - Medyka w Jaśle	0,56	1,0	ŚB	2007	DK 28

Źródło: GDDKiA.

PO liŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

EBI – Europejski Bank Inwestycyjny

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

ŚB – środki budżetu państwa

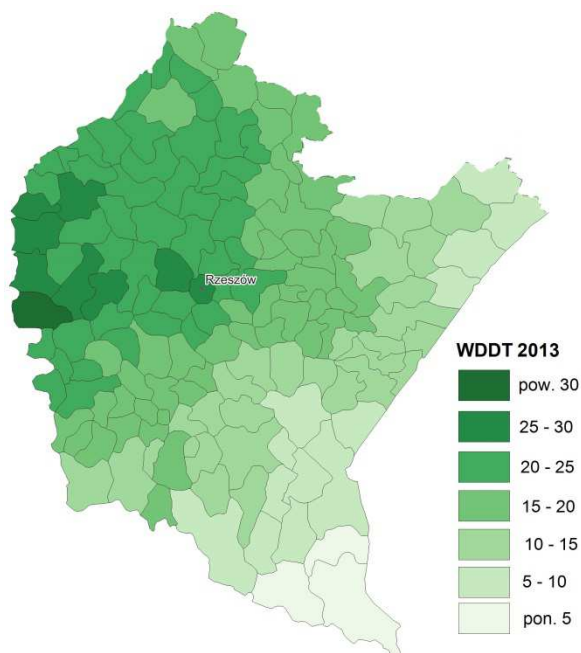
IŻ - inne źródła

3.3.3 Planowane kluczowe inwestycje na sieci drogowej TEN-T.

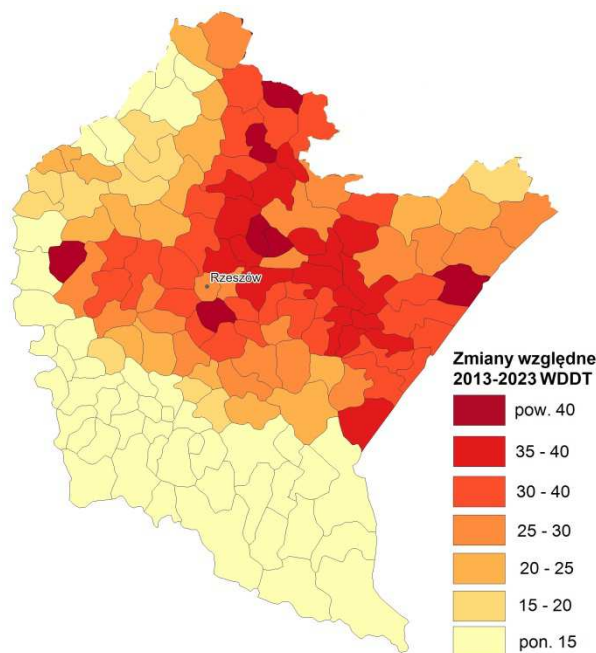
Kluczową inwestycją dla obszaru funkcjonalnego Rzeszowa zaplanowaną na okres programowania 2014 – 2020 jest budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku między Lublinem a węzłem Stobierna (zlokalizowanym w niedalekiej odległości od portu lotniczego Rzeszów – Jasionka). Na odcinku między węzłami: Sokołów Małopolski Północ - Stobierna oraz Świlcza - Rzeszów Południe trasa jest w realizacji, a jej pozostała część na zaawansowanym etapie prac przygotowawczych. Południowa część drogi ekspresowej S19, między węzłem Rzeszów Południe a granicą ze Słowacją w Barwinku na większości odcinków znajduje się na wstępnym etapie prac przygotowawczych. Jedynie w przypadku odcinka położonego między węzłami Rzeszów Południe – Babica prace przygotowawcze są na tyle zaawansowane (w listopadzie 2015 r. uzyskano decyzję środowiskową), że istnieje możliwość stosunkowo szybkiego procesu uruchomienia działań inwestycyjnych.

3.3.4 Dostępność drogowa w 2013 r. wraz z prognozą zmian do 2023 r.

W województwie podkarpackim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną północno-zachodnią częścią województwa a obszarem przygranicznym, w tym w szczególności bardzo słabo dostępnym obszarem Bieszczad. Różnice te do 2023 r. ulegną częściowo zwiększeniu ze względu na planowane inwestycje poprawiające dostępność do Warszawy i Lublina (S19 i S17) oraz ukończenie brakującego odcinka autostrady A4 między Rzeszowem a Jarosławiem (poprawa dostępności na obszarze przygranicznym z Ukrainą, przede wszystkim między Lubaczowem a Przemyślem), a także oddanie relatywnie krótkiego, ale poprawiającego dostępność w podróżach długich dla mieszkańców Bieszczad, odcinka obwodnicy Rzeszowa na DK19, tj. między węzłem Świlcza a węzłem Rzeszów Południe (Kielanówka) (ryc. 62). Dopiero wykonanie odcinka S19 Rzeszów Południe– Babice udrożni znacząco komunikację w kierunku Bieszczad. Jest prawdopodobne, że ze względu na niski poziom przygotowania inwestycji znajdujących się w obrębie ciągów drogowych umieszczonych w dolnej części tab. 24, ich realizacja stanie się możliwa w nieco późniejszym terminie. Dlatego też nie należy spodziewać się znacznej poprawy dostępności obszaru przygranicznego ze Słowacją w obecnej dekadzie. Dużo większe szanse na wykonanie w perspektywie finansowej 2014-2020 ma natomiast odcinek pomiędzy węzłem Rzeszów Południe a węzłem Babica, który jest kluczowy dla udrożnienia komunikacji w regionie.



Ryc. 61. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie podkarpackim w 2013 r.



Ryc. 62. Zmiany drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie podkarpackim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023.

Tab. 24. Lista projektów drogowych w województwie podkarpackim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K*(wg DI)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
12	S19	Lublin-Rzeszów	Lubelskie, Podkarpackie	B	58,14	FS
28	S74	Kielce-Nisko	Świętokrzyskie, Podkarpackie	K	41,76	FS
40	S19	Rzeszów-granica państwa	Podkarpackie	K	36,59	FS

* B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T.
FS – Fundusz Spójności

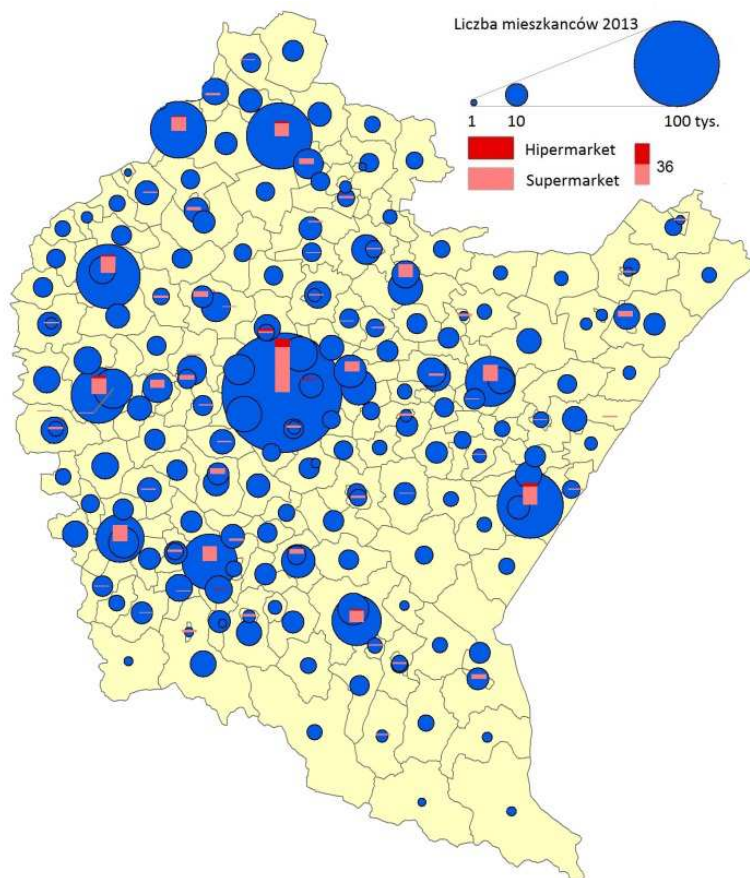
3.3.5 Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze.

Potencjał ludnościowy.

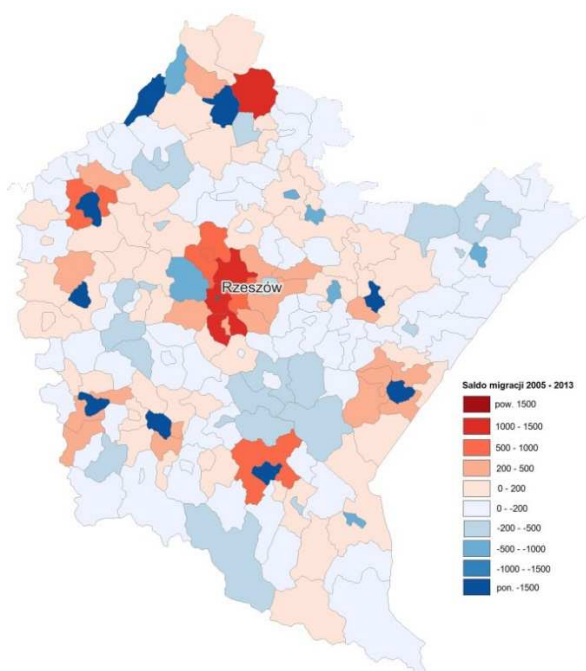
Województwo podkarpackie ma najbardziej policentryczny charakter z wszystkich województw Polski Wschodniej. Liczba ludności Rzeszowa (ok. 185 tys. mieszkańców) jest niższa od liczby ludności trzech kolejnych miast (Przemyśl, Stalowa Wola i Mielec), z których każde ma powyżej 60 tys. mieszkańców. Kolejne trzy miasta, każde z liczbą ludności powyżej 45 tys. mieszkańców, tj. Tarnobrzeg, Krosno i Dębica są miastami średniej wielkości, które jednak podobnie jak poprzednie miasta są zlokalizowane w relatywnie dużej odległości od Rzeszowa. Czas podróży z Dębicy w ostatnich latach znacząco się skrócił dzięki oddaniu do użytkowania autostrady A4. W dalszej kolejności są Sanok, Jarosław i Jasło (powyżej 35 tys. mieszkańców) oraz grupa miast znacznie bliżej zlokalizowanych względem MOF Rzeszów wzdłuż autostrady A4, tj. Łańcut, Ropczyce i Przeworsk (ryc. 63).

Tab. 25. Miasta w województwie podkarpackim z liczbą ludności przewyższającą 10 tys. mieszkańców.

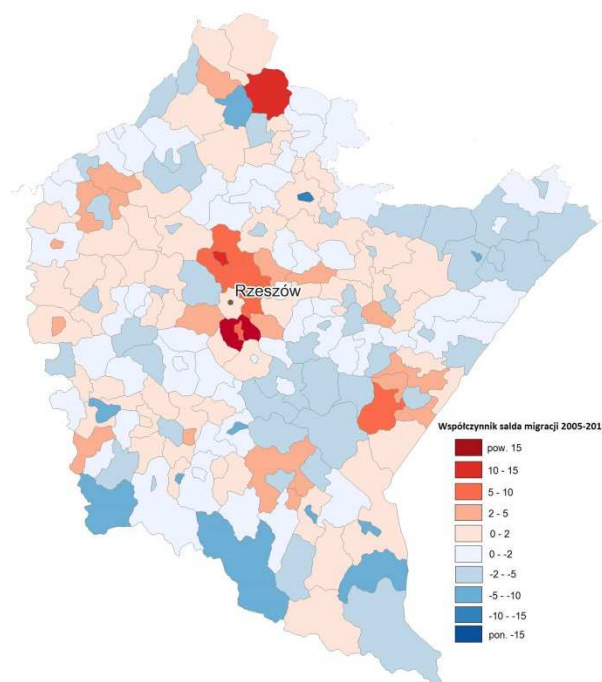
Miasto	Liczba ludności w 2014 r.
Rzeszów	185 123
Przemyśl	63 441
Stalowa Wola	63 291
Mielec	60 827
Tarnobrzeg	48 000
Krosno	46 934
Dębica	46 568
Sanok	38 818
Jarosław	38 796
Jasło	36 260
Łańcut	17 982
Ropczyce	15 722
Przeworsk	15 681
Nisko	15 453
Leżajsk	14 252
Lubaczów	12 416
Nowa Dęba	11 403



Ryc. 63. Liczba mieszkańców oraz hipermarketów i supermarketów według gmin w województwie podkarpackim w 2013 r.



Ryc. 64. Saldo migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa podkarpackiego.



Ryc. 65. Współczynnik salda migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa podkarpackiego.

Migracje.

Zjawisko suburbanizacji ma miejsce w większości obszarów podmiejskich w województwie podkarpackim. Jednak w porównaniu do innych województw Polski Wschodniej ludność Podkarpacia jest znacznie mniej mobilna pod kątem zmiany miejsca zamieszkania, a znacznie bardziej skłonna do odbywania dojazdów do pracy poza miejscowość gminną. W MOF Rzeszów dominującym kierunkiem ruchów migracyjnych jest gmina Tyczyn, a także położone na północy – Głogów Małopolski i Trzebownisko (ryc. 64-65).

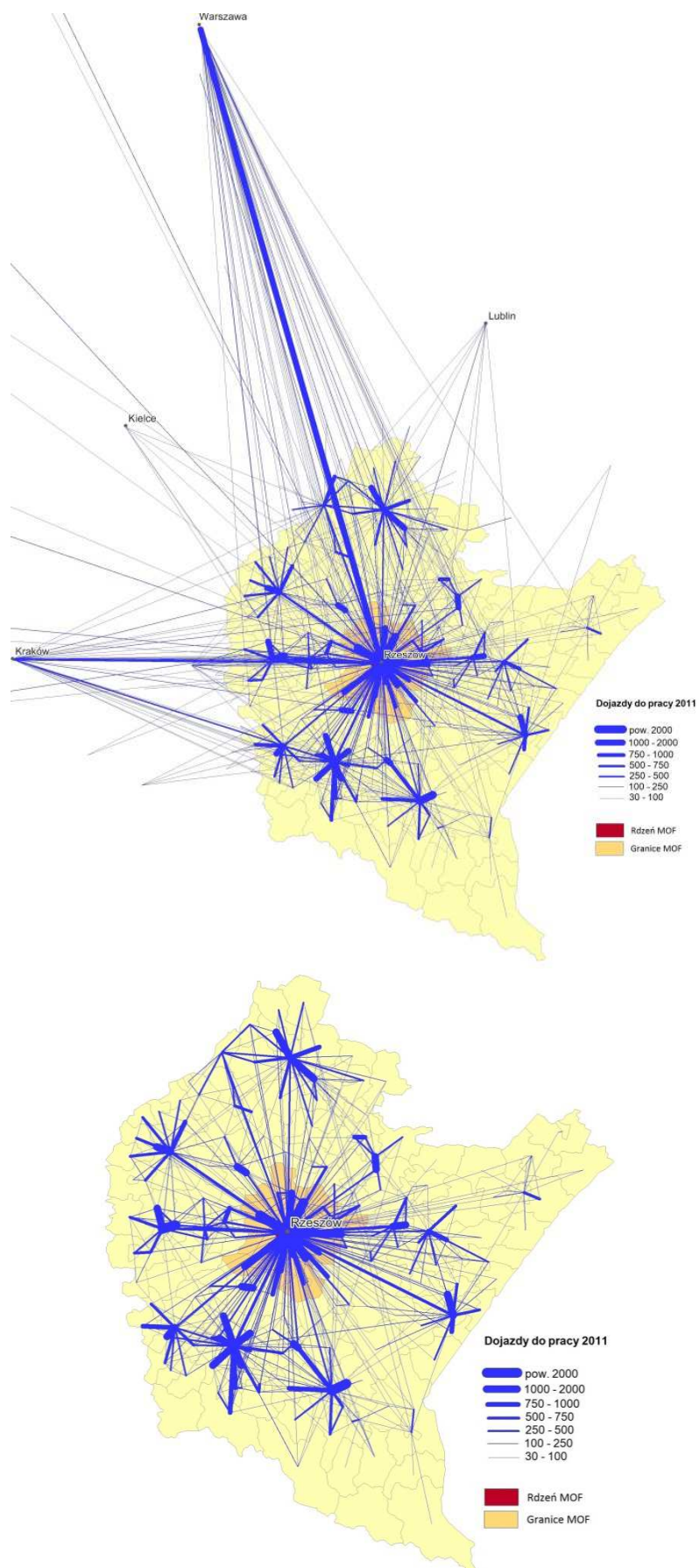
Dojazdy do pracy.

Województwo podkarpackie jest wyjątkowe pod względem międzygminnych dojazdów do pracy. Na dojazdy do pracy w województwie silny wpływ ma ośrodek warszawski i krakowski. Jednak wyjątkowość województwa leży w jego policentryczności oraz relatywnie większej niż w innych obszarach kraju skłonności mieszkańców do wykonywania codziennych dojazdów do pracy poza gminą zamieszkania. W zasadzie wszystkie większe miasta województwa generują duże potoki ruchu dojazdowego. Największe potoki ruchu w obrębie województwa (powyżej 1000 osób) scharakteryzowano w tab. 26.

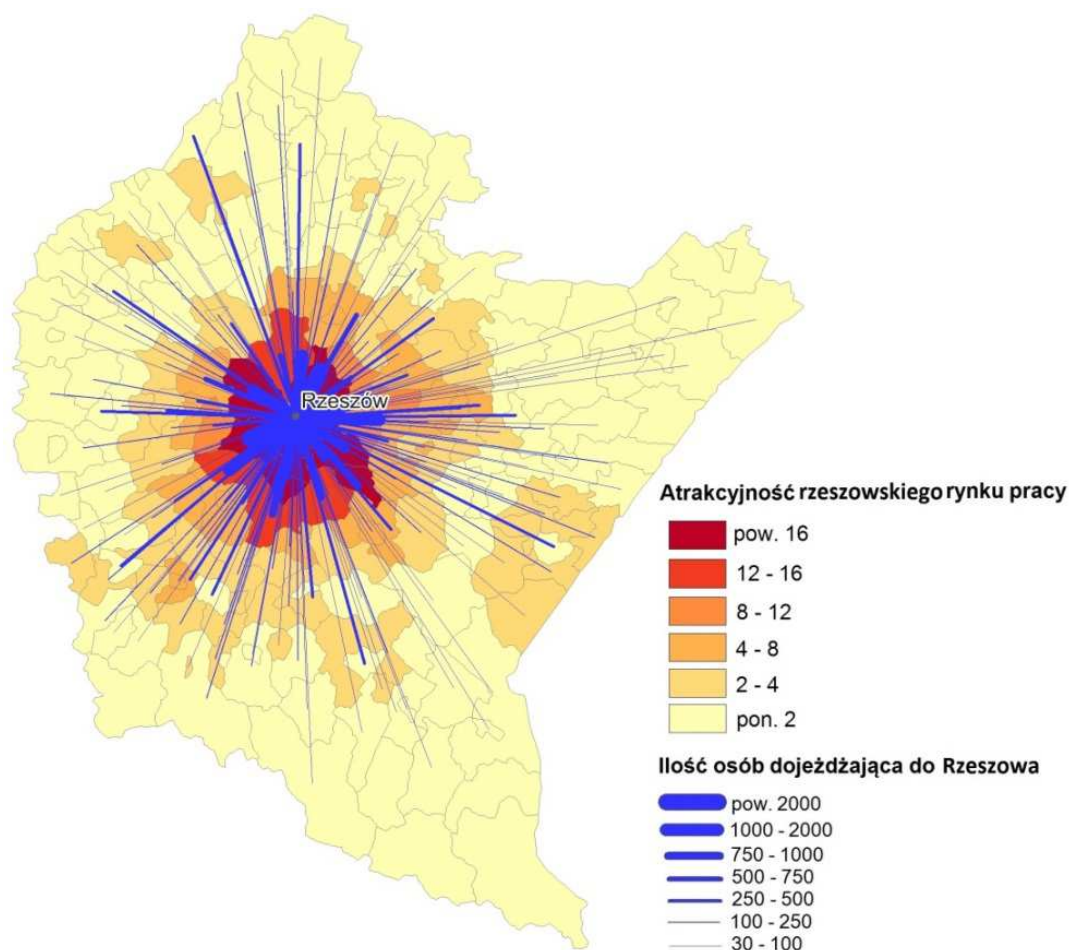
Tab. 26. Potoki ruchu w międzygminnych dojazdach do pracy w województwie podkarpackim (powyżej 1000 osób).

Gmina zamieszkania	Gmina pracy	Liczba osób
Trzebownisko	Rzeszów	2144
Sanok	Sanok	2040
Dębica	Dębica	1938
Świlcza	Rzeszów	1871
Boguchwała - obszar wiejski	Rzeszów	1813
Jasło	Jasło	1603
Łańcut	Rzeszów	1578
Mielec	Mielec	1535
Chorkówka	Krosno	1478
Miejsce Piastowe	Krosno	1416
Leżajsk	Leżajsk	1356
Brzozów - obszar wiejski	Brzozów - miasto	1287
Łańcut	Łańcut	1229
Głogów Małopolski - obszar wiejski	Rzeszów	1226
Krasne	Rzeszów	1175
Nisko - miasto	Stalowa Wola	1160
Korczyna	Krosno	1133
Żyraków	Dębica	1123
Przeworsk	Przeworsk	1097
Kolbuszowa - obszar wiejski	Kolbuszowa - miasto	1084
Łańcut	Rzeszów	1067
Czudec	Rzeszów	1052

Rzeszów jest wyjątkowo atrakcyjnym rynkiem pracy dla dojeżdżających do miasta z całego województwa oraz nawet dalej położonych obszarów (łącznie liczących to aż ponad 44 tys.). Jest charakterystyczne, że atrakcyjność Rzeszowa spada w miarę równomiernie wraz z oddalaniem się od tego miasta, a promień jego oddziaływania jest bardzo duży. Szczególnie wysokie udziały dojeżdżających do pracy w liczbie ludności w wieku produkcyjnym, są charakterystyczne dla gmin otaczających Rzeszów, a z trzech gmin (Boguchwała -obszar wiejski, Świlcza i Trzebownisko) liczba dojeżdżających przekracza 1500 osób. Duże potoki ruchu generowane codziennie mają swoje odzwierciedlenie w natężeniu ruchu na drogach dojazdowych oraz liczbie pociągów na linii wschód-zachód. Są również pewnym uzasadnieniem potrzeb inwestycyjnych, jakie przedstawiły władze Rzeszowa w planach na okres programowania 2014-2020 (ryc. 67).



Ryc. 66. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa podkarpackiego w 2011 r. (rycina na górze strony – z uwzględnieniem międzywojewódzkich dojazdów do pracy).



Ryc. 67. Atrakcyjność rynku pracy w Rzeszowie dla dojeżdżających do pracy w tym mieście z pozostałych gmin województwa podkarpackiego.

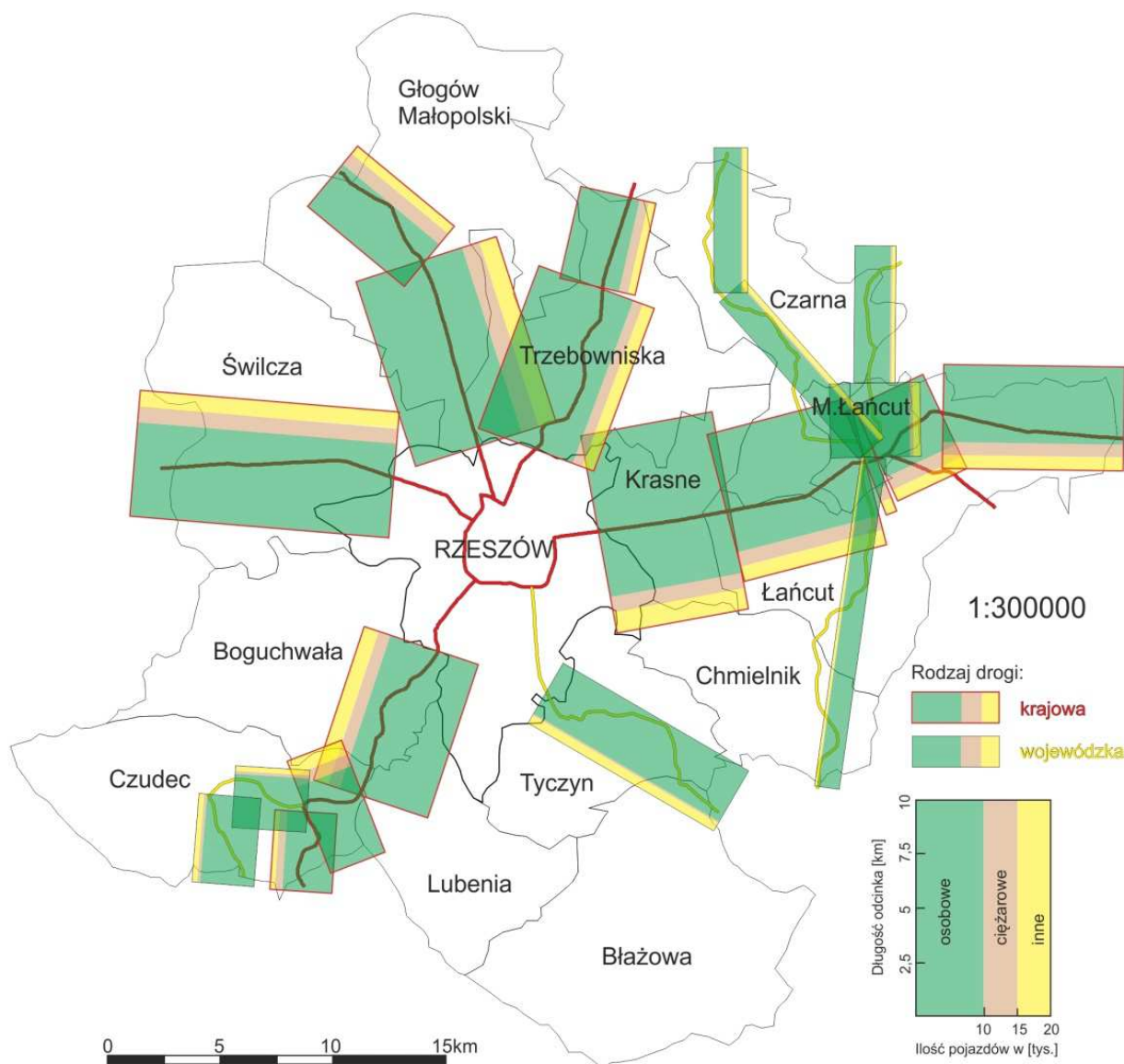
3.3.6 Potoki ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

Największym natężeniem ruchu wśród dróg dojazdowych do Rzeszowa cechowała się w 2010 r. równoleżnikowa droga krajowa nr 4. Na odcinku między Rzeszowem a Kraczkową liczba pojazdów była bardzo bliska 30 tys. na dobę. Na większości odcinka między Rzeszowem a Łańcutem trasa posiada dwa pasy ruchu w każdą stronę. Ponadto po oddaniu autostrady A4 duża część ruchu o charakterze tranzytowym została (lub zostanie) przeniesiona na nową trasę autostradową. Aktualnie problemem jest przejście przez miejscowość Krasne, gdzie występują przewężenia drogi oraz zlokalizowane między Rzeszowem a Krasnem centrum handlowe, gdzie tworzą się korki, szczególnie w szczycie popołudniowym. Na odcinku na zachód od Rzeszowa natężenie ruchu było już niższe i nie przekraczało 20 tys. pojazdów. Ale również na tym odcinku poza krótkimi fragmentami, w tym przejazdem przez Świlczę, trasa posiada dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Oddanie do użytkowania odcinka drogi ekspresowej S19 między autostradą A4 a Świlczą mogło mieć wpływ na pewne uspokojenie ruchu na tym odcinku, chociaż do momentu oddania kolejnego odcinka S19 do węzła Rzeszów Południe większość ruchu wyjazdowego z miasta na zachód jest skanalizowana na ul. Krakowskiej.

Zła sytuacja cechowała odcinek drogi krajowej nr 9 na północ od Rzeszowa w kierunku Głogowa Małopolskiego. Natężenie ruchu przy jednym pasie w każdą stronę oraz gęsto zaludnionym terenie z wieloma miejscowościami, które nie posiadają obwodnic, wynosiło w 2010 r. prawie 22 tys. pojazdów. Nic dziwnego, że odcinek ten cechuje relatywnie niska prędkość osiągana przez pojazdy, przede wszystkim w okolicach Miłocina, przy granicy z Rzeszowem. Poruszanie się w północnej części Rzeszowa jest dziś jednak o wiele prostsze dzięki otwarciu dla ruchu odcinków autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19, a w przyszłości również dzięki wybudowaniu uzupełniających połączeń drogowych w tej części miasta.

Z kolei na południu drogę wylotową z Rzeszowa w kierunku Boguchwały (odcinek drogi krajowej nr 19) cechuje znaczne obciążenie ruchem drogowym (około 18 tys. pojazdów na dobę). Problemem jest również przejazd przez okolicę sygnalizacji świetlanych w Boguchwale. Częściowo problem dojazdu do południowej części Rzeszowa z miejscowości Boguchwała może zniwelować nowy most na Wisłoku w ciągu dróg lokalnych. Jednakże w celu realnego rozwiązania problemu dostępu do Rzeszowa od strony południowej (w tym ze Słowacji i południa województwa małopolskiego) konieczne jest wykonanie odcinka drogi ekspresowej S19 pomiędzy węzłem Rzeszów Południe a węzłem Babica.

Podsumowując, podobnie jak w przypadku Lublina, jak dotąd największe natężenie ruchu na drogach dojazdowych do Rzeszowa miało miejsce na trasie wschód-zachód (w obu miejskich obszarach funkcjonalnych jest to jednak droga ekspresowa lub autostrada) oraz w relacji północ-południe, gdzie jednak w obu miastach drogi dojazdowe nie są odpowiednie w relacji do potrzeb (jeden pas ruchu w każdym kierunku przy wysokim natężeniu ruchu, bliskim 20 tys. pojazdów).



Ryc. 68. Natężenie ruchu na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. według kategorii pojazdów na obszarze MOF Rzeszów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalny Pomiar Ruchu 2010.

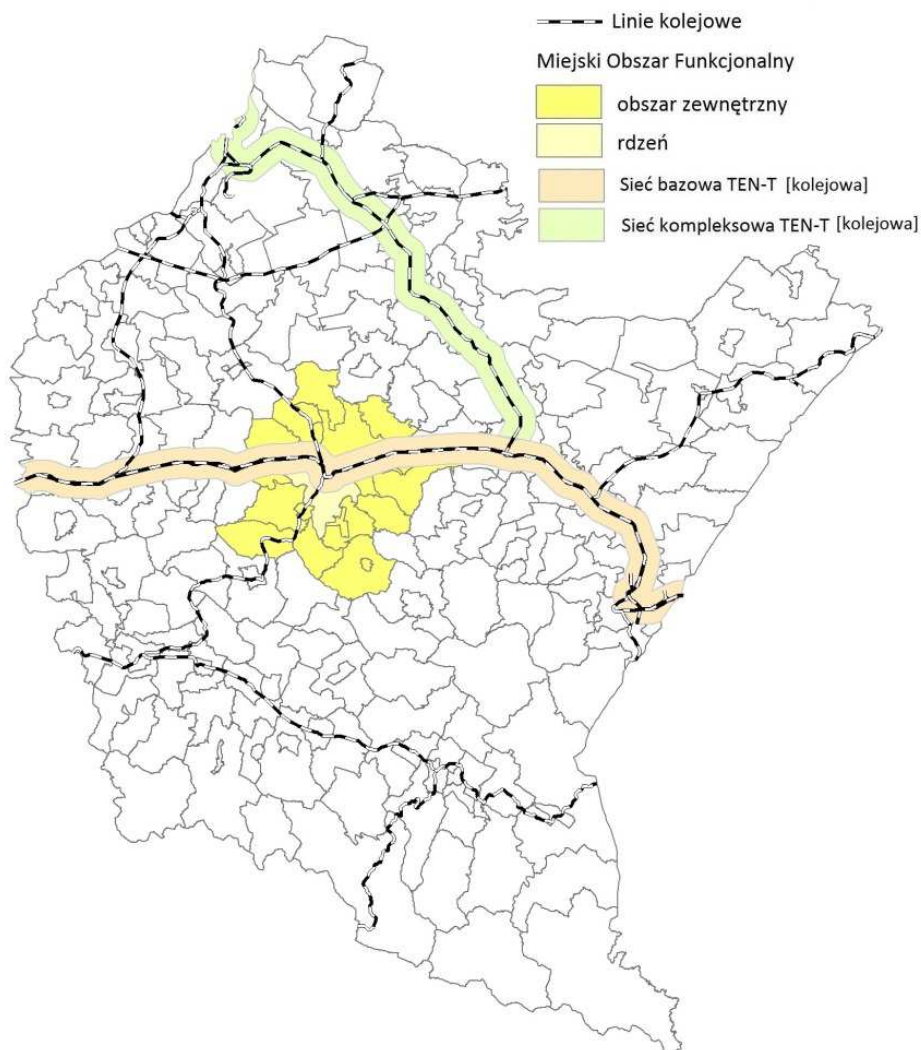
Tab. 27. Średni dobowy ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w najbardziej obciążonych (natężenie ogółem > 15 tys. poj./24h) punktach pomiarowych w województwie podkarpackim (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Moto -cykle	Sam. osob. Mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
4	4,2	RZESZÓW-KRACZKOWA	29703	143	24574	1912	1162	1483	420
28	5,7	SANOK/PRZEJŚCIE/	24795	131	20799	2060	561	501	736
4	8,1	KRACZKOWA-ŁAŃCUT	22453	84	17995	1736	765	1466	399
9	7,2	GŁOGÓW MŁP.-RZESZÓW	21839	108	16446	2350	1128	1471	317
4	1,7	GR.WOJ.-MACHOWA	18733	59	12108	2019	1105	3227	210
4	5,4	KLĘCZANY-RZESZÓW	18660	65	13985	1697	699	1960	243
4	9,2	ROPCZYCE/PRZEJŚCIE/	18470	116	13381	1820	903	1999	230
19	6,1	STOBIERNA-RZESZÓW	18289	85	14859	1455	641	889	340
4 i 4b	7,7	MACHOWA-PILZNO	18130	67	11848	1843	1030	3148	180
4b i 4	10,5	PILZNO-DĘBICA	17997	57	12044	1986	1000	2598	297
4	9,4	SĘDZISZÓW MŁP.-KLĘCZANY	17887	72	12589	2111	798	2140	160
9	10,5	RZESZÓW-BABICA	17844	77	13760	1757	745	1120	377
984	2,3	WOLA MIELECKA-MIELEC	17716	142	14864	1187	531	673	266
4	10,0	JAROSŁAW/PRZEJŚCIE/	16759	121	13032	1657	547	1094	297
4	3,5	LUBZINA-ROPCZYCE	16640	82	11463	1997	791	2145	145
4	5,0	PRZEWORSK/PRZEJŚCIE/	16575	86	12875	1563	523	1260	245
4	1,0	ŁAŃCUT/PRZEJŚCIE/	16502	71	12401	1538	711	1365	409
4	3,8	DĘBICA/OBWODNICA/	15907	31	10864	1509	916	2505	73
4	2,9	DĘBICA-LUBZINA	15463	64	10597	1776	756	2138	121

3.3.7 Potoki ruchu pociągów i autobusów.

Kolejową **sieć bazową TEN-T** na terenie województwa podkarpackiego tworzy linia nr 91 (E-30; Kraków Główny - Medyka), na odcinku od zachodniej granicy województwa do przejścia na granicy polsko-ukraińskiej w Medyce. Łączy ona ośrodki takie jak Dębica, Rzeszów, Przeworsk, Jarosław i Przemyśl (por. ryc. 69). W skład kolejowej **sieci kompleksowej TEN-T** na terenie województwa wchodzi linie nr: 68 (odcinek Przeworsk - Stalowa Wola Rozwadów), 74 (odcinek Stalowa Wola Rozwadów - Grębów) oraz 78 (Grębów - granica województwa). Współtworzą one połączenie skracające trasę z Przemyśla do Skarżyska-Kamiennej i dalej przez Radom do Warszawy (z pominięciem Krakowa) (por. ryc. 69).

