



***Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Lubaczów na lata 2025–2030+***

Maj 2025

Opracowano przy współpracy
władz samorządowych, mieszkańców i innych interesariuszy
Gminy Lubaczów, Gminy Horyniec-Zdrój, Miasta Lubaczów
oraz pracowników Urzędu Gminy Lubaczów, Urzędu Gminy Horyniec-Zdrój
i Urzędu Miejskiego w Lubaczowie z firmą InicjatywaLokalna.pl sp. z o.o.

Spis treści

1.	Wprowadzenie	5
1.1.	MOF Lubaczów	5
1.2.	Proces opracowania Planu	8
1.3.	Zrównoważona mobilność w kontekście europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym	10
1.4.	Udział społeczeństwa w procesie przygotowania dokumentu	25
2.	Diagnoza obszaru objętego SUMP i perspektywa rozwoju	30
2.1.	Charakterystyka obszaru	30
2.1.1.	Podstawowe dane	30
2.1.2.	Uwarunkowania demograficzne	31
2.1.3.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	35
2.1.4.	Planowanie przestrzenne	38
2.2.	Stan środowiska naturalnego	40
2.2.1.	Obszary chronione	40
2.2.2.	Jakość powietrza atmosferycznego	46
2.2.3.	Hałas	49
2.3.	Turystyka	51
2.4.	Generatory ruchu – inwentaryzacja potrzeb mieszkańców w zakresie codziennych podróży	54
2.5.	Charakterystyka systemu transportowego	59
2.5.1.	Podstawowe dane	59
2.5.2.	Ruch samochodowy	63
2.5.3.	Polityka parkingowa	68
2.5.4.	Ruch pieszy	71
2.5.5.	Transport rowerowy	72
2.5.6.	Transport zbiorowy i przystanki	74
2.5.7.	Transport towarów	76
2.6.	Integracja transportowa	77
2.7.	Mobilność osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej	77
2.8.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	78
3.	Nawyki komunikacyjne mieszkańców MOF Lubaczów	81
4.	Analiza SWOT	84

5.	Możliwe scenariusze rozwoju	90
6.	Wizja.....	92
7.	Cele strategiczne i operacyjne wraz z planem działań	93
8.	Zasady realizacji założeń Planu.....	102
9.	Monitoring, ocena, ewaluacja.....	108
	Spis tabel.....	118
	Spis wykresów.....	118
	Spis map	119

1. Wprowadzenie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to plan stworzony w celu zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny. Stanowi uzupełnienie w stosunku do istniejących strategii miejskich i charakteryzuje się odmiennym spojrzeniem na sposób planowania.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (*Sustainable Urban Mobility Plan* – SUMP) skupia się zatem na potrzebach mieszkańców całej gminy, nie tylko w zakresie infrastruktury transportowej, ale także w zakresie jakości życia, bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej miejsc pracy, nauki, usług i wypoczynku. Od momentu rozpoczęcia prac nad dokumentem duży wpływ na jego treść mieli mieszkańcy i interesariusze, którzy mogli wyrazić swoje opinie podczas spotkań i warsztatów, na których przybliżano mieszkańcom ideę zrównoważonej mobilności.

Prace nad Planem i działania w nim zaproponowane powinny bazować na integracji, zakładającej współpracę pomiędzy różnymi szczeblami władz samorządowych i centralnych. Takie podejście powinno gwarantować przekraczanie podziałów instytucjonalnych w celu zwiększenia intensywności i jakości kooperacji pomiędzy różnymi podmiotami. Plan powinien także powstawać w wyniku realizacji podejścia partycypacyjnego – z udziałem mieszkańców danego obszaru, samorządowców, przedstawicieli organizacji społecznych oraz innych interesariuszy, tak aby jego postanowienia były akceptowalne społecznie. SUMP to także propozycje ambitnych, mierzalnych, ale i realnych celów, powstałych w oparciu o szczegółową ocenę bieżącej i przyszłej wydajności systemu transportowego danego obszaru. Plan musi również zawierać długoterminową wizję rozwoju transportu i mobilności oraz przejrzysty plan wdrożenia zaproponowanych działań, z jasnym przypisaniem odpowiedzialności. Powinien on także zakładać zrównoważony i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu, tak aby zachęcać do zmiany w kierunku zwiększenia wykorzystania tych o najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko naturalne i przestrzeń publiczną – zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Zapisy SUMP muszą również gwarantować regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie, tak aby zapewnić odpowiedni, wysoki poziom jakości jego wdrożenia¹.

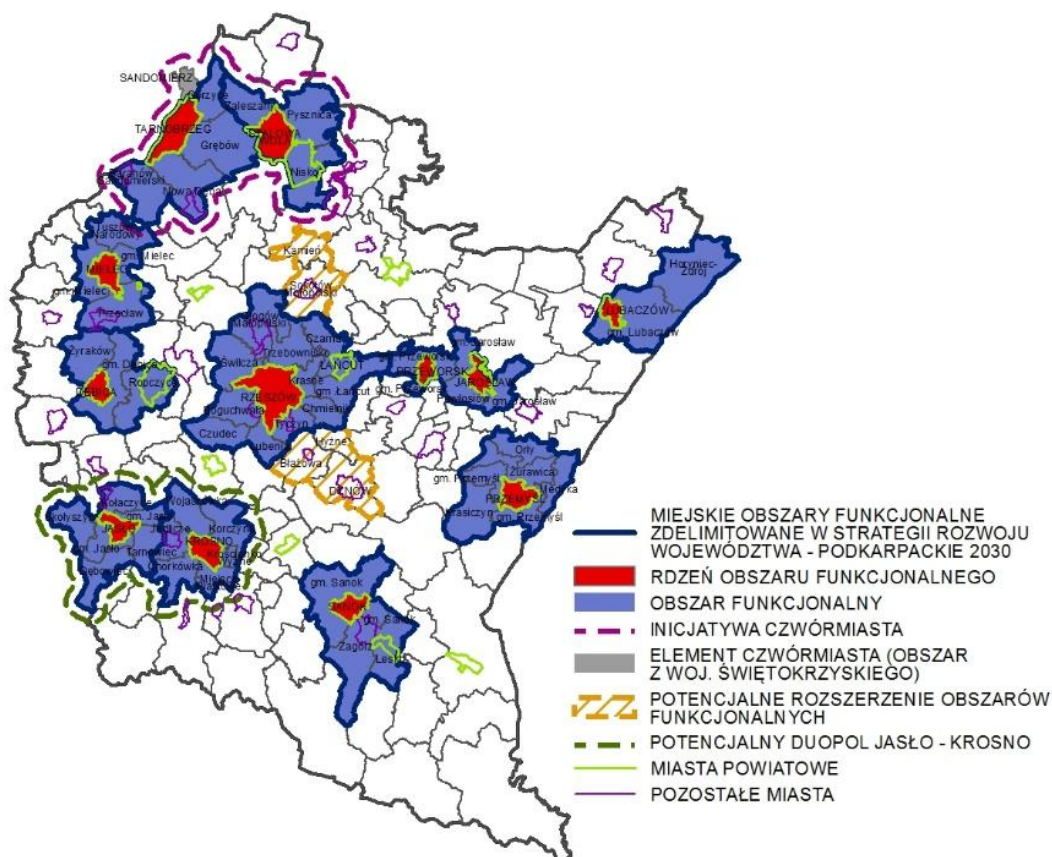
1.1. MOF Lubaczów

Wśród OSI regionalnych zaproponowanych w *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030* znalazły się między innymi subregionalne bieguny wzrostu i miejskie obszary funkcjonalne, do których zaliczono Miejski Obszar Funkcjonalny Lubaczów (mapa 1). Miasto Lubaczów wraz z obszarem funkcjonalnie powiązanym, tj. Gminą Lubaczów oraz Gminą Horyniec-Zdrój tworzą Miejski Obszar Funkcjonalny zdelimitowany w *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*, obowiązującej na mocy Uchwały nr XXVII/458/20 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 września 2020 r. Zgodnie

¹ Rupprecht Consult (redakcja), *Wskazówki dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*, wydanie drugie, 2019.

z powyższym miasto rdzeniowe Lubaczów zostało wyznaczone jako ośrodek ponadlokalnych funkcji gospodarczych z potencjałem do obsługi potrzeb północno-wschodniej części województwa oraz posiadające potencjał w zakresie obsługi ruchu turystycznego Roztocza. Miasto posiada potencjał do generowania powiązań gospodarczych z Ukrainą, warunki do rozwoju turystyki uzdrowskiej, kulturowej i tranzytowej oraz dla utworzenia lotniska umożliwiającego rozwój modelarstwa lotniczego w województwie.

Mapa 1 Miejskie Obszary Funkcjonalne w województwie podkarpackim



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030

W związku z powyższym Miasto Lubaczów, Gmina Lubaczów oraz Gmina Horyniec-Zdrój podjęły stosowne uchwały:

- Uchwała Nr 420/XXXVII/2021 Rady Miejskiej w Lubaczowie z dnia 30 listopada 2021 r. w sprawie wyrażenia zgody na podjęcie współdziałania z Gminą Lubaczów i Gminą Horyniec-Zdrój celem utworzenia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów;
- Uchwała Nr XXXIII.335.2021 Rady Gminy Horyniec-Zdrój z dnia 26 listopada 2021 r. w sprawie wyrażenia zgody na podjęcie współdziałania z Miastem Lubaczów i Gminą Lubaczów celem utworzenia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów;
- Uchwała nr XXXVI/358/2021 Rady Gminy Lubaczów z dnia 9 listopada 2021 r. w sprawie wyrażenia zgody na podjęcie współdziałania z Miastem Lubaczów i Gminą Horyniec-Zdrój celem utworzenia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów.

Gminy wiejskie Lubaczów i Horyniec-Zdrój oraz gmina miejska Lubaczów zawarły Porozumienie międzygminne z dnia 21 grudnia 2021 r. w sprawie współpracy gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny na rzecz przystąpienia do opracowania *Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2022–2030*. Porozumienie to zostało zawarte na mocy podjętych wcześniej uchwał w sprawie podjęcia współpracy, celem współdziałania w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów. Porozumienie zostało zmienione Anekssem nr 1 do Porozumienia z dnia 5 grudnia 2024 r. Zawarcie Porozumienia miało na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju samorządów gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Lubaczów, a także zwiększenie efektywności podejmowanych interwencji. Partnerzy zadeklarowali wolę współpracy i podejmowania partnerskich inicjatyw na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego obszaru przy wykorzystaniu kierunków i instrumentów wsparcia dostępnych na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim.

Fundamentalnym znaczeniem zintegrowanego planowania zrównoważonej mobilności dla rozwoju regionu oraz w kontekście planowanego uwarunkowania przez Komisję Europejską możliwości ubiegania się o fundusze europejskie w perspektywie 2021–2027 od obowiązywania na terenie gmin Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub dokumentu równoważnego, trzy gminy: Miasto Lubaczów, Gmina Lubaczów oraz Gmina Horyniec-Zdrój, tworzące Miejski Obszar Funkcjonalny (dalej: MOF), podjęły prace nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Lubaczów jest dokumentem rangi strategicznej, opracowanym i wdrażanym przez władze gmin i podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej. Jest on narzędziem ułatwiającym planowanie, uwzględniające szerszy kontekst funkcjonowania Miejskich Obszarów Funkcjonalnych z perspektywą długookresową.

Plan obejmuje jednostki samorządowe pośrednio powiązane ze sobą funkcjonalnie i bezpośrednio zainteresowane współpracą na rzecz rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Założenia dokumentu mają na celu zacieśnianie relacji pomiędzy miastem a jego obszarem funkcjonalnym, rozumianym jako obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego)².

Współpracę jednostek administracyjnych uważa się za niezbędny element ich sprawnego funkcjonowania, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i pod względem gospodarczym i społecznym.

² Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198).

1.2. Proces opracowania Planu

Niniejszy Plan został opracowany do roku 2030 (i na kolejne lata, z horyzontem czasowym do 2035 roku) w oparciu o Zalecenia Komisji Europejskiej w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej³. Wytyczne te wskazują na pewne etapy opracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej, którymi są:

1. Jasne i wymierne cele i założenia.
2. Długookresowa wizja i jasny plan wdrażania.
3. Ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania.
4. Zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu, przy jednoczesnym nadaniu priorytetu tym najbardziej zrównoważonym.
5. Zintegrowane podejście do mobilności pasażerów oraz miejskiego transportu towarowego i logistyki miejskiej.
6. Podejście partycypacyjne i koordynacja z innymi właściwymi inicjatywami.
7. Monitorowanie, przegląd, sprawozdawczość i zapewnianie jakości.
8. Wytyczne i wsparcie na poziomie europejskim.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Lubaczów składa się z:

- części diagnostycznej, opisującej stan mobilności oraz tło społeczno-gospodarcze obszaru;
- analizy SWOT, określającej mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju mobilności MOF Lubaczów;
- części zawierającej wskazania projektowe, realizujące zagadnienia zrównoważonej mobilności MOF Lubaczów;
- analizy strategicznej systemu transportowego;
- analizy zaproponowanych inwestycji w kontekście istniejących dokumentów planistycznych i strategicznych;
- systemu wdrażania i monitorowania Planu mobilności.

Główną ideą planowania zrównoważonej mobilności miejskiej jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu w obszarze funkcjonalnym Miasta Lubaczowa – poprzez realizację takich celów, jak m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa transportu, redukcja negatywnego wpływu na środowisko, poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego, czy zwiększanie dostępności usług transportowych dla mieszkańców. Planowanie mobilności swoim zasięgiem obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu w mieście – zarówno transport publiczny, jak i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany.

W porównaniu do tradycyjnego podejścia do planowania, kładzie on szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą

³ Zalecenia Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (dokument nr C(2023) 1524).

(transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami⁴.

Porównanie tradycyjnego sposobu planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej zamieszczono w tabeli 1.

Tabela 1 Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Tradycyjne planowanie transportu		Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
Skoncentrowanie na ruchu		Skoncentrowanie na ludziach
Główne cele: płynność i prędkość ruchu		Główne cele: dostępność celów podróży i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu		Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i zmiany w kierunku zrównoważonej mobilności
Skoncentrowanie na infrastrukturze jako głównym zagadnieniu		Interdyscyplinarne podejście w zakresie infrastruktury, rynku, regulacji prawnych, informacji i promocji
Sektorowy dokument planistyczny		Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.)
Cele krótko- i średnioterminowe		Cele krótko- i średnioterminowe wpisane w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych		Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu		Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów		Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu		Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

Źródło: Rupprecht Consult (redakcja), Wskazówki dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, wydanie drugie, 2019

⁴ Michnej M., Zwoliński T.: *Objectives and strategies of Sustainable Urban Mobility Planning in the City of Krakow* [w:] *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, red. M. Bąk, Springer Proceedings in Business and Economics 2016. DOI. 10.1007/978-3-319-26848-4_8.

1.3. Zrównoważona mobilność w kontekście europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odnosząc się w swych założeniach do określonych problemów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, realizuje założenia innych dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu lokalnym (stanowiąc istotny element całościowej wizji rozwoju gminy), a także założenia dokumentów regulujących działania w przedmiotowym obszarze na szczeblu subregionalnym, regionalnym, krajowym oraz europejskim. W związku z tym komplementarność z celami, działaniami czy priorytetami innych dokumentów wpływa na skuteczność i efektywność realizowanej polityki mobilności miejskiej na terenie MOF Lubaczów.

Zestawienie dokumentów strategicznych i planistycznych wraz z nawiązaniem do założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2 Nawiązanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do dokumentów strategicznych i planistycznych

Lp.	Nazwa dokumentu	Charakterystyka
KONTEKST EUROPEJSKI		
1.	<i>Plan działania na rzecz mobilności w miastach⁵</i>	Geneza planów zrównoważonej mobilności miejskiej zrodziła się m.in. z Komunikatu Komisji Europejskiej z dnia 30 września 2009 r. pt. <i>Plan działania na rzecz mobilności w miastach</i>. Jest to dokument, w którym poruszono kwestię planowanych działań krótko i średnioterminowych związanych z mobilnością w miastach. Założeniem tych planów jest działanie w sposób zintegrowany organów na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym, a także udział zainteresowanych państw członkowskich, obywateli i poszczególnych gałęzi przemysłu. Efektem będzie uwzględnienie potrzeb wszystkich zainteresowanych. Ogłoszony wówczas plan miał być zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i proponował kilkanaście działań, które miałyby pomóc wszystkim podmiotom osiągnąć założone wcześniej cele. Przed wszystkim zwrócono uwagę na: • sprawniejsze wdrażanie planów mobilności w miastach, zgodne z regułami zrównoważonego rozwoju; • spójność polityki regionalnej z mobilnością w miastach; • transport sprzyjający zdrowemu środowisku miejskiemu; • dialog między stronami zainteresowanymi, mający na celu wypracowanie dobrowolnych zobowiązań, m.in. poprzez wskaźniki jakości czy ochronę praw pasażerów i osób z niepełnosprawnościami; • zwiększenie dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi; • usprawnienie systemów informacji dla podróżnych; • dostęp do zielonych stref; • przeprowadzanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych na temat mobilności w miastach, zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju; • szkolenia kierowców pojazdów pod kątem energooszczędnej jazdy; • projekty badawcze mające na celu ułatwienie wprowadzania na rynek pojazdów niskoemisyjnych i nieemisyjnych;

⁵ *Plan działania na rzecz mobilności w miastach* – Komunikat Komisji Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 30 września 2009 r., KOM(2009) 490 wersja ostateczna.

		• przewodnik internetowy dotyczący ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów; • badanie efektywności i skuteczności internalizacji kosztów zewnętrznych; • przepływ informacji na temat miejskich systemów ustalania opłat; • optymalizację istniejących źródeł finansowania; • analizę i obserwację potrzeb w ramach przyszłego finansowania; • udoskonalenie danych i statystyk; • udział w międzynarodowym dialogu i przepływie informacji; • optymalizację logistyki transportowej w miastach; • inteligentne systemy transportu (ITS).
2.	Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości⁶	W Strategii określono plan zdecydowanego skierowania europejskiego transportu na właściwą drogę ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości i wskazano 10 obszarów przewodnich. Wyznaczono różne etapy, aby zilustrować kurs europejskiego systemu transportowego w kierunku zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, pokazujące, jakiego rodzaju ambicje są potrzebne w przyszłych strategiach politycznych UE. Scenariusze leżące u podstaw Strategii: • pokrywają się również ze scenariuszami Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.; • pokazują, że przy właściwym poziomie ambicji, połączenie proponowanych środków politycznych może doprowadzić do redukcji emisji z transportu o 90% do 2050 r. Wyznaczono różne etapy, aby zilustrować kurs europejskiego systemu transportowego w kierunku zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, pokazujące, jakiego rodzaju ambicje są potrzebne w przyszłych strategiach politycznych UE, dotyczących: • zmiany systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), infrastruktury paliw alternatywnych; • norm emisji CO₂; • inteligentnych systemów transportowych, sieci transeuropejskich (TEN-T); • opracowania norm emisji po Euro 6/VI dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów.
3.	Biała Księga Transportu⁷	<i>Biała Księga Transportu</i> jest jednym z kluczowych dokumentów wynikających z przyjętego na poziomie europejskim kierunku rozwoju, została wydana w 2011 roku jako dokument Komisji Europejskiej. Dokument ten odnosi się do wizji przyszłości systemu transportowego Unii Europejskiej, przedstawia strategię rozwoju w perspektywie do roku 2020 i stanowi element strategii <i>Europa 2020 z perspektywą do 2030 r.</i> Wizja w zakresie ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy odnosi się do obecnych problemów, jakie generuje transport na obszarach zurbanizowanych, przyczyniający się do pogorszenia jakości powietrza, wzrostu hałasu, a także obejmujący większość wypadków drogowych w transporcie ogółem jak również postępujący wzrost kongestii i wynikającego z niej pogorszenia się warunków życia w miastach.

⁶ *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, Komisja Europejska, Bruksela, dnia 9.12.2020 r., COM(2020) 789 final.

⁷ *Biała Księga Transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Bruksela, dnia 28.3.2011 r., KOM(2011) 144 (wersja ostateczna).

		Wobec tych wyzwań Komisja Europejska wskazała na konieczność podejmowania licznych działań naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem: stopniowej eliminacji pojazdów stosujących nie hybrydowe silniki spalinowe, zastosowania na szerszą skalę transportu zbiorowego i podnoszenia jego atrakcyjności oraz konkurencyjności, planowania przestrzennego prowadzącego do ograniczenia potrzeb transportowych w obsłudze codziennych aktywności, tworzenia lepszych warunków (ułatwianie) do codziennej komunikacji pieszej oraz rowerowej, upowszechnienia stosowania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich, wprowadzenia opłat drogowych i zniesienia nierównego opodatkowania, usprawnienia współpracy między transportem towarów na duże odległości a transportem na ostatnich kilometrach, stosowania efektywnych (z punktu widzenia zarządzania ruchem) inteligentnych systemów transportowych.
4.	<i>Zielona Księga</i> – w kierunku nowej kultury mobilności w mieście⁸	<i>Zielona Księga</i> to dokument, który wskazuje działania pozwalające ograniczyć zatory na drogach. Działania te dotyczą uatrakcyjnienia i uczynienia bardziej bezpiecznymi alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu sposobów poruszania się, takich jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport zbiorowy lub jazda na motocyklach i skuterach. Dokument zakłada, że mobilność w mieście powinna umożliwiać rozwój gospodarczy miast, zapewniać odpowiedni poziom życia mieszkańców oraz chronić środowisko naturalne. W związku z tym miasta europejskie stoją przed pięcioma wyzwaniami, które wymagają zintegrowanego podejścia: • w kierunku płynnego ruchu w miastach: propagowanie chodzenia pieszo i jazdy na rowerze, optymalizacja korzystania z prywatnych samochodów oraz transport towarów – dystrybucja towarów na obszarach miejskich wymaga skutecznych powiązań pomiędzy transportem dalekobieżnym a dystrybucją lokalną do miejsca przeznaczenia; • w kierunku zielonych miast: nowe technologie, wsparcie ekologicznych rozwiązań (wprowadzenie na rynek ekologicznych i energooszczędnych pojazdów wspierane ekologicznymi zamówieniami publicznymi), nowy styl jazdy (ekologiczny styl jazdy, dzięki któremu następuje ograniczenie zużycia energii poprzez zmianę zachowań za kierownicą); • w kierunku bardziej inteligentnego transportu miejskiego: inteligentne systemy pobierania opłat, lepsza informacja (możliwość świadomego wyboru środka transportu i czasu podróży); • w kierunku dostępnego transportu miejskiego: transport miejski spełniający oczekiwania obywateli poprzez ochronę podstawowych praw pasażera korzystającego ze wszystkich rodzajów transportu, w szczególności praw pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, zrównoważona koordynacja wykorzystania gruntów i zintegrowane podejście do mobilności w mieście; • w kierunku bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego: bezpieczne zachowania (podniesienie bezpieczeństwa na drogach), bezpieczna i niezawodna infrastruktura (przeprowadzenie licznych działań na obszarach wiejskich poprzez zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury, w tym solidnych chodników dla pieszych i ścieżek dla rowerzystów, poprawa widoczności poprzez zapewnienie lepszego oświetlenia, rozwiązania ITS), bezpieczniejsze pojazdy.
KONTEKST KRAJOWY		

⁸ *Zielona Księga – w kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, dnia 25.9.2007 r., KOM(2007) 551 (wersja ostateczna).

5.	Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025⁹	Podstawowym celem polityki transportowej jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej. Podstawowy cel polityki transportowej zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących sześciu celów szczegółowych: Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki. Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego. Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego. Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym. Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków. Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.
6.	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)¹⁰	Głównym celem <i>Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i> (SOR) jest: <i>tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym</i>. Cel ten uwypukla zatem aspekty związane z jakością życia i dobrobytem ludności, stawiając wymiar społeczny na pierwszym miejscu. Strategia przedstawia nowy model rozwoju odpowiedzialnego oraz społecznie i terytorialnie zrównoważonego, opartego o: potencjał terytorialny, inwestycje, innowacje, rozwój, eksport oraz wysoko przetworzone produkty. Dlatego jako cel w tym obszarze SOR przyjmuje: zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. W horyzoncie roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia. Efektem działań w tym obszarze będzie zbudowanie wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej. Pozwoli ona m.in. na ograniczanie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa, jakości usług transportowych w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym i lokalnym, a także ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora. W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego z użyciem niskoemisyjnych środków transportu, zwłaszcza pojazdów szynowych

⁹ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, dnia 27 czerwca 2005 r.

¹⁰ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. z 2017 r. poz. 260).

		i elektrycznych. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo. Miasta będą lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, zwłaszcza w centrach miast. Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.
7.	Krajowa Polityka Miejska 2030 (KPM 2030)¹¹	14 czerwca 2022 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030. Ma ona na celu wspieranie zrównoważonego rozwoju miast, poprawę zarządzania nimi oraz tworzenie dogodnych warunków życia mieszkańców. Jej zadaniem będzie integrowanie i koordynowanie polityk publicznych, które w różnym stopniu dotyczą miast i obszarów miejskich. Dokument ten określa pożądane kierunki działań oraz proponuje rozwiązania prawne i organizacyjne. Mają one służyć realizacji wizji rozwojowej polskich miast i obszarów funkcjonalnych oraz celów określonych w KPM 2030. W tym ujęciu podstawowe aspekty <i>Krajowej Polityki Miejskiej 2030</i> to: • kierunki zrównoważonego rozwoju, • integracja i koordynacja na poziomie krajowym, • współpraca i partnerstwo z samorządem regionalnym i lokalnym, • kreowanie sprzyjającego otoczenia prawnego i organizacyjnego, • konkretne działania i projekty. Wśród wyzwań <i>Krajowej Polityki Miejskiej 2030</i> znalazły się m.in.: • dbałość o ład przestrzenny i estetyczny, • niwelowanie procesów chaotycznej suburbanizacji, • wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych, • niwelowanie negatywnych skutków zmian klimatu w miastach, • poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach, • zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych, • poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, • poprawa dostępności mieszkaniowej, • poprawa zdolności inwestycyjnych miast, • zwiększenie wykorzystania potencjału społecznego, • przyspieszenie tempa transformacji cyfrowej miast. Partnerami w realizacji celów <i>Krajowej Polityki Miejskiej 2030</i> powiązanych z zasadami rozwoju miejskiego będą przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego, organizacje zrzeszające mieszkańców, przedsiębiorców i innych interesariuszy rozwoju miejskiego, a także podmioty ze sfery pozarządowej, biznesu, nauki i kultury.
8.	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030)¹²	SRT 2030 jest jedną z 9 strategii zintegrowanych służących realizacji celów określonych w SOR, uwzględniającą trendy i zmiany zachodzące w sektorze TSL (Transport Spedycja Logistyka) oraz wyzwania o charakterze cywilizacyjnym. SRT 2030 wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument związany z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021–2027.

¹¹ Uchwała nr 136 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030 (M.P. z 2022 r. poz. 746).

¹² Załącznik do Uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

		Strategia jest spójna ze średniookresową SOR, w tym z celem wyznaczonym dla sektora transportu, tj. zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. SRT 2030 uwzględnia również kierunki interwencji określone w SOR, tj.: • doskonalenie i rozwijanie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; • zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; • poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Główny cel SRT 2030 odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych, zapewniających tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się użytkowników infrastruktury. Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji, właściwych dla każdej z gałęzi transportu: <i>Kierunek interwencji 1:</i> budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; <i>Kierunek interwencji 2:</i> poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; <i>Kierunek interwencji 3:</i> zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; <i>Kierunek interwencji 4:</i> poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; <i>Kierunek interwencji 5:</i> ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko; <i>Kierunek interwencji 6:</i> poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.
9.	Umowa partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021–2027 w Polsce¹³	Umowa Partnerstwa określa strategiczne kierunki programowania i ustalenia dotyczące skutecznego i efektywnego korzystania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+), Funduszu Spójności (FS), Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA) na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2027 r. Dokument ten zawiera 6 celów, są to: • <i>Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej;</i> • <i>Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa;</i> • <i>Lepiej połączona Europa;</i> • <i>Europa o silniejszym wymiarze społecznym;</i> • <i>Europa bliższa obywatelom;</i> • <i>Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu.</i>

¹³ Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021–2027 w Polsce, Warszawa, czerwiec 2022 r.

		Głównymi wyzwaniami umowy partnerskiej są działania związane z wdrożeniem porozumienia paryskiego¹⁴, pobudzeniem inwestycji związanych z transformacją sektora energetycznego, w tym w zakresie inwestycji w odnawialne źródła energii oraz efektywności energetycznej, a także sprawiedliwego wymiaru transformacji. Dokument zwraca szczególną uwagę na rozwój transportu niskoemisyjnego i zrównoważonej mobilności miejskiej oraz poprawę dostępności transportowej regionu i subregionów. Przewidziane do realizacji działania w obszarze transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej: • Rozwój lądowej oraz wodnej infrastruktury transportowej (w Transeuropejskiej Sieci Transportowej i poza nią) z priorytetem dla rozwoju kolei; • Integracja różnych rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego; • Realizacja działań inwestycyjnych i edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa; • Realizacja działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury ładowania lub tankowania paliw alternatywnych dla pojazdów bezemisyjnych.
10.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030)¹⁵	Wyzwaniem dla polityki regionalnej jest zapewnienie infrastruktury technicznej i społecznej, gwarantującej spójność terytorialną kraju i budującej konkurencyjność regionów. Kluczowe znaczenie w tym zakresie ma dostępność transportowa w wymiarze między i wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do niedostatecznie skomunikowanych siecią transportową obszarów, rozbudowa sieci połączeń regionalnych i lokalnych) oraz w wymiarach międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności największych aglomeracji Polski). Główne wyzwania stawiane przez KSRR 2030: • rozwój systemów transportowych oraz ich integracja międzygałęziowa, zwiększające skuteczność połączeń transportowych i jakość usług transportowych; • poprawa stanu istniejącej infrastruktury na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz sprawne podłączenie systemów komunikacyjnych miast z infrastrukturą drogową najwyższej klasy; • budowa dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach i poza ich centrami; • rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, integracja systemów zarządzania ruchem i systemów informacji pasażerskiej; • rozwiązania tzw. ostatniej mili sprzyjające poprawie mobilności obywateli, z uwzględnieniem potrzeby ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Priorytety polityki transportowej: • radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską; • unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej;

¹⁴ Porozumienie paryskie przyjęto podczas konferencji klimatycznej w Paryżu (COP21) w grudniu 2015 r.

¹⁵ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (M.P. z 2019 r. poz. 1060).

		• poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach; • poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez: poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych; • poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury; • rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy państwa oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych; • rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych; • wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju; • wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych; • poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.
11.	Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020)¹⁶	<i>Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020)</i> to pierwszy dokument strategiczny, który bezpośrednio dotyczy kwestii adaptacji do zachodzących zmian klimatu. Został przygotowany z myślą o zapewnieniu warunków stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego w obliczu ryzyka, jakie niosą ze sobą zmiany klimatu, ale również z myślą o wykorzystaniu pozytywnego wpływu, jakie działania adaptacyjne mogą mieć nie tylko na stan polskiego środowiska, ale również na wzrost gospodarczy.
12.	Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)¹⁷	<i>Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r.</i> to dokument strategiczny określający działania naprawcze do realizacji w perspektywie krótkoterminowej do 2025 roku, średnioterminowej do 2030 roku oraz długoterminowej do 2040 roku. Dokument ma na celu skoordynowanie działań wynikających z krajowych ram polityki dotyczącej jakości powietrza w powiązaniu z obszarami polityk odnoszących się do sektora bytowo-komunalnego, czystej energii, ciepła oraz odnawialnych źródeł energii, a także transportu.
KONTEKST REGIONALNY		
13.	Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030¹⁸	Cel główny Programu: <i>Efektywne i skuteczne wdrażanie działań, przyczyniających się do realizacji celów Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030 w obrębie transportu.</i> <i>Strategia Rozwoju Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2022–2030</i> wskazuje, że wyznaczone w niej cele są zgodne z zapisami <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030</i>. W szczególności wpisują się one w sposób

¹⁶ *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)*, Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2013.

¹⁷ *Uchwała nr 192 Rady Ministrów z dnia 18 października 2023 r. w sprawie przyjęcia Krajowego programu ograniczania zanieczyszczenia powietrza – aktualizacji (M.P. z 2023 r. poz. 1236).*

¹⁸ Załącznik do Uchwały Nr 570/12169/24 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 23 lutego 2024 r.

		bezpośredni lub pośredni m.in. w niżej wymienione cele podstawowe i horyzontalne w obrębie transportu. Cel podstawowy 1. <i>Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa</i> Cel podstawowy 2. <i>Transportowa spójność wewnętrzna, Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania</i> Cel podstawowy 3. <i>Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy</i> Cel horyzontalny 1. <i>Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne</i> Cel horyzontalny 3. <i>Rozwój transportu publicznego</i> Cel horyzontalny 4. <i>Poprawa bezpieczeństwa w transporcie</i> W Programie zostały wymienione inwestycje mające na celu zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego przewidziane do realizacji na terenie MOF Lubaczów: poprawa dostępności Lubaczowa – brak dróg krajowych. Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach: • DW866 – przebiegająca z północy MOF w kierunku przejścia granicznego z Ukrainą w Budomierzu; • DW867 – łącząca Gminę Horyniec-Zdrój z Lubaczowem. Niska jakość oraz przepustowość DW865 powoduje oderwanie komunikacyjne Lubaczowa i jego obszaru funkcjonalnego. Bardzo ważna jest realizacja zadania inwestycyjnego dla całego obszaru MOF, jakim jest rozbudowa DW867 łączącej obszary województw podkarpackiego i lubelskiego. Rozbudowa ta zapewni dogodne połączenie pomiędzy przejściem granicznym Hrebenne (PL)/Rawa Ruska (UA) a Lubaczowem i autostradą A4 w rejonie Jarosławia. Realizacja inwestycji jest komplementarna z realizowaną obecnie rozbudową DW867 na odcinku Lubaczów–Basznia w ramach PWT PL-BY-UA oraz zrealizowanymi obwodnicami Lubaczowa, Oleszyc i Cieszanowa. Przez rdzeń obszaru funkcjonalnego Lubaczów w kierunku północno-wschodnim przebiega linia kolejowa nr 101. Układ sieci kolejowej nie jest rozbudowany, jednak umożliwia połączenie obu gmin z rdzeniem. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego na terenie MOF Lubaczów: • rozbudowa DW867 na odcinku Basznia Górna – Horyniec-Zdrój (etap I) i Horyniec-Zdrój – Prusie – granica województwa (etap II); • odnowa nawierzchni DW867 Sieniawa – Wola Mołodycka – Oleszyc – Lubaczów – Podemszczyzna – Werchrata – Hrebenne na odcinku Basznia Dolna – Horyniec-Zdrój; • budowa nowego mostu przez rzekę Sołotwa wraz z rozbiórką istniejącego mostu oraz budowa i rozbiórka mostu tymczasowego wraz z objazdem tymczasowym w ramach rozbudowy DW867; • modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka – granica państwa; • kompleksowa przebudowa dojazdów do terminali przeładunkowych w rejonie przejścia granicznego Medyka – Mościska na liniach nr 120, 123, 613, 614 wraz z modernizacją linii kolejowej nr 92;
--	--	---

		• modernizacja linii kolejowej nr 101 Munina – Werchrata; • rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne; • wsparcie inwestycji przebiegających z północy obszaru funkcjonalnego w kierunku przejścia granicznego z Ukrainą w Budomierzu; • inwestycje łączące Gminę Horyniec-Zdrój z Lubaczowem; • połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu; • konieczność powiązania północno-wschodniej części obszaru funkcjonalnego drogą wyższego rzędu; • wsparcie przebiegającej przez rdzeń obszaru funkcjonalnego Lubaczów w kierunku północno-wschodnim linii kolejowej nr 101.
14.	Program Ochrony Środowiska dla Województwa Podkarpackiego na lata 2024–2027 z perspektywą do 2031 r.¹⁹	Program Ochrony Środowiska dla województwa podkarpackiego przygotowano w celu wypracowania strategii w zakresie ochrony środowiska jak również konkretnych działań prowadzących do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do środowiska, ograniczenia zmian klimatycznych oraz mających na celu racjonalne wykorzystanie zasobów środowiska. W dokumencie opisanych jest 11 obszarów interwencji, odpowiadających poszczególnym komponentom środowiska, bądź też obszarom mającym wpływ na stan środowiska. Opis poszczególnych obszarów zawiera analizę stanu aktualnego środowiska, identyfikację problemów, które na danym obszarze występują oraz wyznaczenie celów i działań zmierzających do poprawy stanu danego komponentu. W Programie zawarte są również wskazania w zakresie monitorowania postępu wdrażania działań poprzez dobór odpowiednich wskaźników środowiskowych. Program zawiera także zagadnienia horyzontalne, które wskazane są w Wytycznych: adaptacja do zmian klimatu, nadzwyczajne zagrożenia środowiska, edukacja ekologiczna oraz monitoring środowiska. W Programie wskazano również możliwości finansowania działań środowiskowych, zarówno ze środków własnych, krajowych jak i unijnych, a także opisano instrumenty regulujące wdrażanie dokumentu oraz zagrożenia w realizacji zadań. Diagnoza stanu środowiska pokazała, iż należy podnosić poziom wiedzy ekologicznej społeczeństwa, co ściśle łączy się z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Na podstawie celów określono zadania, które są niezbędne by wyeliminować wskazane problemy środowiskowe.
15.	Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030²⁰	W <i>Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030</i> wskazano 5 obszarów, dla których określono obszary tematyczne, priorytety i kierunki działań. <i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Lubaczów na lata 2025–2030+</i> wskazuje, że wyznaczone w niej cele są zgodne z zapisami <i>Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030</i>. W szczególności wpisują się one w sposób bezpośredni lub pośredni m.in. w niżej wymienione obszary tematyczne i priorytety. Obszar Tematyczny 3. <i>Infrastruktura dla Zrównoważonego Rozwoju i Środowiska</i>. Priorytet 3.3. <i>Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego</i>. Priorytet 3.4. <i>Rozwój infrastruktury informacyjno-komunikacyjnej w regionie</i>. Priorytet 3.8. <i>Zarządzanie zasobami dziedzictwa przyrodniczego, w tym ochrona i poprawianie stanu różnorodności biologicznej i krajobrazu</i>. Wśród Obszarów Strategicznej Interwencji wskazanych na poziomie krajowym oraz regionalnym znalazły się m.in.: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, a wśród

¹⁹ Załącznik do Uchwały Nr LXXI/1229/24 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 26 lutego 2024 r.

