

Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII
Mobilność regionalna i ekologiczny transport
w RPO WL 2014-2020

Załącznik nr 1 do raportu końcowego

Przegląd dokumentów strategicznych

Warszawa, wrzesień 2023

Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

Dokumenty przeanalizowane na potrzeby niniejszego badania przedstawia Tabela 1.

Tabela 1 Dokumenty przeanalizowane w ramach desk research

LP.	DOKUMENT
1.	Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu
2.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303 z dnia 17 grudnia 2013 roku ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego
3.	Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020: Umowa Partnerstwa
4.	Umowa partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce
5.	Zielona Księga „Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności”
6.	Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”
7.	Rozporządzenie ustanawiające instrument „Łącząc Europę”
8.	Utrzymać Europę w ruchu. Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu
9.	Europejski Zielony Ład
10.	Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu
11.	Zrównoważona Europa 2030
12.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
13.	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

LP.	DOKUMENT
14.	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)
15.	Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego
16.	Projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)
17.	Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 roku)
18.	Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku
19.	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Województwie Lubelskim
20.	Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030
21.	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego
22.	Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (wraz z załącznikami)

Źródło. Opracowanie własne.

Infrastruktura drogowa

SZCZEBEL UNIJNY

Realizacja projektów dofinansowanych w ramach RPO WL 2014-2020 w zakresie infrastruktury drogowej przyczynia się do wypełnienia wymogów zawartych w dokumentach Unii Europejskiej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylecia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 wskazuje w zakresie 4 priorytetu inwestycyjnego (infrastruktura transportowa i cyfryzacja) na:

- promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej poprzez:
 - wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności zakłada, że w celu poprawy połączeń transportowych EFRR i FS powinny wspierać rozwój transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, o której mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, poprzez inwestycje w infrastrukturę dla transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej, transportu drogowego, transportu morskiego i transportu multimodalnego, w tym działania na rzecz ograniczenia hałasu. EFRR i FS powinny również wspierać krajową, regionalną i lokalną oraz transgraniczną i miejską mobilność. Udzielając wsparcia, oba fundusze powinny zwracać uwagę na poprawę bezpieczeństwa, w szczególności istniejących mostów i tuneli.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE wskazuje, że wzrost natężenia ruchu powoduje większe zatłoczenie w transporcie międzynarodowym. Aby zapewnić międzynarodową mobilność osób i towarów, należy zoptymalizować przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej oraz sposób jej wykorzystywania, a także, w razie konieczności, zwiększyć tę przepustowość poprzez rozwiązanie problemu wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących ogniw w infrastrukturze wewnątrz państw członkowskich. Wskazuje się też na potrzebę zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego. Dokument wskazuje także priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, na które odpowiadają projekty z Działania 8.1:

- zwiększenie i wspieranie bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- złagodzenie wpływu zagęszczenia ruchu na drogach.

W Zielonej Księdze „Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności” z 1992 r. Komisja Europejska zwraca uwagę na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych, wskazując na możliwości obniżenia emisji spalin i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej. Realizacja założeń Zielonej Księgi przyczyni się do rozwoju gospodarczego i społecznego Wspólnoty, a także ograniczy negatywne oddziaływanie człowieka na środowisko naturalne.

Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” opublikowana w 2011 r. zawiera wizję rozwoju systemu transportowego na terenie Unii Europejskiej w perspektywie do 2050 r. oraz strategię osiągania założonych celów. Dokument to efekt prac nad nową polityką transportową, będący w wielu tematach kontynuacją działań zapisanych w Białej Księdze z 2001 r.

Wizja Białej Księgi to konkurencyjny i zrównoważony system transportowy, który będzie możliwy do osiągnięcia w wyniku działań zmierzających do:

1. zapewnienia wzrostu sektora transportu i wspierania mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych o 60%,
2. wprowadzenia efektywnej i zintegrowanej sieci transportowej,
3. wyrównania szans dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów,
4. zapewnienia ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy.

Rozporządzenie ustanawiające instrument „Łącząc Europę” stworzyło w 2013 r. fundusz zarządzany przez Komisję Europejską, który zastąpił program TEN-T i dedykowany jest rozwojowi trzech obszarów – sieci transportowej, energetycznej oraz telekomunikacyjnej. W swoich założeniach wspiera realizację projektów, które służą opracowaniu i budowie nowej infrastruktury i usług lub modernizacji istniejącej infrastruktury i usług w tych sektorach. W dokumencie określone zostały dwa cele ogólne:

1. Inteligentny i zrównoważony rozwój, który sprzyja włączeniu społecznemu. Zadanie to realizowane jest poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich, uwzględniających oczekiwane przyszłe potoki ruchu. Efektem ma być poprawa konkurencyjności na rynku światowym oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach rynku wewnętrznego.