Natężenie ruchu pociągów w 2014 r. na odcinku linii nr 91, od granicy zachodniej regionu do Rzeszowa, wykazywało dominującą rolę pociągów międzywojewódzkich (średnio ok. 15 par na dobę, przy 3-4 parach pociągów wojewódzkich). Natomiast odcinek od Rzeszowa w kierunku Przemyśla charakteryzował się przewagą pociągów wojewódzkich (13-15 par, przy ok. 9 parach pociągów międzywojewódzkich). Odcinek graniczny Przemyśl - Medyka był eksploatowany w niewielkim zakresie (mniej niż jedna para na dobę, tj. kursowanie w wybrane dni w roku), wyłącznie w dalekobieżnej komunikacji międzynarodowej (połączenia Krakowa ze Lwowem). W obrębie linii wchodzących w skład sieci kompleksowej TEN-T największy ruch miał miejsce w rejonie Stalowej Woli, gdzie nakładały się połączenia z kilku kierunków, z dominacją pociągów wojewódzkich (ok. 8 par na dobę). Niewiele mniejszy ruch występował na liniach nr 68 (ok. 5 par pociągów wojewódzkich i mniej niż jedna para międzywojewódzkich) oraz nr 74 (odpowiednio 5 i 2 pary). Linia nr 78 w kierunku Sandomierza była eksploatowana w niewielkim zakresie (w skali roku poniżej jednej pary na dobę) i to wyłącznie w ruchu międzywojewódzkim.



Ryc. 69. Kolejowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T na obszarze województwa podkarpackiego.

Mieszkańcy gmin należących do MOF mają możliwość dojazdu do Rzeszowa z czterech kierunków również za pomocą linii kolejowych. Na linii nr 91 o przebiegu wschód-zachód (Kraków-Medyka) obsługiwane są w ruchu aglomeracyjnym przejazdy do Rudnej Wielkiej, Trzciany, Sędziszowa Małopolskiego oraz Ropczyc i Dębicy (kierunek zachodni) oraz do Strażowa i Łańcuta (kierunek wschodni). W kierunku północnym linia nr 71 prowadzi do Kolbuszowej przez Głogów Małopolski, a w kierunku południowym linia nr 106 do Jasła przez Boguchwałę, Czudec i Strzyżów nad Wisłokiem (ryc. 71).

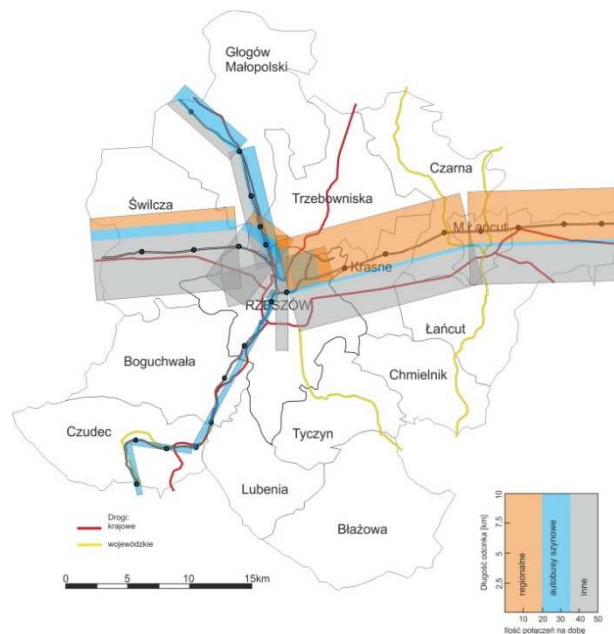
Częstotliwość kursowania pociągów przez Rzeszów jako miasto położone na ważnym szlaku kolejowym, magistrali nr 91 łączącej południowe centra kraju, jest bardzo duża. Codziennie ponad 27 par pociągów pasażerskich przejeżdża na linii wschód-zachód. Są to jednak głównie pociągi międzywojewódzkie. W ruchu lokalnym na odcinku linii nr 91 w kierunku do Dębicy kursuje dziennie ok. 7 par pociągów wojewódzkich. W kierunku do Łańcuta i Przeworska na tej samej linii jest ich dwa razy więcej. Linia jest gruntownie modernizowana w celu dostosowania jej do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim (prace budowlane rozpoczęte w 2011 r. będą kontynuowane w nowej perspektywie finansowej UE).

W układzie północ-południe linie kolejowe nr 71 do Głogowa Małopolskiego i Kolbuszowej oraz nr 106 w kierunku Jasła nie są wystarczająco wykorzystywane. Na odcinku od Głogowa Małopolskiego liczba pociągów regionalnych obsługiwanych autobusami szynowymi wynosi około 5 par dziennie. Linia ta została zmodernizowana na całej długości od Ocic do Rzeszowa w latach 2006-2009, dzięki czemu m.in. przywrócony został ruch pasażerski między Kolbuszową a Rzeszowem. Natomiast na odcinku w kierunku Jasła kursują jedynie 2 pary, mimo że linia ta została częściowo zmodernizowana w perspektywie

finansowej 2007-2013 w ramach projektu RPO: „Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury kolejowej na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło”. W ruchu aglomeracyjnym najważniejszy był drugi etap projektu, czyli modernizacja na odcinku - Rzeszów Główny (bez stacji) - Boguchwała (ze stacją) oraz remont stacji Czudec. W kontekście modernizacji obu linii (tj. linii nr 91 i 106) projekt stworzenia kolei aglomeracyjnej w Rzeszowie jest znacznie bardziej realny, a powrót pasażerów przy odpowiednio dużych prędkościach eksploatacyjnych pociągów będzie trudny, ale możliwy.

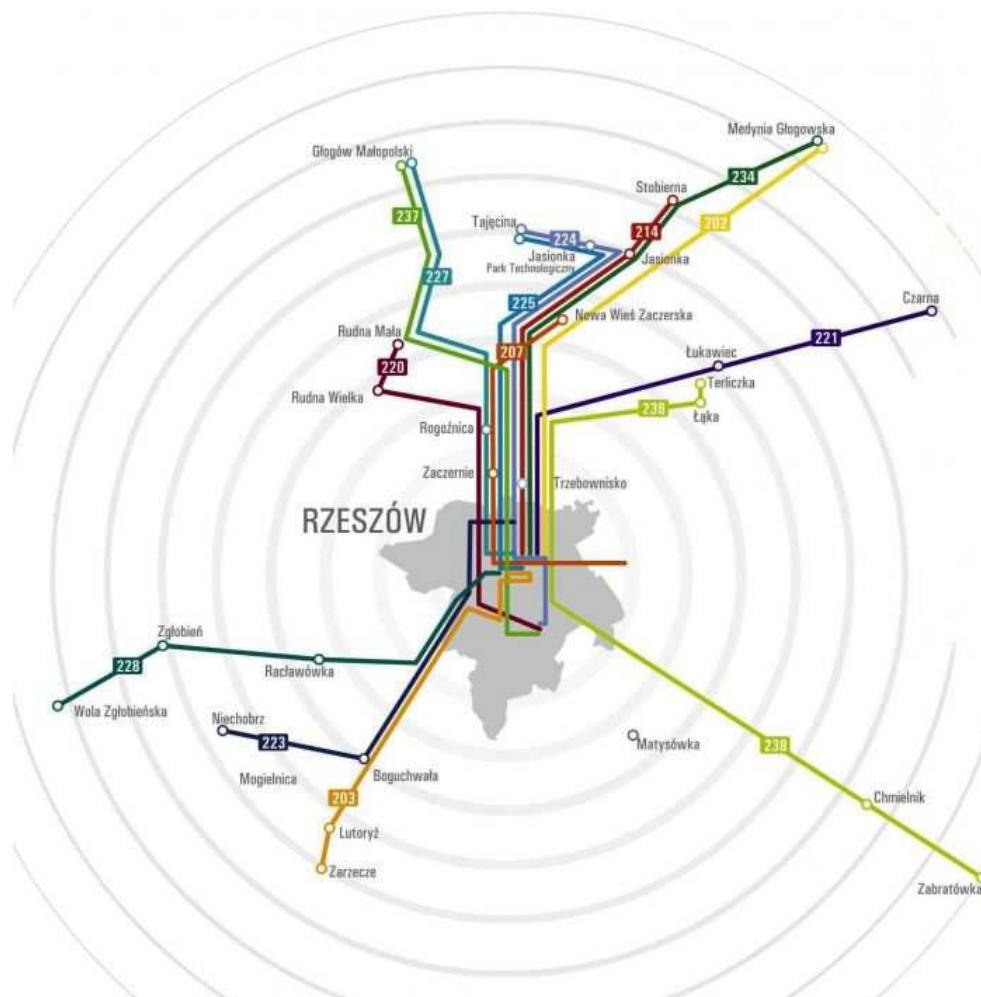


Ryc. 70. Układ komunikacyjny w ramach MOF Rzeszów (sieć transportu miejskiego oraz PKP).



Ryc. 71. Przeciętna dobowa liczba pociągów na sieci zarządzanej przez PKP w odcinków sieci i kategorii pociągów (styczeń-listopad 2012) w MOF Rzeszów.

W Rzeszowie funkcjonuje stworzony w 2009 r. Zarząd Transportu Miejskiego ZTM Rzeszów będący jednostką budżetową odpowiedzialną za planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym (do 2008 r. funkcję zarówno organizatora transportu zbiorowego oraz przewoźnika pełniło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne MPK Rzeszów Sp. z o.o.). Jeszcze w 2010 r. liczba linii podmiejskich wyniosła 16 o łącznej długości 121 km poza granicami miasta. Linie podmiejskie są zatem dosyć długie bo sięgają aż w kierunku wschodnim Łańcuta (przez dobrze obsłużoną przez transport miejski gminę Krasne, która na przełomie 2012 r. i 2013 r. zdecydowała na podstawie stosownego porozumienia, że będzie obsługiwana przez MPK Rzeszów, a także położoną na zachód od miasta Świlczę i południowo-wschód -Tyczyn (na obszarze których organizatorem ruchu jest również ZTM Rzeszów). Gorzej obsługiwane przez miejski transport autobusowy są gminy Tyczyn i Lubenia. W przyszłości ZTM Rzeszów ma ambitne plany przyciągnięcia większej liczby gmin dzięki dużym zakupom nowoczesnego taboru. Ale z drugiej strony od końca 2014 r. planowane jest ograniczenie usług MPK tylko do tych gmin, dla których miasto Rzeszów uzyska prawo do organizowania przewozów na rzecz samorządów lokalnych.

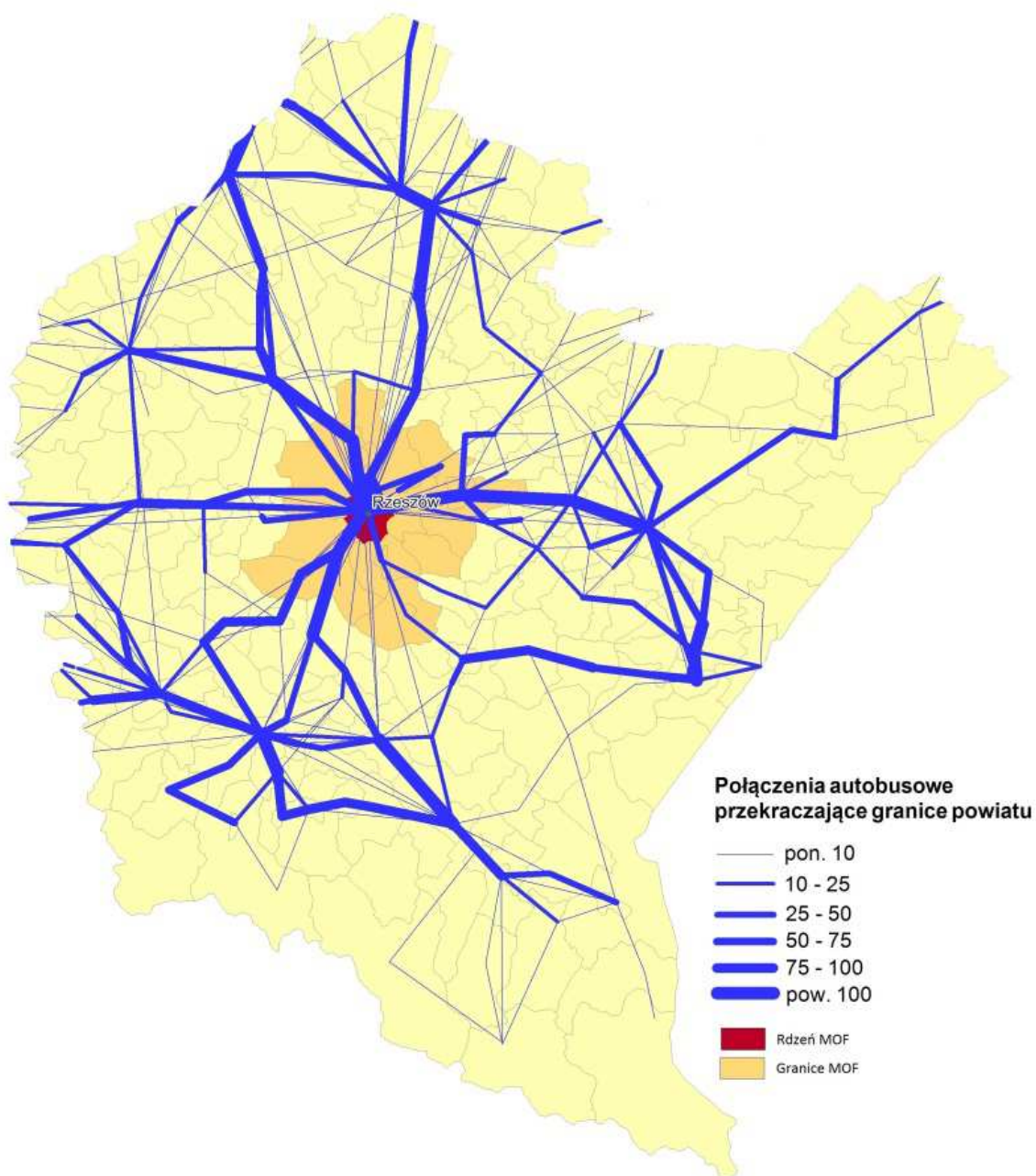


Ryc. 72. Trasy przejazdu Międzygminnej Komunikacji Autobusowej.

Źródło: <http://www.zgpk.s.rzeszow.pl/?informacje/trasy-przejazdu.html>

W MOF Rzeszów działa również drugi organizator transportu publicznego, jakim jest Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”, który powstał w 2010 r., jako alternatywa dla ZTM Rzeszów dla mieszkańców spoza Miasta Rzeszowa (w skład ZG PKS nie wchodzi Miasto Rzeszów). Głównym zadaniem ZG PKS (dla którego przewoźnikiem jest Międzygminna Komunikacja Samochodowa) jest połączenie ościennych gmin (Boguchwały, Chmielnika, Głogowa Małopolskiego oraz Trzebowńnika, a także Czarnej z powiatu łańcuckiego) z Rzeszowem z wykorzystaniem 14 linii (ryc. 72).

Uzupełnieniem transportu kolejowego, linii transportu miejskiego, a także Międzygminnej Komunikacji Autobusowej są międzypowiatowe połączenia transportem autobusowym - bardzo popularne w województwie podkarpackim. Ze względu na swoją policentryczność, a także dużą mobilność mieszkańców w zakresie codziennych dojazdów do pracy, sieć połączeń jest bardzo rozbudowana i w odróżnieniu od innych województw Polski Wschodniej, dotyczy zarówno połączeń do i z Rzeszowa jak i innych połączeń między najważniejszymi miastami województwa (ryc. 73).



Ryc. 73. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie podkarpackim w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.

3.3.8 Inwestycje drogowe w miejskim obszarze funkcjonalnym.

Inwestycje drogowe w MOF w okresie 2004-2015.

Dominującą inwestycją w MOF Rzeszów, która ma ogromny wpływ na układ drogowy jest budowa autostrady A4 oraz odcinków drogi ekspresowej S19. W latach 2004-2015 zrealizowano jednak również szereg innych inwestycji poza drogami krajowymi (tab. 28).

Tab. 28. Realizacja inwestycji drogowych istotnych dla MOF Rzeszów w okresie 2004-2015.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Budowa drogi krajowej łączącej obwodnicę północną miasta Rzeszowa z drogą ekspresową S-19 i autostradą A-4	2,460	86,3	PO IŚ	2013	DK 97
Rozbudowa węzła drogowego al. Wyzwolenia – ul. Warszawska w ramach projektu pn. "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"	1,721	64,1	PO RPW	2013	DK 19 / DK 9
Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr. 881 Sokółów Małopolski - Kańczuga – Żurawica na odcinku Łańcut – Kańczuga od km 24+037 do km 40+418	bd	43,5	ŚB	2010	811
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 869 łączącej węzeł A4 Rzeszów Zachodni z węzłem S19 Jasionka, połączonej w sposób bezkolizyjny z istniejącymi drogami krajowymi nr 9 Radom – Barwinek i nr 19 Kuźnica – Rzeszów i linią kolejową L-71	bd	39,2	RPO/ŚB	2015	869
Projekt nr Z/2.18/1/1.1/14/04 „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 877 odcinek Leżajsk – Łańcut i dróg łącznikowych”	41,1	32,7	ZPORR/ŚB	2006	DW 877 DP 260 DP 261 DP 266
Rozbudowa ul. Lubelskiej w ramach projektu pn. "Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic"	2,966	31,4	PO RPW	2013	DK 19

PO IiŚ - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013

ZPORR – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

ŚB – środki budżetu państwa

Inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020 i RPO 2014 2020.

Plany na kolejną perspektywę finansową 2014-2020 w ramach POPW skoncentrowały się na jedenastu projektach, w tym jednym projekcie planowanym do realizacji wspólnie przez Województwo Podkarpackie i Miasto Rzeszów (poz.: 3); pięciu projektach realizowanych przez Województwo Podkarpackie (poz.: 1, 6, 7, 8, 10) oraz pięciu projektach realizowanych przez Miasto Rzeszów (poz.: 2, 4, 5, 9, 11):

Istotne znaczenie dla zapewnienia funkcjonalności układu drogowego MOF mają również projekty przewidziane do realizacji ze środków RPO 2014-2020 na drogach wojewódzkich nr 988 i 881. W obszarze MOF planuje się wykonanie trzech projektów na drodze wojewódzkiej nr 988: od granicy Gminy Czudec do początku obwodnicy m. Strzyżów; obwodnica m. Strzyżów; od końca obwodnicy m. Strzyżów do m. Twierdza. Realizowana będzie przebudowa drogi wojewódzkiej nr 988 na odcinku wykraczającym poza obszar MOF. Inwestycją komplementarną do ww. wykraczającą poza MOF (planowanej ze środków POPW) jest budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 988 na odcinku Babica–Zaborów wraz z budową obwodnicy Czudca. W obszarze MOF na drodze wojewódzkiej nr 881 zostanie zrealizowany projekt: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 881 na odcinku Czarna–Łańcut wraz z budową mostu na rzece Wiśłok i Mikośka i modernizacją ul. Kraszewskiego w Łańcucie. Inwestycjami komplementarnymi do ww. wykraczającymi poza MOF jest rozbudowa tej drogi na odcinku: Kańczuga–Pruchnik (RPO-etap III); Pruchnik- Żurawica (RPO-rezerwa).

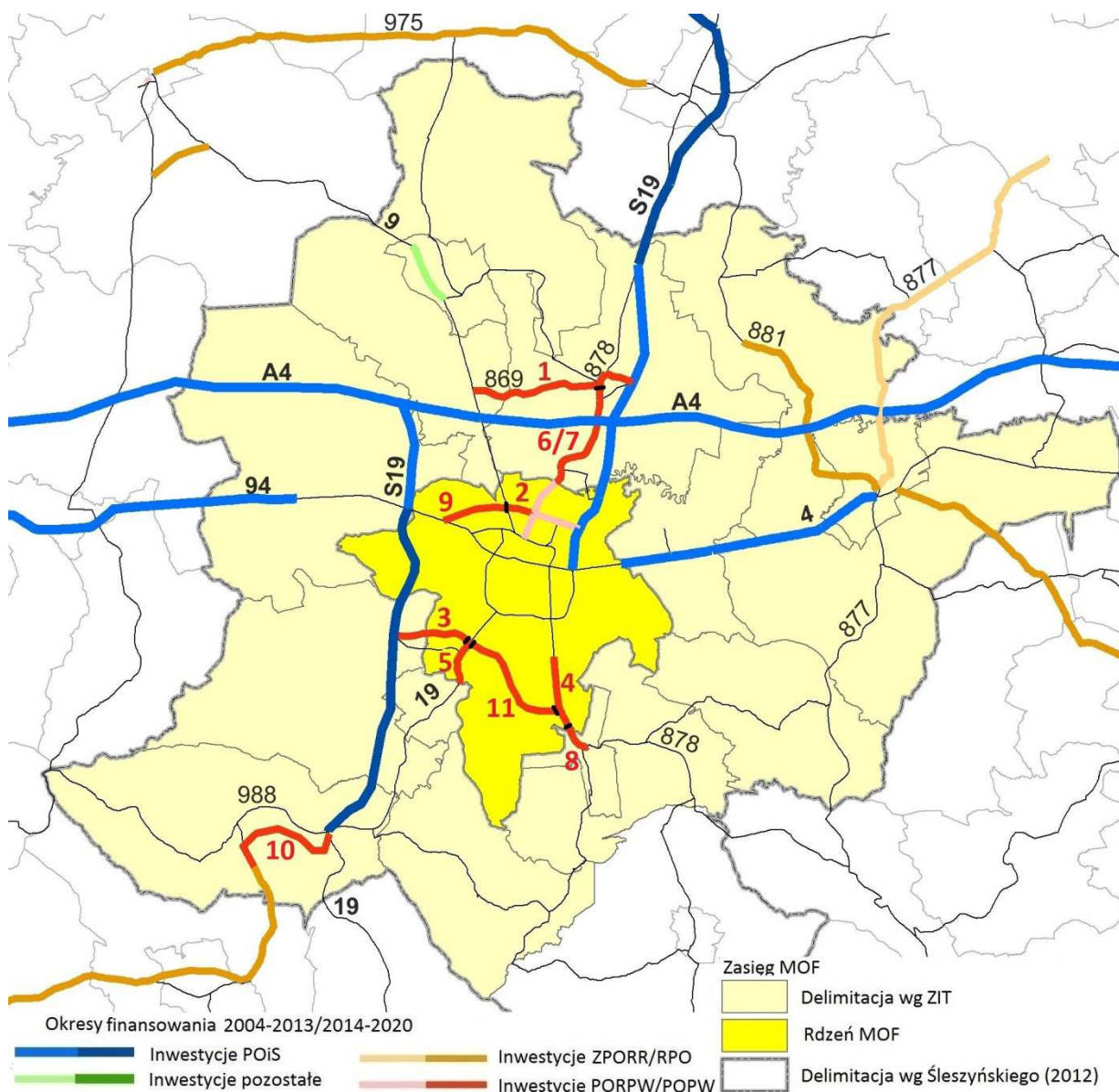
Tab. 29. Planowane inwestycje drogowe na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Rzeszowa w ramach POPW 2014-2020 i RPO 2014-2020.

Lp.	Nazwa projektu	Szacowany koszt kwalifikowany w mln zł	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln zł	Przewidywana data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Przewidywana data zakończenia (kwartał/rok)	Źródło finansowania
1	Rozbudowa DW 869 na odcinku od węzła S-19 Jasionka do węzła DK 9 w Rudnej Małej	75,0	63,75	II 2016	IV 2018	POPW
2	Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Warszawskiej - połączenie DK 97 z DK 94	35,0	29,75	I 2017	IV 2019	POPW
3	Budowa DW na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty w Rzeszowie (DK 19) do węzła Rzeszów-Południe (S19)	164,1	139,48	II 2016	IV 2017	POPW
4	Rozbudowa DW 878 w Rzeszowie w ciągu ul. Sikorskiego prowadzącej do DK 94, na odcinku od skrzyżowania z ul. Malowniczą do granicy miasta	48,6	41,31	II 2015	III 2018	PO PW
5	Rozbudowa DK 19 w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty do granicy miasta	39,0	33,15	I 2017	IV 2018	POPW
6	Budowa DW 878 na odcinku od granicy miasta Rzeszowa (ul. Lubelska) do DW 869 - (etap I) droga jednojezdniowa	15,0	12,75	IV 2017	IV 2018	POPW
7	Budowa DW 878 na odcinku od granicy miasta Rzeszowa (ul. Lubelska) do DW 869 - (etap II) budowa drugiej jezdni	65,0	55,25	IV 2018	IV 2020	POPW
8	Rozbudowa DW 878 na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Orkana w Tyczynie (DP nr 1404 R)	66,0	56,1	II 2017	IV 2018	POPW
9	Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej - połączenie DK 97 z DK 94	144,4	122,74	I 2018	IV 2019	POPW
10	Rozbudowa i budowa DW Nr 988 na odcinku Babica - Zaborów wraz z budową obwodnicy Czudca	82,4	70,04	III 2017	IV 2019	POPW
11	Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK 19) do Al. Sikorskiego (DW 878)	444,0	377,40	II 2018	IV 2020	PO PW
I	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 988 Babica-Strzyżów-Warzyce na odcinku od granicy Gm. Czudec do początku obwodnicy m. Strzyżów	15,0	12,75	III 2015	IV 2018	RPO-etap I
II	Budowa obwodnicy m. Strzyżów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 988	160,0	136,00	III 2015	IV 2019	RPO-etap III
III	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 988 na odcinku Babica-Warzyce od końca obwodnicy m. Strzyżów do m. Twierdza	18,0	15,30	II 2017	IV 2019	RPO-etap IV
IV	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 881 Sokołów Małopolski-Łańcut-Kańczuga-Żurawica na odcinku Czarna-Łańcut wraz z budową mostu na rzece Wisłok i Mikośka + ul. Kraszewskiego w Łańcucie	33,0	28,05	IV 2015	IV 2018	RPO-etap II

Źródło: opracowanie własne na podstawie otrzymanych fiszek projektów.

POPW - Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020



Ryc. 74. Inwestycje drogowe w obszarze funkcjonalnym Rzeszowa według źródła finansowania oraz okresu programowania (w tym inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020).

W obrębie MOF Rzeszów można wyznaczyć 3 strefy ruchu drogowego:

- **śródmiejską**, z wprowadzonymi lub rozpatrywanymi ograniczeniami dla ruchu pojazdów osobowych,
- **centralnych dzielnic miasta**, z priorytetem dla komunikacji miejskiej,
- **zewnętrzną**.

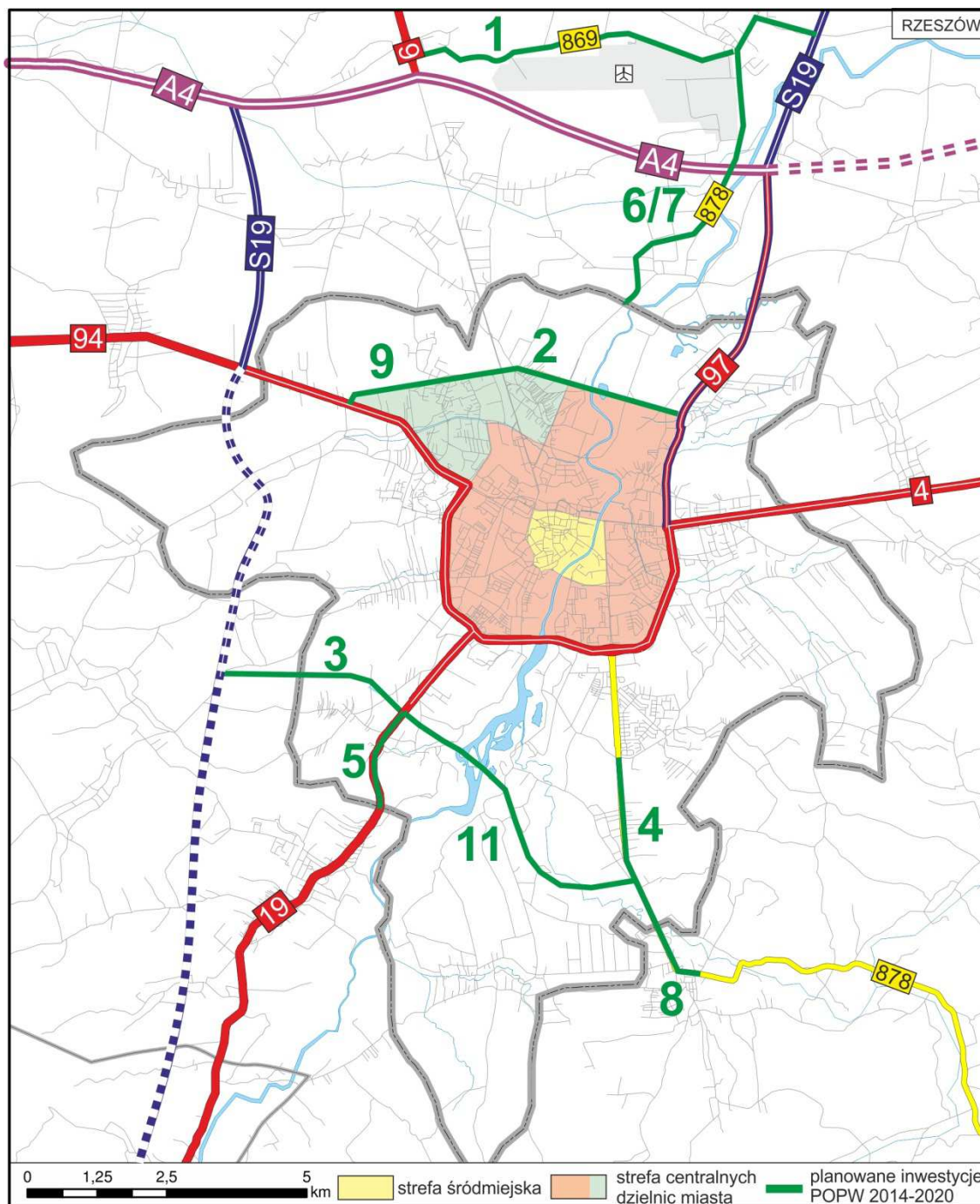
Rzeszów jest miastem, w którym trudno jest wyodrębnić **strefę śródmiejską**. Ze względu na układ drogowy oraz położenie względem układu dróg krajowych przecinających miasto powyższą strefę wyznaczono po obu stronach Wisłoka. Z kolei zaplanowana do wprowadzenia końcem 2015 r. strefa płatnego parkowania w Rzeszowie jest podzielona na dwie podstrefy. Podstrefa II sięga na wschodzie do rzeki, a na zachodzie do torów kolejowych. Zatem przyjęta w opracowaniu strefa śródmiejska jest względem strefy płatnego parkowania „przesunięta” w kierunku wschodnim. Strefę śródmiejską wyznacza ciąg ulic: Al. Piłsudskiego, Al. Rejtana, Al. Kopisto, Kilara, Śreniawitów, Lisa-Kuli, Al. Cieplickiego.

Rzeszów nie ma typowego układu obwodowego w granicach miasta okalającego **strefę centralnych dzielnic**, tożsamą z szeroko rozumianym **centrum miasta**. Na północy miasta w ciągu drogi krajowej, w odległości ok. 2 km od granic miasta, planuje się ukończenie realizacji północnego fragmentu obwodnicy

północnej. Do czasu jej ukończenia układ obwodowy jest zgodny z przebiegiem dróg dwujezdniowych przez miasto (w większości wzdłuż dróg krajowych): planowana obwodnica północna w ciągu DK94; DK97 Al. Żołnierzy i Armii Wojska Polskiego, Al. Armii Krajowej, Al. Powstańców Warszawy, Al. Witosa, Al. Gen. Okulickiego, Al. Wyzwolenia, Lubelska.

Za granicę strefy zewnętrznej można z kolei uznać sieć istniejących i planowanych dróg szybkiego ruchu (A4 na północy i S19 na zachodzie) oraz planowaną południową obwodnicę Rzeszowa prowadzącą do węzła Rzeszów Południe.

Na ryc. 75 przedstawiono układ drogowy (strefa śródmiejska i dzielnic centralnych miasta) w kontekście planowanych inwestycji w ramach POPW 2014-2020.



Ryc. 75. Układ drogowy w MOF Rzeszów.

3.4 Województwo świętokrzyskie.

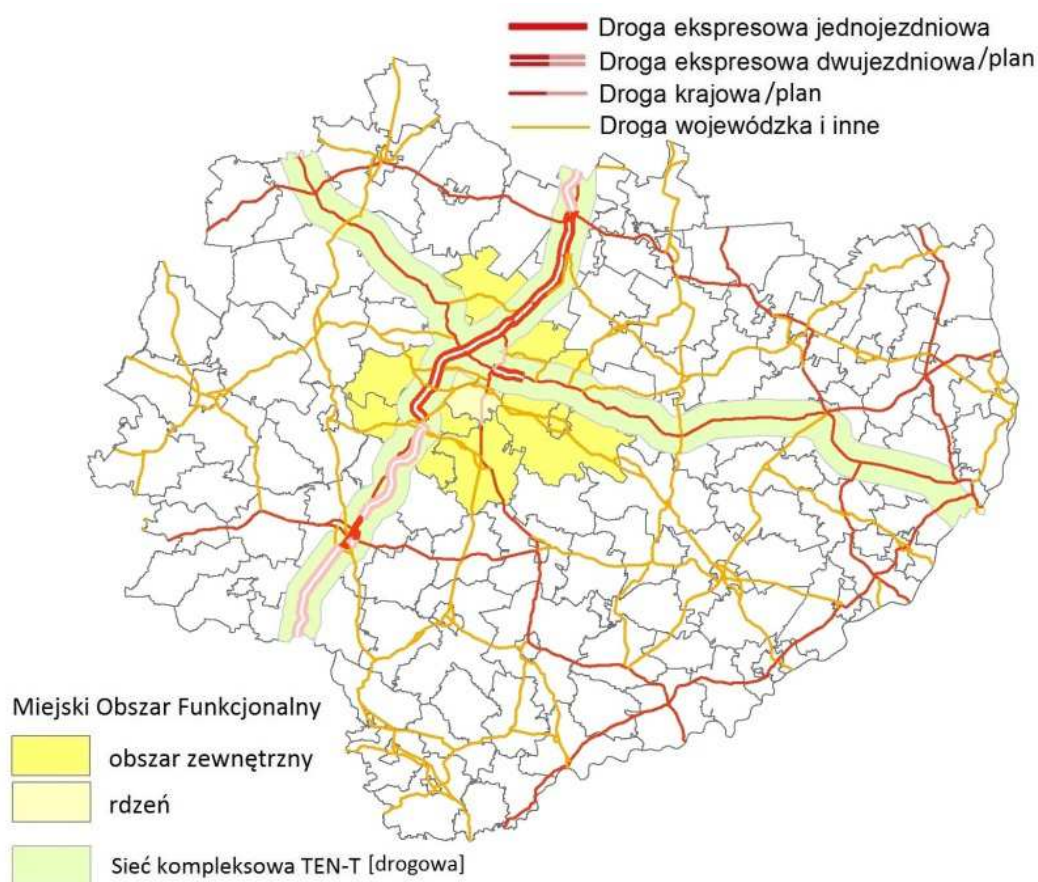
3.4.1 Stan sieci drogowej TEN-T.

