



Fundusze Europejskie

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie

**Spełnienie przez Województwo Lubelskie
tematycznego warunku podstawowego
3.1 *Kompleksowe planowanie transportu
na odpowiednim poziomie* w ramach Celu
Polityki 3. *Lepiej połączona Europa dzięki
zwiększeniu mobilności***

XXVIII posiedzenie Komitetu Monitorującego Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego 2021 - 2027 w dniu 7 września 2026 r.



Warunkowość podstawowa dla CP 3

- **Cel Polityki 3.** Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności
- **Cel szczegółowy CS 3(ii).** Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

Warunkowość podstawowa dla CP 3

- Warunki podstawowe to ważny element systemu realizacji Funduszy Europejskich w Polsce. Jest to zestaw wymogów podzielonych według różnych tematów – celów polityki (spójności UE). Konieczność spełnienia warunków podstawowych wynika z zapisów art. 15 Rozporządzenia Ogólnego Parlamentu Europejskiego i Rady dla perspektywy finansowej 2021-2027. Warunki muszą być spełniane przez cały okres realizacji unijnej perspektywy finansowej 2021-2027.
- W zakresie transportu (Cel Polityki 3. *Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności*) warunkiem podstawowym jest warunek 3.1 *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie*. Niniejszy warunek został określony w załączniku IV do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z 24 czerwca 2021 r. Jego spełnienie jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3.

Celem spełnienia warunku 3.1 przygotowane zostały strategiczne plany i dokumenty wykonawcze dla różnych sektorów transportu:

- na poziomie krajowym – opracowane przez ministerstwa i przyjęte przez Radę Ministrów;
- **na poziomie regionalnym** – za przygotowanie **Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)** odpowiedzialny był **Departament Infrastruktury i Majątku Województwa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego**. PSRTWL 2030 w swoim założeniu jest dokumentem uzasadniającym realizację inwestycji transportowych finansowanych zarówno w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, jak też programów krajowych.

Sposób monitorowania i utrzymania warunku podstawowego w ramach CP 3

- Warunki podstawowe trzeba spełniać przez cały okres realizacji unijnej perspektywy finansowej 2021-2027, aby Komisja Europejska mogła przekazywać refundacje, czyli zwracać prawidłowo poniesione i zgłoszone jej wydatki.
- Art. 40 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 roku definiuje funkcje Komitetu Monitorującego, w szczególności ust. 1 lit. h określa, że Komitet Monitorujący analizuje spełnienie warunków podstawowych i ich stosowanie przez cały okres programowania.

Proces przygotowania Regionalnego Planu Transportowego

- ❑ **Konsultacje społeczne** projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko przeprowadzono od 24.12.2021 r. do 31.01.2022 r.
- ❑ **Pozytywna opinia Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego** z 19 grudnia 2022 r. dotycząca przedmiotowego dokumentu.
- ❑ **Pozytywna opinia Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie** z 9 stycznia 2023 r. dla przedmiotowego dokumentu.
- ❑ **Współpraca z CUPT** na podstawie umowy licencyjnej dla Zintegrowanego Modelu Ruchu w zakresie opracowania regionalnego modelu ruchu.
- ❑ **Uzgodnienia z Komisją Europejską (DG REGIO, DG MOVE) i inicjatywą JASPERS** w trybie roboczym.

Kryteria spełnienia warunkowości podstawowej 3.1

1. Zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych;
2. Jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu;
3. Obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T;
4. W przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami;
5. Zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6;
6. Wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich;
7. Obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki;
8. Przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych;
9. Dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

- 1. Zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych**
- Sporządzono model transportowy, który określa prognostyczny przepływ w transporcie. W modelu zawarto istniejącą oraz planowaną infrastrukturę w obszarze transportu pasażerskiego. Obciążenie ruchu określono na podstawie transportu towarowego oraz transportu pasażerskiego,
 - Dokument uwzględnia prognozowane koszty inwestycji wskazanych do realizacji oraz korzyści ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, wynikające z ich realizacji.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

2. Jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu

- Dokument jest zgodny z Krajowym Planem na rzecz Energii i Klimatu i umożliwia realizację zawartych w planie celów. Dokument zawiera:
 - Analizę dostępności transportu publicznego,
 - Analizę dysproporcji pomiędzy dostępnością transportu indywidualnego a dostępnością usług transportu publicznego,
 - Udział poszczególnych środków transportu w ogólnym popycie na transport. W dokumencie wskazano na rosnące znaczenie transportu kolejowego w podziale zadań przewozowych pomiędzy poszczególnymi środkami transportu oraz udział planowanych inwestycji w potencjalnym rozwoju komunikacji autobusowej,
 - Działania na rzecz promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu w tym elektromobilności,
 - Elementy zarządzania popytem na ruch transportowy poprzez utworzenie modelu prognostycznego uwzględniającego planowane inwestycje i ich wpływu na ten ruch. Planowane inwestycje na poziomie wojewódzkim i krajowym tworzą sieć transportową zgodną z wzorcami zrównoważonej mobilności przy uwzględnieniu struktury społecznej regionu,
 - Wskaźniki prognozowanego obniżenia emisji spalin poprzez realizację wskazanych w Programie projektów.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