2. Osiągnięcie przez Unię do 2020 r. poziomów docelowych w zakresie zrównoważonego rozwoju, w tym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych (rok bazowy to 1990) oraz zwiększenie efektywności energetycznej i zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20%.

W dziedzinie transportu wspierana jest infrastruktura leżąca w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. infrastruktura o znaczeniu międzynarodowym, europejskim. Infrastruktura transportowa znajdująca się w tej sieci musi zapewniać odpowiednie, wspólne standardy parametrów technicznych i funkcjonalnych.

Komunikat Komisji **Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu** w zakresie projektu przewodniego „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” wskazuje na potrzebę podejmowania:

- działań w zakresie infrastruktury (np. wczesne tworzenie infrastruktury sieci mobilności elektrycznej, inteligentne zarządzanie ruchem, lepsza logistyka, dalsze ograniczanie emisji CO₂ pojazdów drogowych oraz w sektorze lotniczym i morskim);
- koordynacji realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, które będą miały ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego UE.

Europejski Zielony Ład wskazuje na potrzebę drastycznego zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń generowanych przez transport, szczególnie w miastach. Odpowiedni zestaw połączonych środków powinien mieć na celu rozwiązanie problemu emisji i zatorów w miastach oraz poprawę transportu publicznego.

W **Sprawozdaniu krajowym – Polska 2020** poruszone zostały kwestie strukturalne mające znaczenie dla polskiej gospodarki:

- niewystarczająco rozwinięte połączenia lądowe hamują rozwój portów morskich w Polsce,
- w ostatnich latach bezpieczeństwo na drogach w Polsce poprawiło się, jednak postęp w tej dziedzinie wyhamował,
- infrastruktura transportowa ma wpływ na lokalny rozwój i różnice między regionami.

Projekty w ramach Działania 8.1 mogą także odpowiadać na wyzwania związane ze stale rosnącym poziomem emisji sektora transportowego z powodu notowanego w ostatnich latach wzrostu pasażerskiego i towarowego ruchu drogowego.

SZCZEBEL KRAJOWY

Realizacja projektów z zakresu infrastruktury drogowej w ramach RPO WL 2014-2020 odpowiada na cele strategiczne i potrzeby wskazane w dokumentach na poziomie krajowym.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 określa, że realizacja inwestycji drogowych w latach 2005-2018 miała pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności transportowej w

Polsce. Czas przejazdu samochodem pomiędzy większością ośrodków wojewódzkich został skrócony zarówno na drogach krajowych, jak i wojewódzkich. Podkreśla się istotną rolę uzupełnienia braków i luk w podstawowej infrastrukturze transportowej o charakterze krajowym, regionalnym i lokalnym, które warunkują poziom dostępności województw. Kluczowa jest także poprawa stanu istniejącej infrastruktury na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawne podłączenie systemów komunikacyjnych miast do infrastruktury drogowej najwyższej klasy (dojazdy do dróg klasy A i S). Zaznaczono również, że według danych GUS w ostatnich latach w Polsce odnotowano dynamiczny wzrost liczby pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. Prowadzi to do wzrostu zanieczyszczenia powietrza, hałasu oraz zatłoczenia komunikacyjnego miast, co wpływa z kolei na wydłużenie czasu przejazdu pasażerów do i z miejsca docelowego. Podkreślana jest rola interwencji polityki regionalnej, realizowanej przede wszystkim przez programy operacyjne, zwłaszcza RPO. Realizacja RPO WL 2014-2020 ma odpowiadać na Cel 1: Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Polityka transportowa państwa określiła, że zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej będą koncentrować się na:

- programie wzmocnień konstrukcji nawierzchni dróg,
- likwidacji zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej,
- programie budowy obejść miejscowości z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową,
- poprawie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu źródłowo-docelowego w obszarach metropolitalnych i dużych miastach.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) zakładała, że rozwój transportu drogowego wymaga realizacji następujących kierunków interwencji w obszarze infrastruktury:

- rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich,
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych,
- rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zwracano uwagę, że prawidłowe funkcjonowanie transportu drogowego na nowoczesnej sieci infrastruktury wymaga zapewnienia utrzymania stanu technicznego dróg na dobrym poziomie, co dla dużej części sieci dróg, w szczególności samorządowych, oznacza odbudowę do stanu wyjściowego lub modernizację, a następnie bieżące ich utrzymanie.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku wskazała, że do 2020 r. powinny być podejmowane następujące działania:

Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

- rozbudowa sieci drogowej zapewniająca równomierne nasycenie infrastrukturą, zwłaszcza na obszarach Polski Wschodniej,
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych.