Sieć bazowa TEN-T w województwie świętokrzyskim:

- odcinek drogi ekspresowej **S7** między granicą z województwem mazowieckim a granicą z województwem małopolskim (odcinek od węzła Chęciny na obwodnicy Kielce do Skarżyska Kamiennej oraz obwodnica Jędrzejowa w użytkowaniu, odcinek między Jędrzejowem a granicą województwa w realizacji, odcinki między Skarżyskiem Kamienną i granicą województwa oraz między Chęciny a Jędrzejowem – na etapie przetargu).

Sieć kompleksowa TEN-T w województwie świętokrzyskim:

- odcinek projektowanej drogi ekspresowej **S74** między granicą z województwem łódzkim a granicą z województwem podkarpackim (odcinek Kielce-Cedzyna w użytkowaniu).



Ryc. 76. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze województwa świętokrzyskiego.

3.4.2 Dotychczasowe inwestycje na sieci dróg krajowych, w tym inwestycje na sieci TEN-T.

Większość kluczowych inwestycji drogowych w województwie świętokrzyskim była realizowana w MOF Kielce. Najbardziej kosztowne inwestycje drogowe to dwa odcinki drogi ekspresowej S7 (obwodnica Kielce oraz odcinek Skarżysko-Kamienna – Występa). Na trasie S7 odrębną inwestycją była również budowa węzła Kielce Północ. Dla MOF Kielce kluczową inwestycją była przebudowa DK12/74 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Kielce-Cedzyna. W odległości kilkunastu kilometrów od MOF Kielce realizowane były również: obwodnica Jędrzejowa (w ciągu DK7) oraz przedłużenie drogi nr 42 w Skarżysku Kamienną (II Etap) (tab. 30).

Tab. 30. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie świętokrzyskim w okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Budowa drogi S7 Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów, na odcinku obwodnicy Kielc	22,73	853,3	PO liŚ	2013	S-7
Budowa drogi ekspresowej S7 Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów, odcinek realizacyjny: Skarżysko - Kamienna - Występa	16,67	701,2	PO liŚ	2011	S-7
Przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski - Sulejów – Opatów na odcinku Kielce (DK nr 73) - Cedzyna - wylot wschodni z Kielc	6,77	353,1	PO liŚ	2013	S-74
Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej nr 78	7,90	234,8	PO RPW	2013	DK 78
Budowa węzła Kielce Północ na drodze nr 7	9,65	224,8	ŚB / IŻ - KFD	2010	S-7
Budowa drugiego mostu przez Wisłę w ciągu drogi nr 77 wraz z ul. Lwowską bis w Sandomierzu etap I - budowa drugiego mostu przez Wisłę w Sandomierzu	0,94	109,9	ŚB / IŻ - KFD	2011	DK 77
Rozbudowa ul. Ściegiennego w ciągu drogi krajowej nr 73 w Kielcach	4,70	96,4	PO liŚ	2015	DK 73
Budowa obwodnicy Jędrzejowa na drodze nr 7	5,79	61,9	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK 7
Budowa przełożenia drogi nr 42 w Skarżysku Kamiennej (II Etap)	1,30	22,3	IŻ - KFD	2007	DK 42
Wzmocnienie wraz z dobudową poboczy bitumicznych na drodze krajowej nr 74 Jacentów Barak	5,30	6,3	IŻ - KFD	2006	DK 74

Źródło: GDDKiA.

PO liŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

ŚB – środki budżetu państwa

IŻ - inne źródła

3.4.3 Planowane kluczowe inwestycje na sieci drogowej TEN-T.

Kluczową inwestycją dla obszaru funkcjonalnego Kielc, zaplanowaną na okres programowania 2014-2020, jest budowa brakującego odcinka drogi ekspresowej S7 na odcinku między Chęcunami a Jędrzejowem. Ten 20,9 km odcinek znajduje się na końcowym etapie procedury przetargowej. Na odcinku drogi ekspresowej S7, łączącej węzeł Chęciny z obwodnicą Jędrzejowa, wybudowane zostaną węzły w Tokarni, Brzegach i Mnichowie oraz szereg innych obiektów inżynierskich niezbędnych przy bezkolizyjnych rozwiązaniach komunikacyjnych. Realizacji większości świętokrzyskich odcinków drogi ekspresowej S74, umieszczonych w DI do SRT dopiero na pozycji nr 23 i 28, nie będzie można rozpocząć zbyt szybko, gdyż musi to zostać poprzedzone przeprowadzeniem czasochłonnych prac przygotowawczych. Większość odcinków jest na etapie składania wniosku o decyzję środowiskową, przy czym kluczowy odcinek S74, tj. Przejście przez Kielce/ odcinek węzeł Kostomłoty – Kielce jest na etapie opracowywania dokumentacji niezbędnej do złożenia wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (tab. 31).

Tab. 31. Lista projektów drogowych w województwie świętokrzyskim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

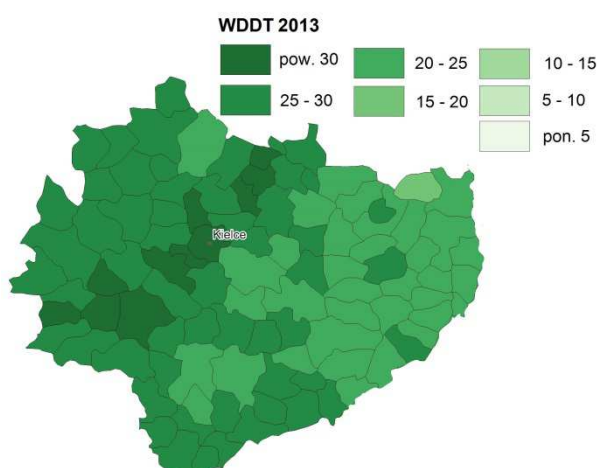
Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T K* (wg DI)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
4	S7	Warszawa-Kraków	Świętokrzyskie	K	68,97	FS
23	S74	Sulejów-Kielce	Świętokrzyskie	K	45,15	FS
28	S74	Kielce-Nisko	Świętokrzyskie, Podkarpackie	K	41,76	FS

* K – sieć kompleksowa TEN-T.

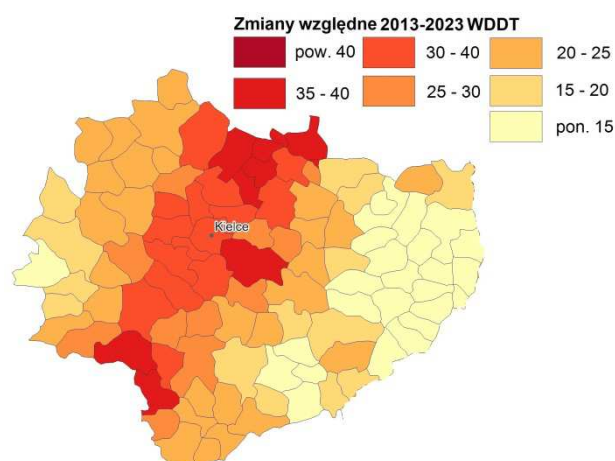
FS – Fundusz Spójności

3.4.4 Dostępność drogowa w 2013 r. wraz z prognozą zmian do 2023 r.

Województwo świętokrzyskie z racji swojej lokalizacji bliżej centrum Polski jest najlepiej dostępnym województwem z grupy województw Polski Wschodniej. Najlepiej dostępny jest pas gmin zlokalizowanych wzdłuż drogi krajowej nr 7, a najslabiej – obszar między Ostrowcem Świętokrzyskim a rzeką Wisłą. Przewiduje się, że do 2023 r. różnice w dostępności ulegną zwiększeniu. Pas gmin wzdłuż ukończonej na obszarze województwa w 2023 r. drogi ekspresowej S7 wzmocni swoją przewagę w zakresie dostępności drogowej nad resztą województwa (ryc. 78). Jest wysoce prawdopodobne, że pozostałe inwestycje wymienione w tab. 31 zostaną zrealizowane w nieco późniejszym terminie. Dlatego też znacznej poprawy dostępności innej części województwa, znajdującej się w strefie oddziaływania S74, nie należy się spodziewać w obecnej dekadzie.



Ryc. 77. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie świętokrzyskim w 2013 r.



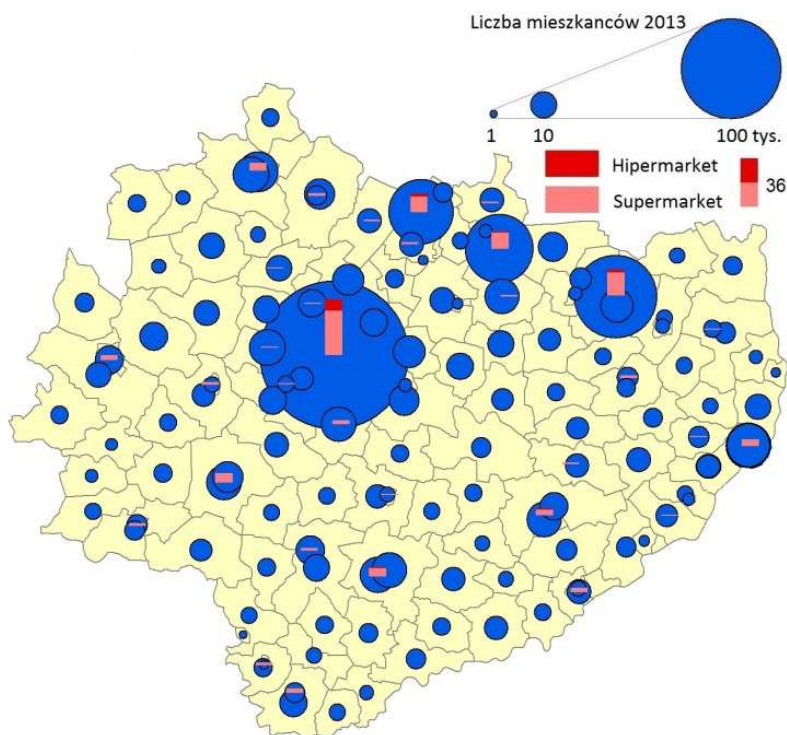
Ryc. 78. Zmiany drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie świętokrzyskim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023.

Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze.

Potencjał ludnościowy.

Poza Kielcami (ok. 200 tys. mieszkańców) w województwie świętokrzyskim są trzy miasta powyżej 45 tys. mieszkańców: Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice i Skarżysko-Kamienna. Wszystkie zlokalizowane są na północy województwa, a najbliższym do MOF Kielce jest ze Skarżyska-Kamiennej, skąd prowadzi również droga ekspresowa, dzięki czemu czas podróży między tymi dwoma miastami jest krótki. Kolejne miasta powyżej 20 tys. mieszkańców to Sandomierz i Końskie, a w samym MOF Kielce brak jest miast mających powyżej 10 tys. mieszkańców. Jednak ze względu na względną bliskość do Kielc ośrodków miejskich na północy województwa, można zanotować znacznie większy potencjał do wzajemnego oddziaływania, w

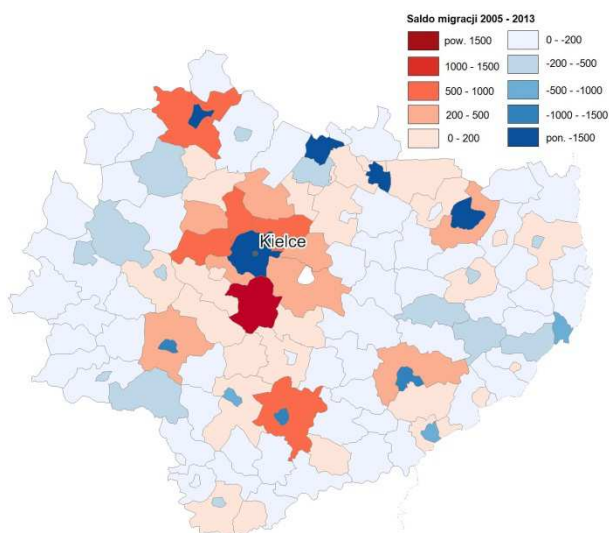
tym transportowego, między stolicą województwa a pozostałymi dużymi miastami w regionie, niż ma to miejsce w przypadku pozostałych województw Polski Wschodniej (ryc. 79).



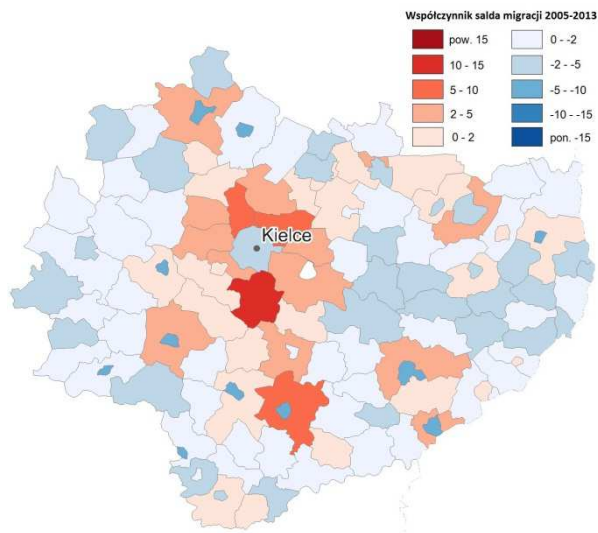
Ryc. 79. Liczba mieszkańców oraz hipermarketów i supermarketów według gmin w województwie świętokrzyskim w 2013 r.

Migracje.

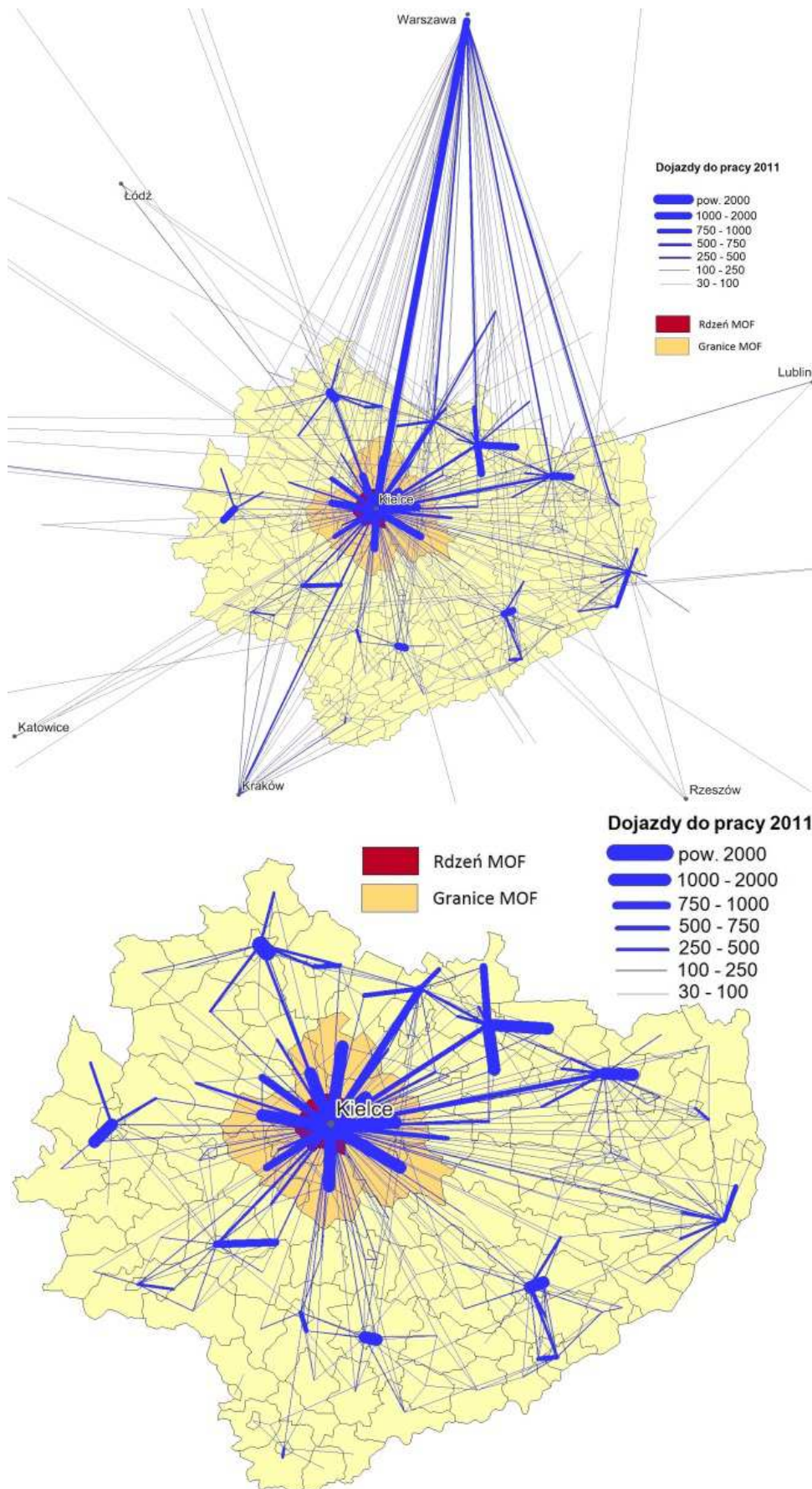
Zjawisko suburbanizacji ma miejsce w zasadzie w większości obszarów podmiejskich w województwie świętokrzyskim. W MOF Kielce zjawisko to dotyczy przede wszystkim najbliższych gmin, a w szczególności gminy Morawica na południu od miasta, gdzie współczynnik salda migracji jest szczególnie wysoki (ryc. 80-81).



Ryc. 80. Saldo migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa świętokrzyskiego.



Ryc. 81. Współczynnik salda migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa świętokrzyskiego.

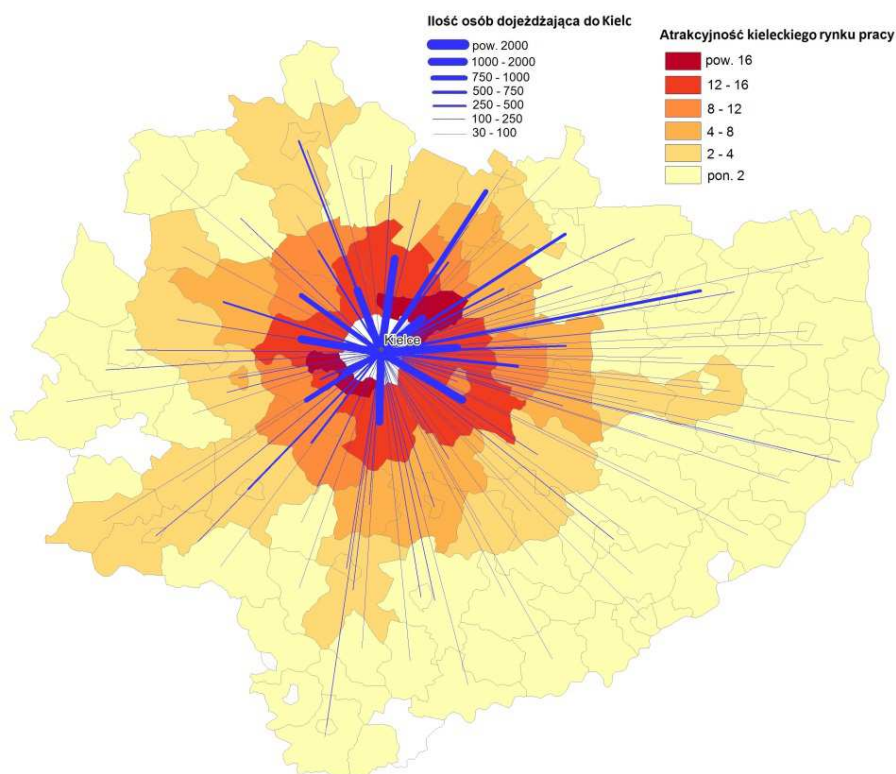


Ryc. 82. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa świętokrzyskiego w 2011 r. (rycina na górze strony – z uwzględnieniem międzywojewódzkich dojazdów do pracy).

Dojazdy do pracy.

Na dojazdy do pracy w województwie świętokrzyskim, szczególnie dla jego północnej części, bardzo silny wpływ ma ośrodek warszawski, a w mniejszym stopniu również inne ośrodki, takie jak Kraków, Katowice, Łódź, Lublin lub Rzeszów. Województwo świętokrzyskie ma podobnie jak województwo podkarpackie policentryczny charakter, choć w tym przypadku duże miasta są zlokalizowane w relatywnie niedużym oddaleniu od stolicy województwa. Dlatego oprócz dużych potoków ruchu do takich ośrodków przemysłowych jak Starachowice lub Ostrowiec Świętokrzyski, zauważalne są również potoki ruchu dojazdowego między tymi miastami a Kielcami (ryc. 82).

Ponad 1000 osób dojeżdża do pracy w Kielcach z Piekoszowa, Górna, Morawicy, Małowa oraz Zagnańska, również w przypadku pozostałych gmin w ramach MOF przepływy te są wysokie. Atrakcyjność Kielc jako rynku pracy na dalszych odległościach jest szczególnie wysoka wzdłuż dróg krajowych nr 7 i nr 74, co potwierdza konieczność poprawy standardu tych dróg (ryc. 83).



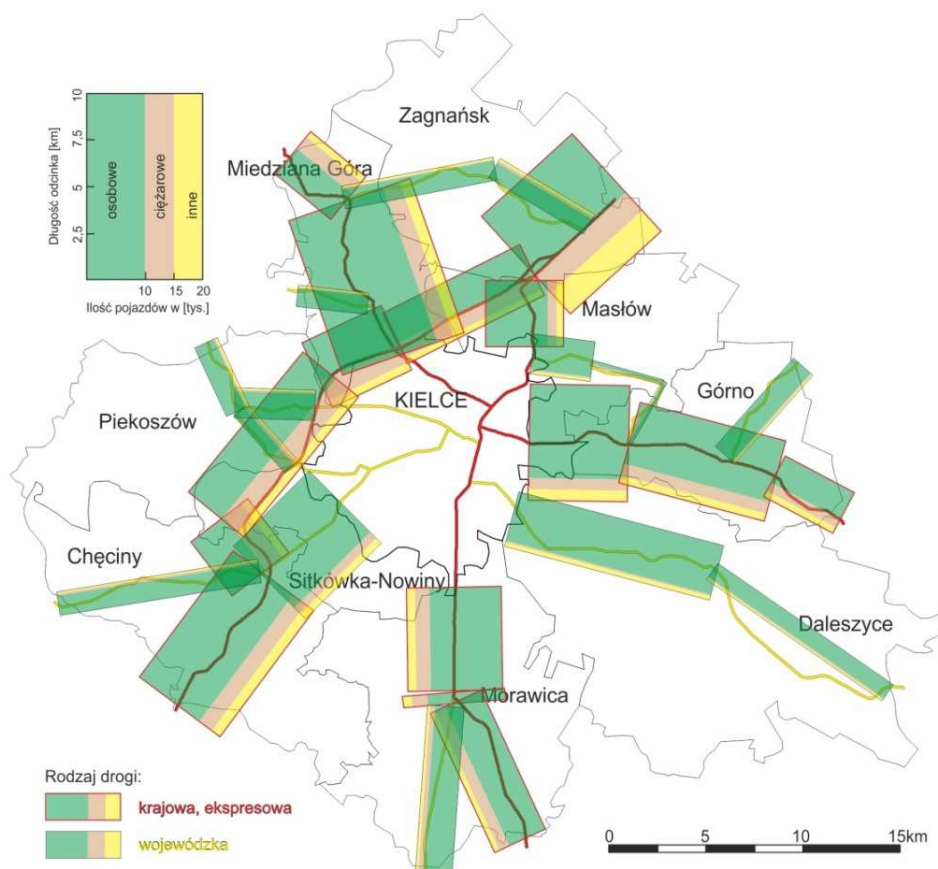
Ryc. 83. Atrakcyjność rynku pracy w Kielcach dla dojeżdżających do pracy w tym mieście z pozostałych gmin województwa świętokrzyskiego.

3.4.5 Potoki ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

Może być trochę zaskakującym fakt, iż najwyższym natężeniem ruchu na drogach dojazdowych do Kielc charakteryzuje się odcinek drogi krajowej nr 74 między Ćmińskiem a Kielcami (ponad 22 tys. pojazdów na dobę). Tak wysokie natężenie ruchu przy jednym pasie w każdym kierunku, przykładowo między miejscowościami Maciejówka i Górki Kostomłockie, skutkuje korkowaniem się trasy. Brak połączenia kolejowego oraz duży ruch na tym kierunku skutkują słabą dostępnością gminy Miedziana Góra. Na odcinku wschodnim tej samej trasy między Kielcami a Radlinem również natężenie ruchu jest bliskie 20 tys. pojazdów. Tym samym za właściwe należy uznać inwestycje w ciąg drogi nr 74 i jej modernizację do standardów drogi ekspresowej na odcinku między Cedzyną a Kielcami. Z kolei na trasie drogi ekspresowej nr 7 na odcinku Występa-Wiśniówka natężenie ruchu również przekracza 20 tys. pojazdów, ale w warunkach dwujezdniowej drogi ekspresowej tej wielkości ruch nie obniża prędkości przejazdu. Przepustowość zostaje jednak przekroczona na południe od Kielc, na drodze krajowej nr 73 w kierunku Morawicy, gdzie natężenie ruchu przekracza 16 tys. pojazdów (ryc. 84).

Tab. 32. Średni dobowy ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w najbardziej obciążonych (natężenie ogółem > 15 tys. poj./24h) punktach pomiarowych w województwie świętokrzyskim (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
9	0,5	OSTROWIEC ŚW./PRZEJŚCIE B - ul. 3 Maja/	22185	174	18720	1459	507	754	563
74	8,9	ĆMIŃSK-KIELCE	22167	64	17025	2061	819	2101	91
7	11,2	SUCHEDNIÓW-WYSTĘPA	21001	64	14528	1843	1119	3292	144
S7e	6,5	WYSTĘPA-WIŚNIÓWKA	20146	41	13779	2013	941	3225	144
77	1,9	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE B/	20083	73	15199	2309	590	1585	300
74	5,4	KIELCE-RADLIN	19972	57	16139	1307	723	1370	370
77	2,2	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE C/	19917	79	15121	2365	544	1539	239
7	5,6	SKARŻYSKO KAM.-SUCHEDNIÓW	19361	42	12562	1961	1166	3458	166
7 i 7b	7,6	GR.WOJ.-SKARZYSKO KAM.	19096	49	12983	1877	872	3180	132
73	0,6	MORAWICA /PRZEJŚCIE/	17963	55	13870	1453	703	1738	130
762	4,1	KIELCE- WĘZEŁ DROGOWY W CHĘCINACH	17657	71	14938	1077	547	883	141
7 i 7c	21,7	CHĘCINY/WĘZEŁ/-PODCHOJNY	17263	45	12837	1574	703	1961	140
7b	0,8	SKARŻYSKO KAM./PRZEJŚCIE/	16674	37	10873	1606	985	3021	149
73	5,2	KIELCE-MORAWICA	16354	50	12347	1327	737	1772	113
9	1,1	OSTROWIEC ŚW. /PRZEJŚCIE C - ul. Sandomierska/	16065	74	13148	1252	470	809	293



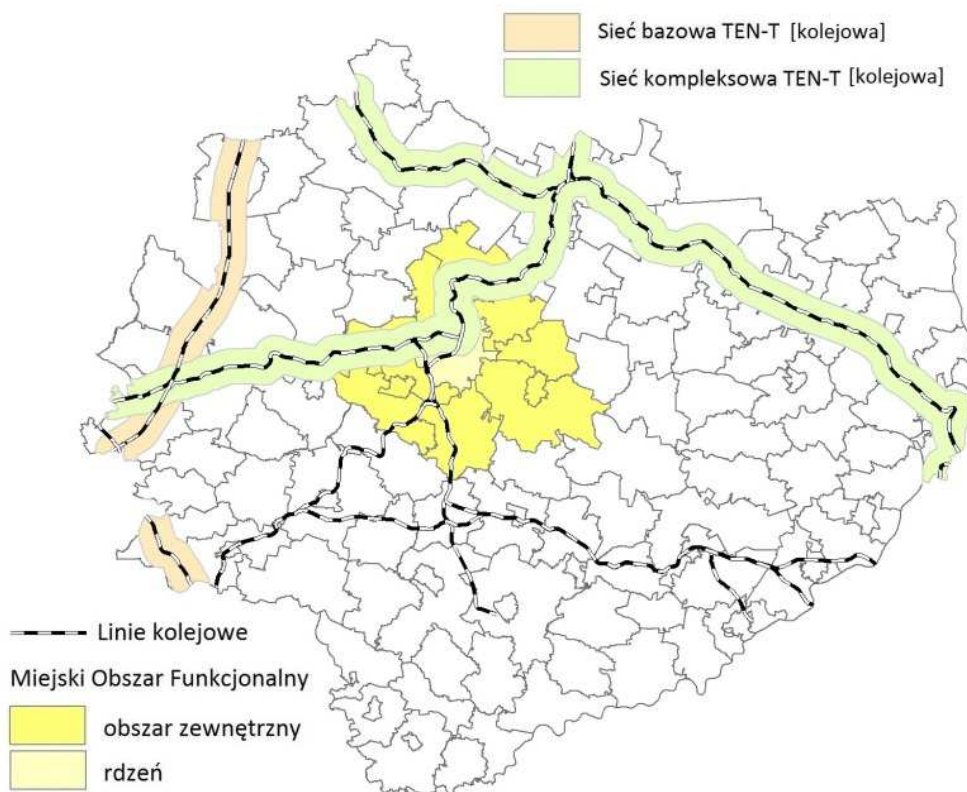
Ryc. 84. Natężenie ruchu na sieci zamiejsczych dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. według kategorii pojazdów na obszarze MOF Kielce.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalny Pomiar Ruchu 2010.

3.4.6 Potoki ruchu pociągów i autobusów.

Kolejowa **sieć bazowa TEN-T** w województwie świętokrzyskim jest reprezentowana przez dwa fragmenty linii w zachodniej części regionu, tworzące korytarz E-65/CE-65 (linie nr 4/CMK oraz nr 64). Mają one przede wszystkim charakter tranzytowy i nie odgrywają większej roli w zakresie obsługi mieszkańców województwa. Jedynym punktem dostępnym dla pasażerów jest przystanek Włoszczowa Północ, usytuowany na CMK (por. ryc. 85). Koniecznym wydaje się zatem zapewnienie połączenia stolicy regionu z CMK poprzez budowę łącznicy Czarnca - Włoszczowa Północ, co zapewni znacznej części mieszkańców MOF Kielce dogodniejszy dostęp do Warszawy oraz innych ośrodków metropolitalnych poprzez sieć linii magistralnych. Kolejowa **sieć kompleksowa TEN-T** na terenie województwa składa się z fragmentów trzech linii: nr 8 (odcinek północna granica województwa - Kielce), nr 25 (odcinek od wschodniej do północno-zachodniej granicy województwa, przez Ostrowiec Świętokrzyski i Skarżysko Kamienną) oraz nr 61 (odcinek Kielce - zachodnia granica województwa) (por. ryc. 85).

Wzdłuż CMK ruch pasażerski w 2014 r. dotyczył wyłącznie pociągów ekspresowych oraz międzywojewódzkich i był największy spośród wszystkich odcinków na terenie województwa (łącznie 22-24 par na dobę). Niewiele mniejsze natężenie zarejestrowano na wymienionym wyżej odcinku linii nr 8 (ok. 11 par pociągów międzywojewódzkich i 8-9 wojewódzkich). Linia nr 61 charakteryzowała się już mniejszymi wartościami natężenia ruchu (odpowiednio 6-7 i 2-3 par). Najmniejszy ruch występował na linii nr 25, przy czym skupiał się on na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski - Skarżysko Kamienna, gdzie dominowały pociągi wojewódzkie (3-4 par). Ruch dalekobieżny miał charakter marginalny. Natomiast odcinek od Skarżyska Kamiennej na północny-zachód (w kierunku Opoczna) nie był eksploatowany w ruchu pasażerskim.



Ryc. 85. Kolejowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T na obszarze województwa świętokrzyskiego.

Mieszkańcy gmin północnych, zachodnich oraz południowych należących do MOF mają możliwość dojazdu do Kielc również za pomocą linii kolejowych. W kierunku północnym (do Zagnańska) oraz południowo-zachodnim (w kierunku Sitkówki-Nowiny oraz Jędrzejowa) biegnie linia kolejowa nr 8. W kierunku zachodnim przez Piekoszków, Rykoszyn, Małogoszcz do Włoszczowej mieszkańcy Kielc mogą dojechać pociągiem linii nr 61. W kierunku południowym istnieje jeszcze nieczynna w ruchu pasażerskim linia kolejowa nr 73, łącząca Sitkówkę-Nowiny z Włoszczowicami i Buskiem-Zdrój. Natomiast położona na

zachód od Kielc linia nr 568 (Sitkówka-Nowiny - Szczukowice) stanowi towarową obwodnicę miasta (ryc. 87).

Mieszkańcy MOF Kielce mają w ruchu dojazdowym do stolicy województwa możliwość korzystania z dwóch linii kolejowych. Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich na linii nr 8 jest dosyć wysoka i wynosi na odcinku Zagnańsk-Kielce – ok. 20 par pociągów, a na odcinku południowym do Sitkówki-Nowiny – ok. 15 par. Jednak są to głównie pociągi o charakterze międzywojewódzkim. Duży ruch lokalny obserwuje się jedynie na odcinku północnym, z Zagnańska (i dalej Skarżyska Kamiennej), gdzie liczba pociągów wojewódzkich przewyższa 9 par na dobę, w tym ok. 4 pary obsługiwane są szynobusami (połączenia w relacji Kielce - Skarżysko Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski). Do Sitkówki-Nowiny i dalej w kierunku Radkovic liczba pociągów wojewódzkich jest już znacznie niższa i wynosi jedynie ok. 3 pary pociągów na dobę. Na linii nr 61 w kierunku Włoszczowy kursuje przeciętnie 2-3 par pociągów wojewódzkich w ciągu doby. (ryc. 87).

Podsumowując liczba pociągów w ruchu lokalnym w obrębie MOF Kielce jest niewielka, co można tłumaczyć niekorzystnym przebiegiem linii kolejowych w relacji do układu osadniczego. Kierunkiem najintensywniej eksploatowanym jest kierunek północny (połączenia do Zagnańska). Miejsce nieistniejących (np. w kierunku wschodnim) lub niewystarczających połączeń kolejowych zajmuje w MOF Kielce rozwinięta sieć transportu miejskiego oraz prywatnych przewoźników i PKS.