²⁰ *Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030* przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Podkarpackiego Nr XXVIII/458/20 z dnia 28 września 2020 r.

		nich gminy wchodzące w skład MOF Lubaczów. Podejmowane działania mają identyfikować i wzmacniać czynniki rozwojowe obszarów o słabszych perspektywach rozwojowych, wynikających ze struktury społeczno-gospodarczej, peryferyjnego położenia bądź utraty dotychczasowych funkcji. Oczekiwanymi celami będzie m.in. zwiększenie zasobów infrastrukturalnych w strategicznych sektorach, zdynamizowanie rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o lokalne potencjały, rozwój przedsiębiorczości i innowacyjności, poprawa dostępu do podstawowych usług publicznych, zniwelowanie wykluczenia transportowego. Zakładane działania dla tego obszaru to m.in.: • aktywizacja lokalnych inicjatyw gospodarczych i społecznych poprzez wykorzystanie potencjału podmiotów publicznych, prywatnych, organizacji pozarządowych i mieszkańców; • poprawa atrakcyjności inwestycyjnej poprzez zapewnienie przygotowanych terenów inwestycyjnych; • pobudzanie procesów rozwojowych poprzez zapewnienie lepszej dostępności komunikacyjnej na zewnątrz, w tym rozwój infrastruktury drogowej łączącej się z węzłami sieci dróg szybkiego ruchu oraz infrastruktury kolejowej; • intensyfikacja działań w zakresie ochrony i poprawy stanu środowiska przyrodniczego. Należy również zwrócić uwagę, że w <i>Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030</i> wskazano gminy Horyniec-Zdrój i Lubaczów oraz Miasto Lubaczów jako MOF Lubaczów. Samorządy te będą współdziałać celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów. MOF Lubaczów jako ośrodek ponadlokalnych funkcji gospodarczych posiada potencjał do obsługi potrzeb północno-wschodniej części województwa oraz potencjał w zakresie obsługi ruchu turystycznego Roztocza. Wspierać należy sektor małych i średnich przedsiębiorstw produkcyjnych. Miasto Lubaczów posiada potencjał do generowania powiązań gospodarczych z Ukrainą, warunki do rozwoju turystyki uzdrowskiej, kulturowej oraz tranzytowej, a także do utworzenia lotniska umożliwiającego rozwój modelarstwa lotniczego w województwie. Dla obszaru Roztocza przewiduje się opracowanie i wdrożenie programu rozwoju wspólnie z Województwem Lubelskim. Gminy MOF Lubaczów (z wyjątkiem gminy miejskiej Lubaczów) zostały również uwzględnione na poziomie regionalnym jako <i>Obszary wiejskie</i> województwa podkarpackiego. Do głównych kierunków w tych obszarach należy między innymi: • wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich poprzez rozwój infrastruktury technicznej; • rozwój przedsiębiorczości na obszarach wiejskich; • integracja i aktywizacja społeczności wiejskiej w aspekcie społecznym i kulturowym; • racjonalizacja przestrzeni wiejskiej.
16.	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego²¹	W <i>Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego</i> (PZPWP) wskazano, że na terenie województwa podkarpackiego znajduje się 12 obszarów funkcjonalnych. Miasto Lubaczów ze względu na sytuację społeczno-ekonomiczną zostało zaliczone do miast o dobrych podstawach rozwoju tj. ośrodek powiatowy oparty na funkcjach administracyjno-usługowych oraz przemysłowych, zapewniający dostęp do usług i dóbr publicznych o standardzie powiatowym, wymagający jednak

²¹ *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego* przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Podkarpackiego Nr LIX/930/18 z dnia 27 sierpnia 2018 r.

	wsparcia w zakresie rozwoju funkcji ponadlokalnych oraz wdrożenia programu rewitalizacji. Priorytetem rozwojowym obszaru jest: <i>Integracja ośrodka subregionalnego z jego obszarem funkcjonalnym w celu rozwoju potencjału gospodarczego oraz poprawy warunków życia mieszkańców</i>. Funkcje rozwojowe obszaru: 1) podstawowa – usługowa, 2) towarzysząca – rekreacyjno-turystyczna, produkcyjna. Ponadto Miasto Lubaczów zostało wyróżnione wśród miast oraz dawnych ośrodków miejskich, w tym miejscowości z zachowaną drewnianą zabudową małomiasteczkową, co daje szansę na rewaloryzację historycznych układów urbanistycznych i innych założeń przestrzennych. Dodatkowo Miasto Lubaczów zostało zaliczone do obszarów atrakcyjnych inwestycyjnie. Do osiągnięcia trwałego i dynamicznego wzrostu gospodarczego województwa przewiduje się: • rozwój zainwestowania i powiększenie istniejących specjalnych stref ekonomicznych, w tym Mieleckiej SSE Euro-Park Mielec z podstrefą w Lubaczowie; • rozwój infrastruktury integrującej potencjał naukowo-badawczy z sektorem gospodarczym Parku Przemysłowego w Lubaczowie oraz w obrębie nowych parków naukowo-technologicznych i przemysłowych, centrów transferu technologii, inkubatorów technologicznych, centrów innowacji oraz ośrodków naukowych i badawczo-rozwojowych lokalizowanych w Lubaczowie; • kształtowanie pasma wszechstronnej obsługi polsko-ukraińskiej strefy przygranicznej w oparciu o Miasto Lubaczów. PZPWP zakłada również wspomaganie spójności w obszarach problemowych, w tym: • wspomaganie obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkującym możliwości rozwojowe, tj.: o niskim poziomie rozwoju i słabej dostępności do usług (powiat lubaczowski) oraz wiejskich o najniższej dostępności przestrzennej do środków wzrostu (część powiatu lubaczowskiego); • wzmacnianie procesów integracji obszarów przygranicznych przez wzmocnienie ośrodków subregionalnych i lokalnych, nie wykorzystujących w pełni możliwości rozwojowych wynikających z położenia w obszarach przygranicznych, wymagających restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji, tj.: Przemyśl, Krosno, Ustrzyki Dolne, Lesko, Sanok, Brzozów, Jarosław, Lubaczów. <i>W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego opisano Rostoczańsko-Puszczański Obszar Funkcjonalny (R-POF). Obejmuje gminy leżące po prawej stronie Sanu w dolnym biegu rzeki do jej ujścia do Wisły oraz znajdującą się na terenie województwa podkarpackiego część Rostocza. Obszar leży w granicach trzech makroregionów geograficznych: Rostocza (fragmenty Rostocza Środkowego i Wschodniego), Kotliny Sandomierskiej (część Doliny Dolnego Sanu, fragmenty Równiny Biłgorajskiej i Płaskowyżu Tarnogrodzkiego) oraz Wyżyny Lubelskiej (fragment Wzniesienia Urzędowskiego). R-POF obejmuje 12 gmin wiejskich, w tym m.in. Lubaczów, Pysznica, Radomyśl nad Sanem, Stary Dzików, Wiązownica, Wielkie Oczy; 6 gmin miejsko-wiejskich: Cieszanów, Narol, Oleszyce, Sieniawa, Ulanów, Zaklików oraz gminę miejską Lubaczów. R-POF obejmuje powierzchnię 2 921,0 km², co stanowi 16,4% powierzchni województwa. Są to tereny słabo zurbanizowane, położone peryferyjnie w stosunku do stolicy województwa podkarpackiego. Priorytetem rozwojowym obszaru jest turystyka i usługi turystyczne oparte na potencjale przyrodniczym, kulturowym i uzdrowiskowym, a</i>
--	--

		do funkcji rozwojowych należą: podstawowa – turystyczna, w tym rozwój form kwalifikowanych turystyki oraz towarzyszące – rolnicza, gospodarki leśnej, usługowa (obsługi rolnictwa i leśnictwa) i produkcyjna (przemysłowo-rolnicza). Do wiodących kierunków zagospodarowania R-POF należy: • rozwój turystyki poznawczo-wypoczynkowej i kwalifikowanej opartej na lokalnych walorach przyrodniczych i kulturowych; • poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru; • ochrona zasobów dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego; • utrzymanie i rozwój funkcji uzdrowiskowych Rostocza; • rozwój zrównoważonej gospodarki leśnej i rolnej; • rozwój bazy przetwórstwa rolno-spożywczego; • wznowienie eksploatacji złóż siarki; • ochrona obszaru przed powodzią.
KONTEKST LOKALNY		
17.	Strategia Rozwoju Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2022–2030	Wizja: Miejski Obszar Funkcjonalny Lubaczów – ośrodek z atrakcyjną przestrzenią do osiedlania się, rekreacji i rozwoju przedsiębiorczości, pełniący funkcję obsługi ruchu turystycznego Rostocza. Misja: Tworzenie zaplecza dla rozwoju Rostocza poprzez wykorzystanie potencjału Uzdrowiska Horyniec-Zdrój, transgraniczności oraz zasobów endogenicznych do rozwoju turystyki uzdrowiskowej i kulturowej. W Strategii wskazane zostały trzy cele strategiczne, dla każdego z nich po dwa cele operacyjne, z kolei dla nich po dwa kierunki działań (łącznie 12 kierunków działań), w ramach których zdefiniowane zostały kluczowe do realizacji działania. W Strategii ZIT MOF Lubaczów określono 6 celów operacyjnych: 1.1. Wspieranie przedsiębiorczości, 1.2. Tworzenie warunków do budowania atrakcyjnej gospodarki, 2.1. Wzmocnienie tożsamości lokalnej, 2.2. Poprawa dostępności i jakości usług publicznych, 3.1. Ochrona środowiska i racjonalna gospodarka zasobami naturalnymi, 3.2. Stworzenie przyjaznych warunków do życia. Projekty strategiczne przedstawione w Strategii Rozwoju ZIT MOF Lubaczów są komplementarne z działaniami planowanymi do realizacji w ramach Planu. Założenia Planu wpisują się pośrednio lub bezpośrednio w tę wizję oraz we wskazane cele, przy czym cele Strategii, które najmocniej korelują z zapisami Planu to: 3.1. Ochrona środowiska i racjonalna gospodarka zasobami naturalnymi oraz 3.2. Stworzenie przyjaznych warunków do życia.
18.	Program Rozwoju Rostocza – województwo podkarpackie²²	W Programie Rozwoju Rostocza – województwo podkarpackie wskazano 5 priorytetów, w których zawarto cele szczegółowe. Te, w które bezpośrednio wpisują się założenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+, to: Cel szczegółowy 2.1. Dywersyfikacja działalności lokalnych przedsiębiorców i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań, Cel szczegółowy 2.2. Pobudzanie aktywności gospodarczej mieszkańców, Cel szczegółowy 2.3. Tereny inwestycyjne warunkiem aktywności gospodarczej, Cel szczegółowy 3.1. Modernizacja połączeń drogowych oraz rozwój drogowego transportu publicznego, Cel szczegółowy 5.1. Zachowanie walorów środowiskowych i krajobrazowych. Zarówno Program Rozwoju Rostocza, jak i Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Lubaczów, kładą nacisk na zapewnienie czystego i zdrowego

²² Załącznik nr 1 do Uchwały nr 64/1532/24 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 30 grudnia 2024 r.

		środowiska naturalnego. Kolejnym powiązaniem tych dwóch dokumentów jest rozwój infrastruktury transportowej, co będzie prowadzić w obu przypadkach do rozwoju funkcji turystycznej i okołoturystycznej, rozwoju jakości i dostępności usług turystycznych i okołoturystycznych.
19.	Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Lubaczów na lata 2019–2022 z perspektywą na lata 2023–2026	Program Ochrony Środowiska dla Miasta Lubaczów jest dokumentem kształtującym długofalową Politykę Ochrony Środowiska. Przedstawione w nim zagadnienia ujęte zostały w sposób kompleksowy, z wyznaczeniem celów strategicznych, krótko i długoterminowych, a także przyjęciem zadań z zakresu wszystkich sektorów ochrony środowiska. Wypełnienie zawartych celów i zadań przyczyni się do poprawy środowiska naturalnego i poziomu życia mieszkańców. Do najistotniejszych celów i kierunków działań w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego i ochrony środowiska wytyczonych dla Miasta Lubaczów należą: - ochrona powietrza, ochrona przed hałasem – zapewnienie wysokiej jakości powietrza, redukcja emisji gazów i pyłów, zminimalizowanie uciążliwego hałasu, - ochrona wód – zapewnienie odpowiedniej jakości użytkowej wód, racjonalizacja zużycia wody, właściwa gospodarka wodno-ściekowa, - ochrona gleb i powierzchni ziemi – zapewnienie odpowiedniej jakości użytkowej gleb, ochrona przed degradacją, - racjonalne użytkowanie zasobów naturalnych – zmniejszenie zużycia energii, surowców i materiałów, wzrost udziału wykorzystywanych zasobów odnawialnych, ochrona zasobów kopalni, - ochrona zasobów przyrodniczych – zachowanie zasobów przyrodniczych z uwzględnieniem ich różnorodności oraz rozwój zasobów leśnych, racjonalna eksploatacja lasów, - doskonalenie i racjonalizowanie systemu gospodarki odpadami – zmniejszenie ilości wytwarzanych odpadów, zwiększenie poziomów odzysku, - rozwijanie współpracy z gminami – wspólne działania na rzecz ochrony środowiska, - przeprowadzenie skutecznej akcji edukacyjnej – działania zmierzające do pogłębienia świadomości ekologicznej mieszkańców, gwarantującej powodzenie realizacji wyżej wymienionych działań.
20.	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubaczów na lata 2020–2023 z perspektywą do roku 2027²³	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubaczów na lata 2020–2023 z perspektywą do 2027 roku stanowi rozwinięcie na poziomie lokalnym. Program jest dokumentem planowania strategicznego, stawiającym cele i kierunki polityki ochrony środowiska samorządu i określającym wynikające z niej działania. Do najistotniejszych celów w zakresie ochrony środowiska w poszczególnych obszarach interwencji należą: - ochrona klimatu i jakości powietrza – poprawa i utrzymanie wymaganej prawem jakości powietrza, w tym dążenie do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego dla ozonu i krajowego celu redukcji narażenia do roku 2020 oraz przeciwdziałanie zmianom klimatu poprzez sukcesywną redukcję emisji gazów cieplarnianych; - zagrożenia hałasem – poprawa klimatu akustycznego; - pola elektromagnetyczne – monitoring poziomów pól elektromagnetycznych; - gospodarowanie wodami – minimalizacja skutków ekstremalnych zjawisk naturalnych oraz zwiększenie zasobów dyspozycyjnych wody; - gospodarka wodno-ściekowa – osiągnięcie dobrego stanu wód powierzchniowych i podziemnych oraz zaspokojenie ilościowego

²³ Załącznik do Uchwały Nr XXVI/275/2020 Rady Gminy Lubaczów z dnia 29 grudnia 2020 r.

		i jakościowego zapotrzebowania na wodę przeznaczoną do celów bytowo-gospodarczych oraz rekreacyjno-turystycznych; • zasoby przyrodnicze – zachowanie, ochrona i przywracanie różnorodności biologicznej i krajobrazowej, ochrona zasobów leśnych oraz rozwój trwałej, zrównoważonej i wielofunkcyjnej gospodarki leśnej; • gleby i zasoby geologiczne – ochrona i zrównoważone wykorzystanie zasobów geologicznych oraz ograniczanie presji na środowisko związanej z eksploatacją i prowadzeniem prac poszukiwawczych, ochrona i racjonalne wykorzystanie powierzchni ziemi oraz remediacja, rekultywacja i rewitalizacja terenów zdegradowanych; • ochrona krajobrazu – tworzenie przepisów prawa w zakresie budownictwa oraz nowych inwestycji z zachowaniem ładu przestrzennego; • gospodarka odpadami i zapobieganie powstawania odpadów – zmniejszenie masy odpadów składowanych na składowiskach oraz zwiększenie udziału przygotowania do ponownego użycia i recyklingu surowców wtórnych i odzysku energii z odpadów, podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców gminy, wzrost efektywności systemu zbierania odpadów; • zagrożenia poważnymi awariami – zapewnienie bezpieczeństwa chemicznego i ekologicznego mieszkańcom województwa podkarpackiego, w tym zmniejszenia ryzyka wystąpienia poważnych awarii oraz ograniczenie ich skutków.
21.	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Horyniec-Zdrój na lata 2019–2022 z perspektywą na lata 2023–2026	<i>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Horyniec-Zdrój na lata 2019–2022 z perspektywą na lata 2023–2026 jest podstawowym narzędziem prowadzenia polityki ochrony środowiska na terenie Gminy Horyniec-Zdrój.</i> <i>W ramach Programu wyznaczono następujące cele w zależności od obszaru interwencji:</i> • Ochrona Klimatu i Jakości Powietrza (OKJP) – OKJP.I. <i>Poprawa jakości powietrza przy zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego w kontekście zmian klimatu;</i> • Zagrożenia Hałasem (ZH) – ZH.I. <i>Poprawa klimatu akustycznego i ochrona mieszkańców gminy przed nadmiernym hałasem;</i> • Pola elektromagnetyczne (PEM) – PEM.I. <i>Ochrona przed szkodliwym działaniem pól elektromagnetycznych;</i> • Gospodarowanie wodami (GW) – GW.I. <i>Osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego wód pod względem jakościowym i ilościowym na terenie gminy;</i> • Gospodarka Wodno-Ściekowa (GWS) – GWS.I. <i>Rozwój gospodarki wodno-ściekowej na terenie gminy;</i> • Zasoby Geologiczne (ZG) – ZG.I. <i>Racjonalne gospodarowanie zasobami geologicznymi;</i> • Gleby (GL) – GL.I. <i>Ochrona gleb przed negatywnym oddziaływaniem antropogenicznym, erozją oraz niekorzystnymi zmianami klimatu;</i> • Gospodarka Odpadami i Zapobieganie Powstawaniu Odpadów (GO) – GO.I. <i>Racjonalna gospodarka odpadami na terenie gminy;</i> • Zasoby Przyrodnicze (ZP) – ZP.I. <i>Zachowanie różnorodności biologicznej na terenie gminy;</i> • Zagrożenia Poważnymi Awariami (ZPA) – ZPA.I. <i>Ograniczenie ryzyka wystąpienia poważnych awarii.</i>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ww. dokumentów strategicznych i planistycznych

Podsumowując można stwierdzić, że większość dokumentów jest zgodna ze strategiczną ideą zrównoważonej mobilności. Najczęstsza występująca niezgodność jest

wynikiem skupiania się w zbyt dużym stopniu na inwestycjach drogowych, które przy nieuwzględnieniu potrzeb pieszych i rowerzystów mogą zachęcić do korzystania z samochodu i będą sprzeczne z polityką mobilności i środowiskową, a także dotyczy braku lub tylko częściowego odniesienia do kwestii transportu publicznego, codziennych podróży, traktowania infrastruktury rowerowej jedynie do celów turystycznych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Lubaczów w dużym stopniu odpowiada założeniom dokumentów wyższego szczebla w zakresie zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W celu pełnej harmonizacji warto jednak dążyć do jeszcze ściślejszej integracji z regionalnymi planami transportowymi oraz do wykorzystania dostępnych narzędzi i funduszy wspierających realizację tych celów.

1.4. Udział społeczeństwa w procesie przygotowania dokumentu

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią niezwykle istotny element badania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się przede wszystkim na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje i akcje informacyjne będą przeprowadzane na każdym etapie powstawania dokumentu – od początku i przez czas opracowywania Planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację Planu.

W związku z rolą, jaką odgrywają poszczególni interesariusze w kolejnych fazach przygotowania i opracowania dokumentów związanych z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej, podzielono ich na:

- kluczowych interesariuszy – osoby posiadające odpowiednie narzędzia władzy (Burmistrz Miasta Lubaczowa, Wójt Gminy Lubaczów, Wójt Gminy Horyniec-Zdrój, Rada Miejska, Rady Gmin i inne jednostki władzy publicznej), zasoby finansowe, wiedza i kompetencje (administracja publiczna) w dziedzinie transportu i branż pokrewnych (m.in. zagospodarowania przestrzennego, edukacji, ochrony zdrowia i opieki społecznej);
- głównych interesariuszy – osoby, które w bezpośredni sposób odczuwają skutki wdrażanych rozwiązań (mieszkańcy gminy, pewne grupy społeczne bądź zawodowe, sektory gospodarcze czy konkretne organizacje);
- pośredników – osoby zaangażowane we wdrażanie instrumentów polityki transportowej (operator i organizator transportu publicznego, zarządca dróg i zieleni, Policja, inne jednostki administracji publicznej).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Lubaczów został opracowany dzięki zaangażowaniu mieszkańców, przedstawicieli samorządów gmin i wszystkich pozostałych interesariuszy (jednostek zależnych i podległych, spółek samorządowych, zarządców infrastruktury, referatów związanych z gospodarką przestrzenną i środowiskiem, stowarzyszeń i aktywistów, organizacji pozarządowych, przedsiębiorców oraz szkół różnego szczebla), seniorów i uczniów, których wspólnym celem jest efektywne przemieszczanie się po terenie obszaru funkcjonalnego. Ich zaangażowanie pozwoliło na przeprowadzenie rzetelnej

diagnozy i skonstruowanie trafnych wniosków, a także wyznaczenie realnych celów rozwojowych do 2030 r. i na kolejne lata, z horyzontem czasowym do 2035 roku.

Partnerzy MOF Lubaczów odbywali liczne rozmowy oraz organizowali regularne spotkania (w ramach opracowania *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+* oraz *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2022–2030*), na których omawiano m.in. kwestie mobilności i planowania przestrzennego, w ramach których poznano potrzeby obszaru, m.in. w zakresie zbudowania spójnego systemu ścieżek rowerowych na terenie MOF. Oprócz spotkań partnerów MOF Lubaczów, na ostateczny kształt dokumentu składało się wiele rozmów telefonicznych i osobistych oraz korespondencji e-mailowej autorów opracowania z przedstawicielami samorządów partnerstwa i ich pracownikami, a także kontakty z Urzędem Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego dotyczące potrzeb mobilnościowych, m.in. w zakresie koncepcji rozwoju i budowy dróg rowerowych, problemu związanego z wykluczeniem transportowym MOF Lubaczów, a także roboczych kontaktów w zakresie możliwości finansowania Strategii ZIT w ramach Funduszy Europejskich dla Podkarpacia 2021–2027. Komplementarnie do wyżej wymienionych działań Partnerzy MOF Lubaczów (gmina miejska Lubaczów oraz gminy wiejskie: Lubaczów oraz Horyniec-Zdrój) nawiązywali ścisłą współpracę z gminami ościennymi tj. gminami miejsko-wiejskimi: Narol oraz Cieszanów oraz z Powiatem Lubaczowskim w ramach porozumienia powiatowo-gminnego: Związek Powiatowo-Gminny „Ziemia Lubaczowska” w celu wypracowania wspólnej Strategii na rzecz rozwoju obszaru Roztocza. Współpraca polegała m.in. na wypracowaniu projektów dotyczących w szczególności budowy infrastruktury rowerowej, która uzupełniając istniejący system ścieżek rowerowych oraz poprzez odpowiednie oznakowanie całości stworzy szlak łączący dwa województwa. W ramach zaplanowanych działań nastąpi uzupełnienie istniejących szlaków rowerowych w taki sposób, aby możliwe było połączenie rowerowe między gminami powiatu lubaczowskiego. Budowa bezpiecznej ścieżki rowerowej poprawi dostępność obiektów i atrakcji turystycznych oraz będzie promować obszar, a także będzie stanowić infrastrukturę na rzecz rozwoju transportu niskoemisyjnego.

Proces tworzenia SUMP zakłada jak najszerze podejście partycypacyjne – włączanie do niego szerokiego grona interesariuszy. Tylko w ten sposób można poznać potrzeby i problemy komunikacyjne oraz wspólnie opracować propozycje działań do podjęcia w krótko-, średnio- i długoterminowym horyzoncie czasowym. Proces współtworzenia Planu objął trzy etapy konsultacji społecznych:

Etap I. Badanie ankietowe

W celu zdiagnozowania nawyków komunikacyjnych, przeprowadzono badanie ankietowe wśród interesariuszy MOF Lubaczów. Ankiety można było wypełniać za pośrednictwem stron internetowych Urzędu Gminy Lubaczów, Urzędu Gminy Horyniec-Zdrój oraz Urzędu Miejskiego w Lubaczowie w terminie 14–30.04.2025 r. Odpowiedzi i sugestie zgłoszone przez ankietowanych uwzględniono w tworzeniu niniejszego Planu.

W rozdziale 3 przedstawiono wyniki badania ankietowego wraz z analizą nawyków komunikacyjnych interesariuszy MOF Lubaczów.

Etap II. Warsztaty

Pierwszym elementem etapu II było przeprowadzenie licznych spotkań o charakterze warsztatowym z przedstawicielami samorządów JST, których celem było pozyskanie opinii przedstawicieli samorządu na temat specyfiki mobilności w MOF Lubaczów. Wszystkie zebrane podczas tego etapu dane i informacje posłużyły do wypracowania założeń Planu. Następnie przeprowadzono warsztaty (wywiady grupowe) z wybranymi grupami interesariuszy. Łącznie zorganizowano 3 spotkania w dniu 29 kwietnia 2025 r:

1. o godz. 11:00 – warsztaty z przedstawicielami samorządów szkół podstawowych i średnich, w których uczestniczyło 28 osób;
2. o godz. 13:00 – warsztaty z przedstawicielami organizacji seniorów i osób ze szczególnymi potrzebami, organizacji pozarządowych oraz liderami lokalnymi, w których uczestniczyły 3 osoby;
3. o godz. 15:00 – otwarte spotkanie warsztatowe dla wszystkich mieszkańców, w tym m.in. warsztaty z Radnymi i Sołtysami, przedstawicielami przedsiębiorców i organizacji otoczenia biznesu, podmiotów transportowych, Starostwa, Policji, PSP / OSP, środowiska rowerowego, zarządców osiedli, w których uczestniczyły 23 osoby.

Warsztaty miały na celu przedstawienie diagnozy MOF Lubaczów w zakresie mobilności (problemy i potrzeby z zakresu transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego oraz logistyki miejskiej) oraz przeprowadzenie analizy z wniosków płynących z pierwszego etapu konsultacji oraz spotkania warsztatowego przeprowadzonego z przedstawicielami samorządów JST. Uczestnicy spotkania mieli także zapewnioną możliwość wyrażenia opinii i zaproponowania działań do realizacji w ramach obszaru opracowywanego dokumentu. Wynikiem przeprowadzonych warsztatów było określenie celów oraz wskazanie konkretnych działań kluczowych do realizacji w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Podczas spotkań warsztatowych, mieszkańcy, przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz inni interesariusze dyskutowali nad konkretnymi rozwiązaniami proponowanymi do realizacji w zakresie zrównoważonej mobilności. Uczestnicy warsztatów otrzymali kompleksową informację na temat sytuacji transportowej na terenie MOF, powstałą na bazie wykonanej wcześniej diagnozy. Następnie przeprowadzono warsztaty, wypracowując wspólnie rozwiązania.

Etap III Konsultacje społeczne projektu dokumentu

Przeprowadzenie konsultacji społecznych umożliwiło zapoznanie się mieszkańców i wszystkich zainteresowanych z założeniami dokumentu, a także zebranie uwag i propozycji zmian dotyczących zapisów konsultowanego dokumentu. Projekt dokumentu został poddany konsultacjom społecznym w terminie 13.05–27.05.2025 r.

Obwieszczenia o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu dokumentu zostały opublikowane na stronach internetowych gmin i w Biuletynach Informacji Publicznej

poszczególnych gmin. Dokument poddany konsultacjom społecznym wraz z formularzem konsultacyjnym dostępne były na stronach internetowych gmin.

Ponadto, stosownie do art. 46 ust. 1 pkt 2, w związku z art. 48 i 49 *Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) organ opracowujący projekt Planu zwrócił się w dniu2025 r. do Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie (PWIS) oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie (RDOŚ) z wnioskiem o podjęcie decyzji umożliwiającej odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+*.

W przypadku, gdy realizacja postanowień Planu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, można odstąpić od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (art. 48 ust. 1). Odstąpienie wymaga wcześniejszego uzgodnienia z właściwym organem ochrony środowiska oraz organem inspekcji sanitarnej. Odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymaga uzasadnienia, którego zakres określony został w art. 49 ww. ustawy. Szczegółowe uzasadnienie pozwala na zidentyfikowanie ewentualnych zagrożeń oraz na ocenę, iż realizacja postanowień dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko. Opracowanie uzasadnienia stanowi etap diagnozy wpływu opracowywanego dokumentu na prawnie chronione komponenty środowiska naturalnego i pozwala dostosować niezbędne do zastosowania narzędzia ich ochrony do skali poruszanej w nim problematyki.

Do wniosków do PWIS i RDOŚ załączono, zgodnie z art. 49 ww. ustawy – uzasadnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Planu. W uzasadnieniu tym wskazano, że projekt dokumentu nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć, opisano powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach, a także przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju oraz we wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska, wskazano również powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska.

W dniu2025 r. do Urzędu Gminy Lubaczów wpłynęło pismo znak od Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie, w którym stwierdzono,

W dniu do Urzędu Gminy Lubaczów wpłynęło pismo znak od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+*, w którym uwzględniając zakres i charakter działań w przedmiotowym projekcie dokumentu, stwierdzono

Po przeprowadzeniu analizy wyników ankiet oraz uwarunkowań i przeanalizowaniu dokumentów strategicznych gmin, zaproponowano rozwiązania kierunkowe (cele) w zakresie Planu oraz wskazano metody ich osiągnięcia (narzędzia) wraz z metodami ewaluacji.

2. Diagnoza obszaru objętego SUMP i perspektywa rozwoju

2.1. Charakterystyka obszaru

Analizę uwarunkowań wyjściowych do sporządzenia Planu, a także charakterystykę systemów transportowych MOF Lubaczów zrealizowano w oparciu o wiarygodne dane pozyskane m.in. z: Urzędu Gminy Lubaczów, Urzędu Miejskiego w Lubaczowie, Urzędu Gminy Horyniec-Zdrój, Starostwa Powiatowego w Lubaczowie, Komendy Powiatowej Policji w Lubaczowie, Centralnego Ośrodka Informatyki, Głównego Urzędu Statystycznego oraz za pomocą własnych badań i analiz społecznych.

2.1.1. Podstawowe dane

Gminy wchodzące w skład MOF Lubaczów położone są w południowo-wschodniej części Polski, w województwie podkarpackim, w powiecie lubaczowskim. Powierzchnia całkowita MOF Lubaczów wynosi 432 km².

Gmina Lubaczów oraz Miasto Lubaczów położone są w powiecie lubaczowskim, w północno-wschodniej części województwa podkarpackiego. Wschodnia granica Gminy Lubaczów ma długość 13 km i jednocześnie jest granicą państwową z Ukrainą. Na terenie Gminy Lubaczów funkcjonuje drogowe przejście graniczne Budomierz–Hruszew.

Zgodnie ze Statutem Gminy Lubaczów²⁴ w skład gminy wchodzi 24 sołectwa: Antoniki, Bałaje, Basznia Dolna, Basznia Górna, Borowa Góra, Budomierz, Dąbków, Dąbrowa, Hurcze, Karolówka, Krowica Hołodowska, Krowica Lasowa, Krowica Sama, Lisie Jamy, Młodów, Mokrzyca, Opaka, Piastowo, Podlesie, Osada Huta Kryształowa, Szczutków, Tymce, Wólka Krowicka oraz Załuże. Gmina Lubaczów zajmuje powierzchnię ok. 203 km², co stanowi 15,5% powierzchni powiatu lubaczowskiego (druga pod względem powierzchni gmina w powiecie).

Gmina Lubaczów sąsiaduje administracyjnie od północy z Miastem i Gminą Cieszanów oraz z Gminą Horyniec-Zdrój, od zachodu z Miastem i Gminą Oleszyce oraz Miastem Lubaczów, natomiast od południa z Gminą Wielkie Oczy.

Miasto Lubaczów zajmuje powierzchnię 26 km² i jest samodzielną gminą miejską, a równocześnie siedzibą władz Gminy Lubaczów, obejmującej 24 okoliczne miejscowości. Lubaczów jest również siedzibą powiatu i rzymskokatolickiego dekanatu diecezji zamojsko-lubaczowskiej. Miasto Lubaczów sąsiaduje z Miastem i Gminą Oleszyce, Gminą Lubaczów oraz Miastem i Gminą Cieszanów.

Gmina Horyniec-Zdrój położona jest na północno-wschodnim krańcu województwa podkarpackiego, w powiecie lubaczowskim, w odległości około 20 km na północny wschód od Lubaczowa. Wschodnia strona gminy ma długość 18 km i jednocześnie stanowi granicę państwową z Ukrainą. Obszar Gminy Horyniec-Zdrój rozciąga się na terenie dwóch krain

²⁴ Statut Gminy Lubaczów przyjęty Uchwałą Nr VII/79/2003 Rady Gminy Lubaczów z dnia 18 czerwca 2003 r.

fizyczno-geograficznych: Płaskowyżu Tarnogrodzkiego należącego do Kotliny Sandomierskiej i Rostocza Południowego nazywanego też Wschodnim, stanowiącego skrajną część długiego wału Rostocza. Niemal dokładnie na pograniczu obu mezoregionów leży Horyniec-Zdrój.

Zgodnie ze Statutem Gminy Horyniec-Zdrój²⁵ w skład gminy wchodzi miejscowość Horyniec-Zdrój, która jest siedzibą władz gminy i 11 jednostek pomocniczych – sołectw: Dziewięcierz, Krzywe, Nowe Brusno, Nowiny Horynieckie, Podemszczyzna, Polanka Horyniecka, Puchacze, Prusie, Radruż, Werchrata i Wólka Horyniecka. Gmina Horyniec-Zdrój obejmuje obszar o powierzchni 203 km².

Gminami, z którymi administracyjnie graniczy Gmina Horyniec-Zdrój, są: od północy Miasto i Gmina Narol oraz Miasto i Gmina Lubycza Królewska, natomiast od południowo-zachodniej strony graniczy z Gminą Lubaczów natomiast od zachodu z Miastem i Gminą Cieszanów.

MOF Lubaczów ze względu na swoje położenie na dwóch krainach geograficznych: Płaskowyżu Tarnogrodzkim należącym do Kotliny Sandomierskiej oraz Rostoczku Południowym zwanym też Wschodnim, dysponuje bogatymi walorami krajobrazowo-przyrodniczymi oraz posiada potencjał w postaci uzdrowiskowej miejscowości Horyniec-Zdrój, co stanowi charakter uzdrowiskowo-rekreacyjny obszaru. Rozwój i funkcjonowanie MOF Lubaczów uwarunkowane jest jego przygranicznym położeniem.

Teren MOF Lubaczów posiada potencjał do wzrostu aktywności społecznej i gospodarczej poprzez rozwój funkcji osiedleńczej i turystycznej. Obszar ten wyróżnia się dużą atrakcyjnością turystyczną, szczególnie na obszarze gmin Lubaczów i Horyniec-Zdrój (zabytki) zarówno pod względem występujących na tym obszarze walorów przyrodniczych, jak i kulturowych, co sprawia, że jest miejscem atrakcyjnym do zamieszkania i stanowi potencjał do wzrostu funkcji osiedleńczej. W związku z tym istotne jest prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej. Należy rozważyć uruchamianie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową w mieście i obszarach wiejskich, a co za tym idzie – zapewnić dostępność komunikacyjną tych terenów poprzez budowę niezbędnych dróg oraz wyposażenie w pozostałą niezbędną infrastrukturę techniczną i rozwój transportu publicznego.