- 3. Obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T**
- Dokument uwzględnia plany wyższego rzędu oraz podchodzi kompleksowo do planowanych inwestycji w obszarze województwa, uwzględniając korytarze sieci bazowej TEN-T i przedstawia ich udział w prognostycznym modelu ruchu.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

- 4. W przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami**
- Dokument uwzględnia inwestycje zapewniające komplementarność planowanej sieci transportowej, która uzupełnia sieć bazową TEN-T wraz z jej węzłami o połączenia sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności. Inwestycje zostały uwzględnione w prognostycznym modelu ruchu oraz na wszystkich etapach analiz związanych z dokumentem.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

- 5. Zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6**
- Zgodnie ze strukturą podziału kompetencji zgodną z linią demarkacyjną, dokument nie uwzględnia powyższych elementów. Wynika to z braku kompetencji Województwa Lubelskiego w tym zakresie,
 - Województwo Lubelskie planuje zakup taboru kolejowego wyposażonego w systemy łączności i zarządzania ruchem kolejowym ERTMS.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

6. Wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich

- Rolą Marszałka Województwa Lubelskiego są działania wspierające multimodalność w węzłach poprzez realizację inwestycji przy uwzględnieniu potrzeb i priorytetów związanych z multimodalnością, ekologią i bezpieczeństwem,
- W dokumencie zostały ujęte węzły przesiadkowe jako miejsca generowania ruchu pomiędzy różnymi środkami komunikacji oraz zostały wskazane elementy infrastruktury, które powinny znajdować się w ich zakresie. Podczas realizacji inwestycji na poziomie wojewódzkim, zostaną uwzględnione elementy wspierające multimodalność takie jak przystanki autobusowe na obszarze realizowanych inwestycji, czy drogi piesze i rowerowe,
- Dokument przedstawia działania wspierające multimodalność, będące czynnikami zwiększającymi atrakcyjność wykorzystania transportu intermodalnego przez inne podmioty gospodarcze i jednostki samorządowe innego szczebla.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

7. Obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki

- W kierunkach interwencji zawarte zostały rodzaje przedsięwzięć związane z promowaniem paliw alternatywnych i zwiększeniem dostępności infrastruktury tankowania.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

- 8. Przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych**
- Dokument zawiera analizę ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z mapą występowania wypadków drogowych na drogach wojewódzkich. Przewidziane w dokumencie inwestycje w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ukierunkowane będą na eliminację tych ryzyk.

Wypełnienie warunkowości podstawowej 3.1

- 9. Dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury**
- Dokument zawiera informacje o kosztach realizacji planowanej infrastruktury transportowej na poziomie regionalnym,
 - Dokument zawiera informacje o kosztach utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej na poziomie regionalnym.

Przyjęcie Regionalnego Planu Transportowego

- Zarząd Województwa Lubelskiego Uchwałą nr CDXCV/8718/2023 z dnia 22 sierpnia 2023 r. przyjął projekt RPT.
- Projekt RPT został przekazany do Komisji Europejskiej, która w dniu 11 grudnia 2023 r. uznała przedmiotowy dokument za nieformalnie uzgodniony.
- **Zarząd Województwa Lubelskiego Uchwałą nr DXXXII/9404/2023 z dnia 20 grudnia 2023 r. przyjął „Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)”.**

Spełnienie warunkowości podstawowej 3.1

Pismem z dnia 21 marca 2024 roku Komisja Europejska potwierdziła spełnienie tematycznego warunku podstawowego 3.1 *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie* (zgodnie z art. 15 ust. 4 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2021/1060).

Zgodnie z art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/1060 wydatki związane z operacjami powiązanymi z celami szczegółowymi, których dotyczy tematyczny warunek podstawowy 3.1. mogą zostać zwrócone.