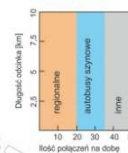
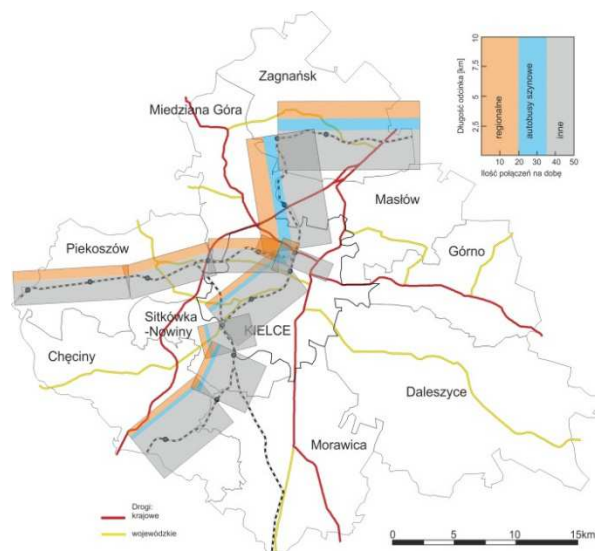


Legenda

- Stacje kolejowe
- Linie kolejowe
- Schemat linii autobusowych
- Drogi główne
- MOF

0 3,75 7,5 15 km

Ryc. 86. Układ komunikacyjny w ramach MOF Kielce (sieć transportu miejskiego oraz PKP).

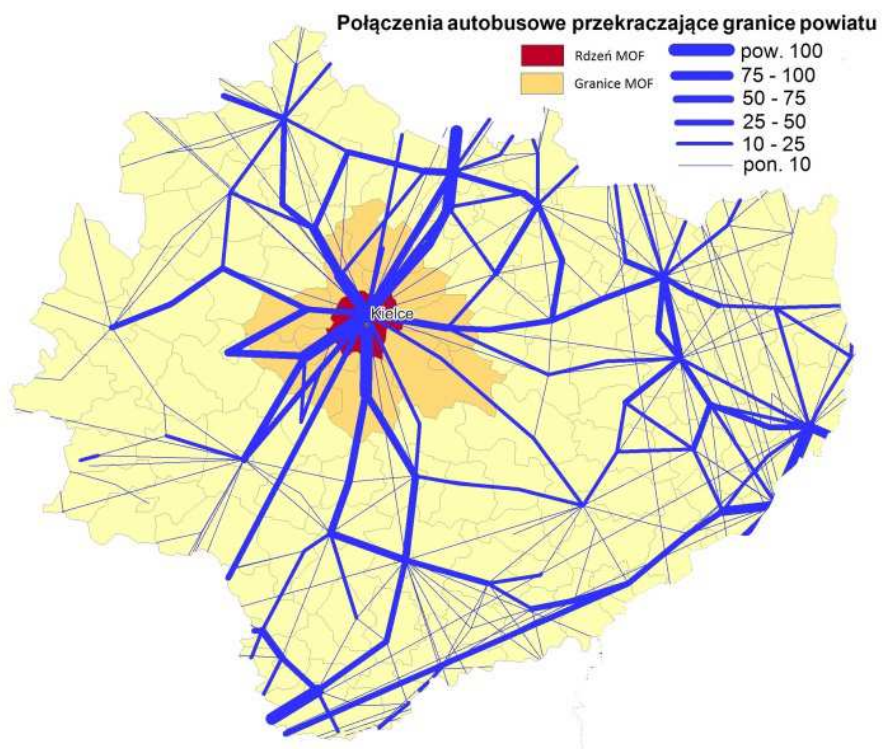


Ryc. 87. Przeciętna dobowa liczba pociągów na sieci zarządzanej przez PKP wg odcinków sieci i kategorii pociągów (styczeń-listopad 2012) w MOF Kielce.

W Kielcach funkcjonuje Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach – ZTM Kielce (jednostka budżetowa) oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o. w Kielcach (MPK Kielce). Przedmiotem działania ZTM jest przede wszystkim planowanie, organizacja i zarządzanie transportem zbiorowym. Natomiast rolę przewoźnika spełnia MPK Kielce. Imponująca jest długość tras i linii autobusowych obsługiwanych przez MPK Kielce, w zasadzie bezkonkurencyjna w porównaniu z innymi stolicami województw Polski Wschodniej. Podmiejska sieć autobusowa jest w MOF Kielce wyjątkowo rozległa i sięga nie tylko okolicznych gmin, ale również położonych w dalszej odległości od miasta.

Uzupełnieniem sieci transportu miejskiego oraz PKP są indywidualne usługi przewozowe (minibusy), a także połączenia obsługiwane przez PKS. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie

świętokrzyskim są realizowane głównie na dwóch obszarach. Pierwszym z nich jest północna część województwa, tj. obszar między MOF Kielce a największymi miastami regionu, w tym przede wszystkim Ostrowcem Świętokrzyskim oraz Skarżyskiem-Kamienną. Trasa między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną jest wykorzystywana również w ruchu dalekobieżnym (w kierunku do Warszawy). Zastanawiająca jest relatywnie mała liczba kursów między Kielcami a Krakowem, również w porównaniu do dość intensywnie wykorzystywanej przez przewoźników trasy między Sandomierzem a Krakowem (droga krajowa nr 79) (ryc. 88).



Ryc. 88. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie świętokrzyskim w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego.

3.4.7 Inwestycje drogowe w miejskim obszarze funkcjonalnym.

Inwestycje drogowe w MOF w okresie 2004-2015.

Kluczową inwestycją w MOF Kielce była realizacja odcinków dróg ekspresowych S7 i S74. W latach 2004-2015 zrealizowano jednak również szereg innych inwestycji poza drogami krajowymi. Najbardziej kosztownymi (powyżej 100 mln zł) inwestycjami były „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od granicy województwa do Kielc – etap I: droga nr 786 na odcinku Łopuszno – Kielce” oraz „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym - budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1 Maja, Zagnańska wraz z przebudową Ronda im Gustawa Herlinga – Grudzińskiego”. Zrealizowano również relatywnie dużo inwestycji o wartości przekraczającej 30 mln zł (tab. 33).

Tab. 33. Realizacja inwestycji drogowych istotnych dla MOF Kielce w okresie 2004-2015.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od granicy województwa do Kielc – etap I: droga nr 786 na odcinku Łopuszno – Kielce	30,44	112,0	RPO	2013	786 - I etap
Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym -budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1Maja, Zagnańska wraz z przebudową Ronda im Gustawa Herlinga - Grudzińskiego	2,962	105,9	PO RPW	2013	DW 762
Rozbudowa ul. Ściegiennego w ciągu drogi krajowej nr 73 w Kielcach	4,693	78,2	PO IIŚ	2015	DK 73
Budowa bus-pasów w ciągu ulicy Grunwaldzkiej i al. Szajnowicza-Iwanowa w Kielcach na odcinku od ul. Podklasztornej do ul. Massalskiego wraz ze skrzyżowaniem	2,29	32,6	PO RPW	2015	DW 786 DP0984T
Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 762 na odcinku od granicy miasta do ul. Karczówkowskiej w Kielcach (ul. Krakowska i ul. Armii Krajowej)	6,9	44,2	RPO	2013	DW 762
Budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Armii Krajowej, Żelaznej, Grunwaldzkiej, Żytnej w Kielcach.	1,504	41	RPO	2013	DW 762, DW 786
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Morawica - Pińczów od km 0+000 do km 23+750	23,75	35,7	ZPORR	2007	766
Mała Pętla Świętokrzyska etap2 w tym: Przebudowa drogi woj.nr 756 na odcinku Nowa Słupia - Wólka Milanowska; przebudowa drogi woj. nr 753 na odcinku Huta Nowa - Wólka Milanowska	9,13	33,6	RPO	2011	756 753
Rozbudowa ulic usprawniających powiązania komunikacyjne miasta Kielce: - Rozbudowa ul. Zagórskiej (od ul. Szczecińskiej do ul. Prostej) - Rozbudowa ul. Wikaryjskiej (od dr. krajowej nr 74 do ul. Prostej)"	3,43	31,8	RPO	2012	DP 1004 T, DP 0997 T
"Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 753 na odcinku Wola Jachowa - Huta Nowa od km 0+044,5 do km 9+473"	9,43	25,4	ZPORR	2007	753
„Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 764 Kielce - Staszów - Połaniec w miejscowości Raków od km 38+290 do km 40+490”.	2,9	18,2	RPO	2013	764
Rozbudowa ulic usprawniających powiązania komunikacyjne miasta Kielce - rozbudowa ul. 1 Maja wraz z budową Mostu Herbskiego (po uprzedniej rozbiórce) oraz rozbudową skrzyżowań i przyległych ulic.	0,72	14	RPO	2010	DP 0882 T
"Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 752 na odcinku Górno - Krajno Pierwsze od km 0+034 do km 6+325,57"	6,3	13,9	ZPORR	2007	752
„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 752 wchodzącej w skład „Małej Pętli Świętokrzyskiej” na odcinku od km 7+029.53 do km 8+616.65 w m. Św. Katarzyna"	1,587	5,6	RPO	bd	752

PO IIŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007-2013

ZPORR – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

Inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020 i RPO 2014-2020.

Plany na kolejną perspektywę finansową 2014-2020 w ramach POPW skoncentrowały się na łącznie dwunastu projektach, w tym pięciu projektach planowanych do realizacji przez władze Kielc (projekty 1, 3, 4, 5, 9) oraz siedmiu projektach zgłoszonych przez Urząd Marszałkowski (projekty 2, 6, 7, 8, 10, 11, 12):

Istotne znaczenie dla zapewnienia funkcjonalności układu drogowego MOF mają również projekty przewidziane do realizacji ze środków RPO 2014-2020 na drogach wojewódzkich nr 761 i 762.

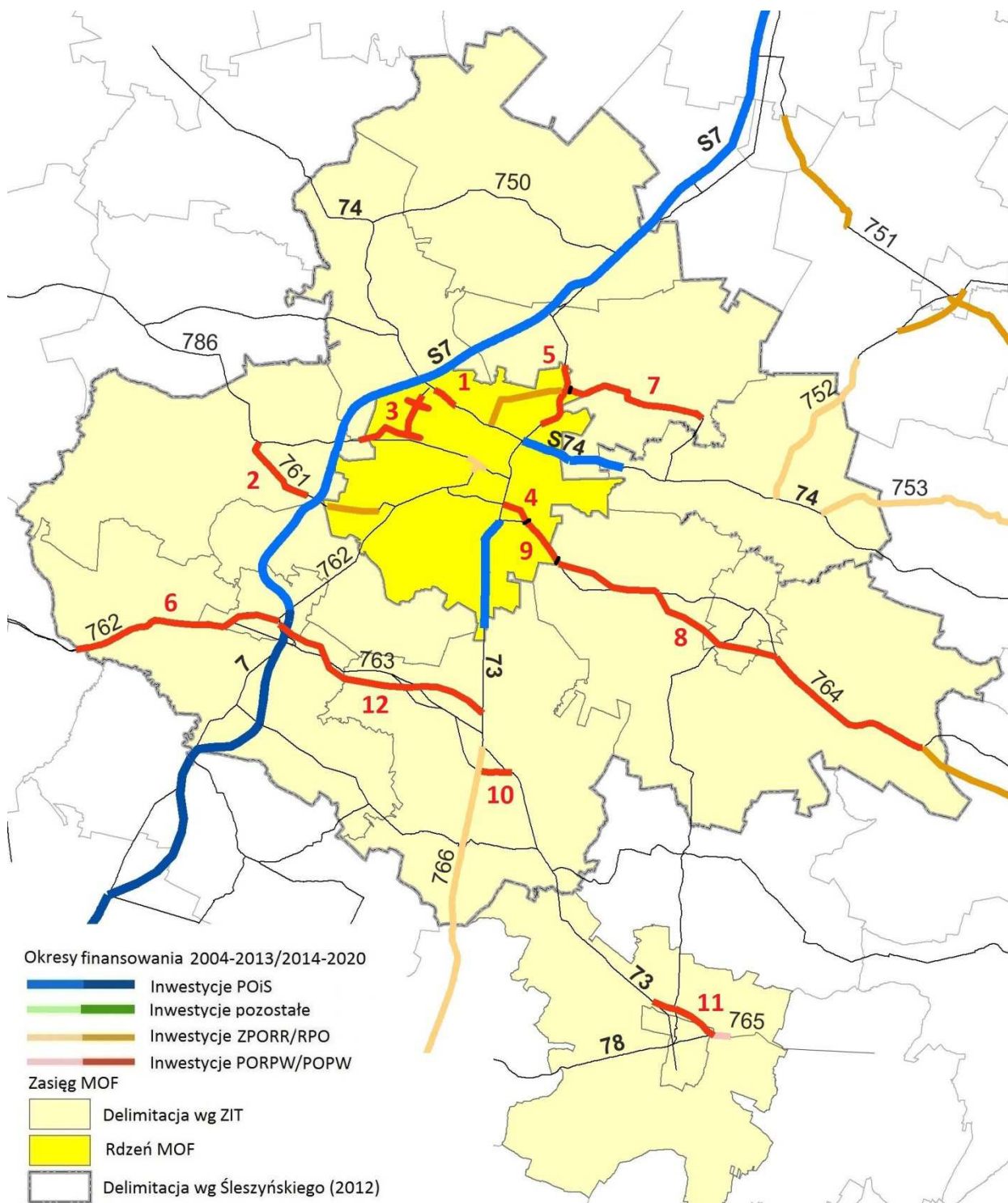
Tab. 34. Planowane inwestycje drogowe na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kielc w ramach POPW 2014-2020 i RPO 2014-2020.

Lp.	Nazwa projektu	Szacowany koszt kwalifikowany w mln zł	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln zł	Przewidywana data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Przewidywana data zakończenia (kwartał/rok)	Źródło finansowania
1	Rozbudowa DK 74 w Kielcach w ciągu ul. Łódzkiej, na odcinku od ul. Hubalczyków do ul. Zakładowej	37,3	31,7	IV 2018	III 2020	POPW
2	Rozbudowa DW 761 na odcinku Piekoszków-węzeł Jaworznia (S7)	8,0	6,8	II 2016	III 2017	POPW
3	Budowa nowego przebiegu DW 786 w Kielcach na odcinku od granicy miasta do węzła Kielce Zachód na połączeniu DK 74 z S7	105,20	89,42	IV 2018	IV 2020	POPW
4	Budowa nowego przebiegu DW 764 w Kielcach na odcinku od skrzyżowania ul. Tarnowskiej z ul. Wapiennikową (DK 73) do Ronda Czwartaków	53,0	45,05	III 2016	III 2018	POPW
5	Przebudowa i rozbudowa DK 73 w Kielcach w ciągu ul. Radomskiej, na odcinku od granicy miasta do ul. Jaworskiego	188,8	160,48	I 2019	IV 2020	POPW
6	Rozbudowa DW 762 na odcinku: węzeł Kielce Południe (S7) - granica gminy Chęciny	37,0	31,45	III 2016	III 2017	POPW
7	Rozbudowa DW 745 na odcinku: granica miasta Kielce – Masłów - Mąchocice	71,0	60,35	II 2017	III 2019	POPW
8	Rozbudowa DW 764 na odcinku: granica miasta Kielce - granica gminy Daleszyce wraz z budową obwodnic m. Suków i Daleszyce	116,0	98,6	III 2017	III 2019	POPW
9	Rozbudowa DW 764 w Kielcach na odcinku od Ronda Czwartaków do granicy miasta	23,90	20,32	II 2018	IV 2019	POPW
10	Budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 od skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK73	27,0	22,95	II 2017	III 2018	POPW
11	Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765 od skrzyżowania z DK73	25,0	21,25	II 2017	III 2019	POPW
12	Budowa nowego przebiegu DW763 na odcinku: węzeł Kielce Południe (S7) – projektowany węzeł na DK73	112,0	95,2	II 2017	III 2019	POPW
I	Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską	98,86	84,12	II 2018	III 2020	RPO
II	Rozbudowa ul. Łopuszniańskiej w Kielcach w ciągu drogi wojewódzkiej 761	30,05	25,54	III 2016	IV 2017	RPO

Źródło: opracowanie własne na podstawie otrzymanych fiszek projektów.

POPW - Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020



Ryc. 89. Inwestycje drogowe w obszarze funkcjonalnym Kielce według źródła finansowania oraz okresu programowania (w tym inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020).

W obrębie MOF Kielce można wyznaczyć 3 strefy ruchu drogowego:

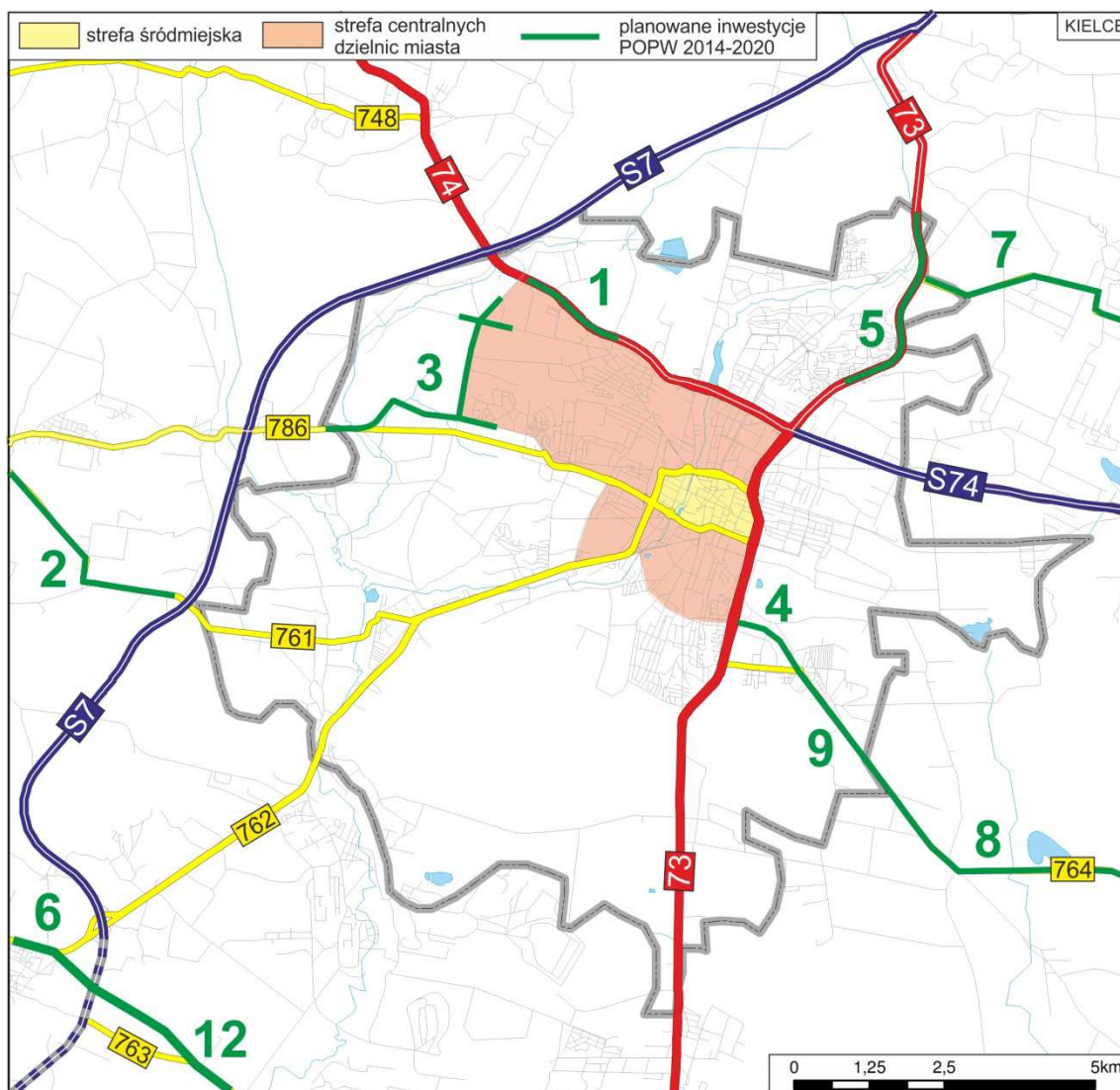
- **śródmiejską**, z wprowadzonymi lub rozpatrywanymi ograniczeniami dla ruchu pojazdów osobowych,
- **centralnych dzielnic miasta**, z priorytetem dla komunikacji miejskiej,
- **zewnętrzną**.

W Kielcach **strefę śródmiejską** można definiować na podstawie granic strefy ograniczonego postępu, którą wyznaczają ulice: 1 Maja, Al. IX Wieków Kielc, Źródłowa, Seminaryjska, Ogrodowa, Żelazna, Gosiewskiego.

Natomiast dużym problemem jest wyodrębnienie układu obwodowego w granicach miasta, który wytyczałby strefę **dzielnicy centralnych miasta**, tożsamą z szeroko rozumianym **centrum miasta**. W północnej i wschodniej części miasta granice dzielnic centralnych można wyznaczyć w oparciu o układ dróg krajowych przecinających miasto ze wschodu na zachód (DK 74 i częściowo S74) oraz z północy na południe (DK 73). W części południowej i zachodniej dzielnice centralne miasta przylegają do obszarów o rzadkiej zabudowie i terenów leśnych. Granice dzielnic centralnych miasta wyznacza ciąg ulic: DK74 (ul. Łódzka) i DK73 (Al. Solidarności i ul. Źródłowa i Tarnowska), a następnie ulice Wapiennikowa, Husarska, Marmurowa, Pakosz, Krakowska, Jagiellońska, Grunwaldzka, Al. Szajnowicza-Iwanowa, Malików, Wystawowa.

Z kolei w zakresie **układu obwodowego (strefa zewnętrzna)** Kielc poza miastem funkcję tę po stronie zachodniej pełni droga ekspresowa S7, a po stronie wschodniej projektowana wschodnia obwodnica miasta.

Na ryc. 90 przedstawiono układ drogowy (strefa śródmiejska i dzielnic centralnych) w kontekście planowanych inwestycji w ramach POPW 2014-2020.



Ryc. 90.

Układ drogowy obwodnic w MOF Kielce.

3.5 Województwo warmińsko-mazurskie.

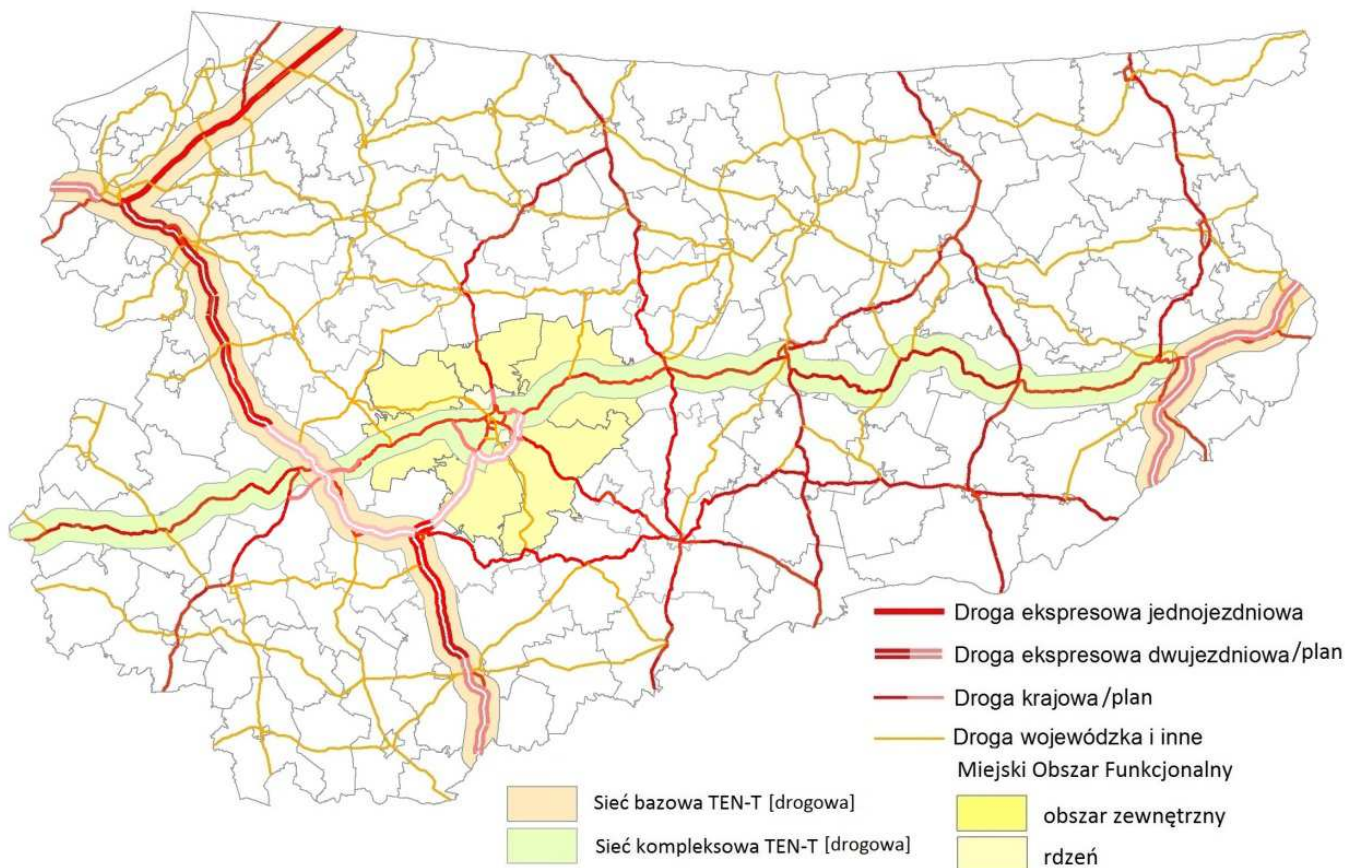
3.5.1 Stan sieci drogowej TEN-T.

Sieć bazowa TEN-T w województwie warmińsko-mazurskim to (por ryc. 91):

- odcinek drogi ekspresowej **S7** między granicą z województwem pomorskim a granicą z województwem mazowieckim (odcinek od obwodnicy Elbląga do obwodnicy Miłomłyna oraz od Olsztyńka do Nidzicy – w użytkowaniu, odcinek między Ostródą a Olsztynkiem oraz między Nidzicą a granicą województwa – w realizacji, obwodnica Ostródy oraz odcinek między granicą województwa a obwodnicą Elbląga – na etapie przetargu); trasa ta stanowi element korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk,
- odcinek drogi ekspresowej **S22** między obwodnicą Elbląga a granicą z Rosją w Grzechotkach (odcinek zbudowany w standardzie jednojezdniowym),
- odcinek projektowanej drogi ekspresowej **S61** między granicą z województwem mazowieckim a granicą z województwem podlaskim; trasa ta stanowi element korytarza TEN-T Morze Północne-Bałtyk.

Sieć kompleksowa TEN-T w województwie warmińsko-mazurskim to (por. ryc. 91):

- odcinek drogi krajowej **DK16** między granicą z województwem kujawsko-pomorskim a granicą z województwem podlaskim (z wyjątkiem odcinka S51 między węzłami Olsztyn Południe-Olsztyn Wschód co w konsekwencji rodzi problem braku kontynuacji ciągu TEN-T na tym odcinku w świetle obowiązujących regulacji).



Ryc. 91. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego.

3.5.2 Dotychczasowe inwestycje na sieci dróg krajowych, w tym inwestycje na sieci TEN-T.

Najbardziej kosztownymi inwestycjami drogowymi w województwie warmińsko-mazurskim były kolejne odcinki drogi ekspresowej S7 (Elbląg-Miłomłyn oraz Olsztynek-Nidzica). Oba odcinki wraz z rozbudową DK16 w Ostródzie mogą mieć pewne znaczenie w ruchu dojazdowym do MOF Olsztyn. W tym kontekście można również analizować kolejną inwestycję jaką była poprawa stanu drogi krajowej nr 16 na odcinku Barczewo-Borki Wielkie. W samym MOF Olsztyn najważniejszą inwestycją w ciągach dróg krajowych był II etap rozbudowy drogi nr 16 Gietrzwałd – Nagłady i Wójtowo – Barczewo (tab. 35).

Tab. 35. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim w okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Elbląg (S22) - Olsztynek (S51), na odcinku Elbląg - Miłomłyn	50,26	1 793,0	PO liŚ	2012	S-7
Budowa drogi ekspresowej S7, Olsztynek (S51) - Płońsk (S10), na odcinku Olsztynek - Nidzica	31,25	1 235,5	PO liŚ	2013	S-7
Budowa drogi nr 16 Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Elku), odcinek Barczewo – Borki Wielkie	26,31	561,8	PO liŚ	2014	DK 16
Budowa drogi S-22 Elbląg - Grzechotki	50,06	480,3	SPOT	2012	S-22
Przebudowa drogi Nr 7 Jazowa - Elbląg	14,07	234,1	SPOT	2009	S-7
Rozbudowa drogi Nr 16 Gietrzwałd – Nagłady i Wójtowo - Barczewo (II etap)	13,37	183,2	ŚB / IŻ - KFD	2008	DK16
Budowa zachodniej obwodnicy Mrągowa na drodze Nr 59	6,58	157,8	PO RPW	2012	DK 59
Budowa obwodnicy Elku na drodze Nr 16 i 65	4,76	154,5	PO RPW	2013	DK 16 DK 65
Budowa obwodnicy Gołdapi na dr. Nr 65	5,61	131,0	ŚB / IŻ - KFD	2011	DK 65
Obwodnica Olecka w ciągu drogi krajowej nr 65	7,60	126,6	PO RPW	2013	DK 65
Rozbudowa drogi Nr 51 na odcinku Barcikowo - Spręcowo wraz z budową obwodnicy Spręcowa	7,50	74,6	ŚB / IŻ - KFD	2009	DK 51
Przejście przez Pisz na dr. Nr 63	3,69	70,8	ŚB / IŻ - KFD	2010	DK 58b DK 58b DK 63
Przebudowa drogi Nr 59 Wilkasy - Skop	9,05	21,7	ŚB / IŻ - KFD	2007	DK 59
Przebudowa mostu w Kośnie na drodze Nr 53 wraz z dojazdami	1,415 most 71,2m	15,9	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK 53
Rozbudowa dr. kr. Nr 16 na odc. od km 103+366 do km 105+062 w Ostródzie	1,70	12,4	IŻ - KFD	2006	DK16
Przebudowa drogi krajowej nr 16	4,40	9,0	ŚB	2007	DK16

Źródło: GDDKiA.

PO liŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

SPOT – Sektorowy Program Operacyjny Transport

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

ŚB – środki budżetu państwa

IŻ - inne źródła

3.5.3 Planowane kluczowe inwestycje na sieci drogowej TEN-T.

Kluczową inwestycją dla obszaru funkcjonalnego Olsztyna zaplanowaną na okres programowania 2014-2020 jest budowa brakujących odcinków drogi ekspresowej S7, przy czym dla Olsztyna również ważny, a może nawet ważniejszy jest odcinek drogi ekspresowej S51 między Olsztynkiem a węzłem Olsztyn Południe oraz południowa obwodnica Olsztyna (w ciągu DK16 i S51). Wszystkie odcinki planowanych dróg ekspresowych w województwie warmińsko-mazurskim w Dokumencie Implementacyjnym są relatywnie na wysokich pozycjach więc ich realizacja w okresie programowania 2014-2020 jest prawdopodobna (tab. 36). Co więcej jest prawdopodobne, że przynajmniej część z tych inwestycji, zlokalizowanych w ciągu drogi ekspresowej S7, zostanie ukończona w pierwszej połowie tego okresu programowania, gdyż podpisano już wszystkie planowane umowy z wykonawcami. Powyższe dotyczy również drogi ekspresowej S51, gdzie trwają już prace budowlane (odcinek Olsztyn Południe – Olsztynek). W przypadku południowej obwodnicy Olsztyna zostały ogłoszone dwa postępowania przetargowe na budowę 24,7 km obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 16 i S51, spośród których pierwsze, obejmujące budowę obwodnicy na odcinku ok. 10 km od połączenia z istniejącą DK16 w okolicy Kudyp do węzła Olsztyn Południe łącznie, zostało zakończone wyłonieniem wykonawcy. Aktualnie trwa wybór wykonawcy w ramach drugiego postępowania dotyczącego budowy obwodnicy na odcinku ok. 14,7 km od węzła Olsztyn Południe do węzła Olsztyn Wschód.

Tab. 36. Lista projektów drogowych w województwie warmińsko-mazurskim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/P* (wg DI)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
2	S7	Gdańsk-Warszawa	Warmińsko-Mazurskie	B	74,72	FS
14	S61	Ostrów Mazowiecka-obwodnica Augustowa	Podlaskie, Warmińsko-Mazurskie	B	56,63	FS/CEF (rezerwa)
17	S51	Olsztyn-Olsztynek	Warmińsko-Mazurskie	P	55,42	EFRR

* B – sieć bazowa TEN-T, P – poza siecią TEN-T.

FS – Fundusz Spójności

CEF – Instrument „Łącząc Europę”

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

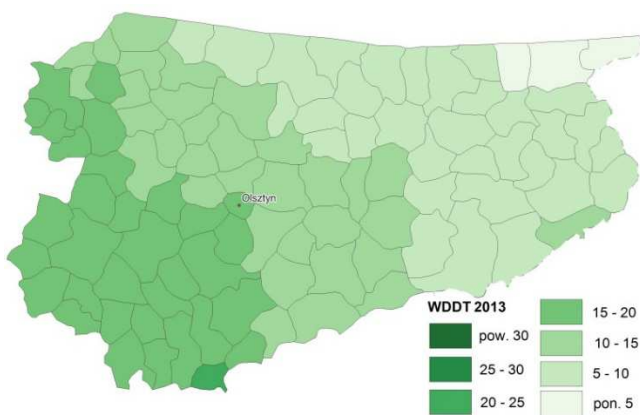
3.5.4 Dostępność drogowa w 2013 r. wraz z prognozą zmian do 2023 r.

W województwie warmińsko-mazurskim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną południowo-zachodnią częścią województwa a obszarem przygranicznym w jego części wschodniej. Do 2023 r. obszary najgorzej dostępne położone na wschodzie województwa, dzięki realizacji kolejnych odcinków drogi ekspresowej S61, które otrzymały dofinansowanie ze środków pierwszego naboru CEF (Instrument Łącząc Europę) na odcinek Szczuczyn-Ełk-Budzisko oraz dzięki potencjalnej realizacji kolejnych odcinków DK 16 w kierunku wschodnim od Borek Wielkich mogą znacznie poprawić swoją dostępność. Jest to kluczowe także z punktu widzenia rozwoju turystyki w regionie. Z kolei gminy w MOF Olsztyn znacznie poprawią swoją dostępność dzięki „podwiązaniu” do sieci dróg wyższych klas (układ południowa obwodnica Olsztyna, S51 i S7) (ryc. 93).

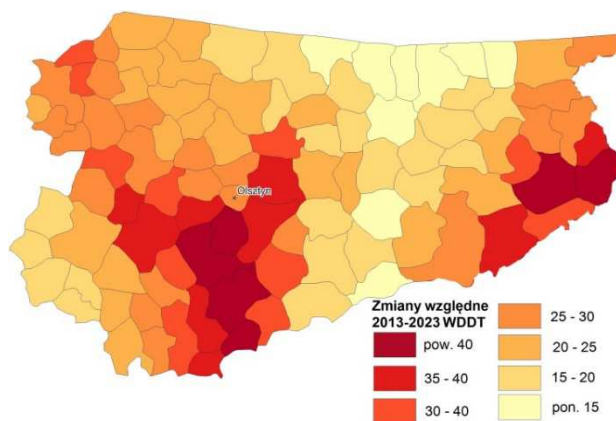
3.5.5 Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze.

Potencjał ludnościowy.