Wśród działań do 2030 r. wskazano:

- kontynuację rozwoju drogowej infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym,
- kontynuację dostosowania sieci dróg krajowych do przenoszenia nacisku 115 kN/oś.

Wskazuje się także na potrzebę:

- powiązania lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarami funkcjonalnymi z wykorzystaniem transportu drogowego,
- rozwoju infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym, włączającej obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe.

Umowa partnerstwa 2021-2027 wskazuje, że w przypadku inwestycji drogowych leżących poza siecią TEN-T działania będą ograniczone do inwestycji priorytetowych pod kątem zapewnienia niezbędnych połączeń transportowych, rozwoju transportu publicznego i zrównoważonej mobilności, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wyprowadzenia ruchu z miast (obwodnice).

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 wskazuje potrzebę:

- wyposażenia dróg, ulic, torowisk w obiekty inżynieryjne i niezbędne urządzenia drogowe oraz zakup niezbędnego sprzętu służącego bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego,
- wyposażenia dróg, ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoki, podjazdy, zjazdy) oraz pasażerów (np. przystanki, wyspy).

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności podkreśla, że w ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada się budowę nowych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z obszarów zurbanizowanych.

SZCZEBEL REGIONALNY

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r.

Zapisy Strategii (Cel operacyjny 4.1) wskazują, że funkcjonalna integracja regionu wymaga sprawnego i niezawodnego powiązania jego najważniejszych miast i ich obszarów funkcjonalnych (ośrodków subregionalnych, miast mających funkcje ponadlokalne) dobrą siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie jej niedoskonałość jest barierą

rozwoju. Wskazywano, że sieć ta powinna być zarówno powiązana z infrastrukturą drogową o znaczeniu ponadregionalnym, jak i zintegrowana z miejskimi systemami komunikacyjnymi (przez organizację ruchu, multimodalność itp.). Wskazano, że cel ten ma być realizowany m.in. poprzez modernizację kluczowych dróg wojewódzkich, aby wpłynąć na wzmocnienie powiązań wewnętrznych, rozwijanie funkcji gospodarczych, wspieranie działań poprawiających powiązania ośrodków subregionalnych z Lublinem czy wspieranie działań na rzecz wzmocnienia powiązań komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych obszarów subregionalnych i miast pełniących funkcje ponadlokalne.

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego w celu strategicznym „Funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu” wskazuje na potrzebę istnienia regionu, który poprzez poczucie społecznej tożsamości terytorialnej, wspomaganą silnymi więziami współzależności gospodarczej i kulturowej, ze sprawnym systemem wewnętrznej komunikacji i transportu, ma znacznie większe szanse na rozwój w otwartej, konkurencyjnej gospodarce, niż region fragmentowany, którego poszczególne układy lokalne nie są zdolne do współpracy, a mieszkańcy mają niską świadomość wspólnych korzeni i wspólnych interesów. Jednym z celów operacyjnych z obszaru transportu, który należy zrealizować jest „Poprawa wewnętrznego skomunikowania regionu”. Funkcjonalna integracja regionu wymaga sprawnego i niezawodnego powiązania jego najważniejszych miast i ich obszarów funkcjonalnych (ośrodków subregionalnych, miast mających funkcje ponadlokalne) dobrą siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie jej niedoskonałość jest barierą rozwoju, jak również siecią połączeń kolejowych tam, gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione.

Sieć ta powinna być powiązana z infrastrukturą drogową o znaczeniu ponadregionalnym oraz dobrze zintegrowana z miejskimi systemami komunikacyjnymi (organizacja ruchu, multimodalność itp.). Osiągnięcie powyższego stanu będzie możliwe tylko wtedy, jeżeli zostaną podjęte poniżej opisane działania.