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

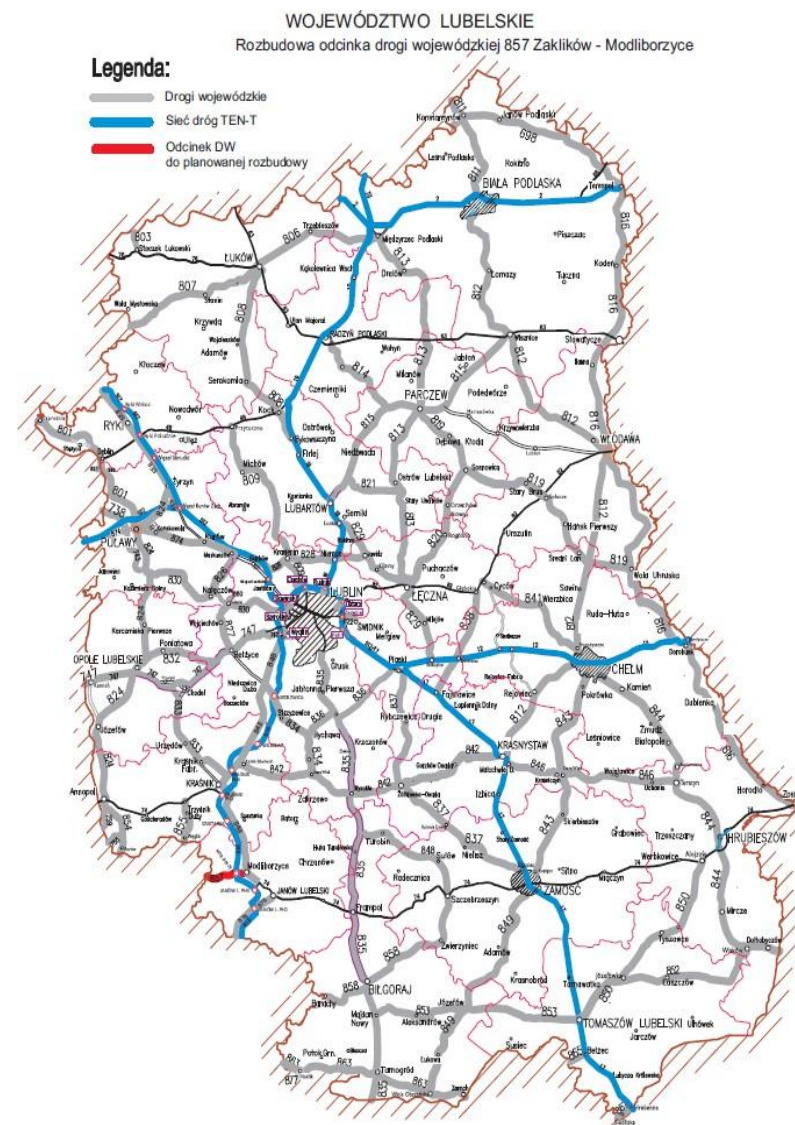
- Dnia 28 października 2025 r. Zarząd Województwa Lubelskiego wyraził zgodę na zmianę **Załącznika I – Lista projektów – Harmonogram realizacji – Mapy projektów** do Planu Transportowego. Przedmiotowa zmiana obejmowała wprowadzenie do ww. wykazu przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa Drogi Wojewódzkiej Nr 857 Zaklików – Modliborzycze” i usunięcia z listy projektów zadania pn. „Budowa Zachodniej Obwodnicy Kraśnika w ciągu DW 855” oraz zmiany źródeł finansowania i harmonogramów realizacji, czego następstwem była aktualizacja Planu Transportowego wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko.
- Wprowadzenie inwestycji w zakresie rozbudowy DW 857 do Planu Transportowego wymagało, zgodnie z Ustawą o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz zgodnie z Ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, przeprowadzenia konsultacji społecznych i zaopiniowania przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, Radę Pożytku Publicznego, Związki Zawodowe, a także zamieszczenia informacji na BIP Urzędu oraz w prasie.

Aktualizacja Planu Transportowego - Konsultacje społeczne

- ☐ W dniach od 30 stycznia 2026 r. do 6 marca 2026 r. w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko odbyły się konsultacje społeczne projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko.
- ☐ Podczas konsultacji nie stwierdzono żadnych uwag mających strategiczne znaczenie dla przedmiotowego dokumentu. Większość odnosiła się do zmian redakcyjnych lub omyłek pisarskich.
- ☐ Dokument został pozytywnie zaopiniowany przez:
 - Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie (znak sprawy DNS-NZ.7016.38.2026 z dnia 27.04.2026 r.);
 - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (znak sprawy WOOŚ.410.26.2026.ER.3 z dnia 29.04.2026 r.).
- ☐ W toku konsultacji dokument został również pozytywnie zaopiniowany przez Forum Związków Zawodowych i Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność” oraz Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Przyjęcie zaktualizowanego Planu Transportowego

- ❑ Zarząd Województwa Lubelskiego Uchwałą nr CCXXXVIII/4762/2026 z dnia **5 maja 2026 r.**, przyjął „Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)” wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko, który stanowi aktualizację „Programu” przyjętego uchwałą Zarządu Województwa Lubelskiego nr DXXXII/9404/2023 z dnia 20 grudnia 2023 r.





Fundusze Europejskie

Dziękuję za uwagę

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską