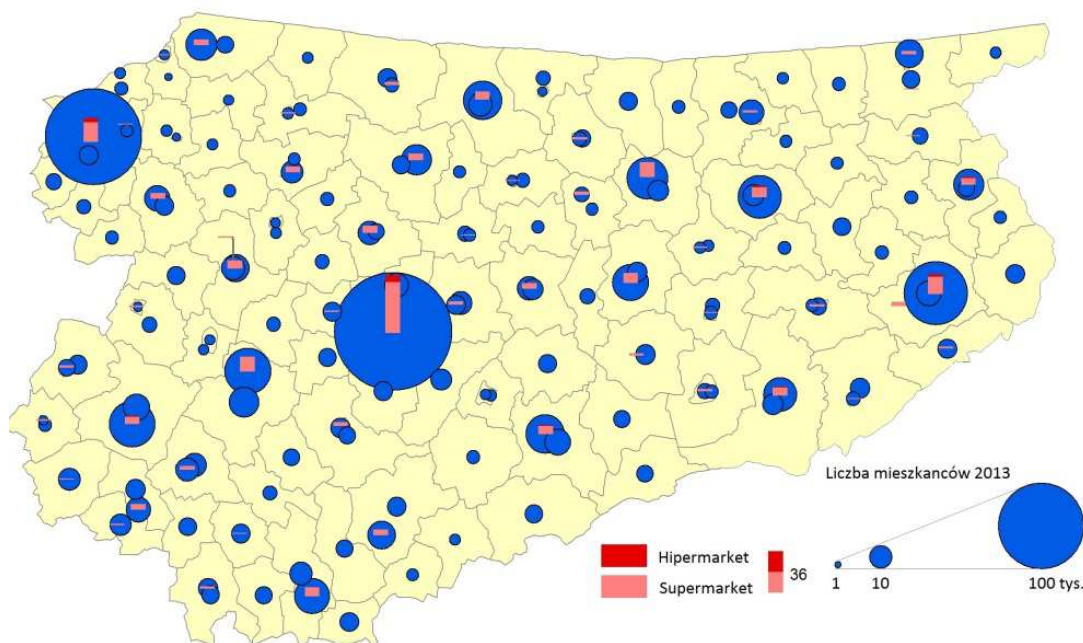
W województwie warmińsko-mazurskim w odróżnieniu od pozostałych województw Polski Wschodniej dominującą pozycję w strukturze osadniczej mają dwa miasta (Olsztyn - ok. 175 tys. mieszkańców. i Elbląg - około 124 tys. mieszkańców.), wyraźnie wyprzedzając pod względem liczby ludności pozostałe miasta. Przy czym jedynym miastem, poza wyżej wymienionymi, mającym powyżej 35 tys. mieszkańców jest Ełk (ok. 60 tys. mieszkańców.). Zarówno Ełk jak i Elbląg są znacznie oddalone od Olsztyna. Z tego względu w relacjach transportowych mają mniejsze znaczenie niż położone w mniejszej odległości od Olsztyna: Ostróda (34 tys. mieszkańców) oraz Szczytno (24 tys. mieszkańców). W samym MOF Olsztyn nie ma miast powyżej 10 tys. mieszkańców (ryc. 94).



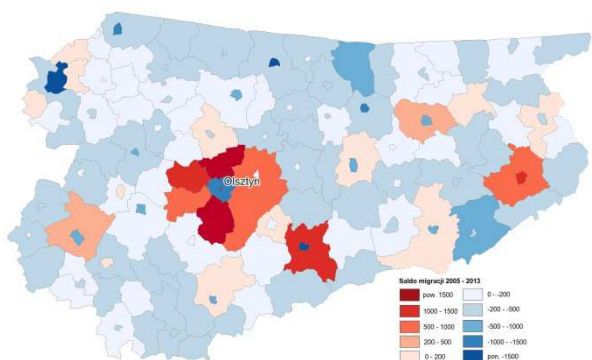
Ryc. 92. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie warmińsko-mazurskim w 2013 r.



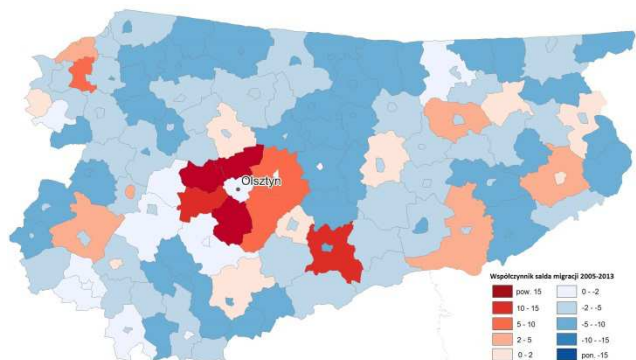
Ryc. 93. Zmiany drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie warmińsko-mazurskim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023.



Ryc. 94. Liczba mieszkańców oraz hipermarketów i supermarketów według gmin w województwie warmińsko-mazurskim w 2013 r.



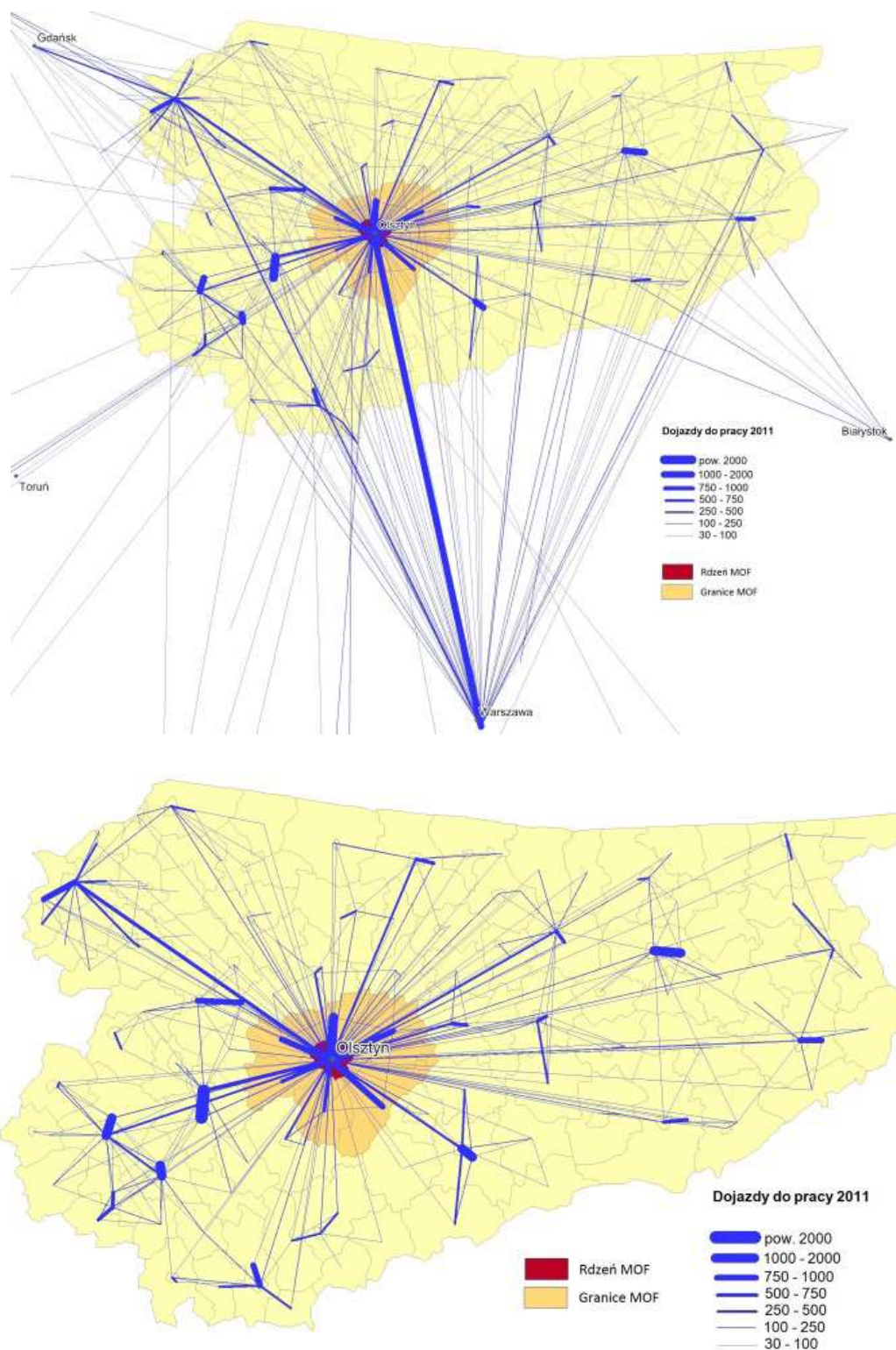
Ryc. 95. Saldo migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa warmińsko-mazurskiego.



Ryc. 96. Współczynnik salda migracji w latach 2005-2013 w gminach województwa warmińsko-mazurskiego.

Migracje.

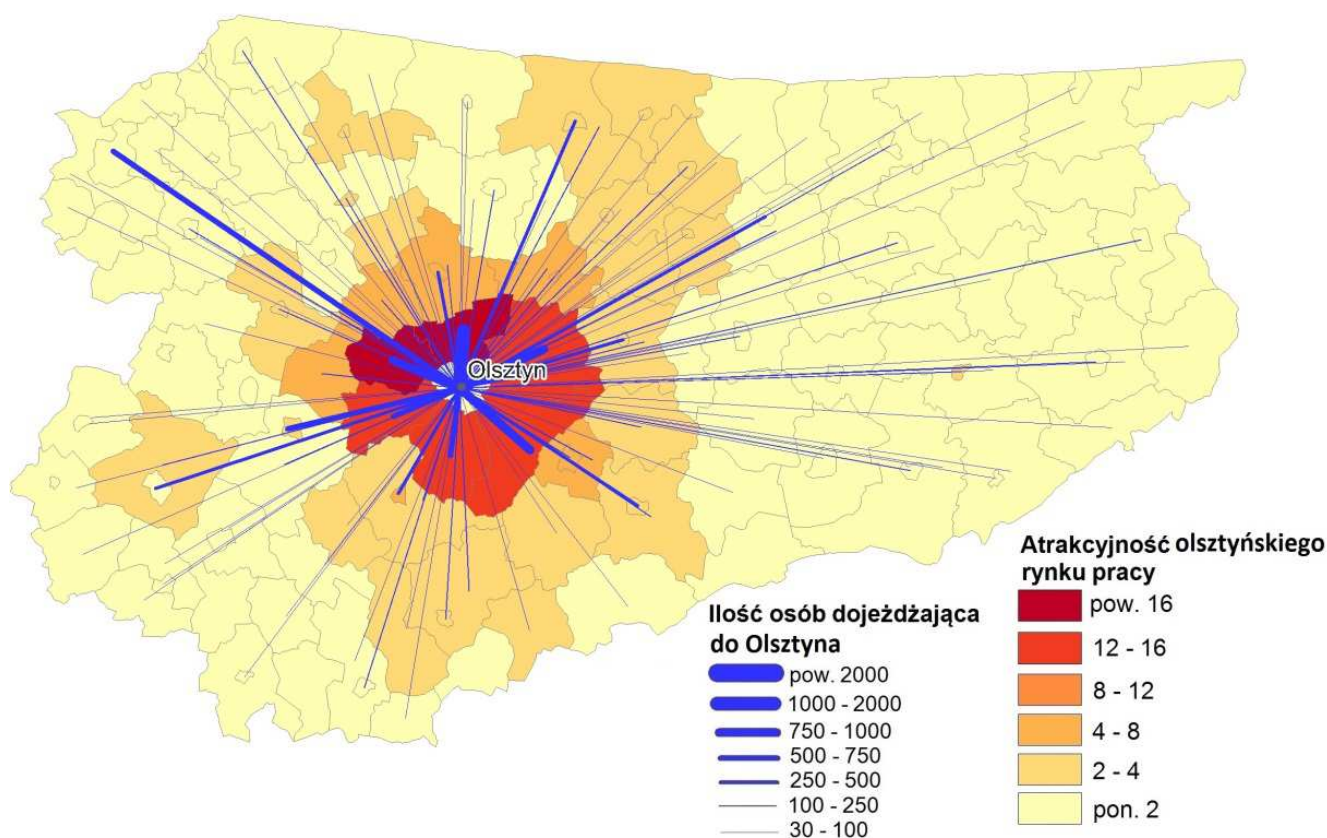
Zjawisko suburbanizacji w województwie warmińsko-mazurskim ma miejsce przede wszystkim w MOF Olsztyn i dotyczy w zasadzie wszystkich okolicznych gmin wokół stolicy województwa, których liczba ludności dynamicznie wzrasta. Jest znamienne, że pozostała część regionu (z nielicznymi wyjątkami jak Szczytno czy Elbląg) ulga dynamicznym procesom depopulacyjnym. Tym samym przynajmniej częściowo ludność zamieszkująca gminy pod Olsztynem pochodzi z rozległych obszarów odpływowych (ryc. 95-96).



Ryc. 97. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego w 2011 r. (rycina na górze strony – z uwzględnieniem międzywojewódzkich dojazdów do pracy).

Dojazdy do pracy.

Na dojazdy do pracy w województwie warmińsko-mazurskim bardzo silny wpływ ma ośrodek warszawski, a w mniejszym stopniu również Trójmiasto. Poza tym województwo warmińsko-mazurskie jest silnie monocentryczne, tzn. że celem większości dojazdów na dłuższe odległości jest Olsztyn, a regionalne rynki pracy (w tym Elbląg) nie są w zasadzie mocno wykształcone (ryc. 97). Największe potoki ruchu w kierunku Olsztyna są z Dywit, Purdy, Barczewa i Stawigudy, a sam Olsztyn jest atrakcyjnym rynkiem pracy również poza MOF w kierunku południowym i północnym, przede wszystkim dla mieszkańców gmin położonych wzdłuż drogi krajowej nr 57 w kierunku Bartoszyce. Natomiast wyjątkowo słabo Olsztyn oddziałuje na gminy położone wzdłuż drogi krajowej nr 7, co może ulec zmianie w wyniku poprawy dostępności Olsztyna i realizacji inwestycji na drodze ekspresowej S51 (ryc. 98).



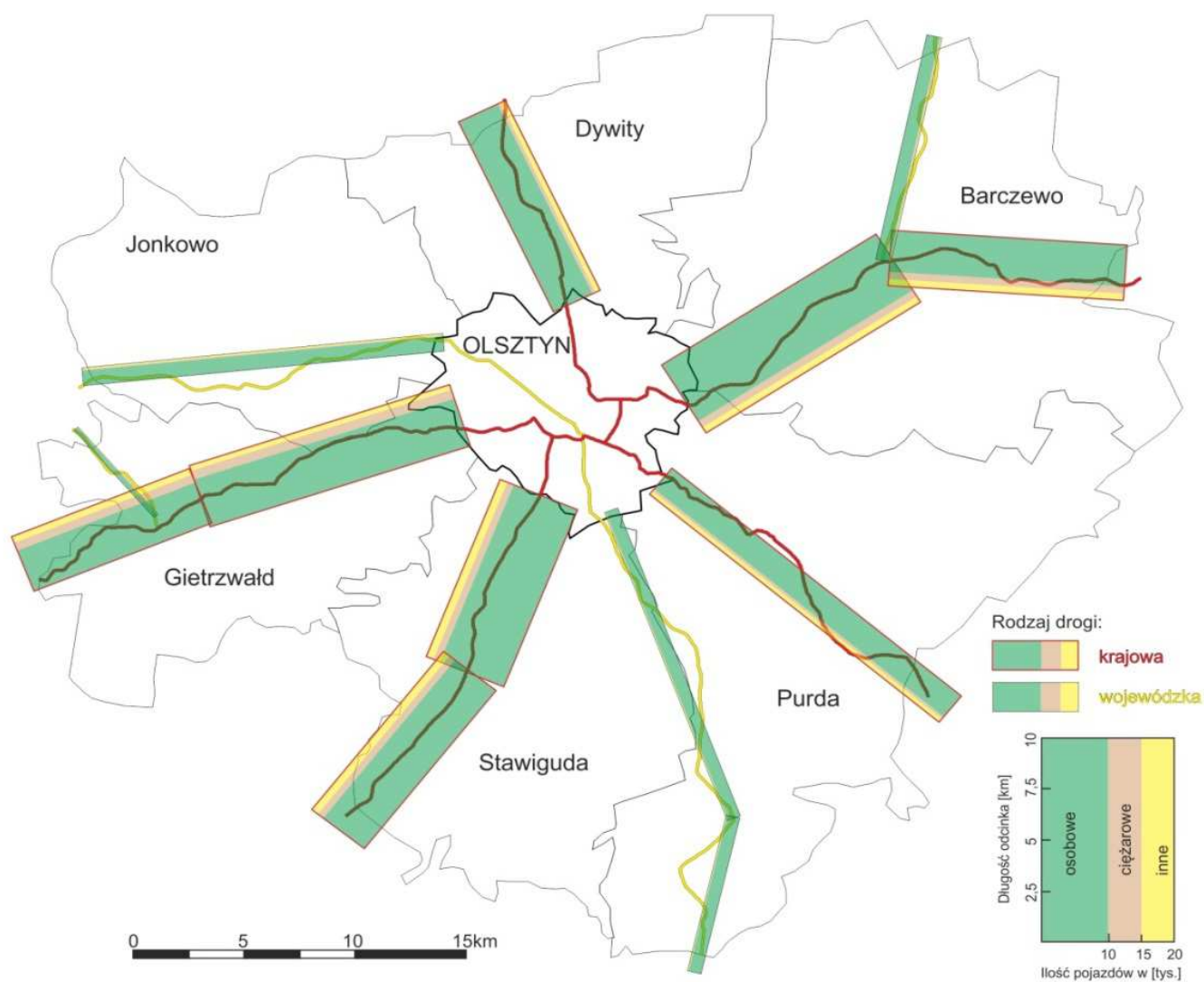
Ryc. 98. Atrakcyjność rynku pracy w Olsztynie dla dojeżdżających do pracy w tym mieście z pozostałych gmin województwa warmińsko-mazurskiego.

3.5.6 Potoki ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

W województwie warmińsko-mazurskim najwyższe natężenie ruchu w 2010 r. miało miejsce na przejściach przez miasta Ełk, Bartoszyce oraz Kętrzyn, a także na odcinkach drogi krajowej nr 7. Jest znamienne, że natężenie ruchu na drogach dojazdowych do Olsztyna nie przekraczało 15 tys. pojazdów. Tym samym w porównaniu do innych analizowanych obszarów funkcjonalnych sytuacja dojazdowa na drogach prowadzących do Olsztyna jest znacznie lepsza. W zasadzie z wyjątkiem lokalnych utrudnień, np. w miejscowości Dywity lub w przejeździe przez Szczęsne oraz Klewki nie ma aktualnie dużych utrudnień dla kierowców. Utrudnienia te mają miejsce natomiast w śródmieściu Olsztyna (ryc. 99).

Tab. 37. Średni dobowy ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w najbardziej obciążonych (natężenie ogółem >15 tys. poj./24h) punktach pomiarowych w województwie warmińsko-mazurskim (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. Mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
65a/65	5,3	ELK/PRZEJŚCIE/	20956	191	17806	1601	470	459	400
7	12,9	WĘZŁ ELBLĄG WSCHÓD-PASŁĘK	18486	60	13432	1358	1044	2414	153
7	6,3	RZ.NOGAT-ELBLĄG /UL.NOWODWORSKA/	17721	60	13590	1307	619	1954	181
51	1,3	BARTOSZYCE/PRZEJŚCIE/	17119	168	15438	704	251	314	198
592	1,6	KĘTRZYN (UL. TRAUGUTTA)	15141	151	13279	1045	288	151	197
7	4,6	WĘZŁ RACZKI-WĘZŁ ELBLĄG WSCHÓD	15121	43	10435	1323	730	2528	57



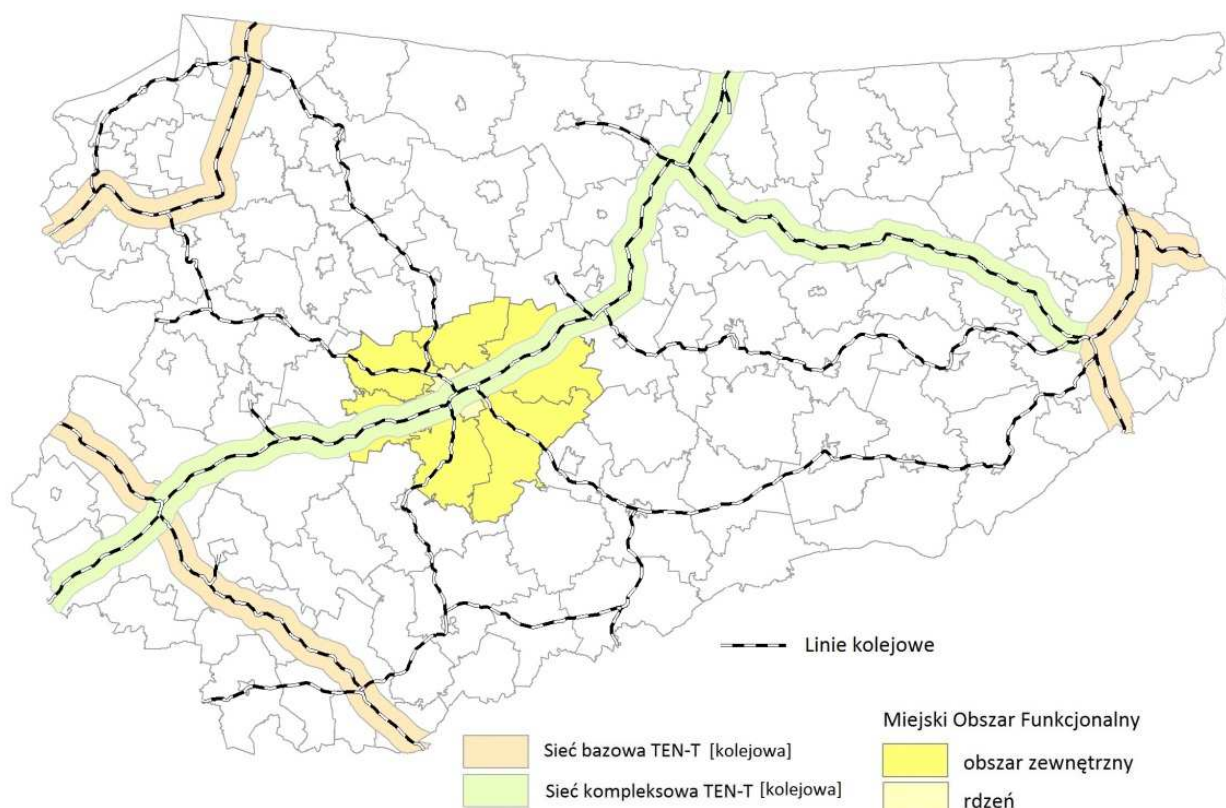
Ryc. 99. Natężenie ruchu na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. według kategorii pojazdów na obszarze MOF Olsztyn.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalny Pomiar Ruchu 2010.

3.5.7 Potoki ruchu pociągów i autobusów.

Kolejową **sieć bazową TEN-T** na terenie województwa warmińsko-mazurskiego tworzy od południowego zachodu linia nr 9 (E-65; odcinek granica województwa - Działdowo - Iława - granica województwa), na północnym-zachodzie linia nr 204 (granica województwa - Elbląg - Braniewo - granica polsko-rosyjska) oraz od wschodu linie nr 38, 41 i 39 wchodzące w skład korytarza E-75 („Rail Baltica”; odcinek granica województwa - Ełk - Olecko - granica województwa) (por. ryc. 100). Kolejowa **sieć kompleksowa TEN-T** w obrębie regionu składa się z przebiegającej od południowego-zachodu ku północy linii nr 353 (odcinek granica województwa - Iława - Olsztyn - Korsze - Skandawa - granica polsko-rosyjska) oraz linii nr 38 (na odcinku Ełk - Korsze) (por. ryc. 100).

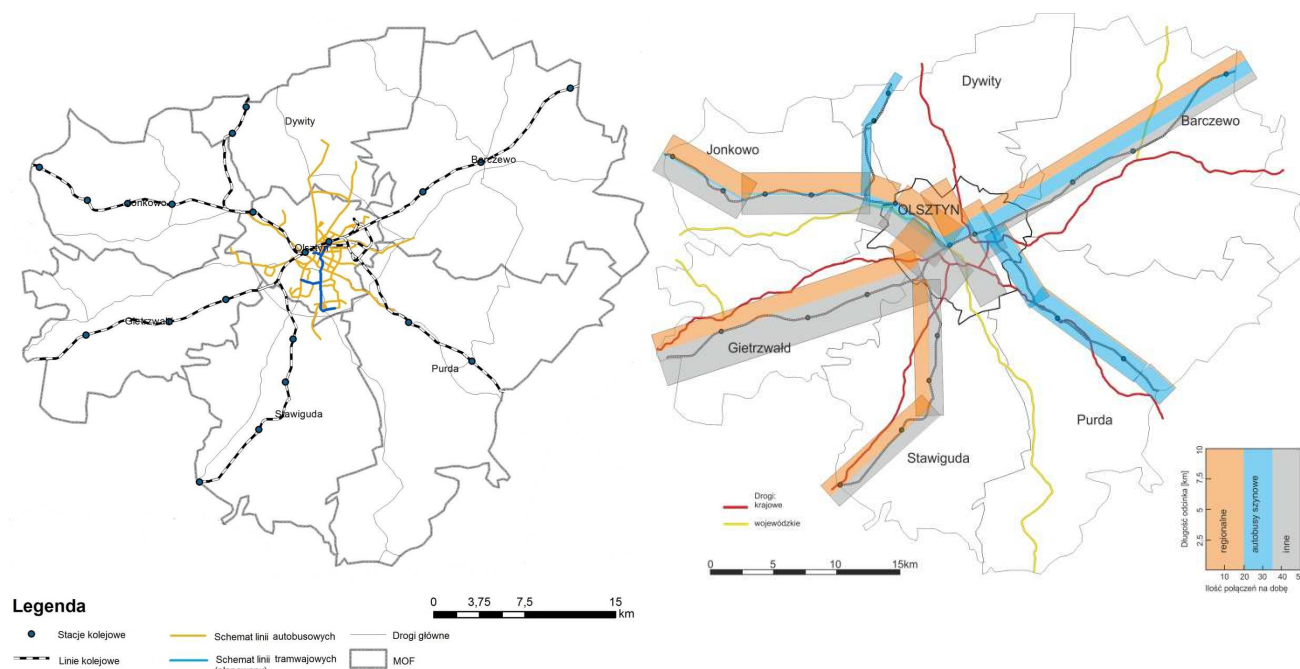
W 2014 r. największe potoki ruchu występowały wzdłuż linii E-65, łączącej Warszawę z Trójmiastem (w zależności od odcinka, średnio 2-3 par pociągów ekspresowych na dobę, 3-4 par międzywojewódzkich oraz 5-10 par wojewódzkich). Relatywnie wysokie natężenie zanotowano także na linii nr 353 między granicą województwa, Iławą a Olsztynem (ok. 8 par pociągów międzywojewódzkich oraz 2-4 par wojewódzkich). Odcinek w kierunku miejscowości Korsze był już mniej obciążony (odpowiednio 2 i 3 pary na dobę), natomiast fragment tej linii w kierunku przejścia granicznego w Skandawie nie był eksploatowany w ruchu pasażerskim. Pomiędzy Ełkiem a Korszami, na linii nr 38, ruch pasażerski zdominowany był przez pociągi wojewódzkie obsługiwane z wykorzystaniem autobusów szynowych (ok. 5 par na dobę). Pociągi międzywojewódzkie wykazywały potoki ruchu na poziomie 2 par na dobę. W obrębie linii nr 204 ruch skupiał się na odcinku od zachodniej granicy województwa do Elbląga (ok. 9 par pociągów międzywojewódzkich oraz 7 par pociągów wojewódzkich). Między Elblągiem a Bogaczewem natężenie ruchu było już mniejsze (odpowiednio 5 i 6 par), natomiast na odcinku w kierunku Braniewa i przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim nie występował w tym okresie ruch pasażerski, podobnie jak w przypadku oczekujących na modernizację w ramach projektu „Rail Baltica” fragmentów linii nr 41 i 39.



Ryc. 100. Kolejowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego.

Ze względu przede wszystkim na swoją historię (dawne Prusy Wschodnie) miejski obszar funkcjonalny Olsztyna jest bardzo dobrze rozwinięty pod kątem gęstości sieci kolejowej. Aż z pięciu (a w zasadzie sześciu) kierunków mieszkańcy gmin należących do MOF Olszyn mają możliwość dojazdu do miasta wojewódzkiej koleją. Jest to przede wszystkim linia nr 353 (Poznań-Skandawa) doprowadzająca ruch lokalny z gmin Gietrzwałd (od południowego -zachodu) oraz Barczewo (od północnego-wschodu), linia nr 220 łącząca gminę Jonkowo z Olsztynem, linia nr 221 w kierunku Dobrego Miasta, linia nr 216 w kierunku południowym (do Olsztyńka) oraz linia nr 219 w kierunku Szczytna (ryc. 102).

W ruchu dojazdowym do Olsztyna najważniejsze znaczenie ma linia nr 353. Jednak z kierunku Ławy dominujący udział w liczbie pociągów na tej linii mają pociągi międzywojewódzkie. W ruchu lokalnym funkcjonuje przeciętnie na dobę 4-5 par pociągów wojewódzkich, a na odcinku północno-wschodnim, w kierunku Barczewa 6-7 par, z czego ponad połowa obsługiwana jest szynobusami. W kierunku Morąga linią kolejową nr 220 kursuje 6 par pociągów wojewódzkich, a do Dobrego Miasta w kierunku północnym 2-3 par (wszystkie z wykorzystaniem szynobusów). Na południu gminę Stawiguda na linii do Olsztyńka obsługuje 4-5 par pociągów wojewódzkich (bez udziału szynobusów), a linię w kierunku Szczytna – 6 par szynobusów. Ta ostatnia linia została zmodernizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013 i stanowi element połączenia Olsztyna z lotniskiem w Szymanach. Biorąc pod uwagę wszystkie linie i możliwości dojazdu pociągiem regionalnym do Olsztyna, przy relatywnie niedużej liczbie ludności zamieszkującej w MOF Olsztyn oraz w porównaniu z innymi stolicami województw Polski Wschodniej można uznać, że jest ona bardzo dobra. Popularność kolei jest tym bardziej zastanawiająca gdy weźmie się pod uwagę brak dużych ośrodków generujących ruch położonych wzdłuż linii kolejowych. W okolicy Olsztyna poza MOF do największych miast należą takie ośrodki jak: Ostróda, Olsztynek lub Dobre Miasto. Duże wykorzystanie kolei w ruchu dojazdowym do miasta jest kolejnym argumentem na rzecz budowy zintegrowanego centrum przesiadkowego przy Dworcu Głównym w Olsztynie (ryc. 102).



Ryc. 101. Układ komunikacyjny w ramach MOF Olsztyn (sieć transportu miejskiego oraz PKP).

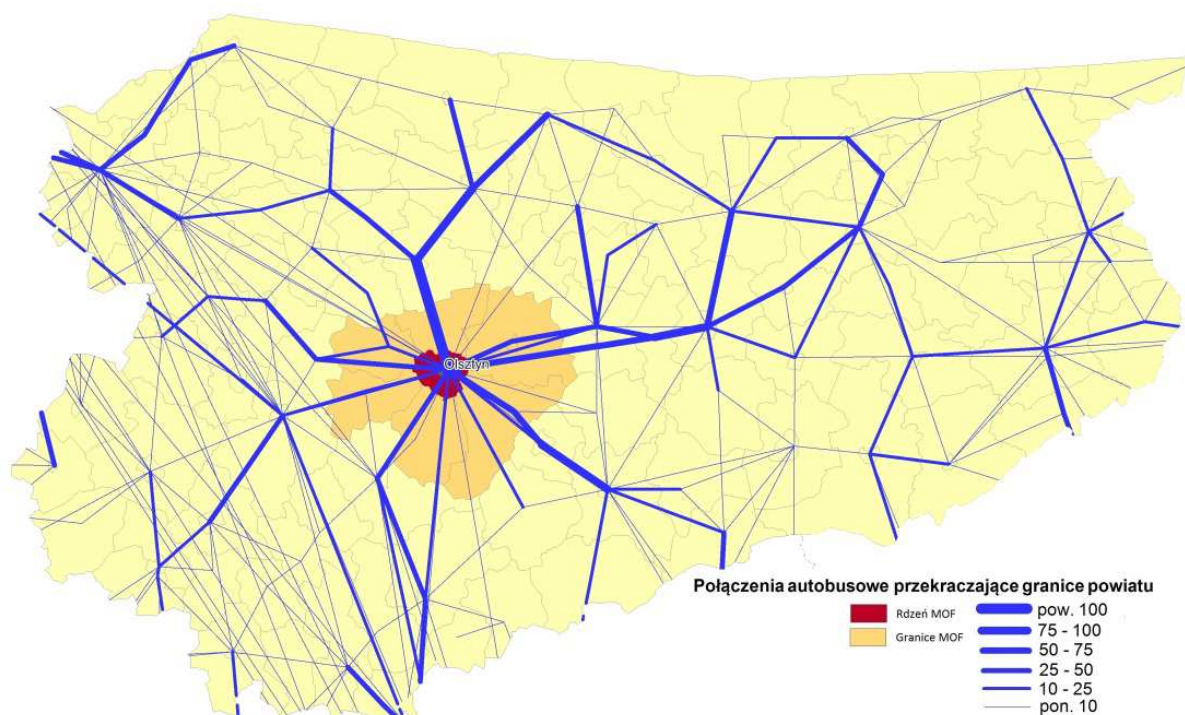
Ryc. 102. Przeciętna dobowo liczba pociągów na sieci zarządzanej przez PKP wg odcinków sieci i kategorii pociągów (styczeń-listopad 2012) w MOF Olsztyn.

Organizatorem transportu publicznego w Olsztynie jest Zarząd Dróg Zieleni i Transportu (samorządowa jednostka budżetowa). Przewozy pasażerskie realizowane są na podstawie umów wieloletnich zawartych pomiędzy Organizatorem i Operatorami. Operatorem Wewnętrznym jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Olsztynie, a Operatorem Zewnętrznym, wyłonionym w ramach przetargu nieograniczonego, jest konsorcjum firm KDD Dariusz Gackowski i Blue Line. Sieć transportu publicznego w

stolicy Warmii i Mazur do niedawna była wyłącznie siecią autobusową. Sieć autobusowa wydaje się być dobrze dopasowana do układu przestrzennego miasta. Aktualnie sieć została powiększona o nową trasę tramwajową o długości ok. 11 km, łączącą duże osiedla na południu miasta (w tym osiedle Jaroty) z uniwersytetem, ratuszem oraz dworcem głównym w centrum miasta.

Z punktu widzenia MOF Olsztyn ważną datą było zawarcie porozumienia w 2006 r. pomiędzy Gminą Olsztyn (przy udziale MPK Olsztyn) a gminami: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Purda i Stawiguda w sprawie powierzenia Gminie Olsztyn wykonywania przewozów w komunikacji miejskiej na terenie gmin. W 2010 r. nastąpiła likwidacja linii nr 14 do Barczewa. Porozumienie z dnia 01.06.2006 r. zawarte z MPK wygasło. Od 01.01.2011 r. funkcję organizatora przewozów liniami komunikacji miejskiej przejął Zarząd Komunikacji Miejskiej. W lipcu 2013 r. jednostka ta została połączona z MZDIM i ZZM tworząc ZDZIT. W roku 2011 i 2012 podpisano nowe porozumienia z gminami Dywity, Barczewo, Gietrzwałd i Purda dotyczące świadczenia na terenach gmin przewozów pasażerskich na liniach komunikacji miejskiej. Linie podmiejskie, podobnie jak w Lublinie, kończą się w zasadzie już parę kilometrów za miastem i nie spełniają warunku obsłużenia mieszkańców tych gmin w ruchu dojazdowym do stolicy województwa. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia wyjątkowego nasilenia (w skali Polski Wschodniej) w MOF Olsztyn procesu suburbanizacyjnego i dużego wzrostu liczby ludności w gminach ościennych.

Uzupełnieniem linii PKP oraz transportu miejskiego są międzypowiatowe połączenia autobusowe. W województwie warmińsko-mazurskim komunikacja autobusowa nie jest aż tak rozpowszechniona jak przykładowo w województwach lubelskim, podkarpackim lub świętokrzyskim. Szczególnie wysoka liczba kursów ma miejsce między Lidzbarkiem Warmińskim, Dobrym Miastem i Olsztynem, a także w kierunku wschodnim i południowym. Znacznie mniej kursów jest realizowanych w stronę Ostródy (ryc. 103).



Ryc. 103. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie warmińsko-mazurskim w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

3.5.8 Inwestycje drogowe w miejskim obszarze funkcjonalnym.

Inwestycje drogowe w MOF w okresie 2004-2015.

Oprócz modernizacji DK16 i budowy odcinków drogi ekspresowej nr 7 (już poza MOF-em) w MOF Olsztyn nie prowadzono dużych inwestycji drogowych. W latach 2004-2015 zrealizowano budowę nowego przebiegu ul. Artyleryjskiej z budową wiaduktu w ciągu ulic Partyzantów – Wojska Polskiego (inwestycja powyżej 100 mln zł) (tab. 38).

Tab. 38. Najważniejsze zrealizowane inwestycje drogowe istotne dla MOF Olsztyn realizowane w latach 2004-2015.

Nazwa	Długość w km	Koszt całkowity w mln zł	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer drogi
Budowa nowego przebiegu ul. Artyleryjskiej z budową wiaduktu w ciągu ulic Partyzantów – Wojska Polskiego	1,67	107,9	POIŚ	2012-08-31	DK 51
Budowa ul. Obiegowej w Olsztynie	1,06	43,4	PO RPW	2015-08-07	bd
Przebudowa ulicy Bałtyckiej w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania z Al. Schumana i ul. Artyleryjską do wiaduktu nad koleją	1,42	24,7	RPO	2014-08-07	DW 527
Przedłużenie drogi wojewódzkiej ul. Sikorskiego od skrzyżowania z ul. Wilczyńskiego do ul. Jarockiej	1,35	23,5	RPO	2011-07-26	DW 598
Przebudowa drogi powiatowej Nr1464N relacji Olsztyn-Nowy Dwór na odcinku Al. Piłsudskiego w Olsztynie-od km0+822 do km1+620, przez miejscowość Ostrzeszewo, do wiaduktu nad trakcją kolejową PKP-do km2+076	1,25	6,3	RPO	2011-11-30	1464N
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach powiatowych poprzez budowę ul. Bartąskiej w ciągu drogi powiatowej nr1372N oraz odbudowę ul. Jagiellońskiej na odcinku od Sanatorium do mostu przez rzekę Wadąg w ciągu drogi powiatowej nr 1971N w Olsztynie	2,2	5,6	RPO	2012-08-31	1449N
Dokończenie budowy ulicy Tuwima	bd	27,0	ZPORR	2006-08-29	bd
Przebudowa ulicy Synów Pułku	bd	9,37	ZPORR	2006-11-30	bd
Przebudowa skrzyżowania ulic Armii Krajowej, Obrońców Tobruku i Al. Warszawskiej	bd	13,9	POIŚ	2014	bd
Poprawa dostępności komunikacyjnej Warmii i Mazur poprzez podniesienie nośności drogi wojewódzkiej 598 w Olsztynie, ul. Sikorskiego – etap II	1,87	15,6	RPO	bd	598

PO IiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

PO RPW - Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

RPO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2007-2013

ZPORR – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

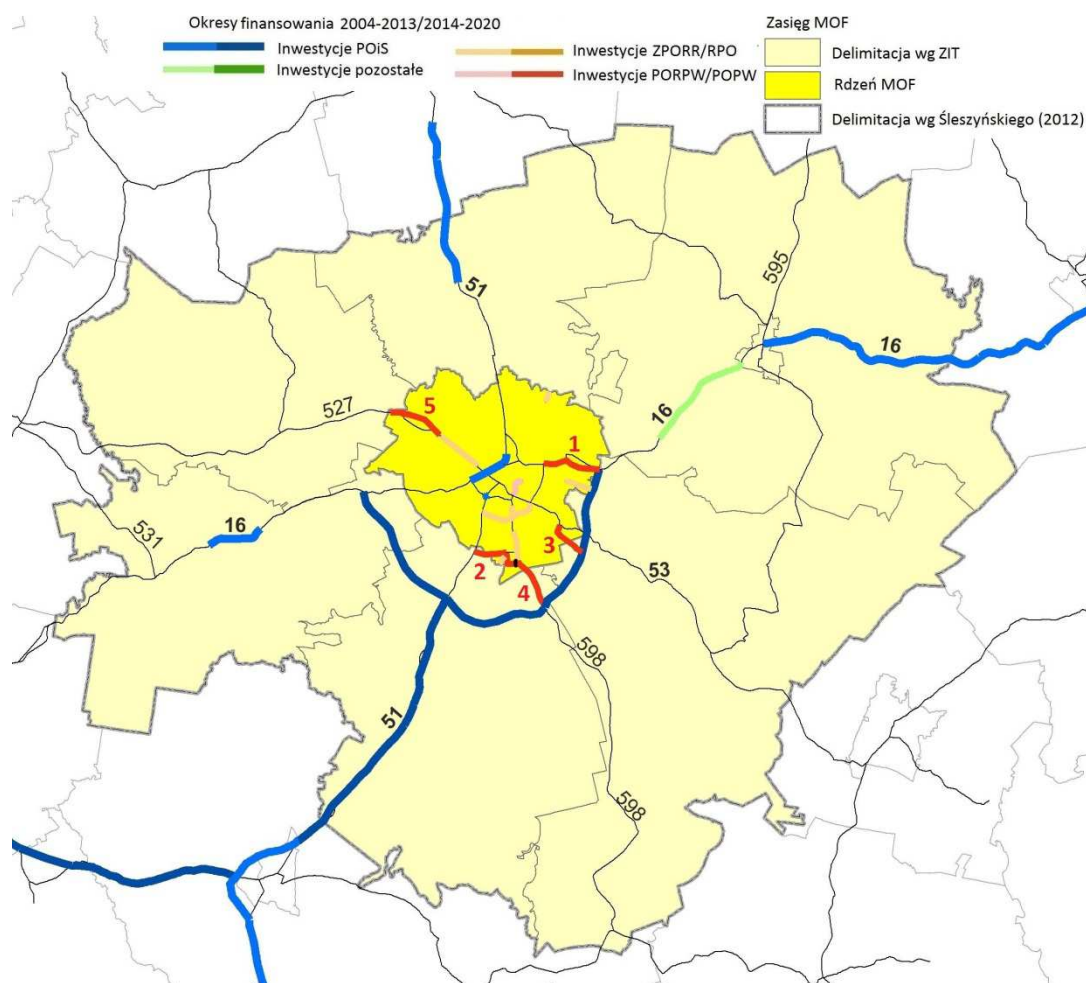
Inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020.

Plany na kolejną perspektywę finansową 2014-2020 w ramach POPW skoncentrowały się na pięciu projektach, przy czym jeden z tych projektów będzie realizowany wspólnie przez władze Olsztyna w porozumieniu z Urzędem Marszałkowskim (projekt 4), a pozostałe będą realizowane przez miasto Olsztyn.

Tab. 39. Planowane inwestycje drogowe na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w ramach POPW 2014-2020.

Lp.	Nazwa projektu	Szacowany koszt kwalifikowany w mln zł	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln zł	Przewidywana data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Przewidywana data zakończenia (kwartał/rok)
1	Budowa DK51 w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do węzła Wschód (S51)	161,6	137,36	II 2016	IV 2018
2	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 598 w Olsztynie na odcinku od Al. Warszawskiej do skrzyżowania ul. Płaskiego z ul. Witosa/Bukowskiego	261,5	222,27	IV 2014	IV 2018
3	Budowa drogi wojewódzkiej nr AAA w Olsztynie na odcinku od ul. Pstrowskiego do węzła drogowego Pieczewo (S51)	100,0	85,0	IV 2016	IV 2018
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płaskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51)	35,0	29,75	II 2016	II 2018
5	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej	105,0	89,2	I 2017	IV 2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie otrzymanych fiszek projektów.



Ryc. 104. Inwestycje drogowe w obszarze funkcjonalnym Olsztyna według źródła finansowania oraz okresu programowania (w tym inwestycje planowane w ramach POPW 2014-2020).

W obrębie MOF Olsztyn można wyznaczyć 3 strefy ruchu drogowego:

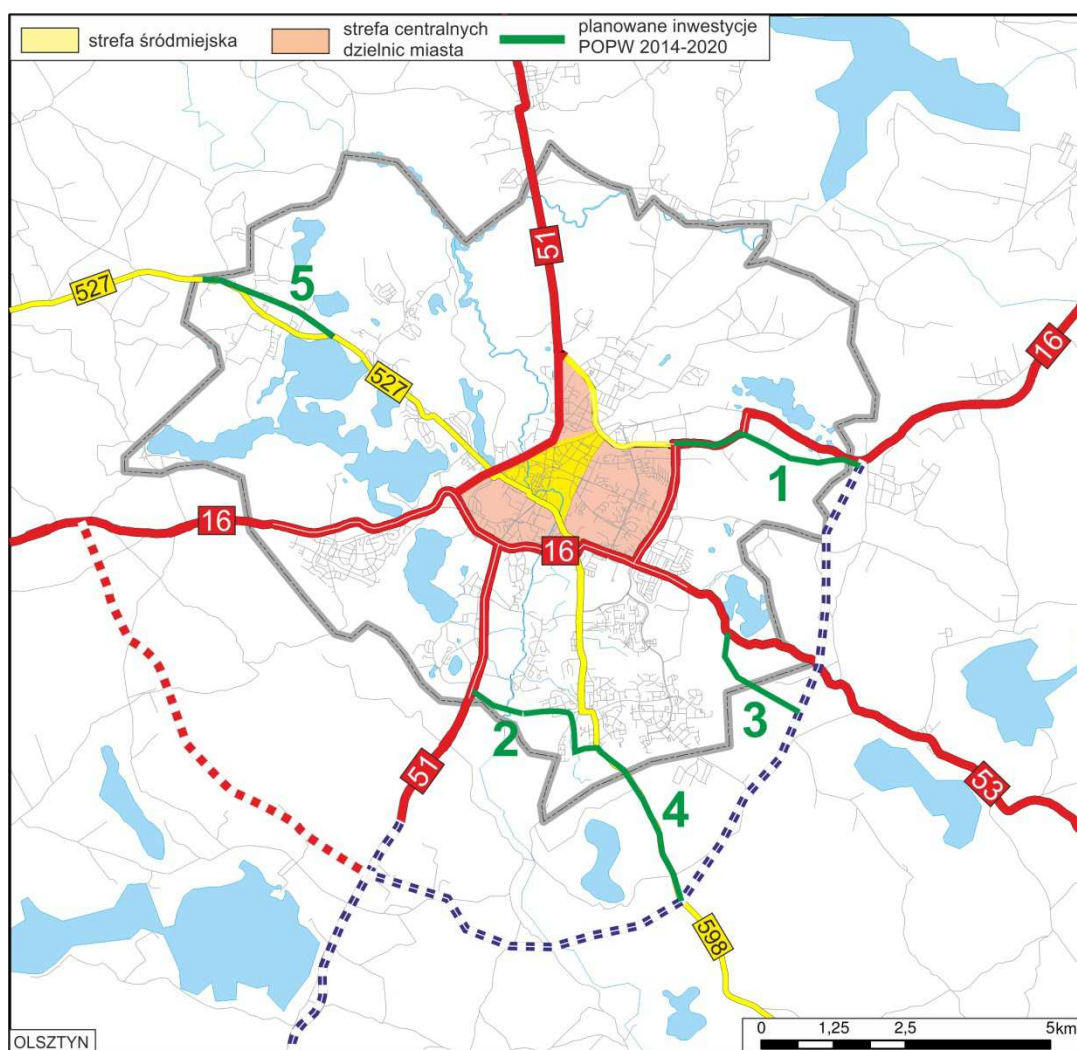
- **śródmiejską**, z wprowadzonymi lub rozpatrywanymi ograniczeniami dla ruchu pojazdów osobowych,
- **centralnych dzielnic miasta**, z priorytetem dla komunikacji miejskiej,
- **zewnętrzną**.

W Olsztynie **strefa śródmiejska** została zdefiniowana jako obszar należący do ścisłego centrum, mniej więcej odpowiadający strefie płatnego parkowania, wyznaczony przez ciąg ulic: Artyleryjska, Partyzantów, Kościuszki, Niepodległości, Grunwaldzka.

Strefę centralnych dzielnic miasta, tożsamą z szeroko rozumianym **centrum miasta**, można wyznaczyć z kolei w oparciu o układ w większości dwujezdniowych ulic, spełniających aktualnie w znacznej mierze funkcję dróg tranzytowych (DK51 i DK16). Granice dzielnic centralnych wyznaczają ulice: Armii Krajowej, Schumana, Artyleryjska, Wojska Polskiego. DK 16: Armii Krajowej, obrońców Tobruku, Pstrowskiego, Wyszyńskiego, Leonarda, Towarowa. Ciąg uzupełniany jest od północnego wschodu poprzez układ drogowy Kętrzyńskiego, Limanowskiego, Sybiraków.

Za granicę **strefy zewnętrznej** można z kolei uznać planowaną obwodnicę w ciągu DK16 i DK51 (dla odcinka Olsztyn Południe-Olsztyn Wschód – budowana w standardzie drogi ekspresowej).

Na ryc. 105 przedstawiono układ drogowy (strefa śródmiejska i dzielnic centralnych miasta) w kontekście planowanych inwestycji w ramach POPW 2014-2020.



Ryc. 105. Układ drogowy w MOF Olsztyn.

II. ANALIZA SWOT STANU ROZWOJU TRANSPORTU W OBSZARACH FUNKCJONALNYCH MIAST WOJEWÓDZKICH POLSKI WSCHODNIEJ

Analiza SWOT została opracowana oddzielnie dla transportu drogowego i kolejowego makroregionu Polski Wschodniej (SWOT gałęziowy), a następnie dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. Opracowano także syntetyczną analizę SWOT dla zbioru obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich makroregionu Polski Wschodniej (dla lat 2014-2020).

Analiza SWOT opiera się na wynikach badania wykonanego w ramach ekspertyzy zleconej przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, a także na następujących dokumentach: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), dokumenty strategiczne szczebla wojewódzkiego i lokalnego.

Zaakcentowane zostały mocne i słabe strony, które odpowiadają całemu obszarowi funkcjonalnemu i systemowi transportu miejskiego. Szanse i zagrożenia definiowane były z jednej strony w kontekście planowanych inwestycji (tak w obszarze funkcjonalnym jak i poza tym obszarem, ale mających istotny charakter komplementarny), jak i sytuacji geopolitycznej oraz trendów o charakterze globalnym, krajowym oraz regionalnym.

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, liczby miejsc pracy (na podstawie danych GUS) w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej,
- społeczne – w kontekście możliwych przesunięć modalnych oraz zmian mobilności społeczeństwa,
- geopolityczne – w kontekście bliskości granicy wschodniej 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 (egzogeniczny) 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.

1. Gałęziowa analiza SWOT.

W analizie gałęziowej oceniono sytuację transportu drogowego i kolejowego na całym obszarze pięciu województw Polski Wschodniej. Analiza ta stanowi niezbędne tło dla ocen w regionalnych MOF. Jednocześnie należy pamiętać, że z uwagi na rozległość geograficzną oraz niejednorodność badanego obszaru ma ona charakter ogólny. Dlatego też zapisy poszczególnych SWOT oparte są m.in. na wynikach analizy popytowej oraz na badaniu dostępności potencjałowej poziomu krajowego. W przypadku każdego z rodzajów transportu wskazano na wynikające ze SWOT podstawowe możliwe kierunki rozwoju infrastruktury w okresie najbliższej perspektywy finansowej (w latach 2014-2020), w tym przede wszystkim kierunki związane z sytuacją regionalnych MOF.

Tab. 40. Analiza SWOT dla transportu drogowego Polski Wschodniej.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gęsta sieć dróg lokalnych • Powstanie autostrady A4 w poprzedniej perspektywie finansowej • Powstanie odcinka drogi ekspresowej S17 (Kurów-Piaski) z obwodnicą Lublina • Powstanie dwóch nowych mostów na Wiśle w Kamieniu i Połańcu • Zaawansowany stan budowy dróg ekspresowych S8 i S7 (odcinek południowy) • Zaawansowany poziom rozbudowy i modernizacji dróg wojewódzkich (w ramach dotychczasowych perspektyw finansowych) 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niska gęstość sieci dróg szybkiego ruchu (autostrady, drogi ekspresowe) • Relatywnie słaba dostępność drogowa zwłaszcza we wschodnich częściach województw warmińsko-mazurskiego, podlaskiego i lubelskiego oraz w południowej podkarpackiego i północnej podlaskiego • Korekty w planach inwestycyjnych podczas perspektywy programowej 2007-2014 (na niekorzyść makroregionu) • Pozostawianie wąskich gardeł systemu drogowego na terenie Polski Wschodniej (w tym na wlotach do niektórych ośrodków regionalnych), a także poza nią w miejscach oddziałujących na dostępność makroregionu (np. w warszawskim węźle drogowym) • Brak inwestycji na drogach krajowych (poza autostradami), luka inwestycyjna, brak wielu niezbędnych obwodnic miast • Niewystarczające powiązanie dróg ekspresowych i autostrad z układem tras wojewódzkich i lokalnych w miastach • Obciążenie ruchem tranzytowym z Europy Wschodniej • Kongestia drogowa w miastach regionalnych, a także niektórych mniejszych
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umieszczenie w planach budowy dróg i bardzo prawdopodobna realizacja najważniejszych tras ekspresowych łączących ośrodki Polski Wschodniej z głównymi metropoliami kraju, w tym przede wszystkim z Warszawą. Wysoka pozycja tych szlaków na listach Dokumentu Implementacyjnego do SRT 2020 • Zakwalifikowanie większości istniejących i planowanych dróg ekspresowych makroregionu do sieci bazowej TEN-T • Wrażliwość poziomu dostępności drogowej w makroregionie na powstawanie inwestycji w Polsce centralnej • Szybka (skokowa) poprawa dostępności w 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trudności budżetowe, mogące spowodować ograniczenie zakresu inwestycji na drogach ekspresowych w Polsce Wschodniej • Lokowanie środków UE w inwestycje transportowe inne niż drogowe (przedwczesna w warunkach stanu rozwoju sieci w krajach takich jak Polska) • Zmiany geopolityczne mogące skutkować przeniesieniem ruchu tranzytowego na szlaki, których budowę odłożono na lata późniejsze • Ewentualne niepowodzenie w staraniach o pozyskanie środków w ramach mechanizmu CEF • Istnienie zwartych obszarów, dla których planowane inwestycje drogowe nie poprawią poziomu dostępności (północne Mazury, południowe Podlasie, południowa Lubelszczyzna, wschodnia część województwa)

<p>wyniku realizacji dużych inwestycji drogowych (efekt niskiej bazy) lub nawet pojedynczych obwodnic eliminujących wąskie gardła systemu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spójna polityka transportowa realizowana w niektórych województwach i miastach makroregionu • Znaczenie infrastruktury drogowej w kontekście polityki obronnej państwa 	<p>świętokrzyskiego, południowe Podkarpacie)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Postępująca suburbanizacja, zwłaszcza w otoczeniu ośrodków regionalnych, oznaczająca rosnące zagrożenie kongestią drogową • Depopulacja obszarów peryferyjnych, mogąca być podstawą do kwestionowania zasadności niektórych inwestycji • Przesunięcia w zakresie miejsc wytwarzania produkcji przemysłowej (w tym eksportowej), mogące skutkować wystąpieniem popytu w miejscach, w których nie planowano inwestycji drogowych (zwłaszcza na pograniczu województw podkarpackiego i świętokrzyskiego)
---	--

Analiza SWOT wskazuje, że w kolejnych latach najważniejszym zadaniem, w zakresie transportu drogowego na terenie Polski Wschodniej, jest nadal szeroko rozumiana poprawa dostępności w różnych skalach przestrzennych. Obejmuje ona dostępność międzynarodową i krajową (w tym do stolicy kraju), ale także dostępność do ośrodków regionalnych z ich otoczenia. Równolegle ważnym zadaniem pozostaje odciążenie centrów miast (zwłaszcza stolic województw) z ruchu tranzytowego (transport ciężarowy) i międzydzielnicowego (obwodnice wewnętrzne). W tym kontekście kluczowe jest także właściwe powiązanie miast i gmin z trasami ekspresowymi (lokalizacja węzłów, drogi doprowadzające zwłaszcza w największych ośrodkach). Zadanie odciążania dzielnic centralnych wiąże się bezpośrednio z potrzebą integracji działań w zakresie poszczególnych gałęzi transportu. Oznacza to m.in. priorytet dla inwestycji doprowadzających ruch do węzłów kolejowych, parkingów *park and ride* oraz portów lotniczych. Wymienione czynniki są silną przesłanką za dodatkowym wsparciem dla inwestycji drogowych w największych miastach makroregionu, czyli w ośrodkach wojewódzkich. Za tym samym przemawia występujące tam największe nasilenie procesów suburbanizacyjnych, skutkujących m.in. kongestią na określonych kierunkach.

Odrębnym ważnym problemem jest uelastycznienie polityki transportowej w kontekście możliwych zmian przestrzennych zapotrzebowania na transport i infrastrukturę (sytuacja makroekonomiczna i geopolityczna). Jest to przesłanka dla przygotowywania inwestycji, nawet wówczas jeżeli ich realizacja jest obecnie nieuzasadniona ekonomicznie i tym samym odsunięta w czasie. Duże znaczenie ma w tym wypadku właściwy podział tras na odcinki, które mogą być przeznaczone do realizacji na różnych etapach.

W sensie instytucjonalnym jednym z największych problemów pozostaje istnienie luki inwestycyjnej na poziomie dróg krajowych nie przewidywanych obecnie do przekształcenia w trasy ekspresowe.

Tabela 41. Analiza SWOT dla transportu kolejowego Polski Wschodniej.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoka pozycja linii łączących Lublin i Białystok z Warszawą na liście Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020 • Inwestycje podjęte na niektórych szlakach magistralnych 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uwarunkowana historycznie niska gęstość sieci kolejowej, a także jej przebieg utrudniający niekiedy integrację z systemami transportu miejskiego (w tym w MOF ośrodków wojewódzkich) • Silne wewnętrzne dysproporcje w rozwoju sieci kolejowej (uwarunkowane historycznie), a co za tym idzie w poziomie dostępności kolejowej • Słaba dostępność kolejowa, szczególnie w województwie podlaskim • Bardzo wysoki poziom dekapitalizacji niektórych linii, niskie prędkości techniczne skutecznie ograniczające konkurencyjność transportu kolejowego • Znikome wykorzystanie kolei w transporcie miejskim (poza Olsztynem) • Słaba integracja z transportem drogowym
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności w wyniku nowych inwestycji, w kilku ciągach kolejowych, np. w ramach budowy linii E-75 na całym jej przebiegu oraz w ramach budowy Magistrali Wschodniej • Zwiększenie udziału kolei w obsłudze ruchu aglomeracyjnego w MOF niektórych ośrodków regionalnych (Lublin, Rzeszów) 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadmierne skoncentrowanie planowanych inwestycji (w tym układu sieci TEN-T) na obsłudze tranzytu, a nie ruchu między ośrodkami regionalnymi i w aglomeracjach • Niska pozycja wielu inwestycji kolejowych w makroregionie na listach rankingowych Dokumentu Implementacyjnego do SRT2020 • Oparcie części planów inwestycyjnych na okres 2014-2020 o konkurencyjny instrument CEF • Wyspowy charakter oczekiwanych zmian w zakresie poprawy dostępności kolejowej

Analiza SWOT wskazuje na generalnie słabą pozycję transportu kolejowego w makroregionie. Z dużym prawdopodobieństwem w kolejnych latach pozostanie ona oparta na kilku liniach magistralnych pełniących funkcje międzynarodowe i międzyaglomeracyjne Warszawa-Gdańsk, Rail Baltica z odcinkiem Warszawa-Białystok, Warszawa-Lublin i Kraków-Rzeszów-Lwów). Inwestycje na pozostałych odcinkach muszą być realizowane selektywnie, z zapewnieniem ich efektywności w sensie ekonomicznym oraz w szerszym kontekście społeczno-gospodarczym (poprawa dostępności oraz pożądane zmiany modalne). Tylko niektóre spośród miast wojewódzkich makroregionu wydają się być predestynowane do zwiększenia udziału kolei w obsłudze MOF (Rzeszów, Olsztyn, Lublin). Oznacza, to że transport publiczny pięciu miast wojewódzkich będzie w dominującej części oparty na przewozach korzystających z infrastruktury drogowej (autobusy, trolejbusy). W tym kontekście niektóre inwestycje drogowe powinny być traktowane jako działania wspierające transport publiczny.

2. Analiza SWOT dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

Analiza SWOT dla poszczególnych ośrodków regionalnych oraz ich MOF bierze pod uwagę wcześniejsze zapisy analiz gałęziowych przy jednoczesnym uwzględnieniu faktycznej obecnej i planowanej sytuacji transportowej miast. Każdorazowo jest ona zakończona wylistowaniem najważniejszych ogólnych wskazań rozwoju infrastruktury transportowej dla konkretnego ośrodka. Wskazania mają charakter długookresowy, a tym samym szerszy niż możliwości rozpoczynającej się perspektywy finansowej 2014-2020. Ich doprecyzowanie do poziomu wniosków dotyczących postulowanego zakresu interwencji z dziedziny transportu na obszarze objętym ekspertyzą (średniookresowych potrzeb inwestycyjnych) zostało przedstawione w rozdziale 3.3.

Tab. 42. Analiza SWOT dla systemu transportowego MOF Lublin.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie w obrębie bazowej sieci TEN-T • Istnienie ekspresowej obwodnicy miasta oraz podjęcie inwestycji na jej dalszym odcinku • Rozbudowywana sieć przyjaznego dla środowiska transportu publicznego (trolejbusy) i nowy tabor • Istnienie portu lotniczego Lublin w Świdniku • Dobrze rozwinięta sieć połączeń podmiejskich i do sąsiednich powiatów, w oparciu o autobusy i mikrobusy • Położenie niektórych ważnych generatorów ruchu w sąsiedztwie istniejącej obwodnicy ekspresowej (lotnisko, giełda Elizówka) • Celowy wybór dotychczasowych inwestycji drogowych komplementarnych z przedsięwzięciami na drogach krajowych 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie na granicy obszaru o słabej dostępności (wschodnia część województwa) • Mały udział kolei w obsłudze dojazdów do pracy • Niska częstotliwość kursowania składów w transporcie kolejowym na liniach podmiejskich • Oddalenie dworca kolejowego od centrum miasta • Brak domkniętego drogowego układu obwodowego na południu miasta • Duża koncentracja przestrzenna potencjałów ruchotwórczych w centrum miasta (uczelnie, turystyka, administracja) oraz w całym rdzeniu (handel wielkopowierzchniowy) • Rozległe strefy kongestii w centralnej i południowej części miasta • Mały zasięg podmiejskiej, zintegrowanej instytucjonalnie sieci transportu publicznego • Brak rozwiązań porządkujących ruch wokół strefy pieszej i w rejonie miasteczka akademickiego • Brak wystarczającej liczby parkingów
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ogłoszony przetarg na budowę drogi ekspresowej S17 łączącej MOF z Warszawą • Podjęcie realizacji zachodniej obwodnicy w ciągu S19 • Wysoka pozycja drogi S19 (na odcinku Lublin-Rzeszów) w Dokumentie Implementacyjnym do SRT 2020 • Wyraźna oczekiwana poprawa dostępności drogowej w otoczeniu MOF do 2023 r. • Wzmocnienie komunikacji kolejowej w ramach MOF (linie do Świdnika i Lubartowa, efekty powstania nowych przystanków) 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie polaryzacji w zakresie dostępności transportowej wewnątrz regionu (wzrost wartości wskaźników głównie w zachodniej lepiej dostępnej części regionu) • Szybkie procesy suburbanizacyjne generujące popyt na transport i infrastrukturę • Wysoki poziom tonażu eksportu (obciążenie dla układu transportowego MOF) • Monocentryczny charakter rynku pracy w województwie, skutkujący oczekiwaną intensyfikacją dojazdów do pracy • Brak wystarczającego popytu dla utrzymania portu lotniczego Świdnik

Przeprowadzona analiza SWOT wskazuje na priorytetowe znaczenie następujących działań o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym na terenie MOF Lublin:

- dokończenie zewnętrznego obwodowego układu drogowego (droga ekspresowa S19) wraz z jego powiązaniem z systemem miasta;
- domknięcie wewnętrznych tras obwodowych w części południowej;
- realizacja rozwiązań lokalnych w części śródmiejskiej, w tym lepszej integracji transportu indywidualnego z publicznym, budowy parkingów, modernizacji skrzyżowań;
- likwidacja wąskich gardeł na wlotach do miasta;
- integracja węzła kolejowego i drogowego;
- lepsze wykorzystanie istniejącej sieci kolejowej.

Tab. 43. Analiza SWOT dla systemu transportowego MOF Białystok.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Istnienie trasy lub zaawansowana budowa inwestycji w ciągu drogi ekspresowej S8 w kierunku Warszawy • Spójność inwestycji drogowych zrealizowanych na terenie MOF w okresie programowania 2007-2013 • Duży zasięg przestrzenny objęty komunikacją miejską • Istnienie północnej obwodnicy wewnętrznej • Relatywnie duży udział osób korzystających z transportu publicznego • Nowy tabor komunikacji miejskiej 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odłożenie planów inwestycyjnych względem obwodowych tras ekspresowych (S8, S19) • Brak powiązania drogi ekspresowej S8 z systemem drogowym miasta (w tym z obwodnicą północną) • Koncentracja głównych potencjałów ruchotwórczych w rdzeniu • Silne obciążenie miasta ciężkim ruchem drogowym (tranzyt) • Brak dobrych połączeń drogowych w układzie północ-południe • Kongestia w dzielnicach centralnych oraz na trasach wylotowych, zwłaszcza w części południowej MOF • Zły stan infrastruktury drogowej obsługującej dojazd od strony Turośni Kościelnej i Łap • Słabe wykorzystanie większości linii kolejowych dochodzących do MOF (w tym także E-75 na kierunku do Łap – liczba par pociągów dużo mniejsza niż w latach poprzednich) • Układ sieci kolejowej w MOF nie pozwalający na jej udział w ruchu wewnątrzaglomeracyjnym (bez nowych inwestycji) • Słabo rozbudowana sieć połączeń autobusowych międzypowiatowych
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ustalenie lokalizacji trasy Via Baltica w ciągu drogi ekspresowej S61 (docelowe odciążenie układu transportowego MOF z ciężkiego tranzytu drogowego) • Relatywnie mniejsza skala dojazdów do pracy (koncentracja ludności w rdzeniu) • Komplementarność inwestycji drogowych przewidywanych w latach 2014-2020 względem poprzedniej perspektywy finansowej • Predyspozycje do zwiększenia udziału transportu publicznego (koncentracja ludności w rdzeniu) 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie poza drogową siecią bazową TEN-T • Możliwość przesunięć w tranzytowym ruchu ciężarowym w efekcie sytuacji geopolitycznej i makroekonomicznej w Europie Wschodniej (np. intensyfikacja ruchu granicznego w Kuźnicy i Bobrownikach w warunkach braku obwodnicy ekspresowej) • Sąsiedztwo obszarów prawnie chronionych, utrudniających rozwój sieci transportowych w zewnętrznej strefie MOF oraz podnoszących ich koszty • Ograniczona skala oczekiwanej poprawy dostępności na terenach południowych MOF (względem pozostałych części obszaru) oraz na południe od MOF • Postępująca suburbanizacja, zwłaszcza w gminach Choroszcz, Wasilków i Supraśl

Przeprowadzona analiza SWOT wskazuje na priorytetowe znaczenie następujących działań o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym na terenie MOF Białystok:

- ukończenie wewnętrznej obwodnicy drogowej;
- przyspieszenie realizacji zewnętrznej ekspresowej obwodnicy miasta, wraz z fragmentem obwodnicy stanowiącej przedłużenie obejścia Wasilkowa;
- poprawa układu drogowego w części południowej miasta;
- lepsza obsługa transportowa kształtujących się pasów suburbanizacyjnych w kierunku zachodnim i południowym od miasta;
- usprawnienie transportu w kierunku Łap (infrastruktura drogowa, lepsze wykorzystanie kolei).

Tab. 44. Analiza SWOT dla systemu transportowego MOF Rzeszów.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie w obrębie bazowej sieci TEN-T • Rozbudowany system komunikacji podmiejskiej obsługiwanej przez ZTM Rzeszów • Istnienie dwóch konkurencyjnych przewoźników w transporcie miejskim autobusowym • Rozbudowany system komunikacji autobusowej międzypowiatowej • Istnienie portu lotniczego Rzeszów-Jasionka dobrze zintegrowanego z układem drogowym miasta 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Połowiczna realizacja zachodniej obwodnicy ekspresowej, nie zapewniająca pełnego wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza MOF • Szybkie obniżenie się poziomu dostępności na południe od MOF oraz ograniczone efekty w tym zakresie w ramach planowanych inwestycji drogowych • Obciążenie ruchem drogowym ciężkim na kierunku północ-południe • Wąskie gardła systemu drogowego w strefie zewnętrznej MOF, m.in. na kierunkach do Głogowa Małopolskiego (DK9) i Boguchwały na drodze (DK19) • Minimalny udział kolei w obsłudze ruchu wewnątrz MOF • Kongestia w dzielnicach centralnych, szczególnie na kierunku północ-południe oraz na drogach wylotowych w kierunku Sanoka i Tyczyna • Słaba dostępność rdzenia od strony południowej, szczególnie z gminy Lubenia, przez którą nie przebiegają drogi krajowe i wojewódzkie
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podjęcie budowy fragmentów drogi ekspresowej S9/S19 do węzła Kielanówka oraz S19 na północ od Rzeszowa • Wysoka pozycja drogi S19 w kierunku Lublina w Dokumentie Implementacyjnym do SRT 2020 • Policentryczny charakter sieci osadniczej województwa podkarpackiego; mniejszy niż w innych województwach poziom koncentracji w Rzeszowie potencjałów ruchotwórczych • Planowane stworzenie systemu kolei aglomeracyjnej w Rzeszowie (z dogęszczeniem przystanków w Rzeszowie i poza nim) • Celowy i dobrze skonstruowany plan inwestycyjny na kolejny okres programowania (2014-2020) 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odłożenie w czasie planów inwestycyjnych odnośnie drogi ekspresowej S9/S19 na południe od Rzeszowa w kierunku granicy słowackiej, w tym zwłaszcza odcinka w obrębie MOF • Rosnąca presja suburbanizacyjna, zwłaszcza na południe i na północ od Rzeszowa • Duża skala dojazdów do pracy (w tym odległych), szczególnie intensywnych z takich gmin jak Boguchwała, Świlcza, Trzebownisko i Tyczyn • Rozproszona zabudowa i znaczne spowolnienia w ruchu na pobliskich drogach wojewódzkich

Przeprowadzona analiza SWOT wskazuje na priorytetowe znaczenie następujących działań o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym na terenie MOF Rzeszów:

- realizacja odcinków drogi S19 i S9/S19 w rejonie MOF i jej przedłużenie w kierunku południowym poza węzeł Kielanówka;
- modernizacja tras wlotowych z wielu kierunków (także drogi wojewódzkie, m.in. z uwagi na skalę i zakres dojazdów do pracy do Rzeszowa);
- dokończenie rozpoczętych w poprzedniej perspektywie inwestycji drogowych;
- lepsza integracja kolei z systemem transportowym MOF.

Tab. 45. Analiza SWOT dla systemu transportowego MOF Kielce.

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie w obrębie bazowej sieci TEN-T • Modernizacja sieci koncentrycznych dróg wojewódzkich w obecnej perspektywie finansowej • Istnienie obwodnicy południkowej na S7 i jej rozbudowa do standardu drogi ekspresowej • Wykorzystanie kolei w ruchu dojazdowym z kierunku północnego • Wyjątkowo rozległa sieć połączeń autobusowych miejskich i podmiejskich obsługiwanych przez ZTM Kielce • Rozbudowany system prywatnej komunikacji minibusowej 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opóźnienia w budowie drogi ekspresowej S7 poza województwem świętokrzyskim (zwłaszcza na odcinku małopolskim), ograniczające efekt podjętych inwestycji • Brak spójności fragmentu drogi ekspresowej S74 z drogą S7 • Układ drogowy MOF nie posiadający wewnętrznych elementów obwodowych • Słaba dostępność kolejowa • Silne obciążenie układu drogowego ciężkim ruchem towarowym • Słabe powiązanie drogi ekspresowej S7 z centrum Kielce • Kongestia w dzielnicach centralnych • Kongestia na kierunku wschód-zachód, brak obwodnicy równoleżnikowej • Ślepe zakończenie wschodniego odcinka S74, przy jednoczesnych wysokich natężeniach ruchu w jej ciągu (także w strefie zewnętrznej MOF) • Kongestia w rejonie Targów Kielce • Kongestia na drogach wlotowych od strony Buska i Staszowa • Obciążenie układu drogowego ruchem ciężkim • Słabsza dostępność drogowa ze wschodniej części MOF i województwa • Niewielki ogólny udział kolei w transporcie wewnątrz MOF
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa drogi ekspresowej S7 w kierunku Warszawy (także w województwie mazowieckim) • Policentryczny charakter rynku pracy w północnej części województwa • Planowane w ramach RPO połączenie Kielc z CMK poprzez budowę łącznicy Czarnca-Włoszczowa Północ. 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Położenie poza siecią bazową TEN-T • Odłożenie w czasie planowanych inwestycji w ciągu drogi ekspresowej S74 • Wysoki poziom tonażu eksportu (obciążenie dla układu transportowego MOF) • Bariery przyrodnicze dla inwestycji w południowej części miasta • Postępująca suburbanizacja, zwłaszcza w gminie Morawica

Przeprowadzona analiza SWOT wskazuje na priorytetowe znaczenie następujących działań o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym na terenie MOF:

- lepsze powiązanie centrum miasta z drogą ekspresową S7;
- rozwiązanie problemu tranzytu na kierunku wschód-zachód;
- poprawa obsługi transportowej terenu Targów Kielce;
- modernizacja tras wlotowych z wielu kierunków (także drogi wojewódzkie, m.in. z uwagi na skalę i zakres dojazdów do pracy do Kielc).

Tab. 46. Analiza SWOT dla systemu transportowego MOF Olsztyn

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zaawansowane stan przygotowań do budowy południowej obwodnicy Olsztyna (częściowo w standardzie drogi ekspresowej) • Umiejętna koncentracja środków na wybranych inwestycjach w bieżącej perspektywie finansowej • Duża gęstość wewnętrznej sieci kolejowej w obrębie MOF i jej relatywnie znaczne wykorzystanie w transporcie pasażerskim • Bezpośrednie sąsiedztwo dworców PKP i autobusowego w Olsztynie • Nowoczesna komunikacja tramwajowa w Olsztynie 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opóźnienia w budowie drogi S7 (w województwie mazowieckim) obniżające oczekiwany efekt inwestycji podjętej na S51 (dostępność do stolicy) • Bardzo silna kongestia w strefie centralnej miasta oraz na wjeździe z kierunku Ostródy • Wyraźny spadek poziomu dostępności na północ i na wschód od MOF • Wielokierunkowe dojazdy do pracy • Ograniczony przestrzennie zasięg miejskiej komunikacji autobusowej
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwości infrastrukturalne zwiększenia wykorzystania komunikacji kolejowej w obsłudze MOF • Przewidywana rozbudowa sieci tramwajowej w Olsztynie • Przewidywany rozwój sieci połączeń z portu lotniczego Olsztyn-Mazury w Szymanach • Położenie niektórych potencjałów ruchotwórczych poza ścisłym centrum miasta (Uniwersytet, zakłady przemysłowe) • Przewidywana modernizacja linii kolejowych 353 i 216, a także na 219 (inwestycja komplementarna do odcinka linii 219 zrealizowanego w perspektywie finansowej 2007-2013) 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki poziom tonażu eksportu (obciążenie dla układu transportowego MOF) • Zbyt mała liczba węzłów planowanych do realizacji na obwodnicy ekspresowej • Brak planów realizacyjnych dla drogi ekspresowej S16 • Bardzo silne procesy suburbanizacji w strefie zewnętrznej MOF • Nadmierne oddalenie portu lotniczego Olsztyn-Mazury od MOF i mały potencjał dla jego rozwoju w warunkach konkurencji ze strony portów w Modlinie i Gdańsku • Bliskość obszarów prawnie chronionych zwiększająca koszty ewentualnych nowych inwestycji • Brak wskazania w dokumentach strategicznych i operacyjnych szczebla krajowego północnej obwodnicy Olsztyna

Przeprowadzona analiza SWOT wskazuje na priorytetowe znaczenie następujących działań o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym na terenie MOF Olsztyn:

- właściwe powiązanie układu drogowego miasta z budowaną południową obwodnicą Olsztyna,
- zwiększenie roli transportu publicznego;
- lepsza integracja transportu indywidualnego i zbiorowego;
- poprawa obsługi wybranych potencjałów ruchotwórczych.

3. Analiza SWOT dla systemu pięciu Miejskich obszarów Funkcjonalnych

W tabeli 47 przedstawiono analizę SWOT dla zbioru pięciu miast – stolic województw w makroregionie Polski Wschodniej. Ma ona charakter ogólny, z uwagi na niejednorodność analizowanych ośrodków. Założeniem wstępnym było w tym wypadku wydzielenie tych elementów, które stanowią wspólny problem (potencjalny przedmiot interwencji) w co najmniej kilku ośrodkach.

Tab. 47. Analiza SWOT dla systemu pięciu MOF miast wojewódzkich Polski Wschodniej

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obsługa wszystkich województw oraz 4 ośrodków regionalnych przez sieć TEN-T (w tym trzech przez sieć bazową) • Podjęte inwestycje drogowe i kolejowe zmierzające do poprawy pozycji 5 miast w układzie transportowym Polski • Dostępność transportowa lepsza niż występująca na większości obszaru analizowanych województw • Systematycznie odnawiany tabor komunikacji miejskiej • Istnienie lub budowa obwodnic (autostrady lub drogi ekspresowe) w Rzeszowie (W-E), Lublinie (W-E i NS), Kielcach (N-S) i Olsztynie (W-E) • Duże doświadczenie w wykorzystaniu środków pomocowych Unii Europejskiej z dotychczasowych okresów programowania 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opóźnienia w budowie niektórych odcinków tras ekspresowych poza obszarem makroregionu, obniżające efektywność zrealizowanych lub podejmowanych inwestycji drogowych (dotyczy zwłaszcza drogi S7 w województwach mazowieckim i małopolskim) • Małe znaczenie i ograniczone możliwości wykorzystania kolei w obsłudze transportu wewnątrz MOF • Brak transportu szynowego w miastach (poza linią tramwajową w Olsztynie) • Problemy z właściwym dowiązaniem miejskich układów drogowych do powstających obwodnic na autostradach i drogach ekspresowych • Brak istniejących lub budowanych obwodnic (autostrady lub drogi ekspresowe) w Rzeszowie (N-S), Kielcach (W-E), Olsztynie (N-S) i Białymstoku. • Kongestia w obszarach centralnych oraz na niektórych kierunkach wylotowych • Zła obsługa niektórych ważnych generatorów ruchu (centra handlowe, uczelnie, zakłady przemysłowe) • Słaba integracja modalna
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoka pozycja inwestycji drogowych (trasy ekspresowe) w makroregionie na listach rankingowych Dokumentu Implementacyjnego do SRT 2020 • Poprawiająca się dostępność w transporcie lotniczym, w wyniku poprawy dostępności drogowej do dużych lotnisk poza makroregionem, a także dzięki nowym obiektom na terenie makroregionu • Dobrze i celowo dobrane plany inwestycyjne w nowej perspektywie programowej 2014-2020 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zmienność sytuacji geopolitycznej i makroekonomicznej w Europie Wschodniej, mogąca doprowadzić do wahań oraz zmian kierunków ciężkiego tranzytu przez makroregion • Zbyt niski popyt dla utrzymania rentowności portów lotniczych Lublin i Olsztyn-Mazury • Postępująca suburbanizacja, zwłaszcza w otoczeniu ośrodków regionalnych, oznaczająca rosnące zagrożenie kongestią drogową

III. WNIOSKI DOTYCZĄCE POSTULOWANEGO ZAKRESU INTERWENCJI Z DZIEDZINY TRANSPORTU NA OBSZARACH FUNKCJONALNYCH MIAST WOJEWÓDZKICH POLSKI WSCHODNIEJ

Na podstawie diagnozy oraz analiz SWOT opracowano wnioski dotyczące postulowanego zakresu interwencji z dziedziny transportu na obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Oceniono planowane rezultaty projektów przewidywanych do realizacji w ramach programów operacyjnych w perspektywie 2014-2020. Oczekiwane efekty tych projektów zostały szeroko omówione w rozdziale I projektu Planu Transportowego dla Polski Wschodniej. Tam także znajdują się mapy ukazujące przestrzenne rozmieszczenie korzyści w zakresie poprawy dostępności transportowej.

Postulowany zakres interwencji podano odrębnie dla zakresu wynikającego z analizy popytowej, badania dostępności potencjałowej oraz sytuacji transportowej poszczególnych MOF (na podstawie analizy SWOT – rozdział 2.2.). W pierwszych dwóch przypadkach zakres interwencji określono ogólnie dla obszaru Polski Wschodniej, ze szczególnym uwzględnieniem terenów sąsiadujących z miastami wojewódzkimi. W trzecim przypadku postulowana interwencja została określona odrębnie dla każdego z pięciu MOF.

1. Postulowany zakres inwestycji z uwagi na wyniki analizy popytowej.

Miejskie obszary funkcjonalne stolic województw Polski Wschodniej ciągle zwiększają swój potencjał demograficzny, co wpływa na potrzeby inwestycyjne w zakresie poprawy funkcjonowania transportu. Przyczyną są głównie procesy suburbanizacyjne, co oznacza, że na ogół ma miejsce systematyczna utrata mieszkańców przez samo miasto wojewódzkie (zwłaszcza w Lublinie oraz Kielcach). Najszybsze zwiększenie liczby mieszkańców strefy podmiejskiej ma miejsce w sąsiedztwie Olsztyna oraz Lublina. Najbardziej rozległe przestrzenie są strefy napływu wokół Białegostoku, Olsztyna i Lublina. Układ stref napływu wokół poszczególnych miast jest zróżnicowany kierunkowo, co może być przesłanką dla podejmowania inwestycji transportowych w ich otoczeniu. Tego typu pasy o pozytywnym bilansie migracyjnym można zaobserwować m.in. w kierunku południowym od Białegostoku i Kielc oraz wschodnim od Lublina. Jednocześnie na całym terenie makroregionu Polski Wschodniej przeważają tereny o ujemnym saldzie migracji.

Suburbanizacja oraz szerzej rozumiane przemiany rynku pracy skutkują coraz intensywniejszymi dojazdami pracowniczymi w rytmie dziennym (do stolic województw) oraz wahadłowym tygodniowym (głównie do Warszawy). Powoduje to, że ruch drogowy na szlakach do tych ośrodków wzrasta na ogół szybciej niż zmiany w liczbie ludności. Nakładają się na to coraz dłuższe dojazdy do szkół różnego szczebla, a także tzw. mobilność fakultatywna (w tym zwłaszcza dojazd do centrów handlowych, których rola wzrasta wraz z przemianami kulturowymi i rozwojem infrastruktury – ruch wzbudzony).

Ogólne natężenie ruchu w Polsce Wschodniej, z wyjątkiem województw podkarpackiego i świętokrzyskiego, jest jednym z najniższych w kraju. Analiza natężenia w sąsiedztwie badanych MOF oraz ich dynamiki w okresie 2005-2010 wskazuje jednak na istnienie szczególnie obciążonych ruchem tras wlotowych do miast wojewódzkich. Ich większa koncentracja ma miejsce w rejonie Lublina, Kielc i Rzeszowa. W odniesieniu do przyrostów notowanych w latach 2005-2010, największe zmiany notowane są na szlakach doprowadzających ruch do Lublina z kierunku Łęcznej, ale także z Nałęczowa. W sąsiedztwie innych MOF uwagę zwracają m.in. drogi z Białegostoku do Łap i Supraśla.

W transporcie ciężarowym rośnie obciążenie dróg w układzie skośnym do przejścia z Litwą w Budzisku oraz w województwie świętokrzyskim. Biorąc pod uwagę zrealizowane oraz aktualnie budowane inwestycje drogowe, trzeba stwierdzić, że skala oraz dynamika natężenia ruchu ciężarowego wskazują na istnienie kierunków przebiegających przez analizowane MOF, na których celowe wydaje się przyspieszenie inwestycji centralnych lub alternatywne podjęcie działań w ramach innych programów operacyjnych. Trasami takimi są: przejazd równoleżnikowy przez MOF Kielce (DK74 / S74); przejazd południkowy przez MOF Rzeszów (DK19 i S19, a także DK9); przejazd przez Białystok w kierunku przejść granicznych w Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach (DK19, S19 i S8).

W kontekście powiązań gospodarczych na poziomie międzynarodowym dominują relacje w układzie równoleżnikowym w centralnej części kraju od Poznania przez Warszawę do granicy wschodniej lub w południowej części kraju od Wrocławia, przez Górny Śląsk, Kraków i Rzeszów do granicy wschodniej. Ważne są też powiązania skośne w ramach głównych osi infrastrukturalnych na północny lub południowy wschód od Warszawy, a także, w przypadku województwa świętokrzyskiego, na południowy wschód w kierunku Rzeszowa. Stopniowy wzrost znaczenia gospodarek makroregionu (w szczególności podkarpackie) może skutkować potrzebą wzmocnienia powiązań z rynkami zbytu pozostałych regionów kraju. Ponadto na uwagę zasługuje silnie scentralizowany charakter przestrzeni gospodarczej województwa warmińsko-mazurskiego, a także policentryczny układ gospodarki województwa świętokrzyskiego i podkarpackiego. Wymuszają one odrębne traktowanie i programowanie potrzeb infrastrukturalnych w poszczególnych województwach makroregionu Polski Wschodniej. Biorąc pod uwagę wielkość eksportu wyrażoną w tonach, miastami generującymi największy ruch towarowy są Lublin i Kielce. Bardzo duże masy eksportowe wytwarzane są także w zachodniej części województwa podkarpackiego i północnej świętokrzyskiego. Ma to wpływ na natężenie ruchu w układzie skośnym i może stanowić obciążenie dla układów drogowych MOF Kielce, a w pewnym stopniu także MOF Rzeszów i MOF Lublin (eksport w kierunku wschodnim).

Analizy ruchu granicznego dowodzą istnienia ryzyka zmian tras tranzytu. Na tranzyt z kierunku wschodniego narażone są w pewnym stopniu wszystkie ośrodki wojewódzkie Polski Wschodniej. Istnienie obwodnic zabezpiecza pod tym względem Rzeszów i Lublin. Najbardziej narażonym miastem pozostaje Białystok. Ośrodek ten jest także zagrożony ewentualnymi zmianami geopolitycznymi, które mogłyby spowodować przeniesienie z granicy litewskiej na granicę białoruską tranzytu towarów z i do Rosji. Tranzyt z Ukrainy może z kolei stanowić potencjalne obciążenie dla układu drogowego Kielc (może on zwiększyć ruch na biegnącej przez centrum miasta drodze S74/DK74). W przypadku Olsztyna międzynarodowy ruch tranzytowy ma obecnie małe znaczenie (przewozy w kierunku Kaliningradu maleją, a ponadto w dużej części przeniosły się na drogę ekspresową S22 i przejście w Grzechotkach). Uruchomienie obwodnicy ekspresowej miasta może potencjalnie spowodować zagrożenie przejęcia przez DK16 części ruchu tranzytowego z kierunku Litwy w stronę Niemiec.

Natężenie w ruchu kolejowym, podobnie jak w transporcie drogowym, na większości odcinków również wykazuje wartości niższe aniżeli pozostałe regiony kraju. Pociągi pasażerskie koncentrują się na liniach Lublin - Warszawa, Przemyśl - Kraków oraz w ciągu Centralnej Magistrali Kolejowej, na terenie województwa świętokrzyskiego, które to dodatkowo wyróżnia się w skali makroregionu relatywnie wysokimi potokami ruchu towarowego. Charakterystyczna jest ponadto zwiększona koncentracja w obrębie linii E-20, w kierunku granicy z Białorusią, jako efekt przewozów intermodalnych.

Reasumując analiza popytowa wskazuje na istnienie następujących wniosków z zakresu interwencji w sektorze transportu na terenie Polski Wschodniej:

- **Uwarunkowania popytowe ulegają polaryzacji.** W ślad za tym różnicują się potrzeby rozwoju infrastruktury transportowej. Interwencja musi być tym samym bardziej selektywna i precyzyjna przestrzennie. Powinna ona dotyczyć zarówno zapotrzebowania ze strony ruchu tranzytowego i międzyaglomeracyjnego, jak również ruchu wewnątrz największych i najbardziej dynamicznych MOF. Pierwsze zadanie realizuje częściowo szczebel centralny (GDDKiA, PKP PLK). Nie zapewnia on jednak pełnego pokrycia potrzeb, z uwagi na lukę inwestycyjną poziomu tras krajowych (obwodnice, dojazdy do dróg ekspresowych). Zadanie drugie musi być realizowane przy wsparciu RPO oraz POPW.
- **Uwarunkowania popytowe są bardziej zmienne niż w przeszłości.** Wymaga to zachowania elastyczności w doborze zadań inwestycyjnych, a także jest przesłanką dla przygotowywania inwestycji, które na chwilę obecną nie mają jeszcze uzasadnienia (oraz na zachowywanie odpowiednich rezerw terenowych). Bardzo ważne jest również właściwe etapowanie inwestycji. Istotnym zagadnieniem pozostaje uwzględnienie w planach inwestycyjnych istniejących zagrożeń geopolitycznych (przesunięcia ruchu między trasami).
- Plany inwestycyjne muszą uwzględniać **wewnętrzne generatory ruchu w obrębie największych MOF.** Należy pamiętać, że budowa obwodnic ekspresowych nie oznacza pełnej eliminacji ruchu

ciężkiego z miast. Dotyczy to zwłaszcza tych ośrodków, które są ważnymi eksporterami (Kielce, Lublin) oraz konsumentami towarów (wszystkie badane miasta proporcjonalnie do liczby mieszkańców). Dlatego bardzo istotne są powiązania centrów miast, centrów handlowych (zaopatrzenie) oraz zakładów przemysłowych (produkcja i wywóz) z drogami obwodowymi. Powiązania te powinny omijać centra miast.

- **Obciążenie Polski Wschodniej ruchem tranzytowym** jest przesłanką dla zwiększenia udziału transportu kolejowego w relacjach handlowych z Białorusią, Rosją i Ukrainą.
- Także w układzie wewnątrz krajowym możliwe są przesunięcia ruchu zmieniające uzasadnienie dla niektórych potencjalnych inwestycji. Ich przyczyną w krótkim okresie jest oddawanie do użytku nowych inwestycji drogowych, skupiających ruch dzięki większej możliwej prędkości przemieszczania się. Na badanym obszarze zmian tego typu można oczekiwać m.in.: a) po wybudowaniu odcinka drogi ekspresowej S19 z Lublina do Rzeszowa (odciążenie dróg na pograniczu województw podkarpackiego i świętokrzyskiego, w tym DK9), b) po wybudowaniu drogi ekspresowej S61 (odciążenie układu drogowego Białegostoku), c) po ukończeniu S7 na odcinku warmińsko-mazurskim wraz z drogą S51 (przeniesienie ruchu z Warszawy na Mazury na trasę przez Olsztyn).
- Postępująca suburbanizacja wymusza rozwój rozwiązań multimodalnych, przy preferencjach dla transportu publicznego w centrach miast. Oznacza to, że w pewnych strefach ruch musi być ograniczony lub spowolniony. Warunkiem skutecznego wprowadzenia takich rozwiązań są: a) sprawny transport publiczny, b) rozwiązania przesiadkowe (park and ride), c) istnienie drogowych tras obwodowych, d) strefy płatnego parkowania.
- Istnieją kierunki (pasy suburbanizacji), wzdłuż których podjęcie działań inwestycyjnych jest szczególnie ważne, gdyż ich brak może w krótkiej perspektywie okazać się barierą ograniczającą rozwój całego MOF.
- Popyt w coraz większym stopniu generowany jest przez konkretnie zlokalizowane generatory ruchu. Ich obsługa powinna być brana pod uwagę jako kryterium wyboru projektów wspieranych w ramach POPW. Do takich miejsc należą w badanych miastach: przedsiębiorstwa i instytucje publiczne jako główne źródła miejsc pracy, uczelnie wyższe, węzły integrujące z innymi gałęziami transportu, porty lotnicze, centra handlowe i hipermarkety, ośrodki targowe oraz handlu hurtowego, atrakcje turystyczne itd.

2. Postulowany zakres inwestycji z uwagi na badanie dostępności.

Biorąc pod uwagę wskaźnik drogowej dostępności transportowej (WDDT) bazujący na modelu potencjału i umożliwiający obliczenie zmian dostępności na poziomie gmin i województw, widać wyraźnie, że dostępność województw Polski Wschodniej należy do najniższych w kraju (porównaj ryc. 4). Ma też miejsce silna polaryzacja wewnętrzna w tym zakresie. Relatywnie najlepiej dostępne jest województwo świętokrzyskie oraz zachodnie obrzeża wszystkich czterech pozostałych regionów. Zdecydowanie najgorsza sytuacja występuje na północnym Podlasiu (pogranicze z Litwą), w Bieszczadach oraz w niektórych gminach przygranicznych Lubelszczyzny.

Należy jednocześnie podkreślić duży postęp w zakresie zmian dostępności przewidywany do 2023 r. (ryc. 5), który będzie efektem planowanych inwestycji, przede wszystkim na sieci dróg ekspresowych i autostrad, a po części również następstwem tzw. efektu niskiej bazy.

Duże zmiany dostępności układają się wzdłuż wszystkich wziętych pod uwagę ciągów drogowych planowanych do realizacji do 2023 r. (S7, S8, S61, S17, S19 na odcinku między Lublinem a Rzeszowem) oraz wschodni odcinek autostrady A4). Nierzadko efekty inwestycji widać nawet na obszarach położonych daleko od realizowanych odcinków (np. efekt S8 budowanej z Warszawy do Białegostoku widoczny jest aż w gminach położonych przy granicy z Białorusią). Jednocześnie dość znaczne obszary korzystają na nowych inwestycjach tylko w ograniczonym stopniu. Są to przede wszystkim północne i środkowe Mazury, południowe Podlasie, południowo-wschodnia Lubelszczyzna, całe południowe Podkarpacie (Bieszczady i Beskid Niski oraz Pogórza), a także zachodnia część województwa świętokrzyskiego.

Opisany układ wskazuje, że spośród dużych inwestycji drogowych nie przygotowanych jeszcze do realizacji, kilka mogłoby znacząco wpłynąć na zmniejszenie różnic w regionalnym poziomie dostępności. Dotyczy to w pierwszej kolejności budowy dróg ekspresowych: S74 z Kielc do Niska, S19 z Rzeszowa do Barwinka oraz S17 z Lublina do Zamościa i dalej do granicy ukraińskiej, a także niektórych odcinków S19 między Lublinem i Białymstokiem, w tym w szczególności obwodnicy Białegostoku oraz S16 na wschód od Olsztyna w stronę Elku. Analizując zróżnicowanie dostępności można zauważyć, że ośrodki regionalne leżą z reguły w pobliżu linii gwałtownego spadku poziomu dostępności. Spadek ten ma miejsce na północ i zachód od Olsztyna, na południe od Białegostoku, na wschód od Lublina, na południowo-wschód od Rzeszowa i na wschód od Kielc. W wyniku planowanych do podjęcia w latach 2014-2023 działań inwestycyjnych znaczącej poprawy dostępności należy oczekiwać tylko na niektórych kierunkach w sąsiedztwie analizowanych MOF. W przypadku Olsztyna najlepszej poprawy dostępności można się spodziewać od strony północnej, Białegostoku od południowej, Lublina od południowo-wschodniej, Rzeszowa od południowej i Kielc od wschodniej.

Dostępność kolejowa województw Polski Wschodniej jest również relatywnie słaba, co wynika nie tylko z ich peryferyjnego położenia oraz z braku znacznych inwestycji w tym zakresie, ale również z zaległości historycznych i swoistego rodzaju „upośledzenia”, w szczególności ziem byłego zaboru rosyjskiego, w relacji do intensywnie rozwiniętej infrastruktury kolejowej w zaborze pruskim. Szczególnie źle dostępne jest najniższe pod tym względem w Polsce województwo podlaskie. Nie wiele lepsza jest sytuacja w województwie podkarpackim oraz na znacznych obszarach we wszystkich pozostałych regionach. Terenami o wyraźnie lepszej dostępności kolejowej są jedynie zachodnie rubieże województwa świętokrzyskiego, lubelskiego oraz południowo-zachodnie województwa warmińsko-mazurskiego. W skali lokalnej tereny najniższej dostępności kolejowej w dużym stopniu pokrywają się z tymi najgorzej dostępnymi w sieci drogowej. Ma to miejsce m.in. na pograniczu litewskim, w Bieszczadach i na południowo-wschodniej Lubelszczyźnie. Poprawa dostępności kolejowej w wyniku inwestycji w latach 2014-2023 jest o wiele bardziej selektywna przestrzennie. Obejmuje ona głównie północną Lubelszczyznę, Podlasie i wschodnie Mazury (*Rail Baltica*). Wiele innych obszarów nie korzysta na inwestycjach prawie wcale.

Spośród badanych ośrodków regionalnych obecnie relatywnie najwyższe wskaźniki dostępności kolejowej posiadają Kielce, a w drugiej kolejności Lublin. Wokół miast istnieją strefy nieznacznie lepszej dostępności widoczne najlepiej w sąsiedztwie Lublina i Olsztyna. Jednocześnie nowe inwestycje nie wpływają wcale na ponadprzeciętną poprawę dostępności w ramach MOF (skala zmian jest analogiczna jak w całych

regionach). Spośród miast wojewódzkich Polski Wschodniej, najwyższy wzrost dostępności kolejowej w latach 2013-2023 odnotuje Białystok.

W 2013 r. najwyższą dostępnością lotniczą w Polsce Wschodniej charakteryzują się obszary przyległe do województwa mazowieckiego (gdzie zlokalizowane są porty lotnicze w Warszawie oraz w Modlinie), zachodnie obszary województwa świętokrzyskiego (dobry dostęp do portów lotniczych w Katowicach (Pyrzowice), Krakowie (Balice), Łodzi (Lublinek) oraz również z wykorzystaniem S7 – dostęp do lotniska w Warszawie. Zauważalna jest również lepsza dostępność obszarów przyległych do istniejących w Polsce Wschodniej portów lotniczych w Świdniku oraz Rzeszowie-Jasionce. Najślabiej pod tym względem wyglądają ponownie Suwalszczyzna, Mazury oraz Bieszczady.

Peryferyjne położenie makroregionu powoduje, że większość istotnych celów podróży (tak w transporcie pasażerskim, jak i towarowym) znajduje się na szeroko rozumianym kierunku zachodnim (największe ośrodki krajowe i prawie wszystkie duże kraje Unii Europejskiej). Dlatego też, jak wykazano wielokrotnie we wcześniejszych badaniach, dostępność województw wschodnich można podnosić nie tylko poprzez podejmowanie inwestycji transportowych bezpośrednio na ich obszarze, lecz również w Polsce centralnej, a nawet zachodniej. Znaczenie inwestycji poza regionem będzie najprawdopodobniej relatywnie wzrastać w kolejnych latach. Powodem będą zmiany demograficzne (depopulacja części Polski wschodniej, a zarazem obniżenie atrakcyjności najbliższych celów podróży) oraz przewidywana dalsza koncentracja wytwarzania PKB w największych obszarach metropolitalnych kraju. Budowa nowych szlaków transportowych jest do pewnego stopnia elementem polityki przeciwdziałającej opisanym tendencjom, ale jednocześnie ta sama polityka musi uwzględniać istniejące uwarunkowania. Jako kierunki potencjalnych inwestycji (tak drogowych, jak i kolejowych), szczególnie służących poprawie dostępności makroregionu (a także badanych pięciu stolic regionalnych) należy wymienić relacje:

- wszystkich pięciu ośrodków wojewódzkich z Warszawą,
- Rzeszowa i Lublina z Krakowem,
- Lublina z Łodzią,
- Kielc z Krakowem,
- Kielc z Łodzią,
- Kielc z Katowicami,
- Olsztyna z Toruniem i Bydgoszczą,
- Olsztyna z Gdańskiem.

Z ww. względów władze regionalne województw Polski Wschodniej powinny przywiązywać większą uwagę do inwestycji centralnych realizowanych w ramach ww. ciągów transportowych w województwach sąsiednich, w tym zwłaszcza w województwie mazowieckim (opóźnienia w budowie trasy S7).

Reasumując analiza dostępności transportowej wskazuje na istnienie następujących wniosków z zakresu interwencji w sektorze transportu na terenie Polski Wschodniej:

- W sąsiedztwie ośrodków regionalnych istnieją obszary o lepszej i zdecydowanie gorszej dostępności przestrzennej. „Graniczne” położenie badanych MOF, jest pod tym względem silną przesłanką odnośnie zakresu interwencji. Podobnie jak Warszawa jest barierą w kontekście dostępności całej Polski Wschodniej, tak też miasta wojewódzkie mogą być takimi barierami w skali regionalnej. Dobra dostępność (zwłaszcza drogową) „kończy” się w ośrodku regionalnym. Nie tylko w wyniku braku inwestycji na dalszych odcinkach głównych dróg, ale także (a często przede wszystkim) z uwagi na niedrożny wewnętrzny układ transportowy MOF. Rozprowadzenie ruchu z kończących się w ośrodkach (lub w ich pobliżu) dróg ekspresowych powinno zatem obejmować nie tylko układ miasta, ale również okoliczne gminy, wchodzące w skład MOF lub z nim sąsiadujące. Możliwe jest wskazanie kierunków „upośledzonych” w tym zakresie.

- Dostępność kolejowa MOF uwarunkowana jest głównie dostępnością ich rdzenia w ujęciu powiązań dalekobieżnych. Lokalna komunikacja kolejowa poprawia dostępność w niewielkim stopniu głównie w rejonie Lublina i Olsztyna. Przyszłe zmiany dostępności ośrodków zależą przede wszystkim od poziomu dostępności drogowej, która warunkuje również dostęp do komunikacji lotniczej.
- Interwencja na głównych szlakach powinna być skoordynowana z przedsięwzięciami podejmowanymi w sąsiednich województwach. Dotyczy to zwłaszcza dróg ekspresowych i magistralnych linii kolejowych.

3. Postulowany zakres inwestycji z uwagi na sytuację w poszczególnych MOF-ach.

Postulowany zakres interwencji w układzie poszczególnych MOF przedstawiono w układzie tabelarycznym (tabela 48). Oprócz opisanych wyżej przesłanek wynikających z analizy popytowej oraz analizy dostępności, w zestawieniu uwzględniono także uwarunkowania specyficzne odpowiadające poszczególnym ośrodkom.

Tab. 48. Postulowany zakres interwencji w MOF-ach miast wojewódzkich Polski Wschodniej.

MOF	Postulowany zakres interwencji wynikający z:		
	analizy popytowej	analizy dostępności	uwarunkowań specyficznych
MOF Lublin	<ul style="list-style-type: none"> – Obsługa produkcji przemysłowej (tonaż). – Obsługa ośrodka akademickiego. – Ograniczenie ruchu w centrum miasta. – Obsługa stref suburbanizacji (Nałęczów, Łęczna). 	<ul style="list-style-type: none"> – Dostępność MOF z kierunku południowo-wschodniego. 	<ul style="list-style-type: none"> – Rozprowadzenie ruchu z istniejącej obwodnicy, – Integracja dworca kolejowego z układem transportowym miasta. – Domknięcie wewnętrznych tras obwodowych w części południowej miasta.
MOF Białystok	<ul style="list-style-type: none"> – Izolowanie ruchu tranzytowego W-E. – Wrażliwość na zmiany uwarunkowań geopolitycznych. – Obsługa stref suburbanizacji i dojazdów do pracy (Łapy, Wasilków, Supraśl, Choroszcz). – Ograniczenie ruchu w centrum miasta. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dostępność MOF z kierunku południowego. – Lobbing na rzecz południowej obwodnicy miasta (S19) (zadanie centralne) 	<ul style="list-style-type: none"> – Powiązanie układu miejskiego z trasą ekspresową S8. – Domknięcie układu obwodowego miasta. – Dokończenie inwestycji rozpoczętych w poprzednim okresie programowania (w ramach ciągów transportowych).
MOF Rzeszów	<ul style="list-style-type: none"> – Izolowanie ruchu tranzytowego N-S. – Ograniczenie ruchu w centrum miasta, w tym budowa fragmentów obwodnicy północnej i południowej. – Obsługa stref suburbanizacji (Boguchwała, Głogów Małopolski, Tyczyn). – Obsługa rejonów centrów handlowych (Krasne). – Ułatwienie wielokierunkowych intensywnych dojazdów do pracy. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dostępność MOF z kierunku południowego. – Lobbing na rzecz przedłużenia obwodnicy w ciągu S19 w kierunku południowym (wyjście na Barwinek; zadanie centralne). 	<ul style="list-style-type: none"> – Dowiązanie sieci dróg miejskich do znajdującego się w budowie odcinka S19. – Domknięcie wewnętrznego układu obwodowego. – Integracja układu drogowego z transportem publicznym.
MOF Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Izolowanie ruchu tranzytowego W-E. – Obsługa Targów Kielce. – Obsługa produkcji przemysłowej (tonaż). – Ograniczenie ruchu w centrum miasta. – Obsługa stref suburbanizacji (Morawica). – Ułatwienie wielokierunkowych intensywnych dojazdów do pracy. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dostępność MOF z kierunku wschodniego. – Lobbing na rzecz dowiązania drogi ekspresowej S74 do trasy S7 (zadanie centralne). 	<ul style="list-style-type: none"> – Eliminacja efektów braku tras obwodowych. – Dokończenie inwestycji rozpoczętych w poprzednim okresie programowania (w ramach ciągów transportowych). – Rozprowadzenie ruchu z kierunku Warszawy (S7) do centrum miasta. – Alternatywne rozwiązanie problemu tranzytu W-E.
MOF Olsztyn	<ul style="list-style-type: none"> – Ograniczenie ruchu w centrum miasta. – Obsługa produkcji przemysłowej (tonaż). – Obsługa ruchu turystycznego. – Obsługa ośrodka akademickiego. – Obsługa rosnących dojazdów do pracy (Stawiguda). 	<ul style="list-style-type: none"> – Dostępność MOF z kierunku północnego. – Lobbing na rzecz przyspieszenia budowy trasy S7 w województwie mazowieckim (zadanie centralne). 	<ul style="list-style-type: none"> – Rozprowadzenie ruchu z budowanej obwodnicy (prawidłowa lokalizacja i obsługa węzłów). – Obsługa portu lotniczego Olsztyn-Mazury. – Integracja z transportem publicznym.

Reasumując należy podkreślić, że odrębnie dedykowana interwencja na obszarze pięciu MOF ośrodków regionalnych w zakresie transportu drogowego jest dobrze uzasadniona, przede wszystkim z uwagi na:

- gorsze wyposażenie makroregionu w infrastrukturę drogową (w szczególności drogi wyższej klasy) oraz w zakresie dostępności potencjałowej i czasowej (dostępność do ośrodków wojewódzkich i stolicy kraju);
- wyraźną lukę we wsparciu na poziomie sieci drugiego rzędu, której grozi brak finansowania zarówno z poziomu krajowego, jak i regionalnego;
- potrzebę prawidłowego rozprowadzenia ruchu z istniejących, budowanych i planowanych (2014-2020) autostrad i dróg ekspresowych;
- położenie na granicy stref lepszej dostępności, a niekiedy pełnienie „funkcji” bariery w dostępności z dalszych obszarów peryferyjnych;
- istnienie wąskich gardeł sieci drogowej oraz kongestii w większości miast regionalnych;
- intensyfikację suburbanizacji oraz dojazdów do pracy i tworzenie się wąskich gardeł na drogach wlotowych do ośrodków regionalnych i subregionalnych;
- zagrożenie ze strony ciężkiego tranzytu drogowego z Europy Wschodniej;
- postępującą koncentrację ludności oraz wytwarzanego PKB (w tym tonażu produkcji przemysłowej) w ośrodkach regionalnych makroregionu;
- potrzebę wzmocnienia funkcji ponadregionalnych (w tym metropolitalnych) w MOF Polski Wschodniej, w tym poprzez obsługę takich generatorów ruchu jak uczelnie, tereny targowe, lotniska.

IV. REKOMENDACJE PRIORYTETOWYCH DZIAŁAŃ INWESTYCYJNYCH Z DZIEDZINY TRANSPORTU NA OBSZARZE OBJĘTYM EKSPERTYZĄ.

Na podstawie wykonanej diagnozy (rozdział I), analiz SWOT (rozdział II) oraz zdefiniowanego postulowanego zakresu interwencji (rozdział III) podjęto próbę wstępnego wskazania priorytetowych działań inwestycyjnych na lata 2014-2020 wraz z określeniem ich celów i kierunków. Rekomendacje inwestycji należy traktować jako przykładowe. Są one oparte na działaniach wylistowanych przez władze regionalne (opisanych w rozdziale I).

W ślad za wnioskami wyrażonymi w rozdziale III należy potwierdzić, że ograniczenie zakresu interwencji w ramach POPW do inwestycji drogowych na terenie pięciu MOF ośrodków regionalnych ma uzasadnienie merytoryczne. Czyni ono działania transportowe Programu Operacyjnego komplementarnymi względem innych Programów oraz wcześniejszych perspektyw programowych. Jednocześnie szczególne uwarunkowania występujące w poszczególnych MOF przemawiają za elastycznością w doborze i definiowaniu kryteriów, według których dofinansowywane będą konkretne projekty.

Poniżej zaproponowano ogólne rozwiązania nawiązujące do głównego celu projektowanej interwencji, tj. wzmocnienia pozycji rozwojowej i konkurencyjnej makroregionu Polski Wschodniej.

W celu ustalenia rankingu poszczególnych inwestycji wyznaczono kryteria punktowe, które umożliwiają ocenę planowanych inwestycji pod względem:

- odciążenia obecnego układu transportowego poprzez modernizację odcinków o wysokim natężeniu ruchu (w ruchu dojazdowym do miasta wojewódzkiego), zaś w obrębie granic miasta poprzez budowę rozwiązań obwodowych, a poza dzielnicami centralnymi także koncentrycznych;
- likwidacji występujących wąskich gardeł układu drogowego (miejsca występowania kongestii);
- znaczenia określonego ciągu drogowego w systemie połączeń miasta wojewódzkiego z głównymi metropoliami kraju, innymi miastami wojewódzkimi, ośrodkami subregionalnymi oraz w dalszej kolejności powiatowymi i gminnymi;
- znaczenia w obsłudze codziennych dojazdów do pracy w mieście wojewódzkim;
- pozytywnego wpływu na obsługę transportową dużych generatorów ruchu (w tym centrów koncentracji miejsc pracy) położonych w MOF ośrodków regionalnych takich jak zakłady produkcyjne, uczelnie wyższe, węzły integrujące z innymi gałęziami transportu, centra handlu detalicznego i hurtowego, tereny targowe, atrakcje turystyczne;
- komplementarności względem innych inwestycji drogowych POPW (2014-2020), inwestycji drogowych innego realizowanych równolegle w ramach innych programów operacyjnych (szczególnie PO IiŚ i RPO) oraz inwestycji drogowych z wcześniejszej perspektywy finansowej (2007-2013);
- przygotowania inwestycji do realizacji (posiadanie odpowiednich dokumentów).

Rola dwóch ostatnich spośród wymienionych kryteriów jest kluczowa w kontekście właściwego etapowania podejmowanych interwencji. Komplementarność z innymi działaniami dotyczy w szczególności inwestycji realizowanych przez GDDKiA w ciągach autostrad i dróg ekspresowych w ramach sieci TEN-T (zwłaszcza inwestycje służące rozprowadzeniu ruchu z istniejących już tras oraz powiązanie ze sobą już istniejących szlaków ekspresowych w ramach sieci TEN-T).

Zaproponowane kryteria w powiązaniu z koniecznością etapowania inwestycji, przy wstępnym pominięciu kryterium terminu ich planowanego zakończenia, wskazywałyby tym samym wstępnie na priorytet czasowy dla realizacji dróg:

- rozprowadzających ruch z tras prowadzących do Warszawy (S51 w Olsztynie, S8 w Białymstoku, S17 w Lublinie, S19 w Rzeszowie i S7 w Kielcach), Krakowa (S7 w Kielcach, A4 w Rzeszowie) i Gdańska

(DK16 w Olsztynie); w tym zwłaszcza inwestycji służących usprawnieniu dojazdu do już istniejących odcinków wymienionych autostrad i dróg ekspresowych;

- zlokalizowanych poza centrum miasta (np. w północnej części Rzeszowa, czy zachodniej części Białegostoku), które służyłyby ograniczeniu ruchu samochodowego w dzielnicach centralnych miasta, w tym zwłaszcza elementów domykających już istniejące trasy;
- obsługujących obiekty będące szczególnie dużymi generatorami ruchu, jak lotniska (np. Rzeszów), tereny targowe (np. Kielce), specjalne strefy ekonomiczne i inne strefy przemysłowe (np. Rzeszów, Białystok);
- obsługujących duże potoki osób dojeżdżających do pracy (np. z kierunku Tyczyna do Rzeszowa, z kierunku Łap do Białegostoku i z kierunku Biłgoraja do Lublina).

V. SYSTEM WDRAŻANIA I MONITOROWANIA PLANU TRANSPORTOWEGO DLA POPW

Wdrożenie Planu Transportowego będzie wymagało podjęcia skoncentrowanych działań z wykorzystaniem różnorodnych środków. Zakres przewidywanej interwencji, określony w Planie Transportowym dla POPW, z góry zakłada konieczność współdziałania ze sobą wielu podmiotów, w tym przede wszystkim władz państwowych, jednostek samorządu terytorialnego i zarządców infrastruktury drogowej, które będą współuczestniczyły w realizacji inwestycji z dziedziny transportu drogowego na obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej.

Większość inwestycji drogowych będzie realizowana w ramach krajowych i regionalnych programów operacyjnych współfinansowanych ze środków unijnych:

- Polska Wschodnia 2014-2020 (PO PW),
- Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (PO IiŚ),
- 5 programach regionalnych z obszaru Polski Wschodniej, w tym w ramach instrumentu pn. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

Poniżej przedstawiono wykaz instytucji uczestniczących w procesie realizacji projektów drogowych w ramach ww. programów operacyjnych.

1. **Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego** pełnić będzie funkcję instytucji zarządzającej PO IiŚ i PO PW;
2. **Zarządy Województw Polski Wschodniej** pełnić będą funkcję instytucji zarządzających regionalnymi programami operacyjnymi;
3. **Minister właściwy do spraw środowiska naturalnego** będzie odpowiadał m.in. za rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze drogowej;
4. **Centrum Unijnych Projektów Transportowych** pełnić będzie funkcję instytucji pośredniczącej dla PO PW – w zakresie infrastruktury kolejowej;
5. **Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości** pełnić będzie funkcję instytucji pośredniczącej dla PO PW – w zakresie infrastruktury drogowej i transportu miejskiego;
6. **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad** będzie odpowiedzialna za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg krajowych;
7. **Jednostki samorządu terytorialnego** będą odpowiedzialne za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg samorządowych.

Zakres interwencji określony w poszczególnych programów operacyjnych umożliwi realizację szerokiego spektrum komplementarnych względem siebie inwestycji drogowych.

W ramach PO PW dofinansowaniem z EFRR objęte będą inwestycje drogowe służące realizacji priorytetu inwestycyjnego 7b Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Wsparcie zostanie przeznaczone na poprawę układów transportowych 5 miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych na zasadach przewidzianych w Umowie Partnerstwa. Planuje się inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich, zapewniające ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T. Przewiduje się również inwestycje dotyczące budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych, włączające je do systemu dróg krajowych, w tym sieci TEN-T.

W PO IiŚ wiele inwestycji z zakresu infrastruktury transportu drogowego będzie dofinansowane z FS w ramach priorytetu inwestycyjnego 7a *Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T*. Wsparcie zostanie przeznaczone na realizację projektów, których

efektem będzie stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości, łączącej wszystkie miasta wojewódzkie z siecią TEN-T i pozwalającej na ich skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu z Warszawą stanowiącą główny węzeł miejski sieci bazowej. Interwencja będzie dotyczyć kategorii dróg krajowych, zaliczających się do nich dróg ekspresowych i autostrad, a także dróg w ww. miejskim węzle sieci bazowej o strategicznym znaczeniu dla sieci TEN-T i ujętych w planach korytarzy sieci TEN-T.

Ponadto w PO liŚ przewiduje się realizację inwestycji drogowych na drogach krajowych poza siecią TEN-T, które będą dofinansowane z EFRR w ramach priorytetu inwestycyjnego 7b. Wsparciem objęte będą inwestycje na drogach: łączących ośrodki miejskie z siecią TEN-T (drogi ekspresowe i drogi krajowe poza TEN-T, pełniące rolę tras wylotowych), zapewniających połączenie miejskiej infrastruktury drogowej z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miejskich węzłach sieci bazowej), odciążających miasta od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu).

W regionalnych programach operacyjnych Polski Wschodniej dofinansowaniem z EFRR objęte będą inwestycje drogowe realizowane w ramach priorytetu inwestycyjnego 7b i służące przede wszystkim zwiększeniu wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województw. Realizowane będą głównie projekty polegające na przebudowie istniejących dróg o znaczeniu regionalnym (województwie), ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji poprawiające dostępność do dróg znajdujących się w sieci TEN-T.

Nie przewiduje się wprowadzenia odrębnego systemu monitorowania dla Planu Transportowego, uznając, iż stosowne informacje będą pozyskane z systemów monitorowania poszczególnych programów realizowanych na obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Jednocześnie do tego celu zostaną wykorzystane dane, które będą zbierane w ramach systemu monitorowania przyjętego dla *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020'*. Powyższy system gwarantuje uzyskiwanie bieżących i okresowych informacji na temat poszczególnych celów strategii, w tym wzmocnienia spójności wewnętrznej Polski Wschodniej. Ponadto system umożliwi obserwację trendów i zjawisk zachodzących w makroregionie w szerszym kontekście społeczno-gospodarczych uwarunkowań rozwojowych. Informacje pozyskane w procesie monitorowania będą wykorzystywane w procesie koordynacji działań realizowanych na obszarze objętym Planem Transportowym.

VI. ANALIZA POTENCJAŁU INSTYTUCJONALNEGO INSTYTUCJI ZAANGAŻOWANYCH WE WDRAŻANIE PLANU TRANSPORTOWEGO DLA POPW

Funkcję Instytucji Pośredniczącej, odpowiedzialnej za wdrażanie projektów ujętych w Planie Transportowym dla POPW, sprawować będzie Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP). PARP jest agencją rządową podlegającą Ministrowi właściwemu ds. gospodarki. Powstała na mocy ustawy z 9 listopada 2000 roku, m.in. w celu wykonywania zadań związanych z zarządzaniem funduszami z budżetu państwa i Unii Europejskiej. PARP jest zaangażowana we wdrażanie trzech programów operacyjnych perspektywy 2007-2013 oraz kolejnych trzech na lata 2014-2020. Misją PARP jest tworzenie korzystnych warunków dla zrównoważonego rozwoju polskiej gospodarki poprzez wspieranie innowacyjności i aktywności międzynarodowej przedsiębiorstw oraz promocja przyjaznych środowisku form produkcji i konsumpcji.

- PARP posiada potencjał instytucjonalny oraz wdrożone i sprawdzone w dwóch perspektywach finansowych, a także w ramach funduszy przedakcesyjnych, mechanizmy implementacji instrumentów wsparcia, w tym także w obszarze transportu drogowego. Na podkreślenie zasługuje fakt, że nie jest to instytucja nowa, tworzona na potrzeby obsługi perspektywy finansowej 2014-2020 lecz posiada ww. doświadczenie instytucjonalne we wdrażaniu programów operacyjnych, co powoduje, że dysponuje już zasobami w zakresie wiedzy, doświadczenia i kompetencji, możliwymi do pozyskiwania na potrzeby realizacji poszczególnych zadań bez konieczności poszukiwania tych zasobów poza Agencją.
- PARP posiada ponadto pamięć instytucjonalną oraz wiedzę na temat makroregionu wynikającą z realizacji Programu Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 (PO RPW). W ramach IV osi priorytetowej Infrastruktura transportowa PO RPW, PARP realizuje cel poprawy dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych województw Polski Wschodniej. Za wdrażanie II osi priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia Infrastruktura drogowa odpowiedzialny będzie Departament Projektów Infrastrukturalnych PARP, który również wdraża projekty drogowe realizowane w ramach IV osi priorytetowej PO RPW. Departament ten będzie wspierany przez inne komórki PARP, w szczególności Departament Kontroli oraz Departament Koordynacji Wdrażania Programów, a także komórki realizujące zadania administracyjno-prawne.
- PARP posiada doświadczoną i wyspecjalizowaną kadrę. Zdecydowana większość pracowników PARP posiada ponad 6-letni staż pracy, a wielu z nich ponad 10-letnie doświadczenie zawodowe. Do celów wdrażania II osi priorytetowej PO PW przeznaczone zostanie docelowo minimum 20 etatów przyznanych PARP w ramach PO PW. W PARP prowadzona jest polityka szkoleniowa, która stanowi element systemu motywacyjnego dla pracowników i pozwala im na nieustanne podwyższanie i aktualizację wiedzy i umiejętności. Kreowanie efektywnej polityki szkoleniowej przyczynia się nie tylko do rozwoju kompetencji pracowników, ale przede wszystkim wpływa na jakość realizowanych przez PARP zadań.

Ewaluacja ex-ante przeprowadzona na potrzeby PO PW wykazała odpowiednie przygotowanie, doświadczenie i potencjał PARP do wdrażania projektów drogowych.

29 stycznia 2014 r. powołany został Zespół do instytucjonalnego przygotowania PARP do realizacji nowych programów w perspektywie finansowej 2014 – 2020. W ramach prac Zespołu wypracowane zostały kierunkowe rozwiązania wraz z rekomendacjami, niezbędne do podjęcia przez PARP nowych zadań, dotyczących w szczególności:

- zinwentaryzowania zadań PARP w perspektywie finansowej 2014-2020;
- wypracowania kierunkowych rozwiązań i rekomendacji w obszarze wdrożenia poszczególnych zadań, procesów, metodyki zarządzania projektami, struktury organizacyjnej PARP, systemu informatycznego oraz przygotowania kadr PARP do nowych zadań;

- analizy regulacji i projektów regulacji wspólnotowych i krajowych określających wymagania wobec instytucji zaangażowanych w realizację programów operacyjnych na lata 2014-2020.

W odniesieniu do zdolności administracyjnych po stronie beneficjentów należy wskazać, że projekty drogowe w ramach PO PW, zgodnie z zapisami PO PW oraz Szczegółowym Opisem Osi Priorytetowych PO PW, realizować będą następujące typy beneficjentów:

- miasta wojewódzkie,
- związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego,
- jednostki samorządu terytorialnego.

Powyższa grupa beneficjentów to jednostki sektora finansów publicznych, które działają na podstawie ściśle określonych ram prawnych oraz statutów określających zakres ich działalności, posiadające kompetencje do realizacji inwestycji drogowych. Od samego początku wdrażania funduszy unijnych w Polsce, podmioty te realizują projekty współfinansowane ze środków EFRR. W związku z tym, mogą wykazać się długoletnim doświadczeniem w realizacji inwestycji infrastrukturalnych, w tym w szczególności współfinansowanych ze środków UE, oraz strukturą organizacyjną pozwalającą na skuteczną realizację tych inwestycji. Struktura organizacyjna tych jednostek jest dopasowana do sprawnej realizacji projektów pod względem rzeczowym i finansowym (wyodrębnione oddzielne wydziały lub wskazane osoby w ramach wydziałów). Beneficjenci wskazują na posiadane zasoby kadrowe, w szczególności w zakresie obsługi projektów drogowych, oraz zamówień publicznych. Niektórzy posiadają również zasoby pozwalające na sprawowanie samodzielnego nadzoru nad realizowanymi inwestycjami. Na potrzeby POPW 2014-2020 nie są planowane dodatkowe zmiany w zakresie organizacji i struktury beneficjentów.

Ponadto, beneficjenci POPW wykazują się odpowiednimi zasobami finansowymi oraz sprzętowymi, niezbędnymi do realizacji projektów drogowych współfinansowanych ze środków unijnych. Osoby odpowiedzialne za zarządzanie projektami, zarówno pod względem merytorycznym i finansowym wykazują się umiejętnościami, doświadczeniem oraz wiedzą niezbędną do właściwej realizacji projektów. Jednakże biorąc pod uwagę dotychczasową współpracę z beneficjentami, zmieniające się środowisko formalno-prawne, czy nowe wymogi związane z wdrażaniem perspektywy 2014-2020, konieczne będzie dalsze podwyższanie kwalifikacji poprzez uczestnictwo w specjalistycznych szkoleniach.

W większości przypadków obecne zasoby kadrowe beneficjentów są wystarczające do realizacji projektów w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Tylko niektórzy beneficjenci planują zatrudnienie dodatkowych pracowników do realizacji tych zadań.

VII. KRYTERIA STRATEGICZNE OCENY PROJEKTÓW DROGOWYCH

Poniższe kryteria zostały wypracowane w celu dokonania strategicznej oceny projektów drogowych zgłoszonych do Planu Transportowego przez potencjalnych beneficjentów PO PW.

Kryteria podzielono na:

- dwa **kryteria dopuszczające** wraz z podkryteriami, których niespełnienie skutkuje odrzuceniem projektu,
- cztery **kryteria punktowe** wraz z podkryteriami wynikające z osi priorytetowej II *Nowoczesna Infrastruktura Transportowa*, Priorytet Inwestycyjny 7b PO PW oraz kryterium 2 i 3 wypełnienia warunku ex-ante 7.1 Transport, umożliwiające uszeregowanie projektów zgodnie z uzyskaną liczbą punktów.

Kryteria dopuszczające

Brak spełnienia kryteriów dopuszczających będzie skutkować wykluczeniem danego projektu z oceny punktowej, co oznacza, że nie zostanie on ujęty na liście projektów drogowych spełniających warunki wsparcia PO PW.

1. Zgodność z zakresem wsparcia ujętym w PO PW.

Weryfikacji projektów dokonano w oparciu o zapisy II osi priorytetowej PO PW, dotyczące typów przedsięwzięć i beneficjentów:

1. Lokalizacja projektu na drogach krajowych lub wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich Polski Wschodniej lub na drogach wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych lub obszarach realizacji ZIT miast wojewódzkich Polski Wschodniej zapewniająca ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T.

W przypadku zgłoszenia do Planu Transportowego przedsięwzięcia polegającego na budowie/przebudowie drogi nie posiadającej aktualnie statusu drogi krajowej bądź wojewódzkiej podmiot zgłaszający – jako beneficjent PO PW – zostanie zobowiązany, w umowie o dofinansowanie, do podjęcia działań mających na celu przekształcenie tejże drogi odpowiednio w drogę krajową lub wojewódzką, pod rygorem zwrotu dofinansowania otrzymanego w ramach PO PW.

2. Realizacja projektu przez:

- 1) miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, w tym w porozumieniu z jednostkami samorządu terytorialnego zlokalizowanymi na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej lub na obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej/ Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej lub obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej, w skład których wchodzi miasto wojewódzkie;
- 3) Jednostki samorządu terytorialnego na szczeblu województwa w ramach makroregionu Polski Wschodniej.

2. Lokalizacja względem strefy centralnych dzielnic miasta.

Kryterium wynika z zapisów Planu Transportowego POPW. O dopuszczeniu do realizacji danego projektu decydować będzie jego lokalizacja względem strefy centralnych dzielnic miasta. Powyższe kryterium spełniać będą projekty zlokalizowane poza lub na granicy strefy centralnych dzielnic miasta zdefiniowanej w Planie Transportowym POPW.

Kryteria punktowe

Proponuje się zastosowanie czterech kryteriów punktowych pozwalających na uszeregowanie inwestycji zgodnie z przyznaną liczbą punktów. Zostały one zestawione w tabeli 1.

Tab.1. Kryteria punktowe

Lp.	Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
1.	Odciążenie układu komunikacyjnego	9
2.	Funkcja drogi	9
3.	Kontynuacja ciągu	3
4.	Gotowość projektu do realizacji	6
SUMA		27

1. Kryterium odciążenia układu komunikacyjnego

Kryterium umożliwia ocenę projektów pod kątem ich wpływu na układ komunikacyjny. Przeprowadzona analiza umożliwiła określenie, w jakim stopniu realizacja projektu przyczyni się do:

- zmniejszenia zatłoczenia w stolicach województw Polski Wschodniej poprzez inwestycje mające na celu wyprowadzenie ruchu z centrów miast,
- zmniejszenia ograniczeń przepustowości infrastruktury drogowej poprzez inwestycje na drogach pozamiejskich szczególnie mocno obciążonych ruchem pojazdów.

2. Kryterium funkcji drogi

Kryterium umożliwia ocenę projektów pod kątem ich wpływu na:

- wzrost dostępności miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych w zakresie infrastruktury drogowej, a także dostępności drogowej makroregionu Polski Wschodniej, rozumiane zarówno jako wzrost dostępności w sensie hierarchicznym między miastami wojewódzkimi, subregionalnymi, powiatowymi i gminnymi,
- wzmocnienie stolic województw Polski Wschodniej jako istotnych rynków pracy poprzez lokalizację inwestycji w połączeniach funkcjonalnych na tych kierunkach, na których szczególnie intensywnie realizowane są dojazdy do pracy,
- zwiększenie dostępności do potencjałów ruchotwórczych, takich jak: przedsiębiorstwa i instytucje publiczne jako główne źródła miejsc pracy, uczelnie wyższe, węzły integrujące z innymi gałęziami transportu, centra handlu detalicznego i hurtowego, tereny targowe, atrakcje turystyczne itd.

3. Kryterium kontynuacji ciągu

Kryterium umożliwia ocenę projektów pod kątem ich komplementarności z inwestycjami drogowymi:

- zrealizowanymi w okresie programowania 2007-2013,
- realizowanymi lub planowanymi do realizacji w okresie programowania 2014-2020.

4. Kryterium gotowości projektu do realizacji

Kryterium umożliwia ocenę stanu przygotowania projektów do realizacji.

VIII. ZAŁĄCZNIK LISTA PROJEKTÓW DROGOWYCH W PODZIALE NA WOJEWÓDZTWA POLSKI WSCHODNIEJ

L.p.	Nazwa projektu	Łączna długość (w km)	Beneficjent	Szacunkowy koszt kwalifikowalny (w mln PLN)	Harmonogram realizacji projektu				
					Decyzja środowiskowa	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
Województwo lubelskie									
1	Przebudowa skrzyżowania DK 19 (al. Solidarności i al. Gen. Wł. Sikorskiego) i DW 809 (ul. Gen. Ducha) w Lublinie - wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła Lublin Czechów (S12/S17/S19)	1	Gmina Lublin	85,80	Q1 2014	Q4 2015	Q1 2016	Q1 2016	Q1 2018
2	Budowa nowego przebiegu DW 809 w Lublinie na odcinku od skrzyżowania ul. Bohaterów Monte Cassino z ul. Wojciechowską do węzła Sławin – wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła Lublin Sławinek (S12/S17/S19)	1	Gmina Lublin	110,62	Q1 2016	Q2 2016	Q1 2016	Q3 2016	Q3 2018
3	Budowa drogi wojewódzkiej Nr 747 na odcinku Radawiec – węzeł Konopnica (S 19)	4	Województwo Lubelskie	58,57	Q2 2011	Q2 2015	Q1 2016	Q1 2016	Q4 2017
4	Budowa i przebudowa DW 835 w Lublinie na odcinkach: od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830	4	Gmina Lublin	118,00	Q2 2016	Q1 2017	Q4 2016	Q3 2017	Q2 2019
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 na odcinku od granicy miasta Lublin do m. Piotrków	16	Województwo Lubelskie	190,00	Q4 2016	Q2 2017	Q2 2017	Q3 2017	Q4 2019
SUMA				527,99					

L.p.	Nazwa projektu	Łączna długość (w km)	Beneficjent	Szacunkowy koszt kwalifikowalny (w mln PLN)	Harmonogram realizacji projektu				
					Decyzja środowiskowa	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
Województwo podkarpackie									
1	Rozbudowa DW 869 na odcinku od węzła S-19 Jasionka do węzła DK 9 w Rudnej Małej	8	Województwo Podkarpackie	75,00	Q3 2014	Q1 2017	Q3 2016	Q1 2017	Q4 2018
2	Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Warszawskiej - połączenie DK 97 z DK 94	2	Gmina Rzeszów	35,00	Q3 2014	Q4 2016	Q3 2016	Q4 2016	Q4 2019
3	Budowa DW na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty w Rzeszowie (DK 19) do węzła Rzeszów-Południe (S19)	4	Gmina Rzeszów / Województwo Podkarpackie	180,70	Q2 2014	Q2 2016	Q1 2016	Q2 2016	Q4 2017
4	Rozbudowa DW 878 w Rzeszowie w ciągu ul. Sikorskiego prowadzącej do DK 94, na odcinku od skrzyżowania z ul. Malowniczą do granicy miasta	2	Gmina Rzeszów	33,82	Q3 2015	Q2 2016	Q1 2016	Q3 2016	Q3 2018
5	Rozbudowa DK 19 w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty do granicy miasta	2	Gmina Rzeszów	39,00	Q2 2016	Q4 2016	Q1 2016	Q4 2016	Q4 2018
6	Budowa DW 878 na odcinku od granicy miasta Rzeszowa (ul. Lubelska) do DW 869 - (etap I) droga jednojezdniowa	5	Województwo Podkarpackie	15,00	Q4 2016	Q2 2017	Q2 2016	Q3 2017	Q4 2018
7	Budowa DW 878 na odcinku od granicy miasta Rzeszowa (ul. Lubelska) do DW 869 - (etap II) budowa drugiej jezdni	5	Województwo Podkarpackie	65,00	Q2 2017	Q3 2017	Q2 2016	Q3 2017	Q4 2020
8	Rozbudowa DW 878 na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Orkana w Tyczynie (DP nr 1404 R)	1	Województwo Podkarpackie	66,00	Q2 2016	Q2 2017	Q3 2016	Q3 2016	Q4 2018
9	Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej- połączenie DK 97 z DK 94	3	Gmina Rzeszów	144,40	Q2 2017	Q3 2017	Q4 2017	Q1 2018	Q4 2019
10	Rozbudowa i budowa DW Nr 988 na odcinku Babica - Zaborów wraz z budową obwodnicy Czudca	8	Województwo Podkarpackie	82,40	Q1 2017	Q2 2017	Q2 2016	Q2 2017	Q4 2019
11	Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK 19) do Al. Sikorskiego (DW 878)	5	Gmina Rzeszów	444,00	Q1 2017	Q4 2017	Q3 2017	Q4 2017	Q4 2020
SUMA				1 178,50					

L.p.	Nazwa projektu	Łączna długość (w km)	Beneficjent	Szacunkowy koszt kwalifikowalny (w mln PLN)	Harmonogram realizacji projektu				
					Decyzja środowiskowa	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
Województwo podlaskie									
1	Przebudowa DK 8 na odcinku od granicy miasta Białystok do węzła Porosły (DK8) oraz przebudowa DW 676 na odcinku od skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Narodowych Sił Zbrojnych w Białymstoku (DW 676/DW 669) do węzła Porosły (DK8) – wyprowadzenie ruchu w kierunku S8	2	Gmina Białystok	100,00	Q1 2016	Q2 2016	Q1 2016	Q1 2017	Q4 2018
2	Przebudowa DW 678 na odcinku Kleosin - Markowszczyzna	7	Województwo Podlaskie	150,00	Q1 2016	Q2 2016	Q2 2016	Q2 2016	Q4 2018
3	Budowa DW 669 w Białymstoku na odcinku od skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Narodowych Sił Zbrojnych (DW 676/DW 669) do ul. Ciołkowskiego (DW 678)	6	Gmina Białystok	295,00	Q1 2016	Q2 2016	Q1 2016	Q3/Q4 2016	Q3 2019
4	Przebudowa DW 678 w Białymstoku na odcinku od skrzyżowania ul. Ciołkowskiego z ul. Mickiewicza do skrzyżowania ul. Ciołkowskiego z ul. Sulika (DK 65)	4	Gmina Białystok	105,00	Q1 2016	Q2 2016	Q1 2016	Q3/Q4 2016	Q4 2018
5	Przebudowa DW 682 na odcinku Markowszczyzna – Łapy	16	Województwo Podlaskie	210,00	Q1 2016	Q3 2016	Q3 2016	Q1 2017	Q4 2019
6	Przebudowa DW 676 na odcinku granica miasta Białystok - Supraśl	10	Województwo Podlaskie	130,00	Q1 2016	Q2 2016	Q2 2016	Q2 2016	Q4 2018
7	Przebudowa DW 682 i 681 na odcinku Łapy – Roszki-Wodźki	8	Województwo Podlaskie	81,00	Q1 2016	Q4 2016	Q1 2018	Q1 2018	Q4 2019
8	Przebudowa DW 685 na odcinku Zabłudów (DK 19) – granica gminy Zabłudów	9	Województwo Podlaskie	36,00	Q1 2016	Q2 2016	Q2 2016	Q2 2016	Q4 2017
SUMA				1 107,00					

L.p.	Nazwa projektu	Łączna długość (w km)	Beneficjent	Szacunkowy koszt kwalifikowalny (w mln PLN)	Harmonogram realizacji projektu				
					Decyzja środowiskowa	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
Województwo świętokrzyskie									
1	Rozbudowa DK 74 w Kielcach w ciągu ul. Łódzkiej, na odcinku od ul. Hubalczyków do ul. Zakładowej	2	Gmina Kielce	37,30	Q1 2018	Q2 2018	Q1 2018	Q2/Q3 2018	Q3 2020
2	Rozbudowa DW 761 na odcinku Piekoszków-węzeł Jaworznia (S7)	2	Województwo Świętokrzyskie	8,00	Q3 2015	Q1 2016	Q1 2016	Q3 2016	Q3 2017
3	Budowa nowego przebiegu DW 786 w Kielcach na odcinku od granicy miasta do węzła Kielce Zachód na połączeniu DK 74 z S7	5	Gmina Kielce	105,20	Q4 2017	Q3 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2020
4	Budowa nowego przebiegu DW 764 w Kielcach na odcinku od skrzyżowania ul. Tarnowskiej z ul. Wapiennikową (DK 73) do Ronda Czwartaków	2	Gmina Kielce	53,00	Q4 2014	Q2 2016	Q1 2016	Q2/Q3 2016	Q3 2018
5	Przebudowa i rozbudowa DK 73 w Kielcach w ciągu ul. Radomskiej, na odcinku od granicy miasta do ul. Jaworskiego	7	Gmina Kielce	188,80	Q4 2017	Q3 2018	Q2 2018	Q4 2018	Q4 2020
6	Rozbudowa DW 762 na odcinku: węzeł Kielce Południe (S7) - granica gminy Chęciny	10	Województwo Świętokrzyskie	37,00	Q4 2015	Q2 2016	Q1 2016	Q3 2016	Q3 2017
7	Rozbudowa DW 745 na odcinku: granica miasta Kielce – Maśków - Mąchocice	5	Województwo Świętokrzyskie	71,00	Q4 2016	Q2 2017	Q1 2017	Q4 2017	Q3 2019
8	Rozbudowa DW 764 na odcinku: granica miasta Kielce - granica gminy Daleszyce wraz z budową obwodnic m. Suków i Daleszyce	28	Województwo Świętokrzyskie	116,00	Q1 2016	Q2 2016	Q1 2016	Q3 2017	Q3 2019
9	Rozbudowa DW 764 w Kielcach na odcinku od Ronda Czwartaków do granicy miasta	2	Gmina Kielce	23,90	Q3 2017	Q1 2018	Q1 2018	Q2 2018	Q4 2019
10	Budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 od skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK73	4	Województwo Świętokrzyskie	27,00	Q3 2016	Q1 2017	Q4 2016	Q3 2017	Q3 2018
11	Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765 od skrzyżowania z DK73	3	Województwo Świętokrzyskie	25,00	Q1 2016	Q2 2016	Q1 2016	Q3 2017	Q3 2019
12	Budowa nowego przebiegu DW763 na odcinku: węzeł Kielce Południe (S7) – projektowany węzeł na DK73	13	Województwo Świętokrzyskie	112,00	Q2 2016	Q2 2017	Q1 2017	Q1 2018	Q3 2019
SUMA				804,20					

L.p.	Nazwa projektu	Łączna długość (w km)	Beneficjent	Szacunkowy koszt kwalifikowalny (w mln PLN)	Harmonogram realizacji projektu				
					Decyzja środowiskowa	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
Województwo warmińsko-mazurskie									
1	Budowa DK51 w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do węzła Wschód (S51)	2	Gmina Olsztyn	161,60	Q1 2014	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2015	Q4 2018
2	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 598 w Olsztynie na odcinku od Al. Warszawskiej do skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego	4	Gmina Olsztyn	261,50	Q1 2015	Q1 2016	Q4 2016	Q4 2016	Q4 2018
3	Budowa drogi wojewódzkiej nr AAA w Olsztynie na odcinku od ul. Pstrowskiego do węzła drogowego Pieczewo (S51)	4	Gmina Olsztyn	100,00	Q2 2015	Q2 2016	Q4 2016	Q4 2016	Q4 2018
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51)	3	Gmina Olsztyn/ Województwo Warmińsko-Mazurskie	35,00	Q2 2015	Q1 2016	Q1 2016	Q2 2016	Q2 2018
5	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej	5	Gmina Olsztyn	105,00	Q1 2016	Q3 2016	Q4 2016	Q1 2017	Q4 2018
SUMA				663,10					