W celu poprawy dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa lubelskiego w ramach RPO WL na lata 2014-2020 planowany był szereg działań, mających na celu likwidację wąskich gardeł oraz interwencje w ciągach dróg na obszarze województwa lubelskiego. Wśród ogólnych efektów planowanych inwestycji wyróżnić należy:

- poprawę jakości infrastruktury w zakresie bezpieczeństwa i warunków jezdnych,
- poprawę dostępności infrastruktury drogowej i kolejowej dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- odporność inwestycji na warunki klimatyczne (stosowanie materiałów o odpowiedniej wytrzymałości i zapewnianie jakości przez wykonawców, zgodnie ze specyfikacją przetargową itd.),
- poprawę integracji poszczególnych rodzajów środków transportu na obszarze województwa lubelskiego,
- poprawę dostępności do bazowej i kompleksowej sieci TEN-T,

- wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych,
- rozwój innowacyjnych technologii w obszarze infrastruktury drogowej i kolejowej (Inteligentne Systemy Transportowe, planowany zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń regionalnych itp.).

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku

Realizacja Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku służy wdrażaniu zasad i celów przyszłej polityki. Proces ten będzie prowadzony jako efektywna współpraca z wieloma podmiotami publicznymi, lokalnymi i regionalnymi, reprezentantami sektora prywatnego i społecznego.

Kierunki działań Samorządu Województwa:

- Stworzenie systemu dróg wojewódzkich sprzyjającego ułatwieniu powiązań różnych obszarów województwa z siecią dróg krajowych, w tym sprzyjających funkcji logistycznej;
- Realizacja zadań poprawiających infrastrukturę dróg wojewódzkich zgodnie z Programem Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego.

W zakresie infrastruktury drogowej określono Cel strategiczny 2. „Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych”, precyzowany Celem operacyjnym 2.1. „Zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej”, w ramach którego określone zostały następujące kierunki działań i interwencji:

- Poprawa regionalnych i międzyregionalnych powiązań komunikacyjnych z uwzględnieniem szkieletowego układu dróg ekspresowych (S19, S17 i S12) oraz planowanej autostrady A2, w tym budowa obwodnic miast;
- Poprawa standardu usług w publicznym transporcie zbiorowym poprzez zakup lub modernizację taboru;
- Rozwój lokalnych układów drogowych z uwzględnieniem ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zapewniających dostęp do miejsc koncentracji podstawowych usług, a także infrastruktury sprzyjającej elektromobilności.

Projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)

Dokument ten ma na celu wsparcie skutecznego planowania inwestycji związanych z transportem na terenie województwa, które są zgodne i spójne z głównymi celami polityki Unii Europejskiej. W ramach perspektywy finansowej na lata 2021-2027 Komisja Europejska wprowadziła warunkowość podstawową, składającą się z 4 warunków horyzontalnych i 16 warunków tematycznych. Ich weryfikacja spełnienia odbywa się w trybie on-going, a nie jedynie ex-ante, jak to miało miejsce podczas perspektywy finansowej na lata 2014-2020.

Decyzja ta spowodowana jest chęcią uproszczenia systemu i zwiększeniem przejrzystości a także konsolidacją polityki z 11 celów, które były określone na lata 2014-2020, do 5 celów:

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

Wskazane kryteria znajdują odzwierciedlenie w:

- celach polityki spójności 2021-2027 w odniesieniu do infrastruktury drogowej,
- celach i kierunkach działań 2.1, 2.2, 4.5 sformułowanych w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do roku 2030.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (LOF)

Przestrzenna dostępność Polski Wschodniej, w tym województwa lubelskiego, jest relatywnie słaba. Świadczą o tym niskie wartości wskaźników dostępności potencjałowej, zarówno w wariacie multimodalnym, jak i w wariacie tylko drogowym. Relatywnie słaba dostępność transportowa Polski Wschodniej z jednej strony wynika z peryferyjnego położenia (względem krajowych i europejskich centrów rozwoju), a z drugiej strony jest konsekwencją słabego rozwoju infrastruktury transportowej łączącej makroregion (a zwłaszcza jego główne ośrodki miejskie) z najważniejszymi ośrodkami krajowymi (Warszawa, Kraków, Trójmiasto).

- Gęstość sieci drogowej w Polsce Wschodniej, w tym w LOF, jest mniejsza niż przeciętna w kraju. Także sieć kolejowa jest w Polsce Wschodniej gorzej rozwinięta niż w innych częściach kraju. Mała, w porównaniu ze średnią krajową, intensywność kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce Wschodniej jest wynikiem rzadszej niż w innych częściach kraju sieci kolejowej, a także stanu infrastruktury, która na wielu odcinkach jest zaniedbana, co zmniejsza maksymalną prędkość pociągów oraz obniża komfort podróży.

Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

- W makroregionie działają dwa lotniska obsługujące transport pasażerski: Rzeszów-Jasionka i Lublin-Świdnik. Port Lotniczy Lublin jest najmłodszym polskim lotniskiem pasażerskim, w związku z czym odnotowuje stosunkowo mały ruch lotniczy.
- Na obszarze LOF obserwuje się wzrost obciążenia dróg publicznych ruchem kołowym. Szczególnie obciążone ruchem drogowym są wylotowe drogi z Lublina prowadzące do przejść granicznych i poza granice województwa, na których w ostatnich latach znacznie wzrósł ruch tranzytowy. Ruch w miastach i na drogach lokalnych na terenie LOF związany jest przede wszystkim ze wzrastającą liczbą zarejestrowanych pojazdów.
- Konieczność rozwoju zbiorowego transportu pasażerskiego obejmującego zasięgiem obszar LOF.
- Wzrost obciążenia ruchem, brak hierarchizacji systemu drogowego oraz pogarszający się stan infrastruktury wymusza modernizację i remonty istniejącej sieci dróg. Pomimo że zadania te są sukcesywnie wykonywane, zdecydowana większość dróg posiada niskie standardy techniczne, które wynikają z nienormatywnych parametrów szerokości i nośności nawierzchni, stanu technicznego nawierzchni i poboczy, małej sprawności i niskiego bezpieczeństwa ruchu. Poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu jest również brak chodników wzdłuż głównych dróg w obszarach zabudowanych oraz brak wydzielonych dróg rowerowych.
- Wzrost popularności wykorzystania rowerów jako środka transportu.
- Ze względu na niezadowalający stan techniczny, zapóźnienia w rozwoju, słabą ofertę i mankamenty organizacyjne kolej charakteryzuje się niską konkurencyjnością i niewielkim udziałem w obsłudze podróży regionalnych, metropolitalnych i wewnątrz Lublina.
- Poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu jest brak wydzielonych dróg rowerowych. Już w poprzednio obowiązującej „Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006-2020” zidentyfikowano potrzebę rozbudowy sieci ścieżek rowerowych.
- Poważnym problemem ograniczającym swobodny transport, szczególnie tranzytowy oraz wpływającym na bezpieczeństwo ruchu jest brak obwodnic i dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych). Powoduje to przemieszanie się ruchu tranzytowego z ruchem lokalnym, w tym często również z ruchem pojazdów rolniczych (brak hierarchizacji dróg).
- Niewystarczające systemy bezpieczeństwa ruchu drogowego i znikoma infrastruktura służąca obsłudze transportu, w szczególności brak bezpiecznych przejść, wysepek, oświetlenia drogowego, chodników, wiat i zatok przystankowych na terenie LOF.
- Odczuwalny brak kompleksowej, ekologicznej sieci transportu miejskiego obejmującego połączenie taboru publicznego z komunikacją indywidualną.
- Niewystarczający udział taboru komunikacji miejskiej, który spełnia kryteria niskoemisyjności i energooszczędności.

- Obecnie największą słabością kształtującego się Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (LOM) jest:
(I) niedostosowany do jego potrzeb układ komunikacyjny, zarówno w aspekcie dostępności zewnętrznej jak i wewnętrznej, (II) niski stopień funkcjonalnej integracji obszaru oraz (III) wysoka koncentracja zagrożeń wynikających z suburbanizacji. Przewyciężenie tych trudności jest kluczem do integracji funkcjonalnej i wzmocnienia funkcji metropolitalnych LOM.

W **Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego 2014-2020** wskazano, że zwiększenie dostępności komunikacyjnej województwa zostanie dokonane poprzez wsparcie:

- inwestycji przyczyniających się do zwiększenia mobilności regionalnej – projekty z zakresu rozbudowy i przebudowy sieci dróg o znaczeniu regionalnym (drogi wojewódzkie oraz, jako uzupełnienie sieci transportowej, drogi powiatowe) oraz w uzasadnionych przypadkach budowy nowych dróg,
- inwestycji związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym na sieci dróg wojewódzkich, polegających na likwidacji miejsc niebezpiecznych oraz przedsięwzięć związanych z podniesieniem sprawności układu sieci drogowej.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, inwestycje w drogi lokalne (jedynie drogi powiatowe) w ramach Osi Priorytetowej VIII nie mogą stanowić więcej niż 15% alokacji Programu przeznaczony na transport drogowy.

Realizowane projekty miały polegać m.in. na przebudowie istniejących dróg, prowadząc do wzrostu ich nośności, w szczególności zapewniając konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Dopuszczone miały zostać także projekty zapewniające konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi. Projekty miały wykazać się pozytywnym wpływem na zmniejszenie zatorów i usunięcie wąskich gardeł oraz uwzględniać elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, separatory, bariery ochronne itp.).

Infrastruktura transportu kolejowego

SZCZEBEL UNIJNY

Inwestycje realizowane w ramach RPO WL 2014-2020 mają odpowiadać na problemy i cele strategiczne wynikające z dokumentów Unii Europejskiej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności mówi, że w celu poprawy połączeń transportowych EFRR i FS powinny wspierać rozwój transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, poprzez inwestycje w infrastrukturę dla transportu kolejowego.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 wskazuje na priorytet inwestycyjny mówiący, że promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej może następować poprzez rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia wskazuje, że promując inicjatywy w zakresie zrównoważonej turystyki, strategie terytorialne powinny zapewniać odpowiednią równowagę między potrzebami zarówno mieszkańców, jak i turystów, tworząc wzajemne połączenia między sieciami rowerowymi i kolejowymi.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE wskazuje następujące priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej:

- wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERMTS),
- łagodzenie skutków hałasu i wibracji spowodowanych przez transport kolejowy, w szczególności za pomocą środków w zakresie taboru i infrastruktury, w tym instalacji chroniących przed hałasem,
- spełnianie wymogów dotyczących infrastruktury i zwiększanie interoperacyjności,
- podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.

Dokument roboczy służb komisji, sprawozdanie krajowe – Polska 2019. Komunikat komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Banku Centralnego i Eurogrupy, wskazuje, że:

- Postępy w zakresie inwestycji infrastrukturalnych są nierówne – podczas gdy rozbudowa infrastruktury drogowej postępuje, modernizacja sieci kolejowej jest spowolniona m.in. przez brak długoterminowego planowania i niedociągnięcia w zarządzaniu projektami;
- Inwestycje w infrastrukturę kolejową przebiegają wolniej niż w przypadku dróg, zaś skumulowanie dużych inwestycji infrastrukturalnych w krótkim okresie prowadzi do gwałtownego wzrostu kosztów w okresach realizacji największej części prac oraz opóźnień w projektach;
- Kolejowy transport towarowy jest w dalszym ciągu niekonkurencyjny w porównaniu z sektorem drogowym.

SZCZEBEL KRAJOWY

Projekty realizowane w RPO WL 2014-2020 w zakresie infrastruktury kolejowej odpowiadają także na potrzeby określone w dokumentach szczebla krajowego.

Umowa Partnerstwa 2014–2020 jako główny cel wskazuje uzupełnianie luk oraz poprawę funkcjonalności głównych szlaków (magistral) kolejowych w sieci TEN-T (bazowej i kompleksowej) poprzez prace o charakterze modernizacyjnym i rehabilitacyjnym. Realizacja kolejnych odcinków w tej sieci przyczyni się do poprawy przepustowości, jak również usprawni połączenia kolejowe międzynarodowe i międzywojewódzkie. Priorytetem w ruchu pasażerskim będzie również zapewnienie podwyższonych standardów m.in. na liniach łączących ośrodki miejskie. Ze względu na rolę kolei w rozwoju poszczególnych obszarów interwencja obejmować też będzie linie kolejowe poza siecią TEN-T, stanowiąc uzupełnienie służące dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, które nie znajdują się w jej bezpośrednim zasięgu (miasta nie będące stolicami województw, ośrodki regionalne i subregionalne).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym wskazuje, że poważnym problemem jest wciąż niewielka liczba składów dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami, poruszających się na wózkach inwalidzkich. Kwestia ta jest priorytetem w zakresie modernizacji taboru.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 wskazuje na potrzebę realizacji w ramach polityki regionalnej działań zwiększających wykorzystanie potencjału kolejowego w obszarze transportu międzyregionalnego, regionalnego, a także między- i wewnątrzaglomeracyjnego. W szczególności na obszarach zmarginalizowanych prowadzone będą działania

modernizacyjne lub rewitalizacyjne na liniach regionalnych i lokalnych, co stanowić będzie czynnik poprawiający dostępność zewnętrzną i wewnętrzną.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 wskazała, że w Polsce kolej ma do odegrania kluczową rolę w osiąganiu celów zrównoważonego rozwoju transportu. Warunkiem powodzenia jest radykalna poprawa jakości oferowanych usług przy równoczesnym wzroście efektywności/produktywności. Wymaga to podejmowania działań w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury oraz taboru. Jako kluczowe wskazuje się także dostosowanie infrastruktury do rozwoju międzyregionalnych przewozów pasażerskich oraz podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności kolei w przewozach o charakterze regionalnymi i aglomeracyjnym.

W **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju** jako kluczowe działania do 2030 r. wskazuje się:

- Rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączający obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe;
- Stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnościami.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) wskazywała:

Cel 1:

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizacja i budowa terminali przystosowanych do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych,
- rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie systemu ERTMS na najważniejszych szlakach kolejowych,
- modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- wymiana lokomotyw i wagonów na nowoczesne,
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego;

Cel 3:

- obserwacja (w tym filmowanie) przejazdów, na których nagminnie dochodzi do naruszania przepisów, oznaczanie szczególnie niebezpiecznych przejazdów kolejowych tablicami informacyjnymi, intensywniejsza modernizacja przejazdów,

- likwidacja skrzyżowań jednopoziomowych na rzecz skrzyżowań dwupoziomowych (wiaduktów i tuneli).

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku jako cele w krajowym transporcie pasażerskim wskazuje budowę systemów pasażerskiego transportu wojewódzkiego i międzywojewódzkiego, zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz pomiędzy miastami wojewódzkimi, najważniejszymi ośrodkami w regionach i obszarami turystycznymi, a także radykalne zmniejszenie liczby miast i obszarów pozbawionych transportu kolejowego, w tym zapewnienie spójnej infrastruktury kolejowej na styku województw. Zakłada się również budowę systemów codziennego dojazdu, integrujących ośrodki miejskie w układy aglomeracyjne i zwiększających zakres oddziaływania obszarów funkcjonalnych miast oraz tworzących powiązania sieciowe pomiędzy istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych, w tym poprawę przepustowości węzłów miejskich. Do 2020 r. planowano podjąć następujące działania:

- konsekwentna modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych,
- opracowanie dokumentacji technicznej dla rozbudowy sieci kolejowej,
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu.

Natomiast do 2030 r. planuje się:

- dalszą realizację kolejowych inwestycji infrastrukturalnych (w tym także na rzecz ukończenia sieci bazowej i konsekwentnego uzupełniania sieci kompleksowej TEN-T) poprzez modernizację, rozbudowę i rewitalizację linii kolejowych oraz bocznic, podnoszenie parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej,
- realizację projektów dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, w szczególności zadań, dla których przygotowywana została z udziałem środków unijnych, dokumentacja przedprojektowa i projektowa.

SZCZEBEL REGIONALNY

RPO WL 2014-2020 odpowiada na problemy i cele obrane w dokumentach regionalnych.

Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego

Na etapie diagnozy ustalono, że łączna długość eksploatowanych linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego wynosi 1025 km, w tym około 130 km to linie szerokotorowe o rozstawie szyn 1520 mm. Daje to stosunkowo niedużą gęstość sieci kolejowej – 4,1 km na 100 km². Tym samym województwo lubelskie ma jeden z najniższych w kraju wskaźników gęstości sieci kolejowej – średnia krajowa to około 7 km na 100 km². Co więcej, w ciągu ostatnich lat

część tras kolejowych została zlikwidowana, bo jeszcze na początku XXI wieku na 100 km² przypadało prawie 4,5 km linii. Niski jest też stopień elektryfikacji linii kolejowych – wynosi on około 40%, podczas gdy w skali całego kraju jest o połowę wyższy. Pod względem elektryfikacji kolei województwo lubelskie zajmuje 12 miejsce na 16 województw.

W związku z powyższym zaplanowano Działanie 2.2 Unowocześnianie i poprawa funkcjonowania regionalnych połączeń kolejowych (np. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich) oraz systemów zarządzania transportem.

Do Działania 2.2 zostały przypisane następujące proponowane kierunki interwencji:

1. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich,
2. Budowa i przebudowa połączeń kolejowych,
3. Stworzenie inteligentnych systemów zarządzania transportem zbiorowym na terenie województwa lubelskiego.

Zakładane efekty:

- podniesienie jakości taboru kolejowego,
- usprawnienie powiązań komunikacyjnych,
- poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej,
- poprawa infrastruktury obsługi pasażerów,
- wzrost popytu na wojewódzkie autobusowe przewozy pasażerskie (linie o charakterze użyteczności publicznej),
- poprawa płynności ruchu,
- poprawa stanu środowiska naturalnego.

Wśród ogólnych efektów planowanych inwestycji wyróżnić należy:

- poprawę jakości infrastruktury w zakresie bezpieczeństwa i warunków ruchu,
- poprawę dostępności infrastruktury drogowej i kolejowej dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- odporność inwestycji na warunki klimatyczne (stosowanie materiałów o odpowiedniej wytrzymałości i zapewnianie jakości przez wykonawców, zgodnie ze specyfikacją przetargową itd.),
- poprawę integracji poszczególnych rodzajów środków transportu na obszarze województwa lubelskiego,
- poprawę dostępności do bazowej i kompleksowej sieci TEN-T,
- wdrażanie systemu Inteligentnych Systemów Transportowych,

- rozwój innowacyjnych technologii w obszarze infrastruktury drogowej i kolejowej (Inteligentne Systemy Transportowe, planowany zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń regionalnych itp.).

Projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) zakłada następujące kryteria ocen:

1. Rozwój połączeń z siecią TEN-T – 0-1,
2. Usprawnienie połączeń z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi) – 0-1,
3. Generowanie przez inwestycje wzrostu dopuszczalnej prędkości na linii kolejowej oraz poprawy przepustowości – 0-1.

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 roku) wskazuje, że region jest słabo wyposażony w infrastrukturę kolejową. Łączna długość linii kolejowych w województwie w 2000 r. wyniosła 1094 km (4,2 km na 100 km², przedostatnie miejsce w Polsce), a do 2011 r. zmalała o 53 km, osiągając długość 1041 km. Rdzeń sieci kolejowej w województwie lubelskim stanowią trzy linie prowadzące z zachodu w kierunku wschodniej granicy państwa. Wyżej wymienione podstawowe elementy liniowej infrastruktury kolejowej uzupełnia sieć niezelektryfikowanych linii jednotorowych, jednak ze względu na nieodpowiedni stan infrastruktury i w pewnej mierze niski popyt na kolejowe usługi transportowe, część linii kolejowych została wyłączona z eksploatacji, w tym przede wszystkim z ruchu pasażerskiego. Linie o podstawowym znaczeniu w skali nie tylko kraju, ale i międzynarodowej, wymagają z kolei pilnej modernizacji. Wobec tego Cel strategiczny 1. „Wzmocnienie urbanizacji regionu” będzie realizowany dzięki osiągnięciu następujących celów operacyjnych:

- 1.1. Rozwijanie funkcji metropolitalnych Lublina jako głównego ośrodka Polski Wschodniej, koncentrującego gospodarcze, naukowe i kulturalne kontakty ze światem, zwłaszcza ze wschodnimi sąsiadami;
- 1.2. Wspieranie ponadlokalnych funkcji miast (np. naukowych, akademickich, kulturalnych, turystycznych), które przyczyniają się do dynamizacji rozwoju tych miast i otaczających je obszarów;
- 1.3. Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy.

Realizacja **Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku** służy wdrażaniu zasad oraz celów przyszłej polityki. Proces ten będzie prowadzony jako efektywna współpraca z wieloma podmiotami publicznymi, lokalnymi i regionalnymi, reprezentantami sektora prywatnego i społecznego. Ma się to odbywać poprzez realizację Celu strategicznego 2. „Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych”, który obejmuje Cel operacyjny 2.1.

„Zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej”, mający na uwadze poprawę regionalnych i międzyregionalnych połączeń kolejowych z uwzględnieniem Programu Kolejowego Centralny Port Komunikacyjny (CPK).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest kompleksowym narzędziem, wskazującym zasady kształtowania publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim. Określa on obszar działania tego transportu w aspekcie geograficznym, społecznym, prawnym i ekonomicznym oraz wzajemne relacje zachodzące między uczestnikami transportu podczas procesu przewozowego. Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju.

Na etapie opracowywania dokumentu **RPO WL 2014-2020** uznano, że infrastruktura kolejowa ma stanowić uzupełnienie infrastruktury drogowej w tworzeniu szybkich połączeń poprawiających spójność całego województwa. Założono więc, że w ramach priorytetu inwestycyjnego działania zostaną skierowane na inwestycje w zakresie modernizacji, rewitalizacji oraz rehabilitacji sieci kolejowej, stanowiącej połączenie regionalnej sieci transportowej z siecią TEN-T, zarówno na potrzeby transportu pasażerskiego (wraz z infrastrukturą dworcową), jak i transportu towarowego, a także poprawę jakości taboru dla rozwoju połączeń regionalnych (w tym w zakresie wymiany taboru na niskoemisyjny oraz dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami). Wskazano także, że możliwe jest finansowanie projektów polegających na tworzeniu dokumentacji przedprojektowej i projektowej w zakresie infrastruktury kolejowej.