2.1.2. Uwarunkowania demograficzne

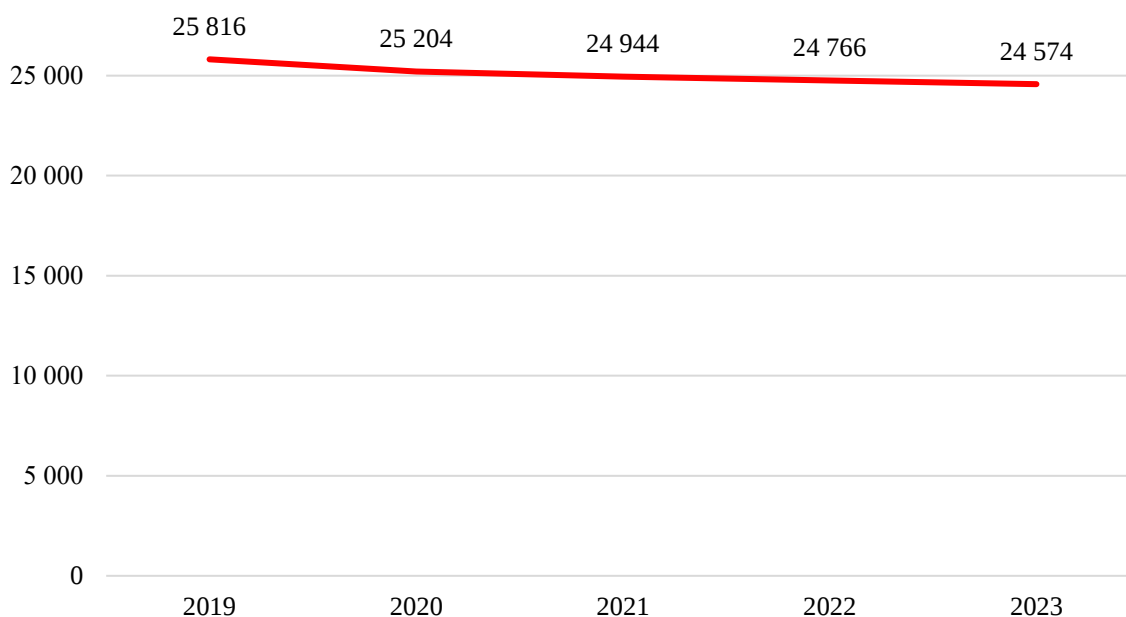
Z danych GUS wynika, iż liczba osób zamieszkujących obszar MOF Lubaczów w roku 2023 wynosiła 24 574 (wykres 1), natomiast gęstość zaludnienia: 57 os/km². Liczba ludności na obszarze MOF Lubaczów maleje z roku na rok, w przeciągu ostatnich 5 lat zmniejszyła się o 1 242 osoby, co stanowi spadek w stosunku do 2019 roku o 4,81% liczby osób ogółem, podczas gdy dla Polski liczba ludności zmniejszyła się o 1,94%, dla województwa podkarpackiego o 2,68%, a dla powiatu lubaczowskiego o 4,80%²⁶. Oznacza to, że spadek ludności w MOF Lubaczów jest szybszy niż w Polsce, województwie podkarpackim, i taki sam

²⁵Statut Gminy Horyniec-Zdrój przyjęty Uchwałą Nr L.353.2018 Rady Gminy Horyniec-Zdrój z dnia 11 października 2018 r.

²⁶ Dane GUS.

jak w powiecie lubaczowskim. W 2023 roku w MOF Lubaczów urodziło się 161 dzieci, natomiast zmarło 248 osób.

Wykres 1 Liczba ludności ogółem w MOF Lubaczów w latach 2019–2023

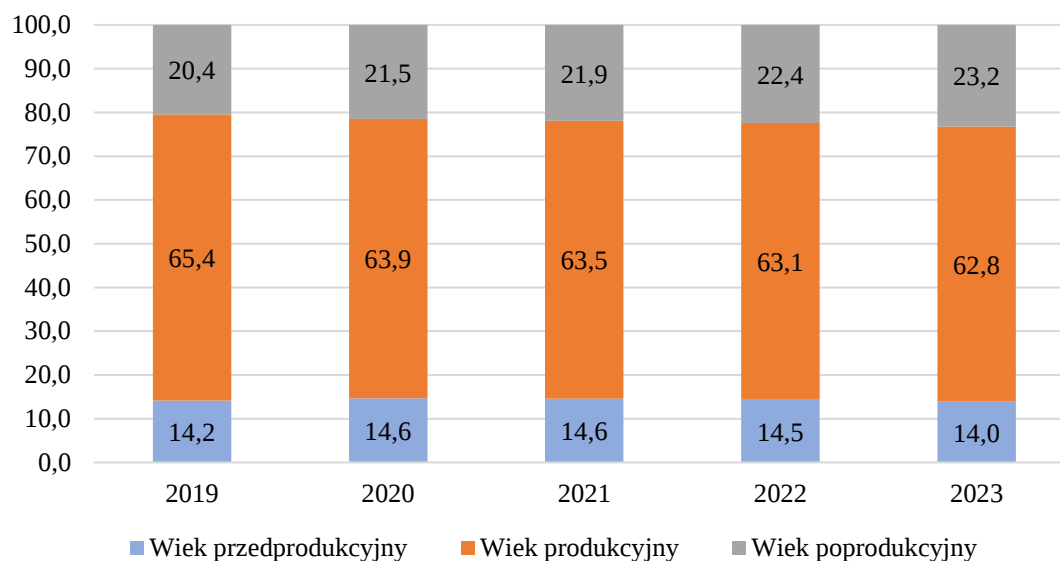


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na wykresie 2 przedstawiony został udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w MOF Lubaczów w latach 2019–2023. Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, MOF Lubaczów charakteryzuje starzejące się społeczeństwo. W 2023 r. udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosił 14,0%, w wieku produkcyjnym 62,8%, zaś w wieku poprodukcyjnym – 23,2%.

Potwierdzeniem starzejącego się społeczeństwa jest także wskaźnik obciążenia demograficznego, do którego należy m.in. *liczba ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym, liczba ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym*. W przypadku pierwszego z wymienionych wskaźników zaobserwowano, że w MOF Lubaczów w latach 2019–2023 współczynnik ten wzrósł o 19,4%. Warto zwrócić uwagę, iż zdecydowanie większy współczynnik odnotowywany jest na terenie Miasta Lubaczów (wzrost o 22,9%). Natomiast wartość wskaźnika *liczba ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym* na terenie MOF Lubaczów w tym samym okresie wzrosła z poziomu 144 o 15,3%, do poziomu 166²⁷.

²⁷ Dane GUS.

Wykres 2 Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w MOF Lubaczów w latach 2019–2023

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Istotne w kontekście ilości i struktury ludności w danym miejscu jest również saldo migracji, stanowiące różnicę między napływem a odpływem ludności z danego obszaru w określonym czasie. Migracje stanowią jeden z najważniejszych (po liczbie urodzeń i zgonów) czynników kształtujących liczbę ludności na danym obszarze. Saldo migracji na 1000 ludności w roku 2023 wynosiło w MOF Lubaczów: -4,6. Wartości wskaźnika corocznie się wahały, jednak zawsze były ujemne w MOF (tabela 3). W porównaniu do sytuacji w Polsce (0,2) i w województwie podkarpackim (-1,1), wskaźnik dla MOF Lubaczów był niekorzystny. Jedynie w Gminie Lubaczów odnotowano korzystną sytuację.

Tabela 3 Saldo migracji na 1 000 ludności w MOF Lubaczów oraz w gminach wchodzących w skład MOF Lubaczów w porównaniu do powiatu lubaczowskiego, województwa podkarpackiego i Polski w latach 2019–2023

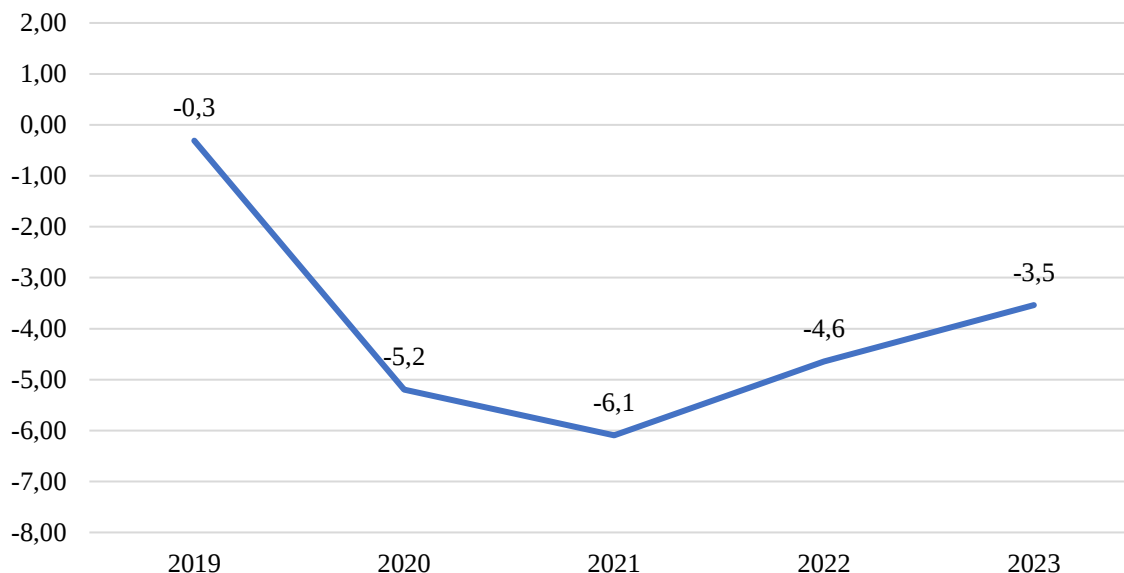
Jednostka terytorialna	Saldo migracji ogółem na 1 000 ludności				
	2019	2020	2021	2022	2023
Miasto Lubaczów	-10,2	-8,6	-7,6	-5,7	-7,2
Gmina Lubaczów	0,1	2,7	2,4	-2,3	0,1
Gmina Horyniec-Zdrój	-7,1	-12,3	-6,8	-2,0	-7,4
MOF Lubaczów	-6,0	-5,2	-3,8	-3,8	-4,6
powiat lubaczowski	-5,6	-4,7	-4,1	-4,4	-4,4
województwo podkarpackie	-1,4	-0,9	-0,9	-1,0	-1,1
Polska	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnikiem mającym wpływ na kształtowanie się struktury ludności jest wskaźnik *przyrost naturalny na 1 000 ludności*. W badanych latach w MOF Lubaczów przyrost naturalny był na ujemnym poziomie, a jego wartość do 2021 roku spadała – niekorzystna sytuacja pogłębiała się. Od 2022 roku poziom przyrostu naturalnego w gminie zaczął wzrastać, ale nadal

pozostawał ujemny (wykres 3). Wartość wskaźnika w roku 2023 dla MOF Lubaczów (-3,5) była mniej korzystna w porównaniu do województwa (-2,3) ale nieco lepsza niż dla kraju (-3,6) i powiatu (-4,4)²⁸.

Wykres 3 Przyrost naturalny na 1 000 ludności w MOF Lubaczów w latach 2019–2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na terenie MOF Lubaczów dostrzega się coroczny spadek liczby ludności, który spowodowany jest starzejącym się społeczeństwem. Spadek liczby ludności jest także spowodowany ujemnym saldem migracji i ujemnym współczynnikiem przyrostu naturalnego. Wszystkie ww. elementy wpływają negatywnie na strukturę ludności, a to wpływa bezpośrednio na zmiany mobilności mieszkańców danego obszaru. Tym samym zmiany zachodzące w liczbie i strukturze ludności są determinującymi elementami popytu na usługi związane z publicznym transportem zbiorowym. Tendencje zmian w strukturze ludności skutkować będą koniecznością dostosowania wszystkich systemów transportowych do potrzeb najstarszej grupy wiekowej.

Prognoza demograficzna

Prognoza ludności dla gmin na lata 2023–2040 została opracowana w oparciu o wyniki Prognozy ludności na lata 2023–2060. Prognozę demograficzną dla gmin obliczono w oparciu o ludność według definicji krajowej, a także o dane dotyczące ruchu naturalnego i wędrownego (dane administracyjne). W prognozie uwzględniono wyłącznie migracje na pobyt stały.

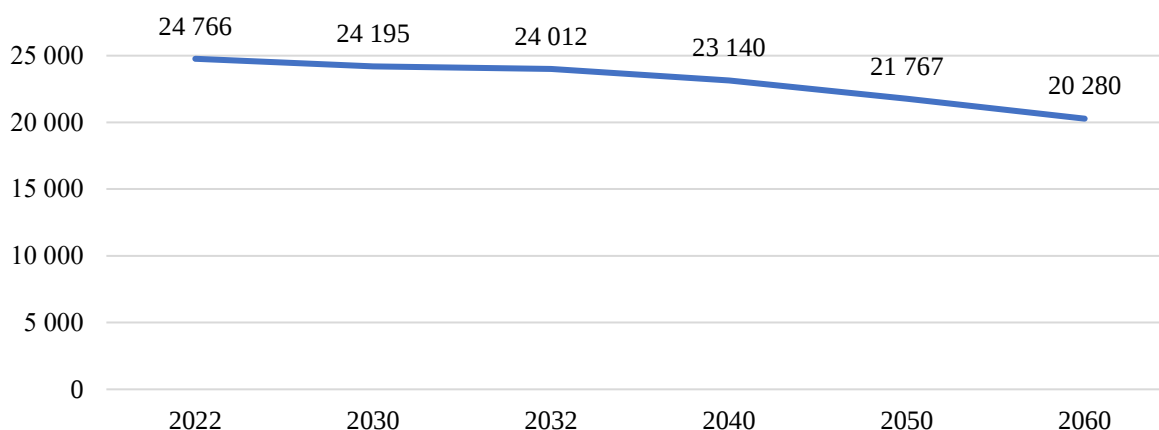
Za punkt startowy obliczeń przyjęto stan oraz strukturę ludności według płci i roczników wieku w poszczególnych gminach w dniu 31 grudnia 2022 r. Do prognozy wykorzystano metodę kohortowo-składnikową. W zakresie dzietności, umieralności i migracji wykorzystano założenia z prognozy na poziomie powiatów, co oznacza, że dla założeń dla dzietności użyto modelu Schmertmanna, dla umieralności użyto modelowych tablic

²⁸ Dane GUS.

trwania życia ONZ, zaś dla migracji – modelu Rogersa-Castro. Z powodu dużej zmienności współczynników demograficznych w czasie w poszczególnych gminach, podjęto decyzję o skróceniu horyzontu prognozy. Ostatnim rokiem prognozy ludności gmin jest rok 2040, a nie 2060, jak w prognozie opracowanej dla kraju, województw i powiatów²⁹.

Prognozuje się, że do 2060 roku w MOF Lubaczów odnotuje się spadek liczby ludności o 18,11% w odniesieniu do danych z dnia 31.12.2022 r. Prognozowane zmiany związane są przede wszystkim z czynnikami naturalnymi, tj. prognozowanym wzrostem liczby zgonów, wynikającym ze starzenia się powojennego wyżu demograficznego.

Wykres 4 Prognozowane zmiany struktury ludności w MOF Lubaczów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności na lata 2023–2060

Przywołana wyżej *Prognoza ludności na lata 2023–2060* nie przewiduje dużych zmian w strukturze zaludnienia do 2060 r. Dotychczasowa tendencja zostanie zachowana, tzn. corocznie zwiększać się będzie liczba osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym. Należy uwzględnić proces starzenia się społeczeństwa przy opracowaniu planowania zagospodarowania przestrzennego, infrastruktury, transportu zbiorowego itp.

2.1.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Edukacja

Na terenie MOF Lubaczów znajdują się następujące placówki wychowania przedszkolnego:

- w Gminie Lubaczów: Niepubliczne Przedszkole „Kraina Malucha” w Dąbkowie, Niepubliczne Przedszkole w Krowicy Samej³⁰;

²⁹ Aneks do publikacji *Prognoza ludności na lata 2023–2060 – Prognoza ludności dla gmin na lata 2023–2040*, Główny Urząd Statystyczny, Departament Badań Demograficznych pod kierunkiem D. Szałyts, Warszawa 2023.

³⁰ *Raport o stanie Gminy Lubaczów za rok 2023*.

- w Gminie Horyniec-Zdrój: Przedszkole „Promyki Roztocza”, które wchodzi w skład Zespołu Szkół i Placówek Oświatowych w Horyńcu-Zdroju, Punkt Przedszkolny w Werchracie³¹;
- w Mieście Lubaczów³²: trzy przedszkola publiczne: Miejskie Przedszkole Nr 1 „Kraina Uśmiechu”, Miejskie Przedszkole Nr 2 „Tęczowe Przedszkole”, Miejskie Przedszkole Nr 3 „Wesoła Trójeczka”, dwa niepubliczne przedszkola: Niepubliczne Przedszkole „Magiczny Zakątek”, Niepubliczne Przedszkole „Ekomaluchy” oraz jeden punkt przedszkolny: Niepubliczny Punkt Przedszkolny „Nasze”.

Na obszarze MOF Lubaczów w ostatnich latach (2019–2023) wzrosła ogólna liczba przedszkoli, jak również o 31,6% zwiększyła się liczba dzieci uczęszczających do przedszkoli³³.

Na terenie MOF Lubaczów zlokalizowane są publiczne i niepubliczne szkoły podstawowe:

- w Gminie Lubaczów³⁴: Szkoła Podstawowa im. Poety ks. Jana Twardowskiego w Krowicy Samej, Zespół Szkolno-Przedszkolny w Młodowie, Zespół Szkolno-Przedszkolny w Baszni Dolnej, Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lisich Jamach, Społeczna Szkoła Podstawowa z Oddziałem Przedszkolnym w Załużu;
- w Gminie Horyniec-Zdrój³⁵: Szkoła Podstawowa im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Horyńcu-Zdroju;
- w Mieście Lubaczów³⁶: Szkoła Podstawowa Nr 1 im. gen. Stanisława Dąbka w Lubaczowie, Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Obrońców Lubaczowa.

Liczba placówek edukacji podstawowej nie zmieniła się od 2019 roku, jednakże liczba uczniów do nich uczęszczających corocznie malała w badanych latach – odnotowano spadek o 4,98% (z 1 949 uczniów w 2019 r. do 1 852 uczniów w 2023 r.)³⁷.

Na terenie MOF Lubaczów zlokalizowane są 3 szkoły ponadpodstawowe³⁸:

- Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół im. Gen. Józefa Kustronia w Lubaczowie;
- Technikum w Zespole Szkół im. Gen. Józefa Kustronia w Lubaczowie;
- Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kościuszki w Lubaczowie.

Uwarunkowania gospodarcze

Sytuację gospodarczą na terenie MOF Lubaczów odzwierciedlają wskaźniki gospodarcze m.in. liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON ogółem. Na obszarze

³¹ Raport o stanie Gminy Horyniec-Zdrój za 2023 rok.

³² Raport o stanie Gminy Miejskiej Lubaczów – podsumowanie działalności Burmistrza Miasta Lubaczowa w 2023 roku.

³³ Dane GUS.

³⁴ Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych, System Informacji Oświatowej, strona internetowa Ministerstwa Edukacji i Nauki, rspo.gov.pl

³⁵ Raport o stanie Gminy Horyniec-Zdrój za 2023 rok.

³⁶ Raport o stanie Gminy Miejskiej Lubaczów – podsumowanie działalności Burmistrza Miasta Lubaczowa w 2023 roku.

³⁷ Dane GUS.

³⁸ Raport o stanie Powiatu Lubaczowskiego za rok 2023.

MOF od roku 2019 odnotowano wzrost ogólnej liczby podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON z 1 820 do 2 096 podmiotów w 2023 roku, co stanowi wzrost o 15,16% (dane GUS).

Gospodarka obszaru opiera się w głównej mierze o małe i średnie przedsiębiorstwa prywatne. Na terenie gmin przeważają przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Na obszarze znajduje się 1 duży zakład pracy – Fabryka Maszyn Lubaczów Sp. z o.o. S.K.A. w Lubaczowie, specjalizująca się w podzespołach hydrauliki siłowej oraz działaniach w zakresie spawania i obróbki mechanicznej.

Na terenie MOF nie ma żadnego zakładu, który zatrudniałby powyżej 1 000 osób. W analizowanym okresie (2019–2023) przybyło najwięcej przedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób, natomiast nieznacznie zmalała liczba przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 pracowników (tabela 4).

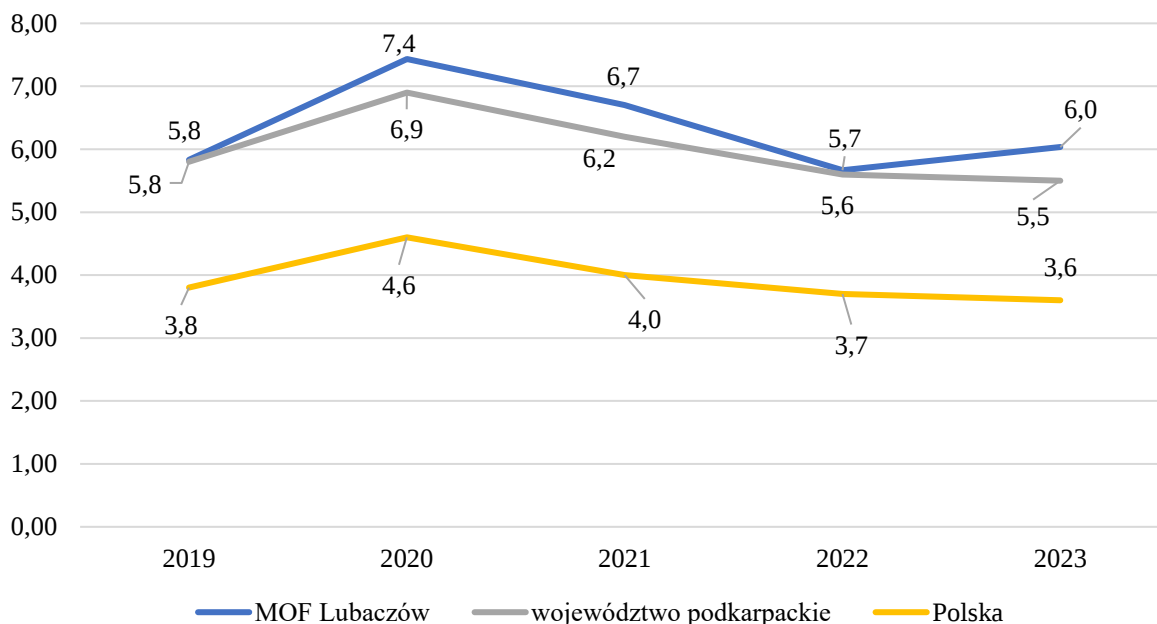
Tabela 4 Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości wpisane do rejestru REGON w MOF Lubaczów oraz w gminach wchodzących w skład MOF Lubaczów

Jednostka terytorialna	Podmioty wpisane do rejestru REGON ogółem		0-9 pracowników		10-49 pracowników		50-249 pracowników		250-999 pracowników		1 000 i więcej pracowników	
	2019	2023	2019	2023	2019	2023	2019	2023	2019	2023	2019	2023
Miasto Lubaczów	1 080	1 191	1 024	1 132	42	45	13	13	1	1	0	0
Gmina Lubaczów	487	603	474	593	13	10	0	0	0	0	0	0
Gmina Horyniec-Zdrój	253	302	242	292	9	7	2	3	0	0	0	0
MOF Lubaczów	1 820	2 096	1 740	2 017	64	62	15	16	1	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

O poziomie rozwoju gospodarczego obszaru świadczą również wskaźniki obrazujące sytuację na rynku pracy, a więc wskaźniki dotyczące bezrobocia. Jednym z nich jest *udział % bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym*, który na obszarze MOF Lubaczów w 2023 roku wynosił 6,0% i był wyższy od wartości dla Polski (3,6%) i województwa podkarpackiego (5,5%) – wykres 5. Według danych GUS wartość wskaźnika dla MOF malała do 2019 roku, zaś w 2020 roku nastąpił wzrost i wskaźnik osiągnął najwyższą wartość. Warto zauważyć, że pandemia COVID-19 spowodowała w 2020 roku załamanie gospodarcze, które miało odzwierciedlenie również w sytuacji na rynku pracy, a więc należy brać pod uwagę fakt, że procentowy wzrost udziału osób bezrobotnych w 2020 roku miał charakter globalny i był spowodowany sytuacją epidemiczną i związanymi z tym trudnościami.

Wykres 5 Udział % bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w MOF Lubaczów w porównaniu do województwa podkarpackiego i Polski w latach 2019–2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na terenie MOF Lubaczów dostrzega się spadek liczby uczniów szkół podstawowych oraz wzrost liczby dzieci uczęszczających do żłobków i przedszkoli – czynniki te wskazują na liczbę podróży obligatoryjnych realizowanych na terenie gminy, tj. przejazdów związanych z dotarciem dzieci i młodzieży do placówek edukacyjnych. Istotny wpływ na wielkość podróży obligatoryjnych ma także wskaźnik bezrobocia, który na terenie MOF generalnie spada (w 2023 r. odnotowano wzrost wskaźnika). Świadczy to o zwiększającej się liczbie pracowników, którzy zobligowani są do codziennych podróży w relacjach dom–praca–dom, a to ma bezpośredni wpływ na planowanie systemów transportowych i ogólną mobilność tego obszaru. Należy także pamiętać, iż istotny wpływ na mobilność danego obszaru ma struktura działalności gospodarczej, a w szczególności liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, gdyż osoby te rzadko korzystają z innych form transportu niż samochód osobowy, który często jest dla nich narzędziem pracy. Teren MOF jest dość specyficzny ze względu na przygraniczne położenie. Posiadane zasoby dają szansę na realizację działań przyczyniających się do pozyskania inwestorów zewnętrznych, którzy potencjalnie stworzą miejsca pracy dla mieszkańców obszaru. Ponadto na terenie MOF funkcjonuje wiele jednoosobowych działalności gospodarczych, stąd należy te aspekty uwzględnić w trakcie planowania rozwoju mobilności.

2.1.4. Planowanie przestrzenne

Wdrażanie zasad zrównoważonej mobilności zaczyna się już od Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a w następnej kolejności także od opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 24 września 2023 r. weszła w życie Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw

(Dz. U. z 2023 r. poz. 1688 z późn. zm.). Gminy w 2026 r. muszą ustalić plany ogólne, które mają zastąpić studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Jednym z najważniejszych rozwiązań reformy systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego jest uchylenie przepisów upoważniających do wydawania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – rolę studium w zakresie określenia ram polityki przestrzennej ma spełniać Strategia Rozwoju Gminy. Ogólny kierunek polityki przestrzennej przyjęty w Strategii będzie podlegał doprecyzowaniu i przełożeniu na konkretne normy dotyczące zagospodarowania przestrzennego w planie ogólnym (schemat zagospodarowania przestrzeni), a następnie w ramach rozstrzygnięć podejmowanych w planach miejscowych i decyzjach o warunkach zabudowy. Obecnie podstawowym dokumentem planistycznym określającym politykę przestrzenną gmin, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego jest studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W gminach MOF Lubaczów obowiązują:

- *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Lubaczów* przyjęte uchwałą Nr LXII/583/2023 Rady Gminy w Lubaczowie z dnia 6 września 2023 roku.
- *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Horyniec-Zdrój* przyjęte Uchwałą Rady Gminy Nr 248/XXX/02 z dnia 27 lutego 2002 r.
- *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Lubaczowa* przyjęte uchwałą Nr 517/XLVII/2022 Rady Miejskiej w Lubaczowie z dnia 6 września 2023 roku.

Studium nie jest aktem prawa miejscowego, zatem nie może być podstawą wydawania decyzji administracyjnych dotyczących zagospodarowania terenu. Studium stanowi podstawę do wprowadzenia w przyszłości przepisów gminnych, w formie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Jedynym skutecznym narzędziem tworzenia ładu przestrzennego jest prawo miejscowe, wyrażone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego to podstawowy dokument regulujący przeznaczenie terenu, warunki jego zabudowy i zagospodarowania.

Powierzchnia Gminy Lubaczów objęta obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego stanowi około 49,0% powierzchni całkowitej gminy. Na terenie Gminy Lubaczów obowiązują 33 miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Na terenie Miasta Lubaczowa obowiązuje 31 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zostały uchwalone między 1996 a 2021 rokiem. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego stanowią około 9,3% powierzchni całego miasta.

Powierzchnia Gminy Horyniec-Zdrój objęta obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego stanowi około 1,8% powierzchni całkowitej gminy. Na terenie Gminy Horyniec-Zdrój obowiązują 4 miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Na podstawie analizy dokumentów planistycznych stwierdza się, że cały obszar rozwija się w sposób kontrolowany i planowany. Należy jednak położyć większy nacisk na rozwój infrastruktury dedykowanej dla transportu zbiorowego, rowerowego, jego dostępność oraz promowanie. Obecnie na całym obszarze podstawowym środkiem transportu jest własny samochód.

Analizując wielkość gmin, rozmieszczenie miejscowości, liczbę ludności, a także potencjalne generatory ruchu, dostrzega się możliwość tworzenia tzw. „obszarów (miast, miejscowości) 15 minutowych”. Odległości między dowolnymi dwoma punktami w każdej miejscowości wchodzącej w skład obszaru są na tyle małe, że każdy pełnosprawny mieszkaniec jest w stanie pokonać je pieszo lub rowerem w czasie około 15 minut.

2.2. Stan środowiska naturalnego

2.2.1. Obszary chronione

Na terenie Gminy Horyniec-Zdrój obowiązuje Statut Uzdrawiska przyjęty Uchwałą Nr XXII/114/2012 Rady Gminy Horyniec-Zdrój z dnia 28 czerwca 2012 roku wraz ze zmianą przyjętą Uchwałą Nr XXIII.193.2020 Rady Gminy Horyniec-Zdrój z dnia 4 listopada 2020 r. W zmianie tej określono kierunki lecznicze dla uzdrawiska, zawarto wykaz Zakładów Lecznictwa Uzdrawiskowego oraz wymieniono urządzenia Lecznictwa Uzdrawiskowego.

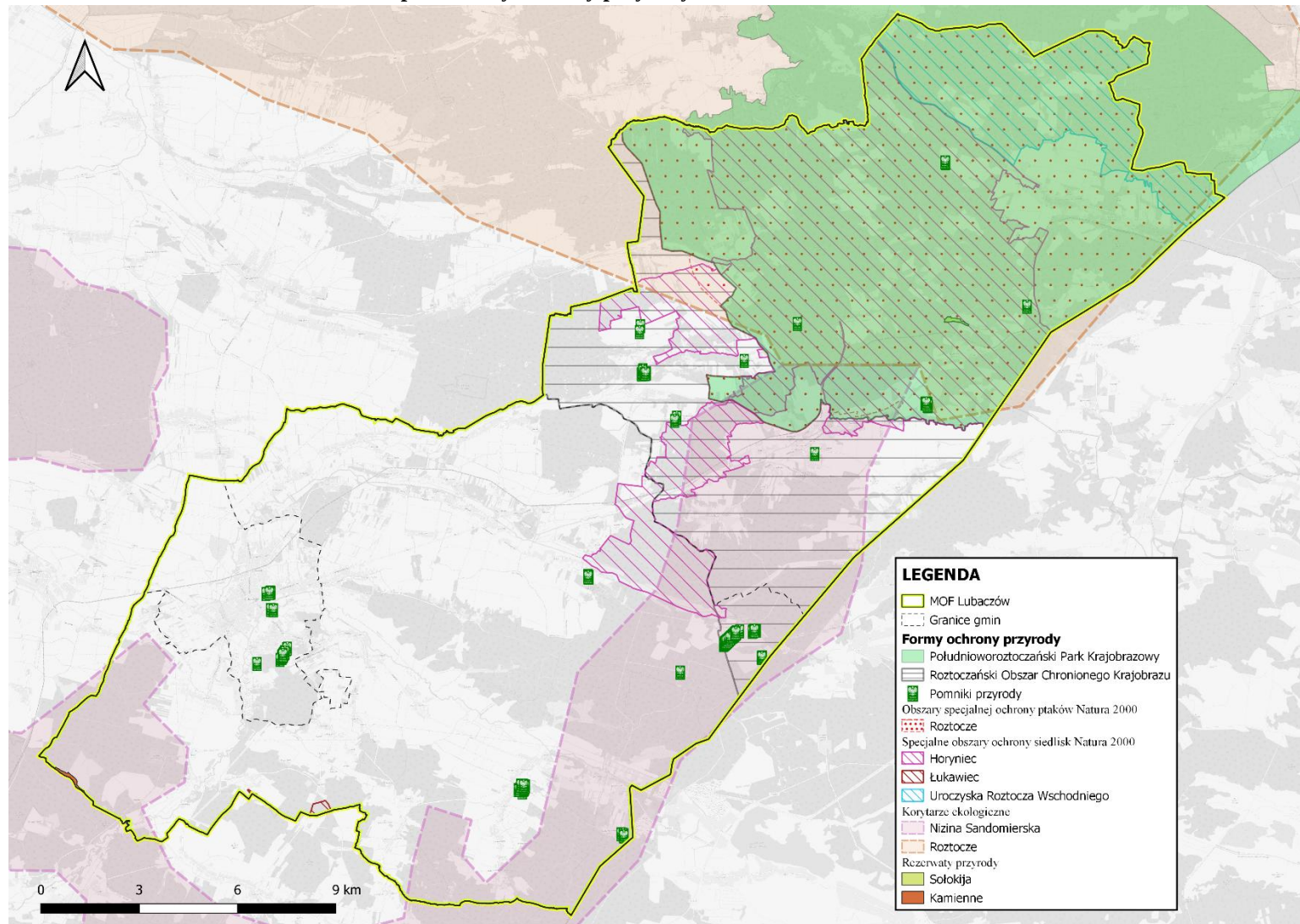
Horyniec-Zdrój to miejscowość uzdrawiskowa posiadająca potencjały w postaci zasobów borowinowych, siarczkowych oraz wód leczniczych, ale także wyróżniająca się wyjątkowymi walorami przyrodniczo-kulturowymi, co stanowi istotną determinantę do rozwoju turystyki. Na terenie uzdrawiska znajdują się bardzo atrakcyjne fragmenty Roztocza. Obszarem o bardzo dużej atrakcyjności przyrodniczej jest Park Zdrojowy, który został założony w latach 30-tych XX wieku przez Karłowskich, uległ zniszczeniu podczas II wojny światowej. W latach 2013–2015 Park Zdrojowy przeszedł rewitalizację, w ramach której została wzniesiona pijalnia i amfiteatr oraz dwa place z fontannami (plac wejściowy oraz zdrojowy). Stworzono zespalaające cały układ parku trasy ze ścieżkami rekreacyjnymi i spacerowymi oraz punktami widokowymi. Horyniec-Zdrój to idealne miejsce dla wypoczynku, rekreacji, uprawiania różnych form turystyki, gdyż są ku temu doskonałe warunki terenowe, w miarę dostateczna i nadal rozwijająca się baza turystyczna oraz przyjazne środowisko.

Teren MOF Lubaczów jest bogaty pod względem przyrodniczym³⁹, zinwentaryzowano następujące formy ochrony środowiska naturalnego (mapa 1):

- Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu,
- Południoworoztoczański Park Krajobrazowy,
- Rezerwat przyrody Kamienne,
- Rezerwat przyrody Sołokija,
- Specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000: Łukawiec, Horyniec, Uroczyska Roztocza Wschodniego,
- Specjalny obszar ochrony ptaków Natura 2000 Roztocze,
- 45 pomników przyrody,
- 21 użytków ekologicznych,
- 2 stanowiska dokumentacyjne.

³⁹ Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, crfop.gdos.gov.pl, inf. z dnia 20.06.2024 r.

Mapa 2 Formy ochrony przyrody na terenie MOF Lubaczów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska: Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, crfop.gdos.gov.pl oraz gdos.gov.pl/dane-i-metadane

Na terenie MOF Lubaczów znajdują się liczne obiekty dziedzictwa kulturowego świadczące o historii obszaru, które zostały objęte ścisłą ochroną konserwatorską. Według Rejestru zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa (stan na dzień 31 grudnia 2024 roku) do zabytków nieruchomych MOF Lubaczów zalicza się:

Na terenie Gminy Lubaczów:

- kaplica przydrożna przy drodze do Lubaczowa, w miejscowości Basznia Dolna, pocz. XIX, nr rej.: A-1523 z 28.02.2018;
- krzyż przydrożny w Baszni Dolnej, kam., 1877, nr rej.: B/1014 z 22.11.2021;
- tzw. krzyż pańszczyźniany przy drodze Lubaczów – Horyniec-Zdrój, kam., 1848, nr rej.: B/758 z 5.04.2018;
- cmentarz greko-kat. w miejscowości Basznia Dolna, 2 poł. XIX, nr rej.: A-363 z 23.06.1994;
- nagrobek Teodora Dopiry, na cmentarzu gr.-kat., kam., 1928, nr rej.: B/1013 z 15.11.2021;
- plebania rzym.-kat., drewn., w miejscowości Basznia Dolna, przy ul. Mierzwy 1, 1941, 1960, nr rej. A-1544 z 15.06.2018;
- rządcówka w miejscowości Basznia Dolna, ob. dom, nr 12, XIX/XX, nr rej.: A-413 z 8.04.2010;
- d. cmentarz ewangelicki w miejscowości Dąbków, poł. XIX, nr rej.: A-1595 z 15.02.2019;
- pozostałości zespołu dworskiego w Hucie Kryształowej: aleja lipowa, dz. ewid. nr 51 obr. Sieniawka, k. XVIII, nr rej.: A-1760 z 23.09.2022, gorzelnia, pocz. XX, nr rej.: A-816 z 28.09.1995;
- kościół par. pw. Przemienienia Pańskiego w miejscowości Krowica Sama, drewn., 1932-33, nr rej.: A-400 z 16.02.2010;
- cmentarz greko-kat. w miejscowości Krowica Sama, ob. komunalny, XIX-XX, nr rej.: A-383 z 13.07.1994 oraz A-385 z 13.07.1994;
- nagrobki (4 szt.), na cmentarzu komunalnym, kam., XIX, nr rej.: B/815 z 24.01.2017;
- park dworski (pozostałości) w miejscowości Krowica Sama, XVIII–pocz. XX, nr rej.: A-390 z 16.12.2009;
- cmentarz epidemiczny w Lisich Jamach, 1918, nr rej.: A-1677 z 21.06.1994;
- stodoła, drewn., w zagrodzie, w Lisich Jamach, ul. Wspólna 91, pocz. XX, nr rej.: A-1640 z 25.11.2019;
- dzwonnica i cmentarz w miejscowości Opaka, nr rej.: A-315 z 29.11.1989;
- cmentarz ewangelicki w Podlesiu, 1 poł. XIX, nr rej.: A-1679 z 17.06.1994;
- d. plebania ewangelicka w Podlesiu, 1856, nr rej.: A-341 z 18.03.2009;
- cmentarz greko-kat. na terenie leśnictwa Budomierz (dz. nr 94 i 95), poł. XIX, nr rej.: A-1534 z 23.04.2018;
- kompozycja rzeźbiarska z figurami św. Jana Chrzciciela i Matki Bożej, tzw. kapliczka Grudzia, nr rej.: B/966 z 21.07.2013;

- relikty założenia dworskiego „Smolin Andruszewski”, 4 ćw. XIX, nr rej.: A-1782 z 21.03.2023;
- cerkiew greko-kat., pw. św. Dymitra, ob. kościół rzym.-kat. fil. pw. św. Wawrzyńca w Szczutkowie, drewn., 1904, nr rej.: A-275 z 2.06.2008;
- dzwonnica, drewn. w Szczutkowie, 1825, 1895, 1903, nr rej.: jw.;
- cmentarz greko-kat., ob. komunalny (część stara – południowa i wsch.) w Szczutkowie, poł. XIX, nr rej.: A-1582 z 24.06.1994;
- nagrobki Mikołaja i Marii Nazarewiczów wraz z ogrodzeniem, na cmentarzu komunalnym, lata 30. XX, nr rej.: B/899 z 26.02.2018;
- cmentarz komunalny (cz. wsch.) w miejscowości Załuże, poł. XIX, nr rej.: A-672 z 13.06.1994.

Na terenie Miasta Lubaczów:

- cerkiew greko-kat. pw. św. Mikołaja, ob. kościół rzym.-kat., 1883 oraz dzwonnica, nr rej.: A-556 z 20.12.1988;
- kapliczka św. Jana Nepomucena, ul. Sobieskiego, mur., 1740, nr rej.: B/858 z 18.08.2017;
- cmentarz komunalny, ul. Kościuszki, 2 poł. XIX, nr rej.: A-555 z 5.02.1987;
- 2 kaplice grobowe: nieznanej rodziny i rodziny Wróblewskich, 2 poł. XIX, nr rej.: A-636 z 2.08.2011;
- cmentarz żydowski, ul. Kościuszki, 1 poł. XIX oraz ogrodzenie z bramą, nr rej.: A-567 z 17.01.1990;
- cmentarz wojenny z I i II wojny światowej z kwaterą epidemiczną, ul. Cicha, nr rej.: A-591 z 21.06.2011;
- cmentarz epidemiczny, ul. Mickiewicza, 1916, nr rej.: A-592 z 8.06.2011;
- wzgórze zamkowe, ul. Sobieskiego, nr rej.: A-708 z 16.01.1984 oraz A-812 z 3.10.1995: pozostałości zamku i fortyfikacji, XVI-XVII; spichrz, ob. muzeum, pocz. XIX; park, po 1915; otoczenie wzgórza (nowa cz. parku), nr rej.: A-1619 z 19.06.2019;
- ratusz, Rynek 26, 1889, nr rej.: A-568 z 12.05.1994;
- dworzec kolejowy, 1880 oraz wodociągowa wieża ciśnień, nr rej.: A-1208 z 9.11.1990;
- rogatka, ul. Handlowa, 1929, nr rej.: A-8 z 16.08.1999;
- budynek handlowy, ul. Kościuszki 75 A, XIX/XX, nr rej.: A-1678 z 21.06.1994;
- dom, ul. Kościuszki 78, 1932-34, nr rej.: A-209 z 13.06.2007;
- stodoła, drewn., ul. 3 Maja 20, 1930, nr rej.: A-1621 z 3.07.2019;
- dom, ul. Mickiewicza 26, 1900, nr rej.: A-133 z 3.11.2005;
- świetlica wiejska z Opaki, drewn., 1930, przeniesiona w 2006 na teren Muzeum Kresów, nr rej.: A-1388 z 26.02.2016.

Na terenie Gminy Horyniec-Zdrój:

- cmentarz greko-kat., ob. komunalny w miejscowości Dziewięcierz, poł. XIX, nr rej.: A-1281 z 12.09.1990;

- pozostałości zespołu cerkiewnego w miejscowości Dziewięcierz-Moczary, poł. XVIII, nr rej.: A- 1416 z 12.08.2016: fundamenty cerkwi pw. Podniesienia Krzyża, 1837-39; pozostałości budynku kostnicy, poł. XVIII; pomnik misyjny 1927; cmentarz cerkiewny; ogrodzenie z 2 bramami i 4 kapliczkami, mur., poł. XVIII;
- zespół klasztorny franciszkanów w Horyńcu-Zdroju, 2 poł. XVIII, nr rej.: A-292 z 31.10.1949: kościół pw. Niepokalanego Poczęcia NMP; klasztor;
- cmentarz komunalny w Horyńcu-Zdroju, k. XVIII, nr rej.: A-159 z 3.11.1986;
- kaplica – mauzoleum rodziny Ponińskich w Horyńcu-Zdroju, pocz. XX, nr rej.: jw.;
- 2 bramy wejściowe na cmentarz w Horyńcu-Zdroju, 1 poł. XIX, nr rej.: A-1382 z 19.02.2016;
- cmentarz wojenny żołnierzy polskich w Horyńcu-Zdroju, poległych w 1918 i 1948, nr rej.: A-961 z 19.09.1990;
- nagrobki (łącznie 8 szt.) na cmentarzu komunalnym, XIX – 1 ćw. XX w., nr rej.: B/896 z 26.02.2018 i B/1052 z 23.02.2023;
- zespół pałacowy, ob. sanatorium w Horyńcu-Zdroju, nr rej.: A-1585 z 11.07.1991: pałac, XVII, 1905-12, po 1962; oficyna, XIX; park pałacowy, pocz. XIX; teatr dworski, 1848, po 1945, nr rej.: A-198 z 29.05.1968; kaplica dworska, ob. część kościoła par. pw. św. Jakuba Strzemię, 1818, nr rej.: A-32 z 20.06.2001;
- park zdrojowy w Horyńcu-Zdroju, XIX/XX, 1920, nr rej.: A-548 z 8.04.1993;
- cmentarz greko-kat. w miejscowości Krzywe, 1 poł. XIX, nr rej.: A-134 z 7.11.2005;
- dzwonnica cmentarna w miejscowości Krzywe, drewn., 1 poł. XIX, nr rej.: jw.;
- cerkiew greko-kat. pw. św. Paraskewii w miejscowości Nowe Brusno, drewn., poł. XVIII, nr rej.: A-223 z 12.06.1987;
- cmentarz greko-kat. w miejscowości Nowe Brusno, pocz. XIX, nr rej.: A-392 z 15.11.1990;
- Pomnik Niepodległości w miejscowości Nowe Brusno, 1928, nr rej.: A-1224 z 18.02.2014;
- kaplica pw. św. Antoniego w Nowinach Horynieckich, drewn., z otoczeniem leśnym, 1896, nr rej.: A-40 z 21.09.2001;
- cmentarz greko-kat. w miejscowości Podemszczyzna, 2 poł. XIX, nr rej.: A-394 z 29.12.1990;
- cerkiew greko-kat., ob. kościół rzym.-kat. w miejscowości Prusie, drewn., 1888, nr rej.: A-243 z 19.08.1987;
- dzwonnica, drzewostan (w granicach nowego ogrodzenia) w miejscowości Prusie, drewn., nr rej.: A-243 z 19.08.1987;
- cmentarz greko-kat. naprzeciw cerkwi oraz zachowane nagrobki w miejscowości Prusie, 1 poł. XIX, nr rej.: A-391 z 21.10.1990;
- zespół cerkwi greko-kat. pw. św. Paraskewii w miejscowości Radruż, XVI-XIX, nr rej.: A-435 z 10.05.1960 i z 15.12.1986: cerkiew, drewn., 1583; dzwonnica, drewn., XVII; cmentarz cerkiewny; 2 cmentarze greko-kat., obok cerkwi; dom diaka, XVII-XIX, ogrodzenie z bramami, XVII, budynek „Proświta”, ob. nieużytkowany, 1930, nr rej.: A-421 z 14.06.2010; otoczenie zespołu, nr rej.: A-912 z 8.10.2012;

- cerkiew greko-kat. pw. św. Mikołaja, ob. kościół rzym.-kat. pw. Matki Boskiej Śnieżnej w miejscowości Radruż, drewn., 1930-31, nr rej.: A-33 z 22.08.2001;
- cmentarz greko-kat. w miejscowości Stare Brusno, 1 poł. XIX, nr rej.: A-167 z 15.12.1986;
- cmentarz greko-kat. w miejscowości Werchrata, pocz. XX, nr rej.: A-371 z 10.09.1990;
- pozostałości klasztoru bazylianów w miejscowości Werchrata (d. Monastyr), XVIII-XX, nr rej.: A-1513 z 2.08.1993: piwnice; ogrodzenie z bramami; cmentarz wojenny z I wojny światowej; cmentarz ukraiński;
- zagroda nr 19 w Wólce Horynieckiej, nr rej.: A-1441 z 10.02.2017: dom, drewn., k. XIX; budynek gospodarczy, drewn., ok. 1920.

W 2022 roku w Baszni Dolnej w Gminie Lubaczów otwarte zostało Muzeum Kolejnictwa, które mieści się w budynku dawnej stacji kolejowej. Zwiedzający obiekt mają możliwość poznać historię linii kolejowej Jarosław–Sokal, a także Kolei Lwowskich.

Dziedzictwo kulturowe MOF przejawia się także poprzez cykliczne wydarzenia i imprezy nawiązujące do wydarzeń historycznych, tradycji lokalnych, festiwale prezentujące rękodzieło, lokalne produkty żywnościowe jako produkty regionalne. Spośród wielu cyklicznych wydarzeń odbywających się na terenie MOF wymienić należy przede wszystkim wieloformatowy Festiwal Dziedzictwa Kresów, który jako impreza Gminy Lubaczów i Województwa Podkarpackiego zdobył uznanie w ogólnopolskich plebiscytach (Wydarzenie Historyczne Roku). W tej grupie wspomnieć należy również o Festiwalu Kultury Pogranicza „Folkowisko”, czy mającej ponad 40. edycji Biesiady Teatralnej w Horyńcu-Zdroju.

Na obszarze MOF Lubaczów występują cenne zasoby surowców mineralnych i kopalin⁴⁰:

- Złoże gazu ziemnego w południowej części Gminy Lubaczów (przechodzące na teren gm. Wielkie Oczy), tworzące Obszar Górniczy Gazu „Lubaczów – 2”. Aktualnie eksploatowany obszar „Lubaczów – 2” obejmuje powierzchnię 8 487 ha. Na terenie Gminy Lubaczów utworzone zostały dwa obszary górnicze gazu: „Uszkowce” i „Lubaczów”. W części obszaru górniczego przypadającego na Gminę Lubaczów znajduje się kilkanaście eksploatowanych odwiertów gazowych, ponadto gazociągi kopalniane, obiekty technologiczne – węzłowe dla infrastruktury kopalnianej (kopalnia gazu i tłocznia złożowa).
- Złoże gazu ziemnego „Mielniki – Nowe Sioło” zlokalizowane na terenie Gminy Lubaczów (złoże rozpoznane wstępnie) o powierzchni 598,43 ha.
- Złoże siarki rodzimej w północno-wschodniej części Gminy Lubaczów, z czynną Kopalnią Siarki „Basznia II” w Baszni Dolnej (złoże zagospodarowane). Powierzchnia obszaru wynosi 39,57 ha.
- Złoże siarki „Basznia” (eksploatacja złoża zaniechana) o powierzchni 1013,32 ha w Gminie Lubaczów

⁴⁰ Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, pgi.gov.pl

- Złoże ilów nadających się do produkcji ceramiki budowlanej w rejonie Baszni Górnej, tworzące Obszar Górniczy Ilów „Smolinka – 1”. Ruda darniowa w rejonie miejscowości Ruda Szczutkowska i Ruda k. Baszni Dolnej (obecnie nieeksploatowana).
- Złoże ropy naftowej „Cetynia (eksploatacja złoża zaniechana) o powierzchni 299 ha w Gminie Lubaczów.
- Złoże kamieni łamanych i blocznych „Brusno” w Gminie Horyniec-Zdrój o powierzchni 61,21 ha (eksploatacja złoża zaniechana).
- Złoże wapieni i margli przemysłu wapienniczego „Nowiny Horynieckie” (złoże rozpoznane szczegółowo) w Gminie Horyniec-Zdrój o powierzchni 77,32 ha.
- Złoże piasków formierskich „Niwki” (złoże rozpoznane wstępnie) w Gminie Horyniec-Zdrój o powierzchni 61,60 ha.
- Złoże piasków kwarcowych do produkcji cegły wapienno-piaskowej „Dziwięcierz” w Gminie Horyniec-Zdrój o powierzchni 34,19 ha (złoże rozpoznane szczegółowo).
- Złoże piasków szklarskich w kat. C2 „Koziejówka” (złoże rozpoznane wstępnie) w Gminie Horyniec-Zdrój o powierzchni 28,945 ha.
- Złoże torfu „Horyniec” w kat. C2 „Podemszczyzna” (złoże zagospodarowane) w Gminie Horyniec-Zdrój o powierzchni 30,76 ha.
- Wody lecznicze „Horyniec” w miejscowości Horyniec-Zdrój. Obecnie istnieją dwa ujęcia, Róża III z 1971 r. oraz Róża IV z 1984 r. o głębokości odpowiednio 29 i 30 m, którymi ujęto wody typu $\text{HCO}_3\text{-Ca-Na,S}$ o mineralizacji 0,6–0,8 g/dm³. Zawartość siarkowodoru w tych ujęciach waha się w granicach 10–120 mg/dm³. Poziom wodonośny, w którym występują siarczkowe wody lecznicze jest zbudowany z mioceńskich wapieni litotamniowych zawierających wkładki osiarkowanych gipsów i margli oraz piaskowców i piasków baranowskich, przeławiconych utworami ilasto-łupkowymi, przykrytych serią ilów krakowieckich. Zasoby dla obydwu ujęć położonych na obszarze górniczym „Horyniec” wynoszą łącznie 12,0 m³/h. Wody są wykorzystywane do celów leczniczych przez Uzdrowisko Horyniec Sp. z o.o.

Jak wykazują powyżej przedstawione informacje, MOF Lubaczów to teren charakteryzujący się występowaniem wielu obiektów i obszarów chronionych, a także licznym dobytkiem kulturowym. Zinventaryzowane na terenie MOF cenne elementy środowiska naturalnego i dóbr kultury wywierają na mieszkańcach obszaru wpływ do podejmowania działań z poszanowaniem istniejącego stanu środowiska przyrodniczego. To oznacza, iż rozwój mobilności miejskiej powinien zostać ukierunkowany na nisko- lub zeroemisyjne formy przemieszczania się, które wpłyną pozytywnie na istniejące zasoby przyrodnicze i kulturowe.

2.2.2. Jakość powietrza atmosferycznego

Rozpatrując kwestię środowiska naturalnego, warto zwrócić uwagę na jakość powietrza. Diagnoza w zakresie przekroczenia standardów jakości powietrza przeprowadzona została na podstawie corocznie opracowywanych raportów przez Główny Inspektorat Ochrony

Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Rzeszowie, dotyczących oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim⁴¹.

W opracowaniu pn. *Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim – raport wojewódzki za rok 2023*, oceny jakości powietrza wykonywane są w odniesieniu do obszaru strefy. W województwie podkarpackim wydzielono dwie strefy: miasto Rzeszów oraz strefę podkarpacką, czyli pozostały obszar województwa – MOF Lubaczów wchodzi w skład tej strefy.

W ocenie pod kątem ochrony zdrowia wykorzystano zweryfikowane serie roczne pomiarów z automatycznych stanowisk pomiarowych: 9 – dwutlenku siarki, 13 – dwutlenku azotu, 5 – tlenku węgla, 6 – benzenu, 7 – ozonu, 5 – pyłu zawieszonego PM₁₀, 3 – pyłu zawieszonego PM_{2,5} oraz z manualnych stanowisk pomiarowych: 21 – pyłu zawieszonego PM₁₀, 6 – pyłu zawieszonego PM_{2,5}, po 5 – metali ciężkich w pyłe PM₁₀ tj. ołowiu, kadmu, arsenu, niklu oraz 21 – benzo(a)pirenu w pyłe PM₁₀.

Średnia roczna wartość poziomu docelowego wskaźnika BaP(PM₁₀) została w 2023 r. przekroczona w niewielkiej części województwa podkarpackiego, w strefie podkarpackiej. Na terenie MOF Lubaczów nie odnotowano przekroczenia (mapa 3). Dla ozonu, ze względu na ochronę zdrowia, ustanowiono dwa rodzaje kryteriów: dotrzymanie poziomu docelowego i poziomu celu długoterminowego. Na obszarze województwa podkarpackiego w roku 2023 wystąpiło przekroczenie poziomu celu długoterminowego, przekroczenia wystąpiły również na terenie całego MOF Lubaczów (mapa 4). Dla ozonu, ze względu na ochronę roślin, ustanowiono dwa rodzaje kryteriów: dotrzymanie poziomu docelowego i poziomu celu długoterminowego. Na obszarze województwa podkarpackiego w roku 2023 wystąpiło przekroczenie poziomu celu długoterminowego, przekroczenia wystąpiły na obszarze całego województwa – również na terenie całego MOF Lubaczów. Na mapach 3–5 MOF Lubaczów został oznaczony kolorem czerwonym.

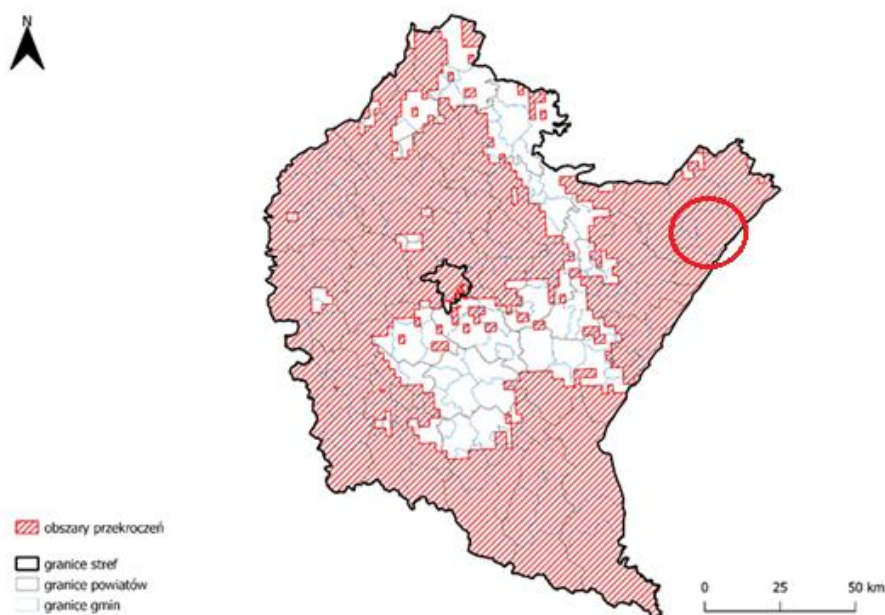
⁴¹ *Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim – raport wojewódzki za rok 2023*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska, Rzeszów 2024.

Mapa 3 Zasięg obszarów przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 określonego ze względu na ochronę zdrowia w województwie podkarpackim w 2023 roku



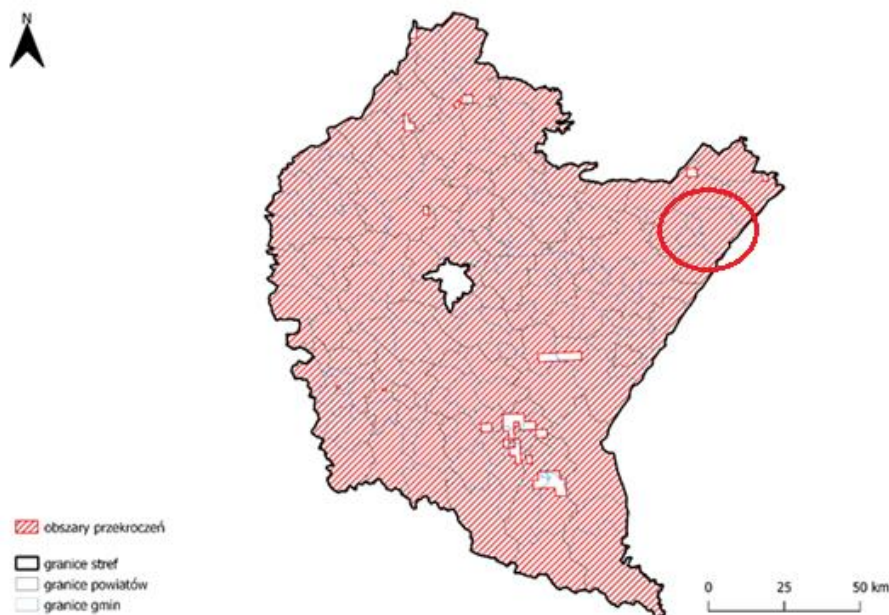
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2023, str. 91

Mapa 4 Zasięg obszaru przekroczeń poziomu celu długoterminowego ozonu ze względu na ochronę zdrowia w województwie podkarpackim w 2023 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2023, str. 62

Mapa 5 Zasięg obszaru przekroczeń poziomu celu długoterminowego ozonu ze względu na ochronę roślin w województwie podkarpackim w 2023 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2023, str. 105

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w MOF Lubaczów jest emisja antropogeniczna pochodząca z sektora komunalno-bytowego (emisja powierzchniowa), mniejszy udział stanowią emisje z transportu (emisja liniowa) oraz działalności przemysłowej (emisja punktowa).

Przemysł zlokalizowany na obszarze stanowi głównie firma specjalizująca się w podzespołach hydrauliki siłowej oraz działania w zakresie spawania i obróbki mechanicznej. Tego typu podmiot przemysłowy o emisji nieorganizowanej lub emitowanej poprzez niskie emitory może bezpośrednio wpływać na jakość powietrza w sąsiedztwie.

Głównymi lokalnymi źródłami zanieczyszczeń są kominy domów ogrzewanych indywidualnie paliwami stałymi oraz transport samochodowy, który wpływa na stężenia zanieczyszczeń – zwłaszcza na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z drogami o znacznym natężeniu ruchu. Zanieczyszczenia komunikacyjne w postaci pyłów powstają głównie w wyniku ścierania się hamulców, opon i nawierzchni dróg oraz unosu zanieczyszczeń z powierzchni dróg, natomiast tlenki azotu są emitowane z rur wydechowych.

2.2.3. Hałas

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na poziom hałasu komunikacyjnego są: natężenie ruchu i udział transportu ciężkiego w strumieniu wszystkich pojazdów, stan techniczny pojazdów, rodzaj nawierzchni dróg oraz organizacja ruchu drogowego. Główne źródło emisji hałasu komunikacyjnego na terenie MOF Lubaczów stanowią drogi wojewódzkie nr 866 oraz nr 867 (Lubaczów / przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska). Hałas komunikacyjny

występuje również wzdłuż dróg na pozostałych odcinkach dróg występujących na terenie MOF, jednak stanowi on mniejsze zagrożenie. Spowodowane jest to znacznie mniejszym natężeniem ruchu pojazdów, a tym samym zasięg oddziaływania akustycznego tych dróg jest stosunkowo mniejszy.

Jednostką odpowiedzialną za stworzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich w województwie podkarpackim jest ich zarządca, tj. Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, który w roku 2022 sporządził mapy akustyczne wraz z opracowaniem pn. *Strategiczne mapy hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie podkarpackim w roku 2022*⁴².

Na terenie MOF Lubaczów badane były odcinki dróg wojewódzkich: droga wojewódzka nr 866, odcinek Dachnów/DW865/ – Lubaczów/ul. Wyszyńskiego (DW867)/ o długości 6,166 km – kilometraż drogi: początkowy 0+000, końcowy 6+166 oraz droga wojewódzka nr 867, odcinek Lubaczów / przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska o długości 3,421 – kilometraż drogi: początkowy 36+700, końcowy 40+121. Na podstawie danych zawartych na mapach: emisji, immisji L_{DWN} i L_N , przekroczeń terenów zagrożonych hałasem L_{DWN} i L_N oraz terenów objętych ochroną akustyczną można wywnioskować, że przekroczenia norm hałasu mieszczą się w przedziale do 5 dB. Liczba przekroczeń jest znikoma i dotyczy względnie niewielkiej ilości mieszkańców z terenu MOF.

Analiza jakości powietrza atmosferycznego oraz dopuszczalnych poziomów hałasu wykazała, iż na terenie MOF Lubaczów należy podjąć działania, które doprowadzą do polepszenia zarówno jakości powietrza, jak i środowiska akustycznego. W tym celu konieczne jest promowanie rozwiązań związanych z mikromobilnością, które przyczynią się w przyszłości do polepszenia wyników pomiarów jakości środowiska naturalnego.

⁴² *Strategiczne mapy hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie podkarpackim w roku 2022*, Hydrogeotechnika Sp. z o.o. Kielce, 2022 r.

2.3. Turystyka

Atrakcyjność turystyczna danego obszaru to właściwości, które wynikają z różnych cech środowiska przyrodniczego, jak również ze środowiska kulturowego. Cechy te wzbudzają zainteresowanie turystów i przyciągają ich w dane miejsce. O atrakcyjności danego miejsca decydują również atrakcje turystyczne, zagospodarowanie terenu oraz dostęp komunikacji.

Na obszarze MOF sukcesywnie rozwijana jest infrastruktura umożliwiająca atrakcyjne i aktywne spędzanie czasu wolnego. Sprzyja temu dość dobrze rozbudowana i oznakowana sieć tras, prowadzących przez najciekawsze pod względem przyrodniczym, historycznym i kulturowym miejsca regionu np. rowerowe i piesze. Przez teren Roztocza przebiega m.in. Wschodni Szlak Rowerowy „Green Velo” i Centralny Szlak Rowerowy Roztocza, przez co zainteresowanie tą formą aktywności zwiększa się z roku na rok.

Przez obszar MOF przebiegają następujące szlaki i trasy rowerowe:

- Szlak Rowerowy Green Velo wykonany z nawierzchni bitumicznej o długości 19,8 km, który wiedzie przez: Narol, Horyniec-Zdrój, Radruż, Nowiny Horynieckie, Hutę Kryształową, Krowicę Samą, Żmijowiska i Wielkie Oczy.
- Trasy rowerowe „Cztery kolory” po gminach Lubaczów i Horyniec-Zdrój. Cztery rowerowe trasy turystyczne (trasa NIEBIESKA (47 km), trasa ZIELONA (29 km), trasa ŻÓŁTA (25 km), trasa CZERWONA (20 km) prowadzą przez Gminę Lubaczów, natomiast „niebieska” przebiega także częściowo przez Gminę Horyniec-Zdrój. Prowadzą one wzdłuż atrakcji turystycznych i kulturowych gmin:
 - Odcinek 1: Dąbrowa, granica z Miastem Lubaczów – Krowica Sama – Lisie Jamy granica z Miastem Lubaczów; 19,7 km, nawierzchnia bitumiczna.
 - Odcinek 2: Dąbków, granica z Miastem Lubaczów – Opaka – cerkiew w Szczutkowie – Dąbrowa, granica z Miastem Lubaczów; 21 km, nawierzchnia gruntowa i bitumiczna.
 - Odcinek 3: Młodów, granica z Miastem Lubaczów – Borowa Góra – Czerwona Figura – Huta Kryształowa – Basznia Górna – Basznia Dolna – Borowa Góra – Młodów, granica z Miastem Lubaczów; 34,4 km, nawierzchnia gruntowa i bitumiczna.
 - Odcinek 4: Mokrzyca, granica z Miastem Lubaczów – Załuże – Tymce – Basznia Dolna – Bałaje, granica z Miastem Lubaczów; 19,4 km, nawierzchnia bitumiczna.

Wskazane trasy rowerowe łączą się z innymi szlakami rowerowymi, prowadzącymi przez teren gmin, w tym zielona i niebieska ze Szlakiem Rowerowym Green Velo, który jest spójnie oznakowaną linią rowerową w Polsce.

- Na terenie MOF Lubaczów znajduje się szlak architektury drewnianej – Trasa VI o długości 189 km, która prowadzi przez tereny Płaskowyżu Tarnogrodzkiego, w znacznej części w obrębie Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego.
- Ścieżka przyrodniczo-kulturowa „Horyniec – Nowiny Horynieckie”: ścieżka została przygotowana i otwarta wiosną 1998 r. staraniem Zarządu Parków Krajobrazowych w Przemyślu. Rozpoczyna się od przystanku PKS w centrum Horyńca-Zdroju i w tym samym miejscu się kończy. Prowadzi przez tereny położone na północny wschód od Horyńca-Zdroju, przez Miasteczko i Las Puchary do kaplicy w Nowinach Horynieckich,

skąd wraca do Horyńca. Na trasie ścieżki znajduje się 6 przystanków oznakowanych tablicami, na których umieszczono informacje dotyczące okolicznego środowiska przyrodniczego. Ścieżka oznakowana jest biało-czerwonymi kwadracikami i na odcinku od klasztoru Franciszkanów do kaplicy w Nowinach Horynieckich pokrywa się z przebiegiem szlaku turystycznego im. Brata Alberta (znaki zielone). Od centrum Horyńca-Zdroju ścieżka biegnie drogą w kierunku Werchraty (ul. Wojska Polskiego), do części zwanej Miasteczko i klasztoru Franciszkanów. Od osiedla kieruje się wiejską drogą na północny wschód, mija płytką dolinkę i wchodzi w las zwany Puchary. Początkowo prowadzi utwardzoną drogą leśną, do jej ostrego załomu. Tu skręca w prawo i dalej podąża leśnymi drózkami. Mija podmokły las olszynowy pełen mokradeł i wodnych zastoisk. W okolicy 60-letnie olchy czarne, dorodne buki i graby, a w runie bogactwo różnych gatunków roślin pospolitych jak i chronionych. Dalej prowadzi krajem lasu i łąk, a potem znowu wchodzi w las porastający obszerną wysoczyznę wzniesioną 280–310 m. W otoczeniu piękny drzewostan bukowy o charakterze podgórskiej buczyny karpackiej, przemieszany z sosną, brzozą i grabem. Ścieżka doprowadza do linii kolejowej Jarosław – Hrebenne i małej dolinki ze strugą krystalicznie czystej wody potoku Słotwina. Dróżka przechodzi pod wiaduktem kolejowym. Po przeciwnej stronie urokliwy zakątek tzw. Słotwina. U podnóża zalesionego wzniesienia Buczyna, w charakterystycznej niecce, mała polanka, na jej skraju kaplica Matki Bożej w Nowinach Horynieckich, będąca od wieków miejscem szczególnego kultu. Na zboczach niecki wybija kilka silnych źródeł tworzących typowe dla Roztocza wywierzyisko. Ścieżka skręca na południowy zachód i wprowadza ponownie w kompleks leśny Puchary. Po około 3 km dociera do drogi Horyniec-Zdrój – Nowiny Horynieckie. Na skraju lasu drewniany krzyż zwany Jeleń, z wyrzeźbioną w drewnie głową jelenia. Według podania, podczas jednego z polowań król Jan III Sobieski miał tu zastrzelić okazałego jelenia. Tu kończy się wędrówka przez lasy. Znaki wiodą dalej drogą do Horyńca-Zdroju (około 2 km). Ścieżka ma długość około 10 km i terenowo jest bardzo łatwa, doskonale nadaje się do przejazdu rowerem. Na jej przejście potrzeba 3–4 godziny.

- Terenowy szlak rowerowy „Nad Brusienką” – przebiega przez Gminę Horyniec-Zdrój na długości 21,6 km. Poprowadzony głównie po drogach z nawierzchnią bitumiczną. Tylko około 3,5 km poprowadzono drogą szutrową (tereny leśne). Trasa od północy zaczyna się w miejscowości Polanka Horyniecka, następnie biegnie przez Nowe Brusno i do Świdnicy, skąd drogą leśną do Nowin Horynieckich, następnie drogą powiatową do centrum Horyńca-Zdroju, a stamtąd do Radruża w stronę Radruż Kolonia i do Huty Kryształowej położonej w Gminie Lubaczów.

Na terenie MOF Lubaczów funkcjonują 3 punkty informacji turystycznej, z czego dwa punkty w Horyńcu-Zdroju oraz jeden punkt w mieście Lubaczów. Ośrodki te nie są jednak połączone w sieć. Ponadto różne organizacje (publiczne i niepubliczne, również osoby prywatne – miłośnicy Roztocza) prowadzą strony internetowe, na których można znaleźć informacje na temat różnych atrakcji.

Dodatkowo na terenie Gminy Lubaczów znajdują się liczne tablice informacyjne o ścieżkach i szlakach rowerowych, w szczególności w: Mokrzycy (2), Załużu (2), Tymcach (1), Baszni Dolnej (8), Antonikach (2), Bałajach (1), Młodowie (5), Karolówce (3) Borowej

Górze (4), Hucie Kryształowej – Sieniawce (33), Baszni Górnej (5), Lisich Jamach (14), Dąbrowie (5), Krowicy Lasowej (6), Krowicy Samej (26), Dąbkowie (2), Opace (9), Szczutkowie (7), Budomierzu (14) oraz Krowicy Hołodowskiej (16).

Na terenie MOF Lubaczów można wyróżnić miejsca warte odwiedzenia, takie jak obiekty wpisane do rejestru zabytków, m.in. gorzelnia w Hucie Kryształowej, cerkiew greko-kat. pw. św. Mikołaja w Lubaczowie, Park Zdrojowy w Horyńcu-Zdroju oraz Zespół Cerkiewny w Radrużu wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Na terenie MOF Lubaczów znajdują się ciekawe atrakcje turystyczne, tj. Muzeum Kresów w Lubaczowie oraz Kresowa Osada w Baszni Dolnej. MOF Lubaczów znajduje się w dogodnym położeniu na mapie Polski, z którego w niedalekiej odległości znajdują się również inne atrakcyjne miejsca turystyczne, takie jak: Fortyfikacje Linii Mołotowa, Szumy nad Tanwią, Szczepieszyń, Zwierzyniec.

Ciekawym miejscem wartym odwiedzenia jest Geopark Kamienny Las na Roztoczu. Park powstał w celu promocji dziedzictwa geologicznego oraz edukacji w dziedzinie nauk o Ziemi. Obejmuje on obszar o powierzchni około 640 km². Pod względem geograficznym obszar Geoparku obejmuje środkowe i południowo-wschodnie Roztocze. Na jego terenie położone są fragmenty obszarów chronionych Roztoczańskiego Parku Narodowego, Szczepieszyńskiego Parku Krajobrazowego, Krasnobrodzkiego Parku Krajobrazowego, Puszczy Solskiej oraz Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego. Na jego terenie występują skrzemieniałe pnie drzew w okolicach Siedlisk oraz odsłonięcia morskich utworów miocenu, prezentujące zróżnicowane wykształcenie tych utworów oraz stanowiska kopalnej, miocenijskiej fauny i flory. Równie istotnym walorem geoturystycznym jest rzeźba Roztocza, charakteryzująca się wąwozami, źródłami, wodospadami i odcinkami koryt rzecznych z kaskadami oraz wodospadami, a także skałki i jaskinie⁴³.

Walory przyrodnicze i kulturowe MOF Lubaczów nie są obecnie wystarczająco wykorzystywane do budowania oferty turystycznej, co w pewnym stopniu warunkuje poziom ich atrakcyjności. W MOF brakuje spójnej sieci ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, która mogłyby stanowić wizytówkę obszaru. Zagospodarowanie turystyczne i wyposażenie w infrastrukturę okołoturystyczną jest istotnym elementem wpływającym na atrakcyjność danego obszaru oraz warunkiem rozwoju usług czasu wolnego.

Zauważalny trend krajowy oraz europejski w zakresie szeroko rozumianego zdrowego trybu życia, powoduje rosnące zainteresowanie usługami uzdrowiskowymi (regeneracyjnymi), co w najbliższych latach powinno przekładać się na wzrost liczby inwestycji w tym sektorze gospodarki. Obszar MOF Lubaczów, na którym zlokalizowane są obiekty uzdrowiskowe w Horyńcu-Zdroju, wraz z szeroką gamą świadczonych usług, w połączeniu ze spójnym systemem transportowym, mógłby stanowić ogromną szansę na rozwój, powstanie nowych miejsc pracy w sektorze usługowym i możliwość pozyskania większej liczby klientów korzystających z tego rodzaju usług.

⁴³ Roztoczański Serwis Internetowy, roztocze.net/pl/14_kultura/81375_geopark-kamienny-las-.html, dostęp z dnia 30.03.2025 r.

2.4. Generatory ruchu – inwentaryzacja potrzeb mieszkańców w zakresie codziennych podróży

Miasto Lubaczów zostało zaliczone w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030* do miast o dobrych podstawach rozwoju, opartych na funkcjach administracyjno-usługowych, przemysłowych oraz turystycznych, zapewniającym dostęp do usług i dóbr publicznych o standardzie powiatowym, wymagającym jednak wsparcia w zakresie rozwoju funkcji ponadlokalnych (jako miasto powiatowe)⁴⁴. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego w celu poprawy spójności miast i wzmocnienia ich roli w kreowaniu wysokiej jakości życia przewiduje rozwój potencjałów endogenicznych, gospodarczych i społecznych, w tym wzmacnianie ośrodków lokalnych przez rozwój wyspecjalizowanych funkcji ponadlokalnych oraz zakłada rewaloryzację historycznych układów urbanistycznych i innych założeń przestrzennych, m.in. Miasta Lubaczów, w którym została zachowana drewniana zabudowa małomiasteczkowa. MOF Lubaczów jako obszar przygraniczny powinien w pełni wykorzystać możliwości rozwojowe wynikające z położenia.

Generatorami ruchu nazywamy obiekty lub miejsca, do których każdego dnia muszą dostać się ich użytkownicy – są to m.in.: urzędy, szkoły, obiekty usługowe i handlowe, obiekty sportowe i kulturalne, osiedla mieszkaniowe oraz zakłady pracy. To kierunki codziennych podróży mieszkańców w celu zaspokojenia swoich potrzeb. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej opiera się na założeniach wynikających ze zinwentaryzowanych form przemieszczania się, korzystania z nich świadomie, w sposób zrównoważony, efektywny czasowo i kosztowo. Proces ten koncentruje się jednak na specyfice danego obiektu i jego użytkownikach.

Analiza wykonana na potrzeby diagnozy obszaru MOF w zakresie mobilności pokazuje zróżnicowaną koncentrację usług, placówek edukacyjnych oraz obiektów kulturalnych i sportowych w różnych częściach, co rzutuje na różną częstotliwość przemieszczeń w poszczególnych miejscowościach MOF. Lubaczów odgrywa kluczową rolę jako centralny ośrodek o największej liczbie placówek i usług, posiada istotny wpływ na rozwój MOF jak i całego powiatu lubaczowskiego. Głównymi generatorami ruchu wewnątrz obszaru są obiekty użyteczności publicznej. Na przepływy mieszkańców wewnątrz obszaru silnie oddziałuje Miasto Lubaczów, skupiając największą liczbę podmiotów gospodarczych, oferując miejsca pracy, tworząc rdzeń Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują cykliczne podróże w relacji dom–praca–dom w godzinach szczytu. Z MOF Lubaczów widoczne jest także natężenie ruchu w kierunku stolicy województwa, będącej także atrakcyjnym rynkiem pracy. Rzeszów stanowi również miejsce koncentracji szkolnictwa ponadpodstawowego i wyższego, usług publicznych i instytucji kultury wyższego rzędu. Ruch notuje się także w kierunku granicy polsko-ukraińskiej (drogowe przejście graniczne w Budomierzu) oraz w kierunku Przemyśla (drogowe przejście graniczne w Korczowej).

⁴⁴ *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030*.

Miasto Lubaczów to centrum administracyjne powiatu lubaczowskiego, na jego terenie siedzibę posiadają: Starostwo Powiatowe, Sąd Rejonowy, Prokuratura Rejonowa, Komenda Powiatowa Policji oraz Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej. Jest to też centrum gminy miejskiej Lubaczów i gminy wiejskiej Lubaczów, w którym zlokalizowane są obiekty administracji publicznej, w tym Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Lubaczów, obiekty usług publicznych, w tym zdrowotnych (m.in. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej SP ZOZ) i społecznych, a także usług komercyjnych.

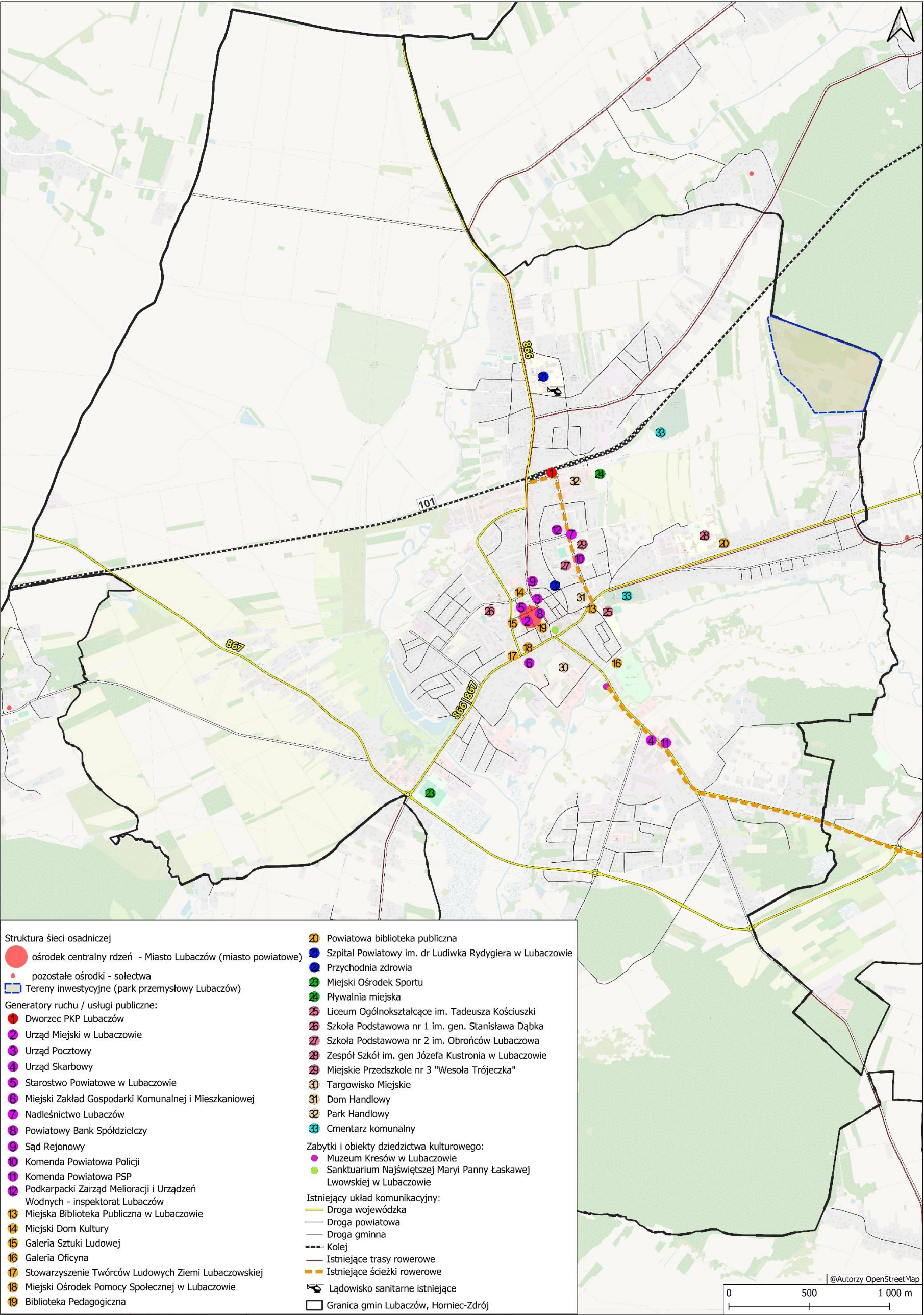
W Gminie Horyniec-Zdrój centrum usługowo-administracyjne stanowi miejscowość Horyniec-Zdrój, będąca siedzibą władz gminy. Na terenie tym zlokalizowane są siedziby podmiotów świadczących usługi publiczne w zakresie administracji, edukacji, kultury i pomocy społecznej, m.in.: Urząd Gminy, Gminny Zakład Komunalny, Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, Zespół Szkół i Placówek Oświatowych, Gminna Biblioteka Publiczna, Gminny Ośrodek Kultury, Gminny Ośrodek Zdrowia, Ochotnicza Straż Pożarna oraz liczne obiekty handlowo-usługowe, stowarzyszenia i kluby sportowe.

Generatorami ruchu są również podmioty lecznicze i uzdrowiskowe. Na terenie Gminy Horyniec-Zdrój znajdują się sanatoria oraz uzdrowiska, takie jak: Centrum Rehabilitacji Rolników KRUS, Uzdrowisko Horyniec oraz Sanatorium Uzdrowiskowe „Bajka” bazujące na potencjale zasobów borowinowych, wody siarczkowej oraz wyjątkowym klimacie miejscowości Horyniec-Zdrój.

Teren MOF Lubaczów posiada potencjał do wzrostu aktywności społecznej i gospodarczej poprzez rozwój funkcji osiedleńczej i turystycznej. Obszar ten wyróżnia się dużą atrakcyjnością turystyczną, szczególnie na obszarze gmin Lubaczów i Horyniec-Zdrój (zabytki) zarówno pod względem występujących na tym obszarze walorów przyrodniczych, jak i kulturowych, co sprawia, że jest miejscem atrakcyjnym do zamieszkania i stanowi potencjał do wzrostu funkcji osiedleńczej. Należy rozważyć uruchamianie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową w mieście i obszarach wiejskich, a co za tym idzie – zapewnić dostępność komunikacyjną tych terenów poprzez budowę niezbędnych dróg oraz wyposażenie w pozostałą niezbędną infrastrukturę techniczną i rozwój transportu publicznego.

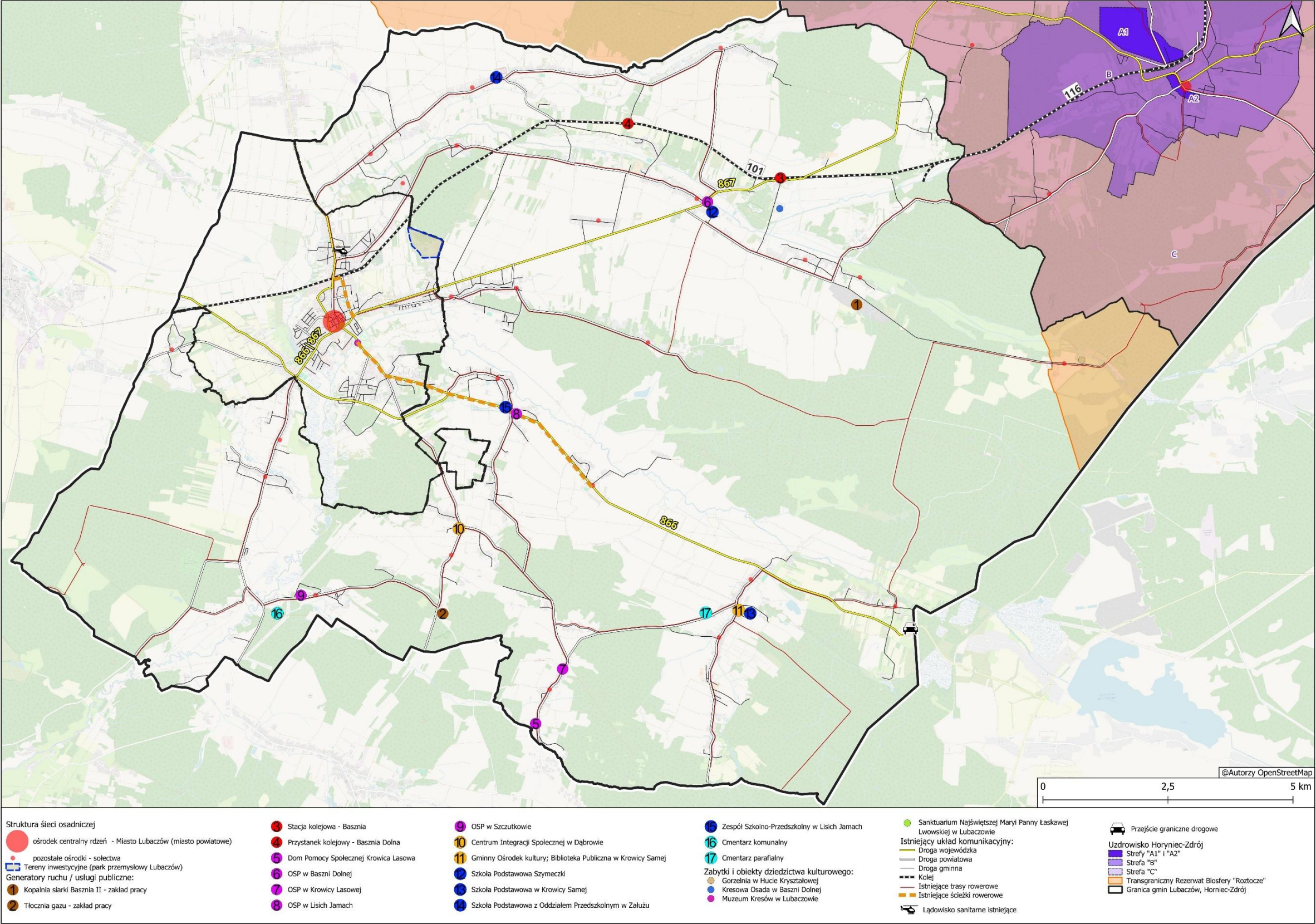
Na mapach 6–9 przedstawiono najważniejsze generatory ruchu na terenie MOF (zakłady pracy, szkoły, przedszkola, żłobki, przychodnie, szpital, DPS, instytucje publiczne, urzędy, policja, dom kultury, obiekty sportowe, obiekty rekreacyjne, obiekty kulturalne, inne).

Mapa 6 Generatory ruchu na terenie Miasta Lubaczowa



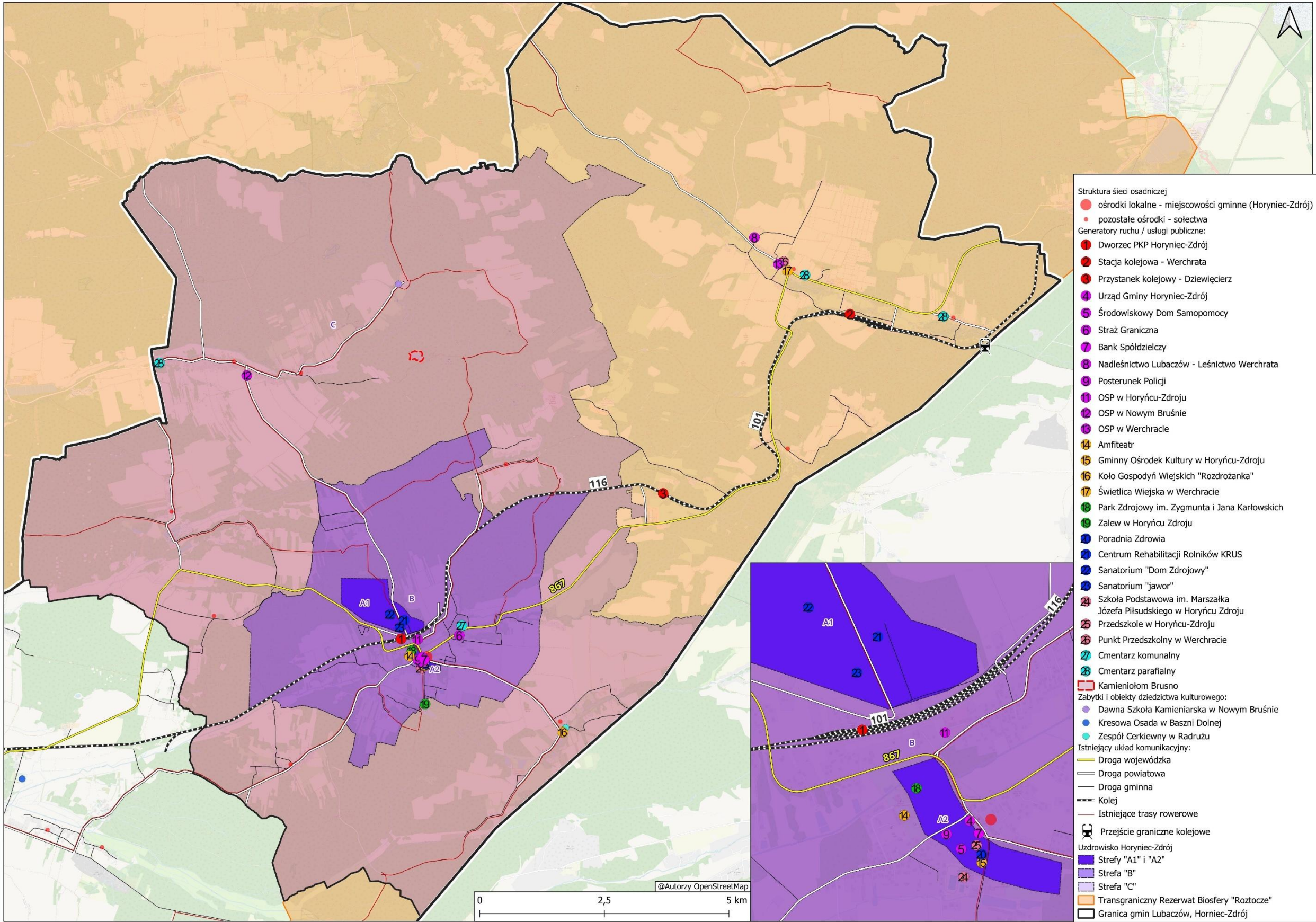
Źródło: Opracowanie własne

Mapa 7 Generatory ruchu na terenie Gminy Lubaczów



Źródło: Opracowanie własne

Mapa 8 Generatory ruchu na terenie Gminy Horyniec-Zdrój



Źródło: Opracowanie własne

2.5. Charakterystyka systemu transportowego

2.5.1. Podstawowe dane

MOF Lubaczów ze względu na swoje położenie na dwóch krainach geograficznych: Płaskowyżu Tarnogrodzkim należącym do Kotliny Sandomierskiej oraz Rostoczu Południowym zwanym też Wschodnim, dysponuje bogatymi walorami krajobrazowo-przyrodniczymi oraz posiada potencjał w postaci statusu uzdrowiska miejscowości Horyniec-Zdrój, co stanowi charakter uzdrowiskowo-rekreacyjny obszaru.

Położenie gmin należących do MOF Lubaczów względem większych ośrodków miejskich jest w znacznym stopniu niekorzystne – czas dojazdu do Biłgoraja i Przemyśla wynosi 1 godz., do Zamościa, Stalowej Woli i Rzeszowa – około 1,5 godz., natomiast do pozostałych przedstawionych miast (mapa 9) – ponad 2 godz. Takie położenie MOF powoduje znacznie utrudniony dojazd zarówno jego mieszkańców do większych ośrodków miejskich (dostępność usług, rynku pracy, rynku zbytu). Z drugiej jednak strony, generuje to wśród mieszkańców większy popyt na usługi „na miejscu” (szansa dla przedsiębiorczych mieszkańców). Rozwój i funkcjonowanie MOF Lubaczów uwarunkowane jest jego przygranicznym położeniem.

Przez MOF przebiegają cztery drogi wojewódzkie oraz znaczna ilość dróg powiatowych (mapa 10). Stosunkowo duża liczba sieci komunikacyjnej powoduje swobodne przemieszczanie się mieszkańców w obrębie gmin i poza obszarem. Przez teren Gminy Lubaczów przebiega łącznie 48,10 km gminnych dróg publicznych, przez teren Miasta Lubaczów 27,4 km gminnych dróg publicznych, natomiast przez teren Gminy Horyniec-Zdrój: 51,19 km gminnych dróg publicznych. W większości sołectw w Gminie Lubaczów oraz Gminie Horyniec-Zdrój zostały wybudowane chodniki dla pieszych o łącznej długości ok. 13 km. Jest to wciąż niewystarczająca infrastruktura w tym zakresie, by w jak najlepszym stopniu zapewnić bezpieczeństwo pieszych.

Przez centralną część MOF przebiega linia kolejowa nr 101 – jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa łącząca stację Munina ze stacją Hrebenne. Z niewielkimi zmianami stanowi część dawnej Kolei Jarosławsko-Sokalskiej⁴⁵. Układ sieci kolejowej nie jest rozbudowany, jednak umożliwia połączenie obu gmin z rdzeniem (przebieg linii kolejowej nr 101 w kierunku północno-wschodnim). Na linii 101 pomiędzy Jarosławem a Lubaczowem realizowane są także połączenia pasażerskie. Ruch pociągów pasażerskich jest jednak niewielki. W sezonie letnim kursują szynobusy o relacji Lubaczów – Horyniec-Zdrój. Zły stan techniczny linii kolejowej 101, powodujący ograniczenie prędkości oraz niska przepustowość powodują, że ten rodzaj transportu nie jest uważany za alternatywę zarówno dla przewozów pasażerskich jak i towarowych (mapa 11).

W ramach prac planistycznych związanych z nową perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021–2027 PKP PLK S.A. opracowała dokument pn. *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 r.* Wyżej

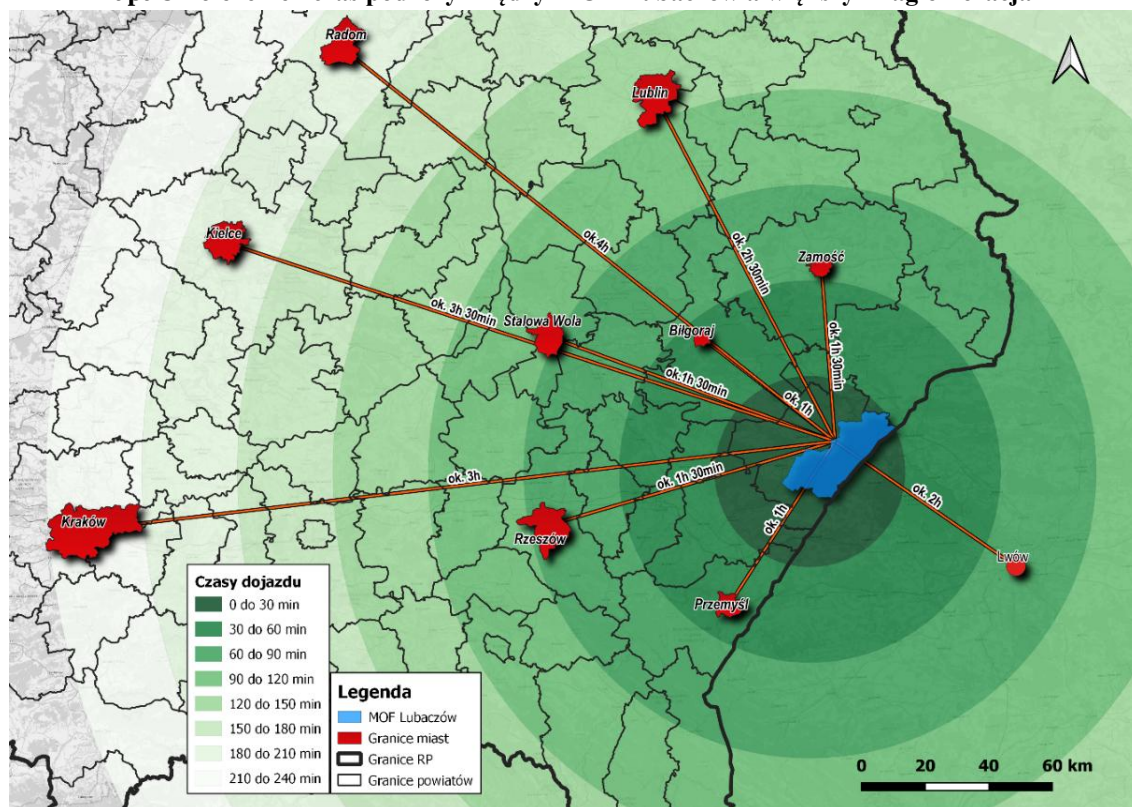
⁴⁵ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., plk-sa.pl

wymieniony dokument przedstawia wizję stanu sieci kolejowej w 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.). W dokumencie wskazano m.in. projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina–Hrebenne”, pozwalający na rozwój i ogólną poprawę konkurencyjności kolei w regionie. Obecnie trwają prace nad modernizacją linii 101 Munina–Hrebenne. Nowy układ torowy ma umożliwiać w przyszłości przyjmowanie pociągów towarowych o długości do 750 m. Pociągi pasażerskie będą mogły przejeżdżać przez stację z prędkością maksymalną 120 km/h, a towarowe – 100 km/h. Jednokrawędziowy peron ma zostać przeniesiony na drugą stronę przejazdu kolejowo-drogowego (w km 5,082, a więc bliżej Muniny). Będzie on szerszy (4 m) i wyższy (76 cm nad główką szyny) od istniejącego obiektu. Peron będzie wyposażony w dwie wiaty. Istotne będzie podjęcie zdecydowanych działań związanych z modernizacją linii 101, gdyż obecnie cały MOF Lubaczów odczuwa gospodarcze i turystyczne skutki wykluczenia komunikacyjnego, a podkarpacka część Roztocza nie jest rozpoznawalna przez turystów. Ponadto mieszkańcom MOF Lubaczów doskwiera zbyt mała liczba połączeń kolejowych z większymi ośrodkami miejskimi tj. Rzeszowem, Krakowem, Wrocławiem, Jarosławiem i Zamościem.

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach: DW866 – przebiegająca z północy w kierunku przejścia granicznego z Ukrainą w Budomierzu oraz DW867 – łącząca Gminę Horyniec-Zdrój z Lubaczowem. Niska jakość oraz przepustowość DW865 powoduje oderwanie komunikacyjne Lubaczowa i jego obszaru funkcjonalnego. Bardzo ważna jest realizacja zadania inwestycyjnego dla całego obszaru MOF, jakim jest rozbudowa DW867 łączącej obszary województw podkarpackiego i lubelskiego. Rozbudowa ta zapewni dogodne połączenie pomiędzy przejściem granicznym Hrebenne (PL)/ Rawa Ruska (UA) a Lubaczowem i autostradą A4 w rejonie Jarosławia. Realizacja inwestycji jest komplementarna z realizowaną obecnie rozbudową DW867 na odcinku Lubaczów–Basznia w ramach PWT PL-BY-UA oraz zrealizowanymi obwodnicami Lubaczowa, Oleszyc i Cieszanowa⁴⁶.

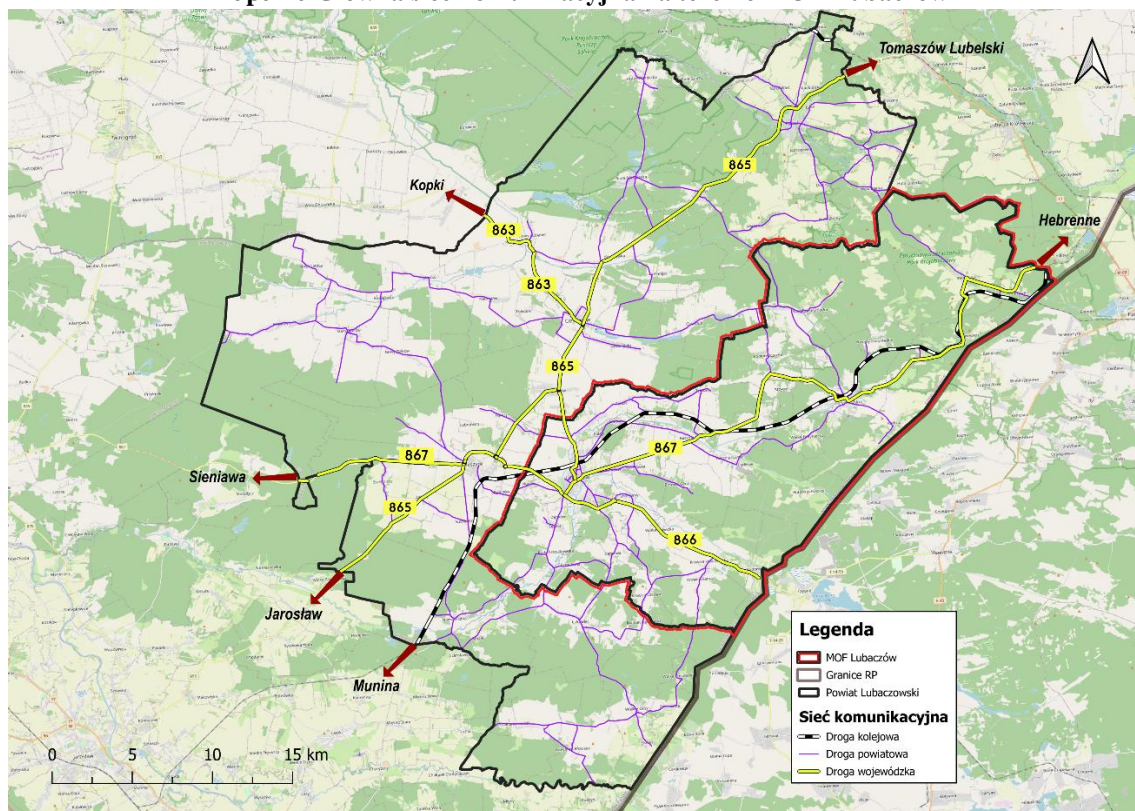
⁴⁶ Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030.

Mapa 9 Położenie i czas podróży między MOF Lubaczów a większymi aglomeracjami



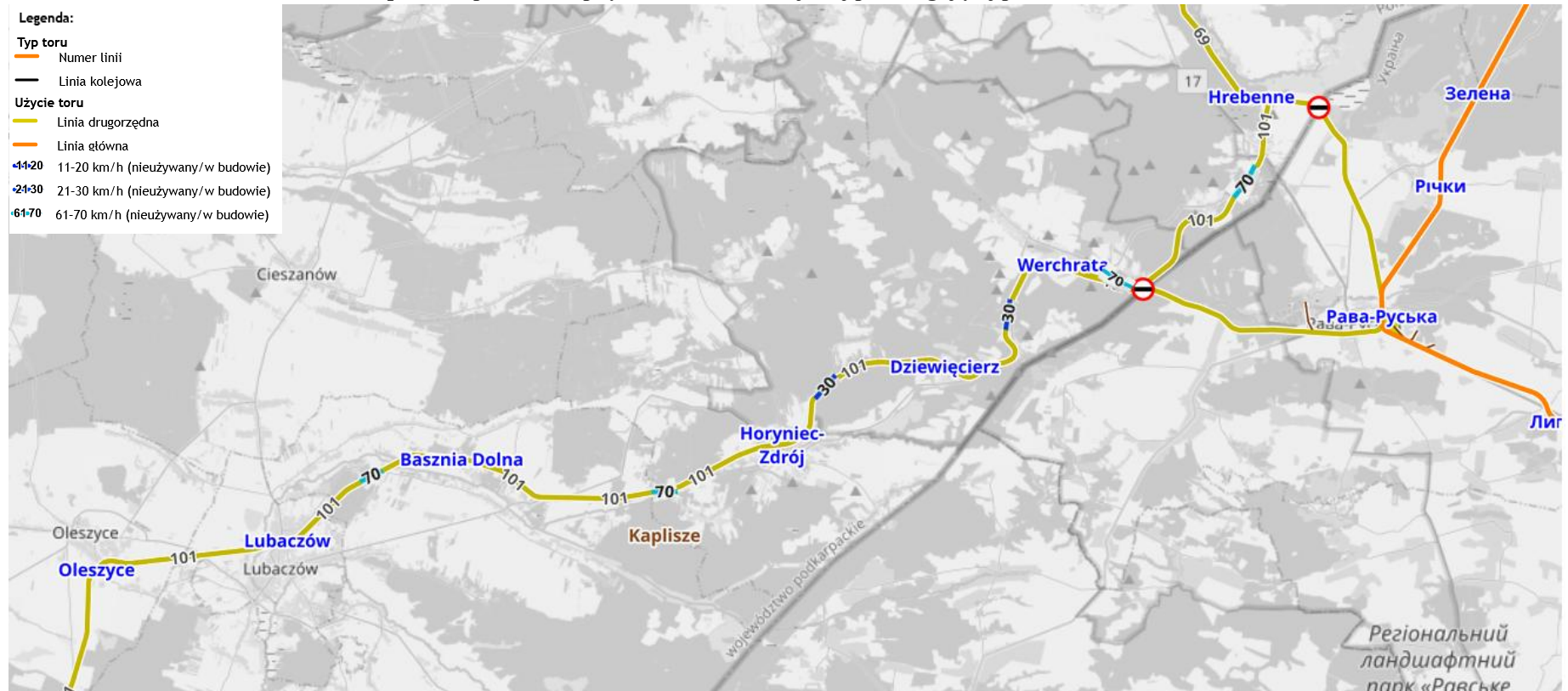
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych państwowego rejestru granic i powierzchni jednostek podziałów terytorialnych kraju – PRG z wykorzystaniem programu QGIS 3.16.6

Mapa 10 Główna sieć komunikacyjna na terenie MOF Lubaczów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie geoportal.pl

Mapa 11 Dopuszczalne prędkości na linii kolejowej przebiegającej przez MOF Lubaczów



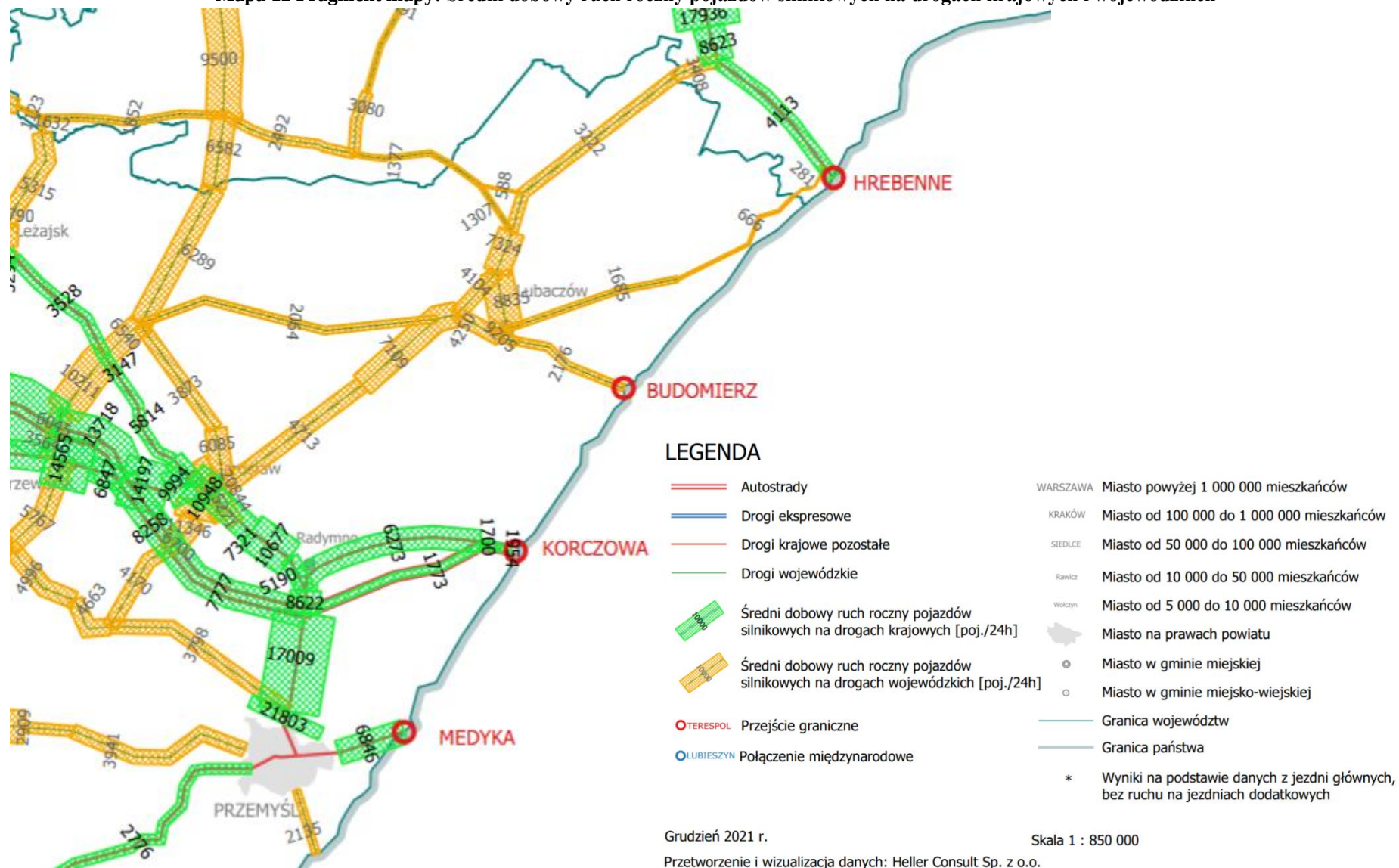
Źródło: OpenRailwayMap, openrailwaymap.org

2.5.2. Ruch samochodowy

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła Generalny Pomiar Ruchu 2020/21 (GPR 2020/21). Pomiary zostały wykonane na istniejącej sieci dróg wojewódzkich z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu. Dane wynikowe z pomiaru mogą być wykorzystywane między innymi do podejmowania decyzji o budowie nowych dróg, oceny potrzeb utrzymaniowych istniejącej sieci dróg wojewódzkich, zarządzania ruchem, analiz ekonomicznych i środowiskowych oraz analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na mapie 12 zaprezentowano średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie województwa podkarpackiego.

Mapa 12 Fragment mapy: Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich



Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2020/21, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2021

W tabeli 5 przedstawiono dane dotyczące ruchu pojazdów silnikowych i zmian wielkości ruchu na sieci dróg wojewódzkich w Generalnym Pomiarze Ruchu 2015 (GPR 2015) oraz Generalnym Pomiarze Ruchu 2020/21 (GPR 2020/21).

Tabela 5 Średni dobowy ruch roczny obliczony w GPR 2015 i GPR 2020/21

	GPR 2015	GPR 2020/21
Dachnów /DW865/ – Lubaczów ul. Wyszyńskiego (DW867)	9 619	8 835
Lubaczów /DW867/ – granica państwa Budomierz	2 221	2 176
Oleszyce /DW865/ – Lubaczów ul. Sportowa	3 985	4 250
Lubaczów /przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska/		9 205
Lubaczów /ul. Młodawska/ – Horyniec-Zdrój /DW867/	1 898	1 685
Horyniec-Zdrój /DW867/ – granica województwa		666
Średnia w MOF Lubaczów	2 954	4 470

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Syntezy wyników Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego 2020/21 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2021 oraz Podsumowania wyników Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego 2015 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2016

Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 na sieci dróg wojewódzkich przebiegających przez MOF Lubaczów wynosił 4 470 pojazdów na dobę. Pomiedzy GPR 2015 a GPR 2020/21 na sieci dróg wojewódzkich objętej pomiarem ruchu w MOF Lubaczów zanotowano wzrost ruchu średnio o 66% względem roku 2015. Dynamika wzrostu ruchu na sieci dróg wojewódzkich przebiegających przez gminę była wyższa niż w poprzednim okresie pięcioletnim. Porównując wyniki GPR 2020/21 z wynikami GPR 2015 należy mieć również na uwadze zmiany w ustawie o drogach publicznych, jakie zaszły po 9 lipca 2015 r., które dotyczyły sposobu zmian kategorii dróg krajowych i wojewódzkich⁴⁷. W okresie pomiędzy GPR 2010 a GPR 2015 mieliśmy do czynienia z dużym przyrostem sieci dróg szybkiego ruchu, w konsekwencji którego wiele dróg krajowych będących alternatywą dla nowych odcinków dróg ekspresowych, często o bardzo dobrych parametrach, zyskiwało status dróg gminnych, na których w GPR 2015 nie wykonywano pomiarów ruchu. Po roku 2015, na mocy zmian w ustawie, część tych dróg zyskała status dróg wojewódzkich, a związku z tym w GPR 2020/21 przeprowadzone zostały na nich pomiary ruchu.

W tabeli 6 przedstawiono dane dotyczące udziału poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich w MOF Lubaczów w podziale na kategorie dróg.

⁴⁷ W dniu 9 lipca 2015 r. weszła w życie *Ustawa z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych* (Dz. U. z 2015 r. poz. 870). Zmieniono wówczas przepis art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych mówiący, że odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich. Jednocześnie wprowadzono przepis przejściowy – art. 2 ust. 1 *Ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych*, zgodnie z którym rada gminy w terminie 90 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy mogła, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi gminnej odcinek drogi, który został do niej zaliczony w latach 2003–2015, na podstawie ówczesnie obowiązującego art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych. Wówczas przedmiotowy odcinek drogi zostawał zaliczony zgodnie z art. 2 ust. 2 niniejszej ustawy do kategorii dróg wojewódzkich. Powyższe zmiany przepisów prawa z 2015 r. doprowadziły do przyrostu długości dróg kategorii wojewódzkiej w kraju.

Tabela 6 Struktura rodzajowa oraz udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 na odcinkach dróg wojewódzkich przebiegających przez MOF Lubaczów

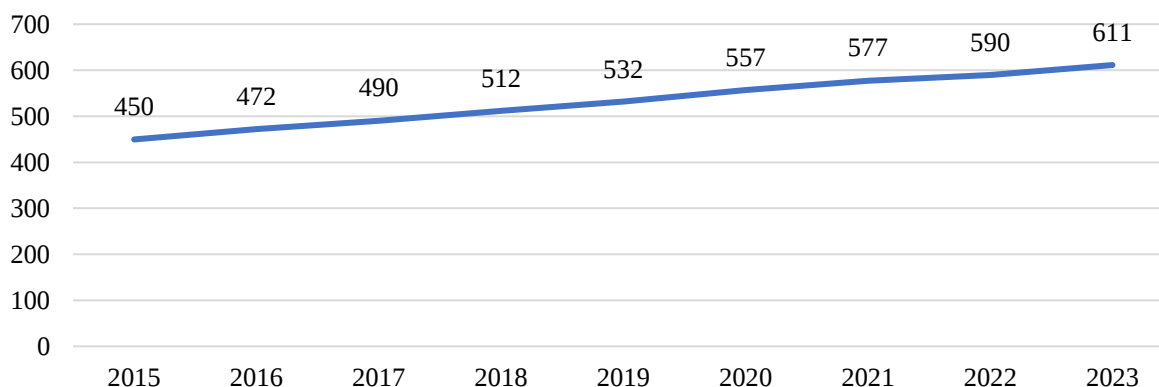
Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2020/21											
	Dachnów /DW865/ – Lubaczów ul. Wyszyńskiego (DW867)/ (poj./dobę)	%	Lubaczów /DW867/ – granica państwa Budomierz (poj./dobę)	%	Oleszyce /DW865/ – Lubaczów ul. Sportowa (poj./dobę)	%	Lubaczów /przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska/ (poj./dobę)	%	Lubaczów /ul. Młodawska/ – Horyniec-Zdrój /DW867/ (poj./dobę)	%	Horyniec-Zdrój /DW867/ – granica województwa (poj./dobę)	%
Motocykle	74	0,8	14	0,6	39	0,9	96	1,0	13	0,8	24	3,6
Samochody osobowe	8 190	92,7	1 996	91,7	3 684	86,7	8 284	90,0	1 476	87,6	550	82,6
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	415	4,7	134	6,2	341	8,1	567	6,2	152	9,0	39	5,9
Samochody ciężarowe bez przyczepy	61	0,7	10	0,5	82	1,9	120	1,3	8	0,5	16	2,4
Samochody ciężarowe z przyczepą	45	0,5	2	0,1	68	1,6	79	0,8	19	1,1	20	3,0
Autobusy	33	0,4	18	0,8	27	0,6	42	0,5	17	1,0	4	0,6
Ciągniki rolnicze	17	0,2	2	0,1	9	0,2	17	0,2	0	0,0	13	1,91
Pojazdy silnikowe ogółem	8 835	100,0	2 176	100,0	4 250	100,0	9 205	100,0	1 685	100,0	666	100,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Syntezy wyników GPR 2020/21 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2021

Według danych GPR 2020/21 największy ruch odnotowano na odcinku drogi wojewódzkiej nr 867 Lubaczów /przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska. Największy ruch samochodów pod względem fizycznie przejechanych aut dostawczych odnotowano również na odcinku drogi wojewódzkiej nr 867 Lubaczów /przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska, jednak pod względem procentowego udziału aut dostawczych w całym ruchu na danym odcinku jest on porównywalny do ruchu na pozostałych pięciu badanych odcinkach na terenie MOF. Największy ruch samochodów ciężarowych bez przyczep odnotowano na odcinku drogi wojewódzkiej nr 867 Lubaczów /przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska, natomiast w odniesieniu do ilości samochodów ciężarowych z przyczepą w ciągu doby – najwięcej odnotowano również na tym samym odcinku drogi wojewódzkiej nr 867. Na terenie MOF Lubaczów zauważa się skumulowanie liczby samochodów osobowych, szczególnie w centrum Lubaczowa, co przekłada się na nadmierny ruch samochodowy. Skutkiem tego jest zanieczyszczenie powietrza i pogorszenie klimatu akustycznego.

Wskaźnikiem określającym mobilność mieszkańców w zakresie motoryzacji jest *liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców* (dane powiatowe). Na wykresie 6 przedstawiono liczbę samochodów osobowych w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w powiecie lubaczowskim w latach 2015–2023.

Wykres 6 Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w powiecie lubaczowskim w latach 2015–2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że wskaźnik dotyczący liczby samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w latach 2015–2023 w powiecie lubaczowskim znacznie wzrósł (wzrost o 35,8% w stosunku do 2015 r.). Wzrost liczby samochodów osobowych przekłada się na zwiększenie zatłoczenia dróg, braki w zakresie miejsc parkingowych, zwiększenie zagrożenia na drogach oraz wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza z taboru samochodowego, a tym samym zwiększenie zanieczyszczenia powietrza. Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego na odpowiednim poziomie może wpłynąć korzystnie na udział samochodów osobowych w lokalnym przemieszczaniu się, tak aby stał się on korzystną alternatywą dla podróży samochodami osobowymi.

Zapewnienie większego dostępu do ścieżek rowerowych i infrastruktury rowerowej na odpowiednim poziomie mogą wpłynąć korzystnie na mniejszy udział samochodów osobowych

w lokalnym przemieszczaniu się, tak aby stał się on korzystną alternatywą dla podróży samochodami osobowymi.

2.5.3. Polityka parkingowa

Obecnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na terenie MOF Lubaczów uwidacznia się ten deficyt. Ponadto postój zaparkowanych pojazdów na pasie drogowym często przyczynia się do powstawania zatorów w ruchu lub zawężenia przestrzeni przeznaczonej dla pieszych. W MOF Lubaczów parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane są głównie przy ulicach. Z uwagi na charakter obszaru, duża część potrzeb parkingowych zaspokajana jest przez prywatne działki. W MOF znajdują się obiekty parkingowe przy przychodniach, urzędach, budynkach użyteczności publicznej tj. m.in. domy kultury, kościołach, cmentarzach świetlicach wiejskich, boiskach sportowych i szkołach. W Lubaczowie ogólnodostępne parkingi znajdują się: przy ul. Kolejowej, przy ul. Ofiar Katynia, przy parku „RODOS” przy ul. Norwida, przy Parku Handlowym, natomiast parkingi płatne: przy Rynku, przy ul. Legionów oraz przy ul. J. Piłsudskiego. W Horyńcu-Zdroju ogólnodostępne parkingi znajdują się przy al. Przyjaźni (przy Urzędzie Gminy Horyniec-Zdrój), przy ul. Zdrojowej oraz przy ul. A. Mickiewicza (przy Parku Zdrojowym). W Gminie Lubaczów ogólnodostępne parkingi znajdują się przy: Kresowej Osadzie w Baszni Górnej, Domu Kultury w Lisich Jamach, osiedlu w Dąbkowie, Polu Plebańskim w Mokrzczy, Obserwatorium Astronomicznym w Tymcach, zbiorniku retencyjnym w Opace oraz osiedlu w Dąbkowie.

W Lubaczowie wyznaczona została Strefa Płatnego Parkowania (SPP). Granice SPP zostały określone w Uchwale Nr 288/XXIII/2020 Rady Miejskiej w Lubaczowie z dnia 29 września 2020 r. Dla sprawnej obsługi i jednoznacznej identyfikacji parkingów i parkomatów, każda strefa otrzymała odpowiednie oznaczenie:

- parking i parkomat przy ul. Legionów zostały oznaczone jako A1,
- parking i parkomat przy ul. Józefa Piłsudskiego zostały oznaczone jako B1,
- parking i parkomaty przy ul. Rynek zostały oznaczone wyróżnikiem LU00.

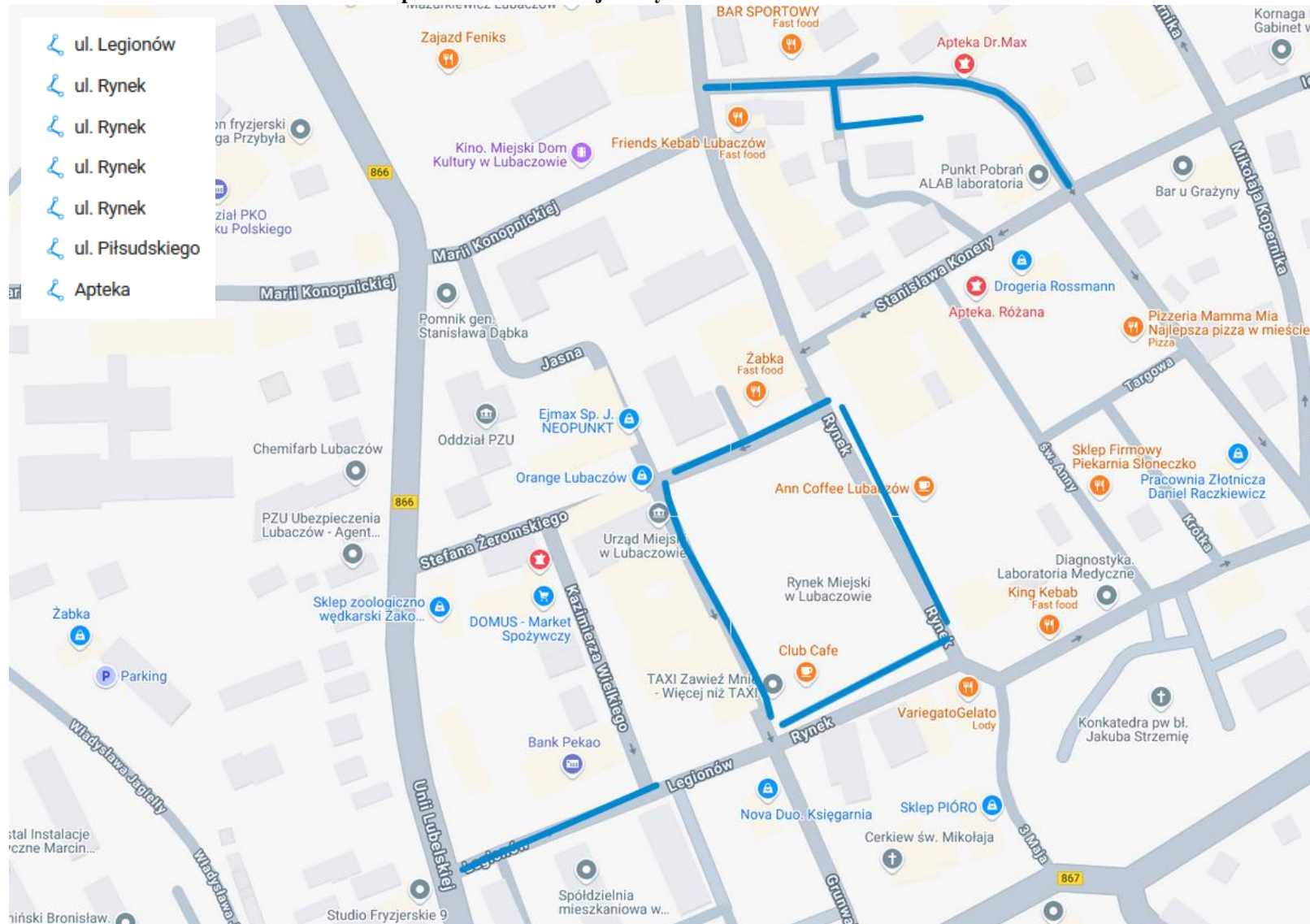
Za parkowanie pojazdów w SPP na terenie Miasta Lubaczowa pobiera się opłaty w wysokości ustalonej w *Uchwale Nr 462/XLVII/2018 Rady Miejskiej w Lubaczowie z dnia 22 marca 2018 r. w sprawie ustalenia Strefy Płatnego Parkowania, wysokości stawek opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Strefie Płatnego Parkowania, wysokości opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania*. Opłaty pobierane są w dni robocze od poniedziałku do piątku, w godzinach od 7.00 do 16.00, z wyłączeniem dni świątecznych oraz dni wolnych od pracy. Dla osób niepełnosprawnych bądź przewożących osoby niepełnosprawne o obniżonej sprawności ruchowej, posiadających uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym oraz kartę parkingową, parkujących na miejscach oznaczonych, w SPP wprowadzono zerową stawkę opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych.

Problemem dla mieszkańców związanym ze strefą parkowania jest brak możliwości zakupu biletów parkingowych przez aplikację, co stanowi istotne utrudnienie w codziennym

funkcjonowaniu systemu parkowania. W dobie powszechnej cyfryzacji oraz rosnących oczekiwań mieszkańców względem wygodnych i zdalnych usług, brak mobilnej formy opłaty za parkowanie wpływa niekorzystnie na komfort kierowców. Wprowadzenia płatności mobilnych może wpłynąć pozytywnie na efektywność funkcjonowania systemu parkingowego, ograniczyć problemy związane z obsługą tradycyjnych parkometrów oraz zmniejszyć liczbę interwencji służb miejskich, ale także jest to krok w stronę inteligentnego miasta (*smart city*), zwiększając dostępność do usług publicznych i ich dostosowanie do obecnych potrzeb użytkowników.

Na mapie 13 przedstawiono granice wyznaczonej Płatnej Strefy Parkowania w Lubaczowie.

Mapa 13 Granice Płatnej Strefy Parkowania w Lubaczowie



Źródło: Strefa Płatnego Parkowania w Lubaczowie, spp.lubaczow.pl/mapa-strefy

Ze względu na dużą liczbę samochodów brakuje miejsc parkingowych w mieście, głównie w centrum – w celu budowy nowych parkingów ograniczana jest powierzchnia terenów zielonych. Jest to negatywne zjawisko, szczególnie mając na uwadze postępujący kryzys klimatyczny. W związku z rosnącym natężeniem ruchu drogowego oraz narastającym problemem z dostępnością miejsc parkingowych w centrum miasta, pojawia się pilna potrzeba budowy parkingu typu Park and Ride (P&R), np. nowoczesnego parkingu wielopoziomowego. Realizacja tego typu inwestycji przyczyni się do zmniejszenia korków w centrum miasta, wpłynie na ograniczenie emisji spalin oraz zachęci mieszkańców miasta i osoby dojeżdżające z gmin sąsiednich do korzystania z transportu publicznego, co jest ściśle powiązane z zagadnieniami logistyki miejskiej. Lokalizacja takiego parkingu w mieście umożliwi kierowcom pozostawienie pojazdu i wygodną przesiadkę na komunikację miejską lub rower miejski / hulajnogę elektryczną, co przyczyni się do odciążenia centralnych ulic, poprawy płynności ruchu oraz zwiększenia komfortu życia mieszkańców.

2.5.4. Ruch pieszy

Ruch pieszy stanowi podstawową formę poruszania się w mniejszych miastach i miejscowościach, najczęściej wybierany jest na krótkich dystansach oraz w sytuacjach, gdy trasa podróży cechuje się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, atrakcyjnością i komfortem przemieszczania się. Ponadto stanowi uzupełnienie podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową). Ruch pieszy pełni również istotną rolę w rozwoju lokalnej gospodarki – to właśnie na trasach, którymi często poruszają się mieszkańcy, tworzą się przestrzenie publiczne z punktami handlu i usług. Dobrze rozwinięte przestrzenie publiczne powodują wzrost atrakcyjności miejsc i sprawiają, że ludzie częściej przemieszczają się rowerem lub pieszo.

Problemowy wpływ na ruch pieszy na obszarze objętym Planem ma droga wojewódzka nr 866. Natężenie ruchu, w tym ciężkiego, na drogach przechodzących przez centrum i między zabudowaniami stanowi istotną barierę w poruszaniu się, a ponadto degraduje atrakcyjność przestrzeni publicznej hałasem i spalinami. W efekcie utrudnia to poruszanie się pieszo. W Lubaczowie znajduje się dużo ulic wewnętrznych osiedlowych, gdzie dopuszczalna prędkość samochodów jest ograniczona, co wpływa bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa pieszych.

W MOF Lubaczów znajduje się łącznie 178 przejść dla pieszych, z czego:

- 106 w Lubaczowie: ul. Mickiewicza (10), al. abp Baziaka (3), Unii Lubelskiej (7), ul. Wyszyńskiego (5), ul. Sportowa (1), al. abp Jaworskiego (4), ul. płk Dąbka (4), ul. Sienkiewicza (2), ul. Kościuszki (7), ul. Techniczna (3), ul. Hubala / ul. Kurierów AK (3), ul. Hubala / ul. Krasińskiego (1), ul. Hubala (3), ul. Hubala / ul. Ks. Paneckiego (1), ul. Hubala / ul. Norwida (2), ul. Kolejowa / ul. Słowackiego (3), ul. Kolejowa (1), ul. Słowackiego (7), ul. Konopnicka (7), ul. Nowa (5), ul. Szopena (2), ul. 3 Maja (1), ul. Sobieskiego (5), ul. Niemirowska (1), ul. Mazury (3), ul. Żuki (1), ul. Handlowa (1), ul. Grunwaldzka (2), ul. Legionów (1), ul. Rynek

- (5), ul. Żeromskiego (1), ul. Szpitalna (2), ul. Leśna (1), ul. Młodawska (1). Na terenie miasta 6 przejść dla pieszych wyposażonych jest w przyciski wzbudzające zielone światło, tj. ul. Unii Lubelskiej / ul. Wyszyńskiego, ul. Unii Lubelskiej / ul. Wyszyńskiego, ul. Unii Lubelskiej / ul. Konopnickiej, ul. Unii Lubelskiej / ul. Konopnickiej, ul. Unii Lubelskiej / ul. Konopnickiej oraz ul. Unii Lubelskiej / ul. Konopnickiej.
- 25 w Gminie Horyniec-Zdrój: Radruż (1), Nowe Brusno (1) oraz Horyniec-Zdrój (23).
 - 47 w Gminie Lubaczów: Lisie Jamy (10), Wólka Krowicka (2), Krowica Hołodowska (2), Krowica Sama (2), Dąbrowa (3), Szczutków (1), Opaka (3), Dąbków (2), Młodów (6), Karolówka (4), Piastowo (1), Basznia Dolna (4), Basznia Górna (1), Antoniki (4), Bałaje (2).

W MOF Lubaczów większość odcinków chodników i ciągów pieszych na głównych ciągach komunikacyjnych posiada nawierzchnię z kostki betonowej lub płyt betonowych w stanie dobrym. Na wielu przejściach dla pieszych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Natomiast na terenach wiejskich, drogi często nie posiadają chodników lub chodniki są fragmentaryczne (brak ciągłości), a ich stan wymaga naprawy. Liczba chodników i ścieżek rowerowych jest wciąż niewystarczająca dla sprawnej i bezpiecznej komunikacji alternatywnej wobec komunikacji samochodowej. Stąd konieczność podjęcia dalszych kroków mających na celu przeprowadzenie działań inwestycyjnych polegających na budowie nowych ścieżek pieszo-rowerowych – zwłaszcza wzdłuż dróg powiatowych, które są łącznikiem poszczególnych miejscowości na terenie gmin, a także atrakcji turystycznych leżących na ich obszarze.

Zgodnie z założeniami idei zrównoważonej mobilności oraz głównymi celami logistyki miejskiej piesi, rowerzyści i inni niechronieni uczestnicy ruchu powinni mieć najwyższy priorytet w przestrzeni publicznej, a przy tym zapewniony najwyższy poziom bezpieczeństwa oraz możliwość swobodnego i komfortowego przemieszczania się. Wiąże się to z koniecznością zapewnienia tej grupie podróżujących dobrej jakości, spójnej, bezpiecznej i odpowiednio gęstej sieci infrastruktury liniowej (pieszej i rowerowej) uzupełnionej o odpowiednio rozmieszczone, funkcjonalne i spełniające właściwe standardy elementy infrastruktury punktowej. Ponadto w odniesieniu do ruchu pieszo-rowerowego działania związane z budową infrastruktury komunikacyjnej wpływają na zwiększenie aktywności mieszkańców związanych z chęcią przemieszczenia się, często w przeciwieństwie do innych gałęzi transportu, w których zwykle rozbudowa infrastruktury wynika z jej jednoznacznego niedoboru lub przeciążenia.

2.5.5. Transport rowerowy

Obecnie na terenie MOF Lubaczów funkcjonują drogi rowerowe, jednak nie tworzą one spójnej sieci systemu dróg rowerowych. Niewątpliwie dużym plusem jest możliwość wytyczania dróg rowerowych przez tereny, które są w pewnej odległości od dróg dla samochodów, z uwagi na dostępność terenu inwestycyjnego, co zwiększa bezpieczeństwo

rowerzystów. Należy mieć na uwadze, że transport rowerowy jest najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Poruszanie się rowerem w znaczny sposób pozytywnie wpływa na jakość powietrza, a dodatkowo zmniejsza koszty utrzymania infrastruktury. Zgodnie z dokumentami planistycznymi i strategicznymi, na terenie MOF Lubaczów proponuje się przystosowanie większości ulic do ruchu rowerowego oraz zarezerwowanie terenu pod budowę dróg rowerowych.

Przy Galerii Kolejnictwa „Stacja Basznia” w Baszni Dolnej znajduje się ogólnodostępna wypożyczalnia rowerów. Natomiast przy ul. Konopnickiej w Lubaczowie zlokalizowana jest stacja naprawy rowerów. Według danych z GUS w 2023 r. na terenie MOF Lubaczów łącznie było 25,9 km dróg dla rowerów. Drogi rowerowe znajdowały się w Gminie Lubaczów (9,6 km) oraz w Mieście Lubaczów (16,3 km). W MOF Lubaczów znajdują się ścieżki dla pieszych, które współlistnieją ze ścieżkami rowerowymi (tabela 7).

Tabela 7 Ścieżki dla pieszych współlistniejące ze ścieżkami rowerowymi na terenie MOF Lubaczów

Lokalizacja	Długość danego odcinka [km]	Stan techniczny
DW nr 867 odcinek od granicy w miejscowości Młodów z Miastem Lubaczów do skrzyżowania z ul. Szkolną w miejscowości Basznia Dolna	5,57	bardzo dobry
DW nr 866 odcinek od granicy w miejscowości Lisie Jamy z Miastem Lubaczów do końca zabudowań w miejscowości Wólka Krowicka	4,52	dobry
droga gminna nr 104921R ul. Mjr Hubala	1,93	bardzo dobry
droga gminna nr 104936R ul. gen. Józefa Kustronia	0,46	bardzo dobry
droga powiatowa nr 1679R Lubaczów – Krowica Lasowa (ul. Sobieskiego)	0,37	dobry
droga powiatowa nr 1680R Lubaczów – Lisie Jamy – Dąbrowa (ul. Sobieskiego, ul. Niemirowska)	2,59	bardzo dobry
DW nr 867 ul. Kościuszki	3,30	dobry

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Lubaczów oraz Urzędu Miejskiego w Lubaczowie

Na terenie Gminy Lubaczów wybudowano dwie ścieżki pieszo-rowerowe, które biegną wzdłuż dróg wojewódzkich, o łącznej długości ok. 10 km. Stanowią one wciąż duży deficyt w zakresie ścieżek rowerowych, nie tylko na terenie gminy, ale też całego MOF. Stąd konieczność podjęcia dalszych kroków mających na celu przeprowadzenie działań inwestycyjnych polegających na budowie nowych ścieżek pieszo-rowerowych – zwłaszcza wzdłuż dróg powiatowych, które są łącznikiem poszczególnych miejscowości na terenie gminy, a także atrakcji turystycznych leżących na ich obszarze. Na terenie Miasta Lubaczów wybudowano łącznie ponad 13 km ścieżek rowerowych (tabela 8).

Tabela 8 Ścieżki rowerowe przebiegające przez teren Miasta Lubaczów

Lokalizacja poszczególnych odcinków	Ilość	Długość danego odcinka [km]	Rodzaj nawierzchni	Stan techniczny
droga gminna nr 104921R ul. Mjr Hubala	2	1,93	kostka betonowa / asfaltowa	bardzo dobry
droga gminna nr 104916R ul. Kurierów AK	1	0,32	asfaltowa	bardzo dobry
droga gminna nr 104936R ul. gen. Józefa Kustronia	2	0,46	kostka betonowa	bardzo dobry
droga gminna nr 104937R ul. Mariusza Pszennego	1	0,24	kostka betonowa	bardzo dobry
droga gminna nr 104939R ul. Zygmunta Nowickiego	1	0,22	kostka betonowa	bardzo dobry
droga gminna nr 104917R ul. Techniczna	1	0,35	kostka betonowa	bardzo dobry
droga gminna nr 104957R ul. Słoneczna	1	0,72	kostka betonowa	bardzo dobry
droga gminna nr 104958R ul. Handlowa	1	0,36	kostka betonowa	bardzo dobry
droga powiatowa nr 1679R Lubaczów – Krowica Lasowa (ul. Sobieskiego)	1	0,37	kostka betonowa	dobry
droga powiatowa nr 1680R Lubaczów – Lisie Jamy – Dąbrowa (ul. Sobieskiego, ul. Niemirowska)	2	2,59	kostka betonowa	bardzo dobry
droga powiatowa nr 1683R Lubaczów – ul. Nowa	1	0,33	asfaltowa	bardzo dobry
droga powiatowa nr 1684R ul. Konopnickiej	1	0,41	asfaltowa	bardzo dobry
droga powiatowa nr 1686R ul. Słowackiego	2	1,42	asfaltowa	bardzo dobry
droga powiatowa nr 1688R Lubaczów – Basznia	1	0,123	asfaltowa	bardzo dobry
DW nr 867 ul. Kościuszki	2	3,3	kostka betonowa	dobry

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Lubaczowie

Obserwując stan faktyczny infrastruktury na rzecz mikromobilności w MOF Lubaczów widoczna jest potrzeba modernizacji dróg oraz budowy chodników, przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych wzdłuż dróg. Istotnym elementem będzie poprowadzenie planowanych do budowy ścieżek rowerowych, ciągów pieszko-rowerowych oraz chodników do miejsc użyteczności publicznej. Wyżej wymienione działania ułatwią przemieszczanie i komfort podróżowania wśród mieszkańców i turystów, a przede wszystkim zwiększy się potencjał rozwojowy obszaru.

2.5.6. Transport zbiorowy i przystanki

Jednym z ważniejszych elementów systemu transportu zbiorowego jest lokalizacja przystanków. Dostępność do infrastruktury przystankowej przekłada się bezpośrednio na liczbę

osób korzystających z transportu zbiorowego. Na obszarach miejskich zakłada się, że odległość dojścia do przystanku powinna wynosić od 300 do 500 m, co przekłada się na czas dojścia ok. 5–6 minut. Na obszarach wiejskich oddziaływanie przystanków autobusowych zwiększa się, a akceptowalny czas dojścia wydłuża się nawet do ok. 15–20 minut (zależy to od łącznego czasu wykonywanej podróży)⁴⁸.

Ilość czynnych przystanków autobusowych wskazuje pośrednio na stopień rozwoju transportu zbiorowego. Najwięcej czynnych przystanków na obszarze MOF Lubaczów znajduje się w Gminie Lubaczów (57 przystanków), kolejno w Gminie Horyniec-Zdrój (25 przystanków), zaś najmniej w Mieście Lubaczów (11 przystanków). Są to połączenia międzygminne organizowane przez prywatnych przewoźników. Na terenie MOF znajdują się 4 stacje kolejowe (Lubaczów, Basznia Dolna, Basznia i Horyniec-Zdrój). Przewozy kolejowe realizowane są przez przewoźnika POLREGIO S.A. w kierunku Jarosławia i Rzeszowa. Na terenie MOF Lubaczów nie istnieje publiczna komunikacja miejska. Słaba jest także częstotliwość połączeń w kierunku stolicy województwa.

Na terenie MOF funkcjonuje dworzec kolejowy w Lubaczowie, przy którym zlokalizowane są przystanki autobusowe, parkingi dla samochodów osobowych, miejsca postojowe dla rowerów. Przy stacji kolejowej w Baszni Dolnej znajdują się miejsca postojowe dla rowerzystów. Wskazane miejsca, mimo łączenia różnych rodzajów transportu, nie spełniają jednak założeń funkcjonalnych multimodalnych węzłów przesiadkowych (centrów przesiadkowych), ponieważ:

- odległości między peronami kolejowymi, przystankami autobusowymi i parkingami są zbyt duże (idealna przesiadka powinna zająć pomiędzy 3–5 minut),
- brak odpowiedniego, spójnego systemu informacji pasażerskiej, w tym oznaczeń kierujących np. z peronu kolejowego na przystanki autobusowe.

Niemal wszystkie stacje kolejowe na terenie MOF cechują się dobrym i dostatecznym stanem infrastruktury peronowej. Jej poprawa stanowi ważny element prowadzonych w ostatnich latach kolejowych liniowych inwestycji infrastrukturalnych. Prace modernizacyjne zapewniają jednolity standard nawierzchni peronowej oraz udogodnień i oznaczeń dla pasażerów (również tych z niepełnosprawnościami).

Na terenie MOF Lubaczów nie istnieje komunikacja miejska. Realizowane są wyłącznie autobusowe połączenia międzygminne organizowane przez państwowego (PKS) i prywatnego przewoźnika, których częstotliwość jest również ograniczona (6 linii pasażerskich). Mieszkańcy obszaru zwracają uwagę na wykluczenie komunikacyjne i uciążliwości związane z zanieczyszczeniem środowiska.

Niskie wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego związane jest z zagrożeniem wykluczeniem transportowym. Wykorzystanie transportu publicznego w ograniczonym

⁴⁸ P. Soczówka, R. Żochowska, A. Sobota, M. Kłos, *Wpływ czynników związanych z podróżą na czas dojścia do przystanku publicznego transportu zbiorowego*, Transport Miejski i Regionalny, nr 2/2020.

zakresie wynika zatem m.in. z depopulacji – obszar MOF Lubaczów to obszar o zmniejszającej się liczbie mieszkańców, charakteryzujący się zachwianą strukturą demograficzną.

2.5.7. Transport towarów

Główną rolę w transporcie towarów w MOF Lubaczów pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych (do 3,5 t). Zrównoważona mobilność dotyczy także wdrażania odpowiedniej polityki dot. transportu towarów. Przewozy ładunków realizowane są przez niezależnie funkcjonujące podmioty, które kierują się własnymi potrzebami. Brak skutecznych rozwiązań w obrębie przewozu ładunków będzie w przyszłości przyczyną wielu negatywnych skutków, ponieważ ograniczenie przestrzeni miejskiej wywołuje konflikty między użytkownikami infrastruktury miejskiej a nadawcami i odbiorcami ładunków.

Transport towarów na terenie MOF Lubaczów można szacować na podstawie pomiarów ruchu. W poniższej tabeli przedstawiono, jak udział pojazdów dostawczych oraz ciężarowych kształtował się w latach 2015 i 2021.

Tabela 9 Ruch samochodów ciężarowych i dostawczych na drogach w MOF Lubaczów w latach 2015 i 2021

Odcinek pomiarowy	Samochody dostawcze		Samochody ciężarowe	
	2015	2021	2015	2021
Dachnów /DW865/ – Lubaczów ul. Wyszyńskiego /DW867/	404	415	116	106
Lubaczów /DW867/ – granica państwa Budomierz	84	134	26	12
Oleszyce /DW865/ – Lubaczów ul. Sportowa	171	341	132	150
Lubaczów /przejście: ul. Sportowa – ul. Młodawska		567		199
Lubaczów /ul. Młodawska Horyniec-Zdrój /DW867/	116	152	47	27
Horyniec-Zdrój /DW867/ – granica województwa		39		36

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 roku oraz Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021

Zgodnie z powyższą tabelą można stwierdzić, że transport towarów szacowany na podstawie ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych znacznie rośnie. Tylko dla odcinka pomiarowego Lubaczów /DW867/ – granica państwa Budomierz odnotowano niewielki spadek liczby pojazdów ciężarowych (o 14 pojazdów) w ciągu doby, jak również dla odcinka Dachnów /DW865/ – Lubaczów ul. Wyszyńskiego /DW867/ (spadek o 10 pojazdów). Na pozostałych drogach w obu kategoriach odnotowano wzrost. Dane zaprezentowane w tabeli wskazują, że transport towarów zarówno do MOF Lubaczów jak i tranzytowy przez obszar rośnie, co wiąże się ze spadkiem bezpieczeństwa na drogach i wzrostem zanieczyszczenia powietrza.

Obecność linii kolejowych: towarowej linii szerokotorowej nr 116 granica państwa – Kaplisze oraz linii normalnotorowej nr 101 Munina–Hrebenne, a także bocznicę przeładunkową w Werchracie, umożliwia eksport i import towarów z Ukrainy. Na stacji w Werchracie (kolejowym przejściu granicznym) przeładowywane są wagony z Ukrainy

(przewożące m.in. materiały do produkcji ceramiki, kruszywa, sól drogową i przemysłową), a następnie są transportowane linią Munina–Hrebenne.

Istniejące na terenie MOF Lubaczów przejścia graniczne umożliwiają prowadzenie współpracy gospodarczej i społecznej z Ukrainą. W Gminie Horyniec-Zdrój funkcjonuje jedno kolejowe przejście graniczne z Ukrainą dla ruchu towarowego (Werchrata – Rawa Ruska), a także jedno drogowe przejście graniczne w Gminie Lubaczów, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 866 (Budomierz–Hruszew). Duże znaczenie odgrywają także przejścia graniczne usytuowane w niewielkiej odległości od MOF, tj.: drogowe przejście graniczne Korczowa–Krakowiec (największe przejście drogowe na całym pograniczu polsko-ukraińskim, ok. 32 km od Lubaczowa) oraz kolejowe przejście Hrebenne–Rawa Ruska (po lubelskiej stronie Roztocza, około 44 km od Lubaczowa).

Ważny element rozwojowy dla obszaru MOF Lubaczów w obszarze gospodarczym może stanowić uruchomienie przejścia granicznego (pieszego) z Ukrainą, co mogłoby być szansą na pozyskanie siły roboczej spoza granic kraju. W kontekście gospodarki i wzrostu konkurencyjności inwestycyjnej obszaru, bardzo ważne jest wykorzystanie potencjału dwóch linii kolejowych: towarowej linii szerokotorowej nr 116 granica państwa – Kaplisze oraz linii normalnotorowej nr 101 Munina–Hrebenne, a także bocznicy przeładunkowej w Werchracie, umożliwiającej eksport i import towarów z Ukrainy. Dużą szansę w tym zakresie stanowi pożądaný obecnie w kontekście polityki europejskiej wzrost udziału kolei w transporcie towarów.

2.6. Integracja transportowa

Integracja transportowa może być rozumiana w różnych aspektach. Pierwszy z nich to integracja systemów transportowych w różnych punktach styku. W MOF nie funkcjonuje jeden spójny system, gdzie łączą się wszystkie formy transportu, tj. pociąg, rower, autobus, parking dla samochodów osobowych. Drugim aspektem integracji transportowej jest integracja pod względem taryfowym – umożliwienie podróży różnymi środkami transportu na jednym bilecie. Wymaga to zmian organizacyjnych, tak aby odpowiedni samorząd przejął na siebie obowiązki organizacji transportu, dzięki czemu możliwe będzie stworzenie wspólnej taryfy biletowej dla różnych środków transportu. Możliwe jest wzajemne honorowanie biletów przez przewoźników bądź utworzenie wspólnej taryfy na poziomie samorządowym.

2.7. Mobilność osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej

MOF Lubaczów jest obszarem, który powinien spełniać wymogi dotyczące mobilności osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Część miasta, która skupia największą liczbę usług publicznych, w szczególnym stopniu musi być przystosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W kwestiach mobilności istotne jest, żeby zapewnić osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej sprawny dostęp do środków komunikacji zbiorowej oraz stworzenie odpowiednich warunków w przestrzeniach publicznych dla osób starszych, osób poruszających się na wózkach i rowerach trójkołowych.

W komunikacji autobusowej przejawia się to poprzez odpowiednią infrastrukturę przystankową oraz niskopodłogowy tabor.

Na co dzień dużą uciążliwość w poruszaniu się po mieście stanowią również wysokie krawężniki oraz brak ramp i podjazdów umożliwiających pokonanie różnic poziomów. Obecnie standardem jest budowa chodników ze stosownymi obniżeniami krawężnika w miejscach przejść dla pieszych. Stosowane są również specjalne płyty z wypustkami, które ułatwiają niewidomym zlokalizowanie przejścia dla pieszych i zatrzymanie się na nim.

2.8. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Każdy uczestnik ruchu oraz wszystkie osoby znajdujące się na drodze zobowiązane są zachować ostrożność, tzn. unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierujący pojazdem powinien zwiększyć uwagę oraz dostosować swoje zachowanie do sytuacji i warunków na drodze, tak aby mógł szybko reagować, np. zmniejszyć prędkość lub się zatrzymać. Poruszając się po drogach publicznych należy pamiętać o zasadzie ograniczonego zaufania.

Informacje zamieszczone w tabeli 10 dotyczą zdarzeń drogowych na terenie MOF Lubaczów w latach 2020–2024. Zestawienie tabelaryczne zostało sporządzone na podstawie danych udostępnionych przez Komendę Powiatową Policji w Lubaczowie. W zestawieniu zaprezentowano również dane statystyczne odnoszące się do liczby rannych i ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych.

Analiza poniższego zestawienia tabelarycznego jest niezbędna do prowadzenia działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach przebiegających przez MOF Lubaczów. Znajomość grup uczestników ruchu drogowego o zwiększonym zagrożeniu pozwala na podjęcie interwencji m.in. poprzez: zmianę organizacji ruchu, instalację dodatkowego oświetlenia czy sygnalizacji świetlnej oraz budowę ścieżek rowerowych. Pozwoli również kształtować infrastrukturę i świadomość uczestników, by zminimalizować ryzyko występowania zdarzeń drogowych.

Tabela 10 Zestawienie zdarzeń drogowych, liczby osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2020–2024 na terenie MOF Lubaczów

Zdarzenia z udziałem:	Liczba zdarzeń					Liczba rannych i ofiar śmiertelnych				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
Gmina Lubaczów										
pieszych	0	4	0	1	1	0	0	0	0	0
transportu zbiorowego	1	1	1	6	1	0	0	0	0	0
rowerzystów	0	3	3	2	0	0	0	0	0	0
samochodów osobowych	19	39	37	42	26	0	3	2	0	0
Gmina Horyniec-Zdrój										
pieszych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
transportu zbiorowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rowerzystów	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0
samochodów osobowych	8	9	7	11	10	0	0	0	0	0
Miasto Lubaczów										
pieszych	2	2	3	0	3	0	0	0	0	1
transportu zbiorowego	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0
rowerzystów	5	6	5	7	8	0	3	0	2	0
samochodów osobowych	69	70	72	51	70	1	0	0	0	0
MOF Lubaczów										
pieszych	2	6	3	1	4	0	0	0	0	1
transportu zbiorowego	1	2	1	6	5	0	0	0	0	0
rowerzystów	6	10	8	10	9	0	3	0	0	0
samochodów osobowych	96	118	116	104	106	1	3	2	2	0
Łącznie:	105	136	128	121	124	1	6	2	2	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Lubaczowie

W latach 2020–2024 widać tendencję wzrostową ilości zdarzeń drogowych z udziałem samochodów osobowych (96 zdarzeń w 2020 roku, natomiast 106 w roku 2024). Liczba zdarzeń drogowych z udziałem transportu zbiorowego również wzrastała w analizowanych latach, co może świadczyć o spadku bezpieczeństwa tego środka transportu. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych wykazuje trend malejący, wyjątek stanowi rok 2021, z widocznym wzrostem, który w kolejnych latach (2022 i 2023) przyjął tendencję spadkową, a w 2024 roku ponownie wzrósł. Przyczynami zdarzeń drogowych mogą być: niedostosowanie umiejętności kierowców do stanu nawierzchni dróg, wzrost liczby samochodów poruszających się po drogach w MOF Lubaczów oraz występowanie braków w oświetleniu ulicznym.

W analizowanym okresie występowała niewielka liczba rannych i ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych, natomiast liczba osób rannych i ofiar śmiertelnych korzystających z transportu zbiorowego była na zerowym poziomie, co świadczy o wysokim bezpieczeństwie oraz odpowiednich umiejętnościach i ostrożności kierowców zawodowych.

W MOF Lubaczów zauważalny jest brak tzw. miasteczek komunikacyjnych, które stanowią kluczowy element edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa w ruchu

drogowym. Takie miejsca, symulujące rzeczywiste warunki panujące na drogach, pozwalają uczniom na praktyczne zastosowanie zdobytej wiedzy teoretycznej w bezpiecznym środowisku.

Korzyści płynące z tworzenia miasteczek komunikacyjnych:

- Praktyczna nauka zasad ruchu drogowego – uczniowie mogą ćwiczyć przechodzenie przez przejścia, poruszanie się po rondach, sygnalizowanie manewrów czy reagowanie na sygnalizację świetlną, co zwiększa ich świadomość i pewność siebie na drodze.
- Bezpieczne warunki do nauki – dzięki miasteczkom dzieci uczą się w kontrolowanym środowisku, które eliminuje ryzyko realnych zagrożeń związanych z ruchem drogowym.
- Edukacja rowerzystów i pieszych – miasteczka mogą być dostosowane do potrzeb zarówno pieszych, jak i rowerzystów, promując zrównoważoną mobilność i bezpieczne zachowania w różnych rolach uczestników ruchu.
- Budowanie nawyków od najmłodszych lat – regularne zajęcia w miasteczkach komunikacyjnych pomagają dzieciom zinternalizować właściwe zachowania, które będą stosować w dorosłym życiu.

By wesprzeć ww. działania, należy dodatkowo wzmocnić je materiałami dydaktycznymi, które w atrakcyjny sposób będą przekazywały wiedzę oraz zaangażować społeczność, najbliższych uczniów (rodziców, dziadków) i organizować wspólne wycieczki rowerowe, czy zajęcia.

3. Nawyki komunikacyjne mieszkańców MOF Lubaczów

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią niezwykle istotny element badania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się przede wszystkim na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje i akcje informacyjne będą przeprowadzane na każdym etapie opracowywania Planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację Planu.

W związku z rolą, jaką odgrywają poszczególni interesariusze w kolejnych fazach przygotowania i opracowania dokumentów związanych z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej, podzielono ich na:

- kluczowych interesariuszy, czyli osoby posiadające odpowiednie narzędzia władzy (Burmistrz, Wójtowie, Rada Miejska, Rady Gmin i inne jednostki władzy publicznej);
- głównych interesariuszy, czyli osoby, które w bezpośredni sposób odczuwają skutki wdrażanych rozwiązań;
- pośredników, czyli osoby zaangażowane we wdrażanie instrumentów polityki transportowej.

W trakcie sporządzania oraz wdrażania i utrzymywania zrównoważonej mobilności miejskiej skoncentrowano uwagę na użytkownikach, a nie wyłącznie na ruchu, poprawie przepustowości oraz płynności transportu kołowego (indywidualnego). Podstawą dla skutecznych działań zorientowanych na człowieka jest dążenie do najkorzystniejszej obsługi potrzeb w zakresie zapewnienia dostępności oraz jakości życia, a także trwałości uzyskanych efektów, tak by skutecznie i trwale kształtować pożądane nawyki komunikacyjne. Takie podejście w efekcie może mieć także korzystny wpływ m.in. na jakość gospodarki, równość społeczną, zdrowie i jakość środowiska.

W celu zdiagnozowania nawyków komunikacyjnych, przeprowadzono badanie ankietowe wśród interesariuszy MOF Lubaczów. Ankiety można było wypełniać za pośrednictwem strony internetowej Urzędu Gminy Lubaczów, Urzędu Gminy Horyniec-Zdrój oraz Urzędu Miejskiego w Lubaczowie w terminie 14–30.04.2025 r. Odpowiedzi i sugestie zgłoszone przez ankietowanych uwzględniono w tworzeniu niniejszego Planu.

Poniżej przedstawiono wyniki badania ankietowego wraz z analizą nawyków komunikacyjnych interesariuszy MOF Lubaczów.

W badaniu wzięło udział 15 respondentów. Najliczniejszą grupę wśród ankietowanych stanowiły osoby w wieku produkcyjnym (27–40 lat i 41–65 lat) – jest to grupa oczekująca zapewnienia najkorzystniejszych warunków do mobilności i przemieszczająca się w relacji dom–aktywność–dom.

Przeprowadzone wśród mieszkańców MOF Lubaczów badanie ankietowe pozwoliło wyznaczyć podział zadań przewozowych w MOF, a więc strukturę podróży mieszkańców, które odbywają się takimi środkami transportu, jak: samochód osobowy, transport zbiorowy,

autobusy publiczne w Lubaczowie, motocykl/skuter, rower oraz pieszo. Najczęściej mieszkańcy gmin przemieszczają się do pracy. Rzadko wybierane cele podróży to: zakupy, rekreacyjnie i odwiedziny znajomych. Do wyznaczonego celu podróży mieszkańcy dojeżdżają samochodem osobowym.

Przeważająca część ankietowanych preferuje samochód do odbywania codziennych podróży: samochód osobowy (71%) oraz przemieszczanie pieszo (21%). Dość niskim stopniem popularności (kilka razy w roku) podczas codziennych podróży wyróżniają się bus/autobus – transport zbiorowy, którym porusza się 50% ankietowanych.

Podróż do wyznaczonego celu zajmuje mieszkańcom MOF:

- do pracy: 6–10 min;
- do miejsca nauki: do 5 min;
- do urzędów i administracji: 6–10 min;
- na zakupy: 6–10 min;
- do ośrodka zdrowia: 6–10 min;
- do terenów rekreacyjnych: powyżej 30 min.

Najczęstszymi czynnikami decydującymi o wyborze głównego środka transportu są: wygoda i komfort (odpowiedź wskazało 64% ankietowanych), czas dojazdu (odpowiedź wskazało 64% ankietowanych) oraz bezpośrednie dotarcie do celu (odpowiedź wskazało 57% ankietowanych).

Z podróży transportem zbiorowym (bus/autobus) nie korzysta w ogóle 43% osób biorących udział w badaniu. Dotarcie na przystanek komunikacji publicznej zajmuje mieszkańcom 6–10 min. Okazuje się, że jest to spowodowane niewystarczającą ilością realizowanych kursów. Ankietowani zwrócili również uwagę na to, że uciążliwość podczas podróży pieszych stanowi brak lub zła jakość chodników (79%), korzystanie uczestników ruchu rowerowego z chodników (50%) oraz brak poboczy (50%), a to z kolei wywiera wpływ na ich decyzję o niekorzystaniu w codziennym funkcjonowaniu z jazdy rowerem. Znaczna część respondentów przyznała, że zdecydowałyby się na przemieszczanie rowerem, gdyby w gminach zostały wydzielone i poprowadzone bezpieczne ścieżki rowerowe do miejsc rekreacji, przy których zamontowane zostaną stojaki rowerowe wraz z samoobsługową stacją naprawy rowerów.

Na pytanie o to, czy ankietowani czują się bezpiecznie poruszając się po terenie MOF Lubaczów, najczęściej wskazywano odpowiedź: raczej tak (47% ankietowanych). Jako miejsca szczególnie niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu wskazano m.in.: obwodnicę Miasta Lubaczowa (brak ścieżki rowerowej), drogi publiczne bez wydzielonych pasów pieszych i rowerzystów, zakręty na Załuzu oraz brak ścieżek rowerowych przy głównych drogach.

Głównym zidentyfikowanym przez ankietowanych problemem w aspekcie ruchu pieszych jest niewystarczająca jakość chodników oraz niskie bezpieczeństwo poruszania się w newralgicznych częściach miasta, co ma ogromny wpływ na brak chęci przemieszczania się mieszkańców obszaru pieszo. Wśród respondentów wyraźnie zauważalnym problemem jest

potrzeba lepszego oświetlenia ulic. Kolejnym kluczowym problemem jest parkowanie samochodów na chodnikach, w związku z czym wśród mieszkańców MOF Lubaczów występuje potrzeba wydzielenia dodatkowych miejsc parkingowych.

Pomimo silnego uzależnienia mieszkańców od samochodów osobowych, wynikającego z uwarunkowań infrastrukturalnych oraz niewłaściwej organizacji transportu zbiorowego, oczekiwania społeczne związane są z uspokojeniem ruchu w centrum Lubaczowa. Według mieszkańców, najważniejszym działaniem do zrealizowania na terenie MOF jest budowa ścieżek rowerowych wraz z wypożyczalnią rowerów i parkingiem rowerowym P&R, zwiększenie liczby wydzielonych i bezpiecznych dróg rowerowych oraz stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych. Respondenci zwrócili również uwagę na niewystarczający rozwój infrastruktury rowerowej, co utrudnia swobodne i bezpieczne przemieszczanie się tym środkiem transportu.

Po przeprowadzeniu analizy wyników ankiet, uwarunkowań obszaru, danych zebranych ze spotkań warsztatowych i przeanalizowaniu dokumentów strategicznych gmin MOF, zaproponowano rozwiązania kierunkowe (cele strategiczne) oraz sformułowano Wizję 2030+ w zakresie Planu oraz wskazano metody ich osiągnięcia (narzędzia) wraz z metodami ewaluacji. Zaproponowano także niezbędne do skutecznego wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zmiany organizacyjne na poziomie struktury organizacyjnej MOF Lubaczów.

4. Analiza SWOT

Analiza SWOT to jedno z najpopularniejszych i najskuteczniejszych narzędzi analitycznych wykorzystywanych we wszystkich obszarach planowania strategicznego. Jej nazwa pochodzi od akronimów angielskich słów *Strengths* (mocne strony), *Weaknesses* (słabe strony), *Opportunities* (szanse) i *Threats* (zagrożenia). Polega ona na zidentyfikowaniu wymienionych wyżej czterech grup czynników, dzięki czemu można je odpowiednio wykorzystać w procesie zaplanowanego rozwoju lub zniwelować skutki ich negatywnego wpływu. Dzięki tej metodzie można również pogrupować czynniki na pozytywne (mocne strony i szanse) oraz negatywne (słabe strony i zagrożenia). Często dzieli się je również na czynniki wewnętrzne (opisujące mocne i słabe strony danej jednostki) oraz czynniki zewnętrzne (czyli szanse i zagrożenia, wynikające z jej mikro- i makro-otoczenia). Czynniki wewnętrzne (mocne i słabe strony) są zależne m.in. od władz lokalnych i lokalnej społeczności, natomiast czynniki zewnętrzne (szanse i zagrożenia), należące do otoczenia bliższego i dalszego, są niezależne od władz danej jednostki, a także jej mieszkańców.

Potrzeba wykonania diagnozy sytuacji transportowej opartej na rzetelnych danych w przekroju wewnętrzmiejskiego obszaru funkcjonowania, dotyczy różnych sfer funkcjonowania MOF Lubaczów. Mobilność, ze względu na swój interdyscyplinarny charakter, bezpośrednio powiązanie z zagospodarowaniem przestrzennym i jakością życia, stwarza wyjątkowe wymagania w zakresie opracowania części diagnostycznej, stanowiącej punkt wyjścia dla programowania dalszych działań w perspektywie wieloletniej⁴⁹.

Tabela 11 Model analizy SWOT

S	<i>Strengths</i>	Silne strony, atuty, zalety	ZASOBY
W	<i>Weaknesses</i>	Słabe strony, słabości, wady	
O	<i>Opportunities</i>	Szanse, możliwości, okazje	OTOCZENIE
T	<i>Threats</i>	Zagrożenia, trudności	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12 Analiza SWOT – mobilność miejska

MOCNE	SŁABE
- Prosty układ komunikacyjny, stwarzający korzystne warunki do podróży pieszych. - Duże możliwości rozwoju dróg rowerowych o charakterze turystyczno-rekreacyjnym. - Występowanie złóż wód leczniczych i rozpoznawalność Uzdrowiska Horyniec-Zdrój. - Duża ilość szlaków turystycznych. - Bardzo wysoki wskaźnik obszarów chronionych i cennych przyrodniczo na powierzchni całego MOF. - Liczne obiekty zabytkowe.	- Brak integracji między różnymi środkami transportu. - Brak centrów przesiadkowych i obiektów takich jak P&R czy B&R. - Brak spójnego systemu ścieżek rowerowych, w szczególności brak ścieżki rowerowej do Horyńca. - Utrudnienia w przemieszczaniu się dla osób starszych oraz z niepełnosprawnościami w ogólnodostępnych przestrzeniach publicznych. - Słaba siatka i częstotliwość kolejowych połączeń pasażerskich z większymi ośrodkami miejskimi.

⁴⁹ Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, red. M. Wołek, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, s. 48.

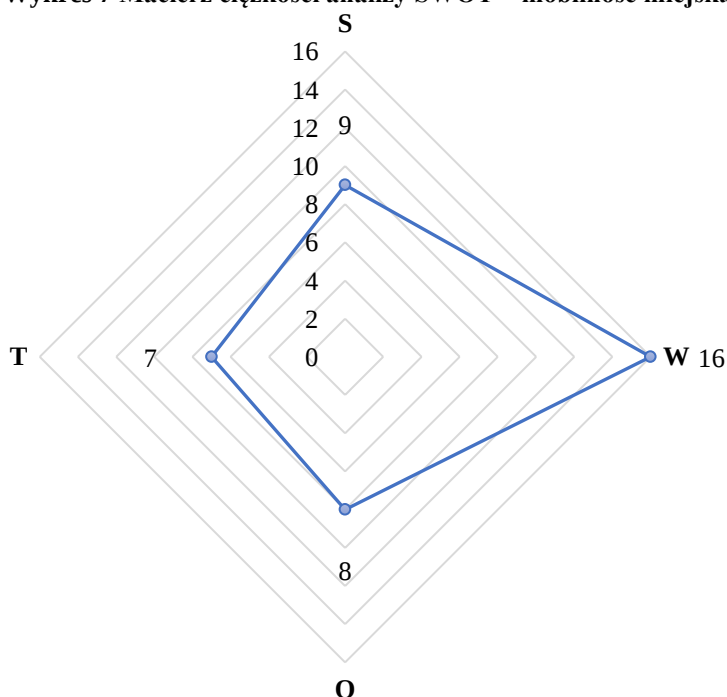
7. Systematycznie modernizowany system oświetlenia ulic. 8. Poprawa sytuacji w obszarze gospodarczym. 9. Park Przemysłowy Lubaczów.	6. Brak zbiorowej komunikacji publicznej (spójnej i ekologicznej) w obrębie MOF Lubaczów (w tym dowóz dzieci do szkół). 7. Mała liczba prywatnych przewoźników. 8. Niewystarczająca promocja niezmotywowanych form przemieszczania się. 9. Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych, w tym brak spójnych połączeń z gminami ościennymi. 10. Brak ścieżek rowerowych o charakterze funkcjonalnym oraz zapewniających dojazd do obiektów rekreacyjnych. 11. Brak poczucia bezpieczeństwa pieszych podczas wykorzystywania chodników wspólnie z rowerzystami. 12. Wysoki udział nieekologicznych pojazdów w ruchu drogowym. 13. Spadek liczby mieszkańców MOF. 14. Niedostosowana oferta transportu publicznego do potrzeb mieszkańców. 15. Występujące w centrum miasta wąskie gardła, wpływające na utrudnienia w płynności ruchu. 16. Brak dróg szybkiego ruchu w regionie.
SZANSE	ZAGROŻENIA
1. Wzrost świadomości mieszkańców związanej z potrzebą korzystania z transportu zbiorowego. 2. System Handlu Emisjami nakładający obowiązek opłaty za zanieczyszczanie powietrza przez transport. 3. Opracowanie koncepcji sieci ścieżek rowerowych łączących najciekawsze miejsca w gminie. 4. Rosnący trend na zdrowy styl życia mieszkańców, skutkujący zwiększoną ilością podróży pieszych i rowerowych. 5. Wprowadzenie europejskich i krajowych regulacji prawnych odnoszących się do restrykcji w polityce parkingowej. 6. Członkostwo Polski w UE. 7. Wsparcie Komisji Europejskiej na rzecz budowy infrastruktury dla stosowania alternatywnego napędu i zrównoważonych paliw we wszystkich gałęziach transportu. 8. Osiąganie celów klimatycznych przez Polskę i Europę.	1. Wykluczenie komunikacyjne osób starszych i z niepełnosprawnościami. 2. Rezygnacja z transportu publicznego na rzecz samochodów indywidualnych. 3. Nieopłacalność utrzymania transportu zbiorowego. 4. Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania ograniczeń, zwłaszcza w transporcie indywidualnym. 5. Niski poziom świadomości mieszkańców, odnoszący się do negatywnego wpływu indywidualnego ruchu samochodowego na środowisko. 6. Rosnące koszty utrzymania infrastruktury publicznej. 7. Rosnące ceny energii elektrycznej.

Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzenie analizy SWOT zidentyfikowało kluczowe problemy, wymagające podjęcia konkretnych działań w celu uzyskania nowych i wymiernych efektów, zatem uwypukliło szereg czynności, które należy podjąć na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej.

Skala ciężkości przeprowadzonej analizy SWOT zaprezentowana na wykresie 7 obrazuje jak wiele słabych stron (15) wymaga poprawy na terenie MOF Lubaczów. Z drugiej zaś strony wyróżniono wiele szans (8) dających silną podstawę do realizacji procesów zmian zachęcania mieszkańców i użytkowników drogowych do poruszania się środkami transportu innymi niż indywidualne samochody, zatem stanowią narzędzia wymagane do kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Słabe strony warto rozwiązywać poprzez wykorzystywanie zaistniałych możliwości oraz powstrzymywać je przed transformacją w zagrożenia (7). Należy zwracać szczególną uwagę na mocne strony (9) – wskazane jest ich dalsze wzmacnianie dzięki szansom, ale też należy chronić je przed negatywnym wpływem czynników zewnętrznych.

Wykres 7 Macierz ciężkości analizy SWOT – mobilność miejska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy SWOT mobilność miejska

Szansami niewątpliwie są pojawiające się trendy proekologiczne na skalę krajową i europejską, definiowane jako wzrost znaczenia transportu zbiorowego, a także popularyzacja ekologicznych rozwiązań transportu publicznego i rowerowego. Warto wykorzystać te trendy w propagowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Ważnymi czynnikami zewnętrznymi są też kierunki rozwoju wynikające z dokumentów wyższego szczebla – podjęcie realizacji modernizacji dróg i kolei, dążenie do ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz działania zmierzające do zwiększenia ruchu rowerowego. Niezaprzeczalnie ogromną szansą jest możliwość ubiegania się o dofinansowanie, szczególnie w aspekcie rozwoju rozwiązań ekologicznych oraz kierowanie środków finansowych na wsparcie infrastruktury transportowej wzmacniającej dostępność wewnątrzregionalną. Atut stanowi również dążenie do osiągnięcia celów klimatycznych w skali kraju i kontynentu.

Ze względu na prosty układ komunikacyjny oraz kierowanie znaczących środków finansowych na infrastrukturę transportową, samorządom udaje się coraz bardziej wyeksponować dostępność wewnątrzgminną. Wszystkie zidentyfikowane mocne strony

stanowią wewnętrzne czynniki, na które bezpośredni wpływ ma jednostka samorządu terytorialnego. Aspekty te w sposób szczególny pozwolą na rozwój potencjału transportowego obszaru, z wykorzystaniem wskazanych szans.

Wyzwaniem dla MOF Lubaczów są rosnące potrzeby związane z rozbudową infrastruktury publicznej. Rozwinięta infrastruktura i atrakcyjne, a także bezpieczne przestrzenie publiczne stanowią podstawowe oczekiwanie mieszkańców. Zachodzące na terenie MOF procesy depopulacyjne oraz niewystarczająca oferta świadczonych usług publicznych powodują konieczność dojazdów mieszkańców do dalszych ośrodków. Niewystarczająca dostępność drogowa i kolejowa, a także znikomy udział świadczonych usług związanych z transportem publicznym (autobusowym i kolejowym) stanowi zagrożenie wykluczeniem transportowym obszaru. Ważnym aspektem rozwojowym dla obszaru powinno być wzmocnienie działań ukierunkowanych na modernizację i rozbudowę infrastruktury, jak również poprawa sieci komunikacyjnej wewnątrz gmin tworzących MOF Lubaczów. Działania te wpłyną na otwarcie komunikacyjne MOF w oparciu o zrównoważoną mobilność, a także będą promować efektywne energetycznie środki transportu. Ponadto biorąc pod uwagę położenie przy granicy z Ukrainą, rozwój infrastruktury drogowej w tym rejonie może mieć nie tylko znaczenie lokalne, ale też strategiczne, np. dla transportu humanitarnego, bezpieczeństwa i obronności kraju oraz współpracy transgranicznej.

Zidentyfikowane słabe strony odnoszą się w sposób szczególny do braków oraz niskiego stopnia rozwinięcia infrastruktury drogowej i rowerowej oraz niewystarczającej promocji niezmotoryzowanych form przemieszczania się. Kolejno mają odzwierciedlenie w postaci utrudnień dla osób starszych i z niepełnosprawnościami, braku poczucia bezpieczeństwa pieszych oraz niedostosowania oferty transportu publicznego do potrzeb mieszkańców MOF. Uwagę zwraca również niewystarczający stopień obsługi obszarów wiejskich przez komunikację zbiorową, co skutkuje spadkiem liczby mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego. Na negatywne uwarunkowania wewnętrzne wpływ ma również malejąca liczba mieszkańców.

Transport publiczny jest istotny z punktu widzenia spójności obszaru funkcjonalnego – zwiększa mobilność mieszkańców, a tym samym integrację społeczną i przestrzenną. Wprowadzenie zorganizowanego transportu wpłynie na zmniejszenie liczby samochodów osobowych, szczególnie w centrum miasta, przyczyniając się do poprawy jakości powietrza oraz ograniczenia hałasu komunikacyjnego. Ukierunkowanie wsparcia na poprawę dostępności komunikacyjnej przyczyni się do ograniczania kosztów działalności gospodarczej i społecznej. Dodatkowo widoczna jest potrzeba modernizacji dróg, budowa chodników, przejść dla pieszych oraz ścieżek rowerowych wzdłuż dróg. Istotnym elementem będzie poprowadzenie planowanych do budowy ścieżek rowerowych, ciągów pieszko-rowerowych (w szczególności rowerowe połączenie Horyńca-Zdroju z Lubaczowem) oraz chodników do miejsc użyteczności publicznej. Wyżej wymienione działania ułatwią przemieszczanie i komfort podróżowania wśród mieszkańców i turystów, a przede wszystkim zwiększy się potencjał rozwojowy MOF. Ponadto istotne jest podejmowanie działań w zakresie poprawy połączeń komunikacyjnych, szczególnie tych umożliwiających dostęp do miejsc koncentracji działalności gospodarczej i terenów inwestycyjnych, świadczonych usług społecznych, miejsc atrakcyjnych turystycznie, a także połączenie z Rzeszowem i Jarosławiem (połączenie ze szkołami, miejscami pracy

i innymi obiektami użyteczności publicznej). Aby podnieść atrakcyjność oferty dla obecnych i przyszłych inwestorów, konieczne będzie tworzenie nowych połączeń komunikacyjnych dla pracowników. Nie bez znaczenia dla ruchu lokalnego jest także fakt, że miasto powiatowe ma bardzo dobrze rozwiniętą ofertę edukacyjną, z której korzystają uczniowie zamieszkujący obszar MOF.

Ogromną uwagę należy zwrócić na zidentyfikowane zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym osób starszych i z niepełnosprawnościami, nieopłacalność utrzymania infrastruktury publicznej oraz transportu publicznego (wdrożenie systemu transportu „door to door” dla seniorów i osób z problemami zdrowotnymi, transport dzieci do szkół).

Kluczowy element stanowi również rosnąca cena energii elektrycznej, wpływająca negatywnie na koszt transportu osób i towarów. Zauważalna jest również potrzeba podejmowania działań służących poprawie kolejowego ruchu pasażerskiego wraz z modernizacją infrastruktury kolejowej, co spowodowane jest wzrostem ruchu przewozowego na pograniczu polsko-ukraińskim. Działania powinny przyczynić się do rozwoju sieci kolejowej poprzez zwiększenie częstotliwości przejazdów, skrócenie czasu podróży oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Linia kolejowa nr 101, ale także funkcjonujące na terenie MOF przejście kolejowe w Werchracie, dają możliwości rozwoju funkcji logistycznych, rozwijania współpracy gospodarczej i społecznej, a także wpływają na lepszą dostępność komunikacyjną dla turystów i kuracjuszy odwiedzających obszar poprzez integrację i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, w tym kolejowego, transportu współdzielonego – rowery miejskie, hulajnogi) w jednej wspólnej cyfrowej usłudze, dostosowanej do aktualnych potrzeb, wraz z uruchomieniem połączeń sezonowych i dostosowaniem rozkładów jazdy (pociągi, komunikacja miejska) do kalendarza odbywających się cyklicznie większych imprez kulturalnych czy festiwali na obszarze MOF i całego powiatu lubaczowskiego. Jednocześnie planując rozwój transportu kolejowego i autobusowego oraz transportu publicznego, ważne jest dostosowanie taboru m.in. do możliwości przewożenia rowerów czy hulajnóg.

Warto wspierać aktywność mieszkańców i ich wkład w tworzenie infrastruktury i różnorodnych form mobilności niezmotoryzowanej, gdyż ma to wpływ na wykorzystanie szans i ograniczenie zagrożeń. Należy zwiększać atrakcyjność obszaru, w szczególności dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na zidentyfikowane słabe strony, których eliminacja stanowi najważniejszy czynnik rozwojowy zrównoważonej mobilności miejskiej oraz wywiązywanie się z zapisów niniejszego dokumentu strategicznego. Pozwoli to na kompatybilną realizację wyznaczonych celów strategicznych poprzez odpowiedni dobór działań.

Istotne jest również podejmowanie działań uzupełniających w zakresie tworzenia sieci ścieżek rowerowych, pełniących alternatywne formy przemieszczania. Rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym, jak i komunikacyjnym należy planować w sposób usystematyzowany i spójny oraz w oparciu o nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne. Infrastruktura turystyczna powinna być komfortowa, atrakcyjna oraz bezpieczna. Ważnym elementem w tej dziedzinie będzie przestrzenne powiązanie tras rowerowych w celu integracji i przyspieszenia rozwoju turystyki rowerowej, dlatego ogromnie ważne będzie usieciowanie połączenia rowerowego obszaru powiatu lubaczowskiego z podkarpacką częścią i województwem lubelskim.

Równie ważna jest poprawa w zakresie lepszego skomunikowania MOF ze stolicą województwa oraz siecią TEN-T, a także uzupełnienie sieci dróg prowadzących do stref aktywności gospodarczej oraz miejsc atrakcyjnych turystycznie. Pośrednim efektem będzie obniżenie emisji zanieczyszczeń i hałasu. Obszar wymaga także doinwestowania i interwencji w zakresie inwestycji drogowych i kolejowych, co wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego.

Biorąc pod uwagę wyniki badań oraz charakterystykę obszaru (wielkość, rodzaj zabudowy, układ uliczno-drogowy), możliwe wydaje się wprowadzenie działań ukierunkowanych na promocję transportu publicznego, komunikacji rowerowej oraz ruchu pieszego. Rozwój zrównoważonej mobilności w MOF Lubaczów wymaga w pierwszej kolejności budowy infrastruktury dla rowerów, poprawy warunków ruchu pieszego, modernizacji dróg lokalnych, atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej potrzeby elektromobilności, w tym parkingów typu „parkuj i jedź”. Pozostałe obszary funkcjonowania MOF w zakresie mobilności, tj. planowanie przestrzenne, cyfryzacja i innowacyjność oraz logistyka miejska powinny zostać uwzględnione w szerszych ramach czasowych planowania.

Analiza stanu istniejącego wybranych elementów systemu transportowego MOF Lubaczów obejmująca komunikację indywidualną, komunikację zbiorową, analizę polityki parkingowej oraz system ścieżek rowerowych pozwoliła na określenie kierunków ich dalszego rozwoju.

5. Możliwe scenariusze rozwoju

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+ określa długoterminowy kierunek rozwoju transportu i mobilności w perspektywie 2030 roku i kolejnych lat, z horyzontem czasowym do roku 2035. Aby osiągnąć zamierzone cele, konieczne jest uwzględnienie przyszłych wyzwań, które wynikną z obecnych tendencji. Przedstawione scenariusze rozwoju mobilności MOF Lubaczów zostały opracowane z uwzględnieniem kryteriów wiarygodności, spójności, mierzalności oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji. Nie wszystkie z nich można skutecznie rozwiązać w krótkim okresie, dlatego Plan musi zawierać strategię długoterminową i przewidywać potencjalne problemy, które mogą się pojawić w przyszłości.

Przedstawienie różnych wariantów rozwoju systemu transportowego oraz niezależna ocena konsekwencji obecnych działań lub decyzji dotyczących przyszłych interwencji w zakresie mobilności odbywa się na etapie planowania. Scenariusze rozwoju systemu transportowego umożliwiają jednostce samorządu terytorialnego zidentyfikować efekty działań technicznych omawianych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Możliwe scenariusze rozwoju mobilności w MOF Lubaczów opracowano z uwzględnieniem konkretnych rozwiązań, mierzalności, wiarygodności, osiągalnych rezultatów oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji. Zachowania komunikacyjne mieszkańców, w tym udział samochodów osobowych w podróżach wewnątrz obszaru są jednymi z podstawowych determinantów stanu systemu transportowego w MOF. Na zachowania komunikacyjne mieszkańców wpływ mają również czynniki zewnętrzne związane z polityką transportową gmin. Do tych czynników należą m.in. stopień integracji planowania przestrzennego z planowaniem transportu, polityka parkingowa, oferta transportu zbiorowego, rozwiązania dla rowerzystów i pieszych, działania edukacyjne, informacyjne itp.

Przedstawione poniżej scenariusze rozwoju systemu transportowego MOF Lubaczów obejmują perspektywę czasową do roku 2030 i kolejne lata, z horyzontem czasowym do 2035 roku. Podstawowym scenariuszem było przeanalizowanie sytuacji obszaru w zakresie dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej (business as usual „nic się nie zmienia” – bieżące działania „minimalny”). Główną przyczyną takiej sytuacji będzie zmiana przyzwyczajeń transportowych mieszkańców na rzecz potrzeby przemieszczania się na większych odległościach, w związku z koniecznością załatwienia codziennych spraw. Scenariusz ten zakłada ograniczanie lub spowolnienie zadań związanych z rozbudową infrastruktury rowerowej oraz organizacji stref przyjaznych pieszym i rowerzystom. W scenariuszu tym założono również niskie koszty posiadania i użytkowania samochodu, w tym np. brak spójnej polityki parkingowej. Również niewielka promocja i brak świadomości wśród mieszkańców w zakresie ekologicznego przemieszczania się przyczynią się do rozwoju tego scenariusza. Realizacja tego scenariusza może przyczynić się do: zwiększenia emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin (większy udział samochodów indywidualnych), zwiększenia hałasu, zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wydłużenia czasu podróży spowodowanego czasowym lub znacznie spowolnionym ruchem na drogach, gorszej jakości transportu publicznego (zmniejszenia ilości kursów).

W scenariuszu rozwojowym (maksymalnym) założono zwiększenie udziału alternatywnych form przemieszczania się w ruchu drogowym, ograniczając dominację samochodów indywidualnych. Taki wariant przyczyni się do zmniejszenia udziału samochodów osobowych, a tym samym zwiększenia udziału rowerów oraz transportu zbiorowego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym. Odpowiednie zapewnienie dostępu do podstawowych usług publicznych i komercyjnych w zasięgu maksymalnie 20-minutowego dojścia pieszo z miejsca zamieszkania (rozwój idei miasta kompaktowego, 15-minutowego). Realizacja tego scenariusza wymaga szczególnego zaangażowania władz samorządów gmin, szczególnie w zakresie: zrównoważonego transportu, doskonalenia funkcjonalności struktury przestrzennej gmin oraz racjonalnego przekształcania w dostosowywaniu do potrzeb dalszego rozwoju, eliminacji barier urbanistycznych i architektonicznych dla osób ze szczególnymi potrzebami, wyznaczenia odpowiednio oznakowanych szlaków drogowych i budowy miejsc do wypoczynku w obszarach atrakcyjnych krajobrazowo, a także rozwoju szlaków i infrastruktury uprawiania turystyki pieszej i rowerowej, utrzymania i zwiększenia sprawności funkcjonowania oraz odpowiedniej rozbudowy infrastruktury technicznej, komunikacji i prowadzenia działań skłaniających do korzystania z transportu publicznego – parkingi P&R w węzłach przesiadkowych, ograniczenie czasu parkowania lub szersze wprowadzenie opłat parkingowych w celu równoważenia popytu i podaży miejsc parkingowych.

Realizacja tego scenariusza może przyczynić się do: zwiększenia częstotliwości przemieszczania się mieszkańców przy wykorzystaniu rowerów oraz wzrostu ruchu pieszo, skrócenia czasu podróży oraz uspokojenia i zwiększenia przepustowości układu komunikacyjnego, poprawy jakości i dostępności transportu publicznego, a także do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin (mniejszy udział samochodów indywidualnych w ruchu drogowym).

Założono również scenariusz realistyczny (pośredni), uwzględniający obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze i środowiskowe obszaru, które dają niewielkie szanse na osiągnięcie scenariusza rozwojowego w założonym horyzoncie czasowym do 2030 roku. Ważnym aspektem będzie stopniowe wdrażanie działań w ramach *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+* w celu zmiany zachowań transportowych mieszkańców. W scenariuszu realistycznym założono realizację celów Planu, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznych MOF Lubaczów oraz jakości życia mieszkańców. Czynnikiem sprzyjającym ograniczeniu roli samochodu osobowego w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch samochodowy. Równocześnie będą realizowane działania związane z: rozbudową sieci dróg dla rowerów, zwiększeniem dostępności transportu zbiorowego oraz organizacją węzłów przesiadkowych w taki sposób, aby zapewnić szeroką integrację różnych systemów transportu.

6. Wizja

Wizja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+, a także założona do wdrożenia misja, są efektem wspólnych działań wszystkich interesariuszy powiązanych z rozwojem zrównoważonej mobilności na terenie MOF Lubaczów. Proces budowania wizji rozpoczyna się od diagnozy stanu obecnego oraz identyfikacji słabych stron i zagrożeń systemu transportowego. Wizja i Misja obejmują zakładany czas realizacji działań do roku 2030 i na kolejne lata, z horyzontem czasowym do 2035 roku.

Wizja

MOF Lubaczów – obszar, w którym mieszkańcy i odwiedzający mają zapewniony bezpieczny i funkcjonalny system transportowy

Misja

Tworzymy system zrównoważonej mobilności MOF Lubaczów, zapewniający mieszkańcom bezpieczne, komfortowe i ekologiczne środki transportu. Naszym celem jest poprawa dostępności komunikacyjnej oraz integracja różnych form transportu, w zgodzie ze środowiskiem naturalnym.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej definiuje cele i zadania na najbliższe lata (do 2030 roku i na kolejne lata, z horyzontem czasowym do 2035 roku). Wizja obszaru odpowiada na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w jakim będą chcieli żyć mieszkańcy MOF. Skupia się przede wszystkim na okresie do 2030 roku oraz długoterminowym horyzoncie czasowym po tej dacie. Wizja stanowi punkt wyjściowy umożliwiający zdefiniowanie celów oraz przypisanych do nich zadań. W wizji zawarto opis pożądanego przyszłości MOF Lubaczów, gdzie transport i mobilność ujęto w szerokim kontekście zrównoważonego rozwoju gmin i społeczeństwa. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram zrównoważonego rozwoju: ekonomicznych, gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Uwzględnia m.in. konieczność zmian w zakresie wykorzystania samochodów osobowych w przemieszczaniu się, zapewnienia spójnego układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, dostępności transportowej, cyfryzacji oraz współpracy i promocji na rzecz promowania wykorzystania rowerów do przemieszczania się. Wizja zrównoważonej mobilności MOF zakłada stopniowe przekształcenie systemu transportu w kierunku bardziej ekologicznego, dostępnego i nowoczesnego, z myślą o wygodzie mieszkańców oraz ochronie środowiska. Priorytetem będzie zrównoważony rozwój, wspierający zarówno rozwój gospodarczy, jak i jakość życia społeczności lokalnej.

7. Cele strategiczne i operacyjne wraz z planem działań

Ustalenie celów strategicznych oraz działań w odniesieniu do skomplikowanych miejskich oraz wiejskich struktur przestrzenno-funkcjonalnych wymaga precyzyjnego formułowania, zatem posłużono się metodologią SMART⁵⁰, według której formułowane cele powinny być:

- konkretne (*specific*);
- mierzalne (*measurable*);
- osiągalne (*attainable*);
- istotne (*relevant*);
- określone w czasie (*time-based*).

Wyznaczenie celów strategicznych i operacyjnych jest niezbędne do monitorowania i ewaluacji, pozwala także na precyzyjne dopasowanie konkretnych działań. W oparciu o założenia wybranego scenariusza rozwoju oraz wypracowaną wizję, zdefiniowano główne cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących zrównoważonej mobilności. Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Lubaczów wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresie ponad 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). W tabeli 13 zestawiono działania w ramach poszczególnych celów operacyjnych.

⁵⁰ Monitorowanie i ocena. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, CH4ALLENGE – Odpowiedź na kluczowe wyzwania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, eltis.org/pl/mobility-plans

WIZJA

MOF Lubaczów – obszar, w którym mieszkańcy i odwiedzający mają zapewniony bezpieczny i funkcjonalny system transportowy

CEL STRATEGICZNY 1.

Zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego

CEL STRATEGICZNY 2.

Integracja systemu transportowego

CEL STRATEGICZNY 3.

Zmniejszenie emisji z sektora transportu

Cel operacyjny 1.1.

Planowanie przestrzenne uwzględniające potrzeby transportowe

Cel operacyjny 2.1.

Zintegrowanie różnych form transportu

Cel operacyjny 3.1.

Promowanie ekologicznych środków transportu

Cel operacyjny 1.2.

Rozwój funkcjonalnego układu drogowego oraz zwiększenie dostępności transportu zbiorowego

Cel operacyjny 2.2.

Współpraca międzygminna i zwiększenie zaangażowania mieszkańców

Cel operacyjny 3.2.

Poprawa jakości przestrzeni publicznej

Cel operacyjny 1.3.

Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych

Tabela 13 Zestawienie działań w ramach poszczególnych celów operacyjnych

Nr	DZIAŁANIE
Cel operacyjny 1.1. Planowanie przestrzenne uwzględniające potrzeby transportowe	
1.1.1.	Weryfikacja obszarów rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych oraz rozwój terenów inwestycyjnych w dobrym dostępie do transportu zbiorowego
1.1.2.	Prowadzenie analiz niezbędnych do realizacji zrównoważonej polityki parkingowej i logistyki miejskiej
1.1.3.	Poprawa dostępności transportowej i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu
1.1.4.	Poprawa kolejowego skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi
1.1.5.	Powiązanie północno-wschodniej części obszaru funkcjonalnego drogą wyższego rzędu
1.1.6.	Budowa, rozbudowa i modernizacja dróg
Cel operacyjny 1.2. Rozwój funkcjonalnego układu drogowego oraz zwiększenie dostępności transportu zbiorowego	
1.2.1.	Współpraca na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców MOF Lubaczów
1.2.2.	Wspieranie rozwoju usług transportu indywidualnego, takich jak carsharing, taksówki przydworkowe itp.
1.2.3.	Wprowadzenie niskoemisyjnego transportu publicznego
1.2.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych
1.2.5.	Budowa miasteczek komunikacyjnych
Cel operacyjny 1.3. Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	
1.3.1.	Zmiana organizacji ruchu sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego
1.3.2.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą
1.3.3.	Rozbudowa sieci ciągów pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w oparciu o audyt stanu obecnego
1.3.4.	Poprawa dostępności przestrzeni publicznych dla osób o ograniczonej mobilności
Cel operacyjny 2.1. Zintegrowanie różnych form transportu	
2.1.1.	Funkcjonalne połączenie dworców kolejowych / stacji kolejowych z centrum miejscowości, m.in. poprzez rozbudowę autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych
2.1.2.	Uruchomienie systemu wypożyczania rowerów
2.1.3.	Zapewnienie płynności przesiadek poprzez koordynację rozkładów jazdy pociągów z kursami lokalnych autobusów
Cel operacyjny 2.2. Współpraca międzygminna i zwiększenie zaangażowania mieszkańców	
2.2.1.	Współpraca w ramach Porozumienia Międzygminnego w sprawie powołania Związku ZIT, mającego na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów, służącego realizacji zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
2.2.2.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych

Cel operacyjny 3.1. Promowanie ekologicznych środków transportu	
3.1.1.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego
3.1.2.	Edukacja w zakresie przyczyn zmian klimatu i ograniczenia wpływu transportu na klimat
3.1.3.	Zapewnienie płynności ruchu, likwidacja wąskich gardeł (szczególnie w mieście) w celu poprawy jakości środowiska poprzez redukcję emisji spalin, drgań i hałasu
3.1.4.	Uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych i wodorowych
Cel operacyjny 3.2. Poprawa jakości przestrzeni publicznej	
3.2.1.	Przebudowa oświetlenia ulicznego na rozwiązania energooszczędne przy jednoczesnym zwiększeniu efektywności oświetlenia
3.2.2.	Poprawa estetyki i mikroklimatu poprzez tworzenie parków i zielonych skwerów w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszych, z uwzględnieniem zagospodarowania wód opadowych na miejscu
3.2.3.	Odnowienie rynku, skwerów oraz placów gminnych, z uwzględnieniem potrzeb pieszych i rowerzystów

Źródło: Opracowanie własne

Na terenie MOF występują liczne problemy związane z systemem transportowym i komunikacyjnym, co jest szczególnie zauważalne w rdzeniu MOF. Ze względu na koncentrację usług publicznych w Mieście Lubaczów, charakteryzuje się ono wysokim natężeniem ruchu drogowego, co przekłada się m.in. na nadmierną emisję szkodliwych substancji do powietrza oraz wzmożony hałas komunikacyjny. Jest to związane przede wszystkim z popularnością transportu indywidualnego nad transportem zbiorowym, czego przyczyną jest m.in. niska dostępność komunikacji autobusowej i kolejowej oraz oferta niedostosowana do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Wśród czynników wpływających na niski poziom atrakcyjności transportowej w MOF zaliczyć można przede wszystkim brak publicznego taboru autobusowego oraz centrum przesiadkowego, brak dogodnych połączeń transportu zbiorowego oraz niski poziom integracji poszczególnych rodzajów transportu. Ponadto istotnym deficytem jest niska jakość infrastruktury technicznej, w tym m.in. przystanków i wiat oraz dworca autobusowego w Lubaczowie, co uniemożliwia wykorzystanie ich pełnej funkcjonalności. Modernizacja infrastruktury komunikacyjnej, zarówno na obszarze miasta, jak również na obszarach wiejskich powinna być uzupełniana siecią dróg rowerowych, w tym zwartą siecią ścieżek rowerowych, łączących poszczególne gminy obszaru funkcjonalnego, co skutkować będzie wzrostem zainteresowania mikromobilnością wśród mieszkańców i wpłynie na ograniczenie wykorzystania samochodów, zwiększy atrakcyjność turystyczną oraz poprawi bezpieczeństwo na drogach. Realizowane projekty powinny także uwzględniać potrzebę realizacji infrastruktury uzupełniającej, tj. budowę i modernizację chodników, przejść dla pieszych, zatoczek czy parkingu, a także oświetlenie uliczne, które również ma istotny wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Włączenie komunikacyjne obszarów o utrudnionej dostępności jest jednym z działań wzmacniających szanse rozwojowe obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, do których przynależą gminy MOF, zapewniając lepsze powiązanie między obszarami wiejskimi a ośrodkami dostarczającymi podstawowe usługi publiczne. Ponadto wzrastające zainteresowanie turystów

pobytem na obszarze MOF Lubaczów i całego powiatu lubaczowskiego, a także rosnące zainteresowanie inwestorów, generując konieczność poprawy dostępności komunikacyjnej.

Równie ważne będzie promowanie tras rowerowych i turystycznych przybiegających przez teren MOF poprzez m.in. przygotowanie nowoczesnych map papierowych i cyfrowych, które jasno zaprezentują dostępne szlaki rowerowe, atrakcje turystyczne, punkty widokowe, miejsca odpoczynku, punkty gastronomiczne oraz serwisy rowerowe, a także integracje tras rowerowych z popularnymi aplikacjami planowania tras, np. Google Maps, Koomot czy Strava. Jest to kluczowy element wspierania aktywnego wypoczynku, rozwoju turystyki lokalnej i zrównoważonego transportu w celu zwiększenia zainteresowania zarówno mieszkańców, jak i turystów korzystaniem z istniejących tras oraz atrakcji, a także budowania pozytywnego wizerunku obszaru, jako miejsca przyjaznego rowerzystom. Działania w tym zakresie będą wzmacnianie poprzez organizację kampanii w mediach społecznościowych, lokalnych gazetach i portalach internetowych, z wykorzystaniem zdjęć, filmów promocyjnych i relacji użytkowników, a także organizację rajdów rowerowych dla różnych grup wiekowych, w tym rodzinnych wycieczek tematycznych, np. szlakiem historii, przyrody czy lokalnej kuchni.

Spójny system transportu publicznego powinien wykazywać zintegrowanie z innymi formami transportu (zapewniając węzły przesiadkowe typu Park&Ride czy Bike&Ride), a także wdrażać innowacyjne rozwiązania cyfrowe typu aplikacje planowania podróży czy systemy informacji pasażerskiej. Tam, gdzie funkcjonowanie przewoźników prywatnych jest nieekonomiczne, możliwe jest wprowadzanie innowacyjnych alternatywnych usług świadczenia przewozów pasażerskich typu car-sharing, car-pooling czy autobus na życzenie. Ponadto połączenie sieci komunikacji miejskiej z parkingami Park&Ride oraz przebiegającymi ścieżkami i szlakami rowerowymi spowoduje, że sieć transportu publicznego połączy się z miejscowościami w system połączeń zapewniających mobilność mieszkańców obszaru MOF oraz poprawę istniejących powiązań komunikacyjnych.

Rozwijanie zrównoważonej mobilności miejskiej wymagać będzie podjęcia wysiłków w wielu obszarach funkcjonowania MOF Lubaczów. Przede wszystkim w działania powinni być zaangażowani mieszkańcy. Bardzo ważne jest przeprowadzenie starannie zaplanowanych akcji informacyjno-promocyjnych, które będą miały na celu uświadomienie mieszkańcom wagi zrównoważonej mobilności miejskiej, korzyści, jakie niesie za sobą, a także ważności ich uczestnictwa w realizacji wspólnych przedsięwzięć. Zmiana nastawienia mieszkańców, w tym wskazanie ich roli w rozwoju gminy, jest kluczowa w kwestii powodzenia zaplanowanych działań. Dzięki zmianie nawyków transportowych mieszkańców, upowszechnianie zrównoważonej mobilności w MOF Lubaczów będzie procesem rozwojowym.

Skuteczne promowanie nowej kultury mobilności to przede wszystkim działania komplementarne, obejmujące decyzje dotyczące rozwoju i funkcjonowania MOF. Przedstawiciele poszczególnych jednostek budżetowych oraz wydziałów urzędów gmin, a także projektanci powinni w swojej pracy uwzględniać założenia koncepcji zrównoważonego rozwoju. Ze względu na fakt, że na mobilność mieszkańców wpływa szereg czynników, nie tylko obejmujących ściśle kwestie transportu, ważne jest, by inne decyzje i plany uwzględniały promowanie i stymulowanie rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF.

Obok szeroko pojętej edukacji społeczności lokalnej i związanym z tym zwiększeniem świadomości mieszkańców, należy kłaść nacisk na rozwój transportu zbiorowego, aby zwiększyć jego rolę w codziennych podróżach mieszkańców. Działania służące temu obejmują dostosowanie trasy linii i częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb pasażerów oraz generatorów ruchów w mieście (wyniki badań ankietowych potwierdzają te potrzeby), zakup taboru oraz ogólną integrację komunikacji zbiorowej z innymi środkami transportu w obszarze. Budowa systemu transportu publicznego alternatywnego do korzystania z samochodów będzie wymagała integracji infrastrukturalnej, przestrzennej i czasowej poprzez skoordynowanie różnych form transportu publicznego oraz inwestycje w tabor autobusowy. Codzienne dojazdy mieszkańców gmin do pracy, sklepu, przychodni czy szkoły odpowiadają za większość ruchu w obszarze. Budowa dostępnego i przyjaznego dla środowiska transportu publicznego to działanie szczególnie ważne w zakresie poprawy sytuacji mobilności w MOF.

Równolegle do rozwoju transportu zbiorowego należy podejmować działania mające na celu zwiększenie ruchu rowerowego w gminie. Przyczyni się do tego: rozbudowa infrastruktury rowerowej poprzez wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, kontrapasów, budowa dróg dla rowerów, uruchomienie systemu rowerów publicznych. Ponadto konieczna jest budowa infrastruktury towarzyszącej, tj. stojaków rowerowych, zadaszonych parkingów rowerowych przy szkołach i budynkach użyteczności publicznej oraz punktów napraw rowerów. Działania te wpłyną na wzrost bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym oraz ułatwią bezpieczne przemieszczanie się rowerem, dzięki czemu sprawniej rozwijana będzie kultura rowerowa w MOF. Efektem tych działań będzie istotna poprawa bezpieczeństwa rowerzystów oraz zwiększenie udziału ruchu rowerowego. Obecnie w MOF nie są prowadzone pomiary natężenia ruchu rowerowego. Z tego względu niezwykle istotne powinno być planowanie tras ścieżek rowerowych wraz z prowadzeniem analiz ruchu w tym zakresie. Równie istotne będzie wdrożenie rozwiązań technologicznych, tj. aplikacja mobilna z interaktywną mapą tras, opisami atrakcji i wskazówkami nawigacyjnymi oraz kody QR rozmieszczone wzdłuż tras, które po zeskanowaniu przekierowują do informacji o lokalnych zabytkach, ciekawostkach przyrodniczych czy historii miejsca.

Rozwój oraz utrzymanie infrastruktury drogowej są jednym z podstawowych działań samorządów. W planach dotyczących infrastruktury drogowej istotne jest uwzględnianie rozbudowy sieci drogowej, jednak w taki sposób, aby nie powodowała ona zwiększonego ruchu na drogach. Przebudowa dróg powinna uwzględniać możliwości budowania ciągów rowerowych, zwiększania bezpieczeństwa na drodze, redukcji emisji dwutlenku węgla oraz minimalizowania hałasu generowanego przez pojazdy poruszające się po drogach. Ważne jest wydzielenie w mieście strefy, w której ograniczony zostanie ruch samochodów ciężarowych, z wyjątkiem ruchu w określonych godzinach samochodów dostawczych.

W kontekście zrównoważonej mobilności miejskiej znaczący wpływ na funkcjonowanie i efektywność transportu ma ukształtowanie oraz organizacja przestrzeni publicznej. Dlatego tak ważne jest zaplanowanie działań integrujących mobilność w gminach z innymi aspektami planistycznymi. Planowanie zintegrowane zapewni lepszą jakość życia oraz większą efektywność samorządów. Istotnym elementem skutecznego i spójnego planowania jest zapewnienie dostępności transportowej dla nowo powstającej zabudowy.

Kształtowanie zwartych struktur urbanistycznych pozwala na eliminację negatywnych zjawisk przestrzennych oraz umożliwia zapewnienie bardziej konkurencyjnej i efektywnej komunikacji publicznej, która stanowi niezbędny filar zrównoważonej mobilności.

Dodatkowo realizacja działań wpływających na poprawę jakości przestrzeni publicznej obszaru przyczyni się nie tylko do wzrostu udziału podróży pieszych w przemieszczaniu się, lecz także do rozwoju gospodarczego i lepszej jakości życia. W tej kwestii niezbędne jest podejmowanie działań priorytetyzujących zrównoważone formy transportu (ruch pieszy, rowerowy i autobusowy) i poprawa dostępności miasta dla mieszkańców całego MOF, w tym likwidacja barier architektonicznych utrudniających poruszanie się. Wdrażanie takich działań może spotkać się z niezadowoleniem określonej grupy mieszkańców, zwłaszcza, jeśli dotyczyć one będą ograniczania możliwości parkowania, zwiększenia strefy płatnego parkowania, jak również większej kontroli przestrzegania zasad ruchu drogowego. Podobnie, niepopularne mogą być decyzje obejmujące ograniczanie ruchu samochodowego, jednocześnie dając priorytet pieszym, rowerzystom i/lub transportowi zbiorowemu.

W celu uzyskania poparcia społecznego będzie niezbędna szeroka i głęboka kampania edukacyjno-promocyjna, uzasadniająca konieczność wprowadzania takich zmian, w szczególności: organizacja zajęć teoretycznych i praktycznych z zakresu ruchu drogowego oraz mikromobilności, prowadzonych przez specjalistów, takich jak policjanci, instruktorzy ruchu drogowego czy eksperci ds. transportu, organizowanie dni tematycznych poświęconych mikromobilności, podczas których dzieci uczą się zasad ruchu drogowego poprzez zabawę, gry edukacyjne i konkursy, warsztaty o ekologicznych korzyściach płynących z korzystania z mikromobilności jako alternatywne rozwiązania dla wykorzystania samochodów osobowych, dystrybucja kolorowych książeczek, mat edukacyjnych dla przedszkoli oraz plakatów, które w atrakcyjny sposób uczą zasad ruchu drogowego i promują korzystanie z mikromobilności, organizowanie wspólnych wycieczek rowerowych, które nie tylko edukują dzieci, ale również podnoszą świadomość bliskiego otoczenia uczniów (rodziców, rodzeństwa, dziadków) na temat mikromobilności i bezpieczeństwa, a także wdrożenie aplikacji mobilnych z quizami i grami edukacyjnymi dotyczącymi ruchu drogowego, które dzieci mogą używać na co dzień.

Oczekiwanym rezultatem zaplanowanych działań będzie:

- rozwój oraz poprawa dostępności komunikacyjnej;
- uzupełnienie luk infrastrukturalnych oraz poprawa stanu technicznego;
- wzrost dostępności i poprawa transportu publicznego w Mieście Lubaczów i w obszarze funkcjonalnym;
- zmniejszenie degradacji lokalnego środowiska poprzez ograniczenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń z transportu do powietrza;
- zwiększenie się mobilności mieszkańców MOF Lubaczów;
- poprawa komfortu życia i warunków środowiskowych mieszkańców korzystających z miejskich przestrzeni publicznych.

Ważne jest wspieranie rozwoju mobilności miejskiej i zapewnianie dostępu do zrównoważonego transportu publicznego oraz zapewnienie bliskości i krótkiego czasu

dojścia/dojazdu do usług zarówno podstawowych, jak i zaspokajających potrzeby wyższe mieszkańców (szkoły średnie, centra handlowe, kultura wyższa, specjalistyczna opieka medyczna, atrakcyjne spędzanie czasu wolnego itp.). Zidentyfikowane potrzeby mieszkańców w zakresie mobilności powinny zostać zrealizowane poprzez inwestycje wynikające z ww. działań.

W ramach *Strategii Rozwoju Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2022–2030* zaplanowano realizację inwestycji z zakresu rozwoju infrastruktury komunikacyjnej oraz zrównoważonej mobilności w ramach projektów strategicznych, tj.: *Poprawa bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej MOF Lubaczów poprzez rozbudowę sieci ścieżek pieszo-rowerowych i chodników na terenie MOF Lubaczów*, *Poprawa bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej MOF Lubaczów poprzez rozwój wysokiej jakości transportu publicznego oraz wprowadzenie systemu ruchu niezmotoryzowanego i mikromobilności*. Partnerstwo gmin MOF Lubaczów planuje ubiegać się o dofinansowanie ww. projektów z *Funduszy Europejskich dla Podkarpacia 2021–2027*, Priorytet FEPK.03 *Mobilność miejska*, działanie FEPK.03.01 *Zrównoważona mobilność miejska – ZIT*. Projekt pn. *Poprawa bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej MOF Lubaczów poprzez rozbudowę sieci ścieżek pieszo-rowerowych i chodników na terenie MOF Lubaczów* będzie realizowany w Partnerstwie. Liderem projektu będzie Gmina Lubaczów a partnerami: Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Powiat Lubaczowski oraz Województwo Podkarpackie. Projekt pn. *Poprawa bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej MOF Lubaczów poprzez rozwój wysokiej jakości transportu publicznego oraz wprowadzenie systemu ruchu niezmotoryzowanego i mikromobilności* będzie realizowany w partnerstwie. Liderem projektu będzie Miasto Lubaczów, a partnerami gminy Lubaczów oraz Horyniec-Zdrój.

Działania związane z rozwojem ścieżek rowerowych przyczynią się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej na obszarze, poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz wpłyną na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i CO₂ do atmosfery. Z danych przedstawionych w diagnozie stanu obecnego w zakresie mobilności miejskiej wynika, że na terenie MOF znacznie zwiększyło się natężenie ruchu samochodowego, co wiąże się z wysokim ryzykiem wypadków na poszczególnych odcinkach dróg przebiegających przez MOF. Istotne jest, aby rozbudowywać sieć ścieżek pieszo-rowerowych oraz chodników na obszarze, dzięki czemu poprawie ulegnie bezpieczeństwo na drogach oraz zmniejszy się udział samochodów osobowych na drogach. Rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych na terenie MOF Lubaczów stanowić będzie alternatywę dla przemieszczania się na krótkich odcinkach, ułatwi korzystanie z usług społecznych i publicznych, dotarcie do pracy czy placówek szkolnych oraz służyć będzie rekreacji na obszarze. Projekty te stanowią uzupełnienie działań planowanych do realizacji w ramach *Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Partnerstwa Roztocze na lata 2022–2030*. Szczególną komplementarność należy zauważyć w zakresie budowy ścieżek rowerowych na terenie gmin tworzących Partnerstwo Roztocze: tj. trzy gminy MOF Lubaczów (Lubaczów, Horyniec-Zdrój i Miasto Lubaczów) oraz gminy Cieszanów i Narol. Projekty w ramach instrumentu ZIT oraz projektów realizowane z instrumentu IIT wynikające ze *Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Partnerstwa Roztocze na lata 2022–2030* przewidziano budowę infrastruktury rowerowej, która uzupełniając istniejący system ścieżek rowerowych

oraz poprzez odpowiednie oznakowanie całości stworzy szlak łączący dwa województwa. Nastąpi uzupełnienie istniejących szlaków rowerowych w taki sposób, aby możliwe było połączenie rowerowe między gminami. Wspólne działania pozwolą na utworzenie spójnej ścieżki rowerowej na trasie: Ruda Różaniecka – Żuków – Dachnów – Lubaczów – Basznia Dolna – Horyniec-Zdrój – Radruż, łączącej liczne lokalne atrakcje turystyczne na obszarze Ziemi Lubaczowskiej.

8. Zasady realizacji założeń Planu

Plan jest dokumentem strategicznym, który wyznacza cele oraz działania do realizacji w celu poprawy komfortu życia mieszkańców. Inwestycje oraz przedsięwzięcia realizowane w ramach Planu pozwolą na osiągnięcie celów strategicznych opisanych w niniejszym dokumencie. Cele strategiczne zgodne są z innymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi. Realizacja niektórych celów wymaga dodatkowego wsparcia finansowego z uwagi na wysokie koszty. Głównym źródłem finansowania będą programy operacyjne i inne środki zewnętrzne.

Potencjalne źródła finansowania to:

- środki Unii Europejskiej – fundusze strukturalne i inwestycyjne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Instrument „Łącząc Europę” (Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021–2027, programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej – Interreg, Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021–2027, Fundusze Europejskie dla Podkarpacia na lata 2021–2027, w tym z wydzielonych środków dla działania 3.1 *Zrównoważona mobilność miejska – ZIT*);
- środki budżetu państwa – przewidziane na współfinansowanie projektów oraz jako niezależne źródło finansowania;
- środki budżetów samorządów – wojewódzkich, powiatowych i gminnych – na współfinansowanie projektów lub jako niezależne źródło finansowania;
- inne środki publiczne – np. fundusze celowe;
- środki prywatne – np. środki pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Perspektywa finansowa Unii Europejskiej na lata 2021–2027 przynosi ustalony dla województwa podkarpackiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych. Mobilność miejska jest jednak jednym z najważniejszych punktów nowej polityki spójności na najbliższe lata i utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia.

Niniejszy dokument jest Planem, co oznacza, że jego założenia powinny być wdrażane oraz monitorowane. Po uchwaleniu, Planu powinien być realizowany etapami przez samorządy w porozumieniu z mieszkańcami i w drodze konsultacji społecznych.

Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację Planu

W strukturach jednostek samorządu terytorialnego MOF Lubaczów, tj. Miasta Lubaczów, Gminy Lubaczów i Gminy Horyniec-Zdrój funkcjonują wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, do których kompetencji należy także nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej. Z ich funkcjonowaniem związana jest także współpraca z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Zgodnie z Aneksiem Nr 1 do Porozumienia Międzygminnego z dnia 21 grudnia 2021 r. zawartym w Lubaczowie w dniu 5 grudnia 2024 r., mając na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju, a także zwiększenie efektywności podejmowanych interwencji, samorządy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów zadeklarowały wolę współpracy i podejmowania partnerskich inicjatyw na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego obszaru, przy wykorzystaniu kierunków i instrumentów wsparcia dostępnych na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim.

Za wdrażanie Planu odpowiedzialni są reprezentanci gmin członkowskich MOF Lubaczów tj. Burmistrz Miasta Lubaczowa, Wójt Gminy Lubaczów, Wójt Gminy Horyniec-Zdrój – tworzący Komitet Sterujący MOF Lubaczów.

Zgodnie z ww. Porozumieniem, Miasto Lubaczów pełni rolę Lidera i odpowiedzialny jest za programowanie, negocjowanie i przygotowanie dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT.

Na podstawie załącznika do Aneksu Nr 1 do Porozumienia z dnia 5 grudnia 2024 r. – *Porozumienie Międzygminne w sprawie powołania Związku ZIT, mającego na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów, służącego realizacji zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych*, Lider powierzył Wójtowi Gminy Lubaczów, jako reprezentantowi Gminy Lubaczów, rolę Koordynatora ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, odpowiedzialnego za wdrożenie i ewaluację Planu, natomiast za realizację *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lubaczów na lata 2025–2030+* w zakresie działań i projektów realizowanych w granicach danej gminy odpowiedzialne są odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego poprzez swoje wydziały oraz stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne.

Koordynator ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odpowiedzialny będzie za:

- budowę bezpiecznej, zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- budowę i nadzór nad wewnętrznym systemem zarządzania mobilnością;
- propagowanie zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- realizację działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- wdrożenie zadań ograniczających emisję liniową;
- efektywne wykorzystanie środków publicznych na przedsięwzięcia transportowe;
- prowadzenie monitoringu i ewaluacji założeń niniejszego Planu;
- opracowanie i publikację oceny realizacji celów strategicznych wyznaczonych w niniejszym dokumencie strategicznym.

W celu sprawnego i prawidłowego opracowania założeń SUMP ustanowiono Zespół Roboczy. W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele MOF – po jednym przedstawicielu każdego z Partnerów. Członkowie Zespołu zostali zobowiązani do czynnego uczestnictwa w organizowanych warsztatach, spotkaniach roboczych, konsultacjach oraz innych

czynnościach związanych z opracowaniem SUMP. Członkowie Zespołu przekazują informacje i dokumenty stanowiące wkład merytoryczny, wyrażają opinie, przekazują sugestie i uwagi, a także zajmują stanowisko w sprawie akceptacji działań i etapów dotyczących opracowania SUMP oraz współpracują z Komitetem Sterującym i Koordynatorem. Zespół jest odpowiedzialny w szczególności za udział w gromadzeniu i przekazywaniu Wykonawcy opracowania niezbędnych danych merytorycznych przez poszczególnych przedstawicieli gmin objętych Planem.

W poniższej tabeli dokonano oceny zaplanowanych działań pod kątem prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego, wpływu na założone cele klimatyczne i środowiskowe, efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny oraz realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów.

Tabela 14 Macierz oceny działań

Działanie	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w perspektywie 3 lat
1.1.1. Weryfikacja obszarów rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych oraz rozwój terenów inwestycyjnych w dobrym dostępie do transportu zbiorowego	pozytywny	neutralny	pozytywny	neutralny	neutralny
1.1.2. Prowadzenie analiz niezbędnych do realizacji zrównoważonej polityki parkingowej i logistyki miejskiej	pozytywny	neutralny	pozytywny	neutralny	neutralny
1.1.3. Poprawa dostępności transportowej i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
1.1.4. Poprawa kolejowego skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi	pozytywny	neutralny	pozytywny	pozytywny	neutralny
1.1.5. Powiązanie północno-wschodniej części obszaru funkcjonalnego drogą wyższego rzędu	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
1.1.6. Budowa, rozbudowa i modernizacja dróg	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
1.2.1. Współpraca na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców MOF Lubaczów	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
1.2.2. Wspieranie rozwoju usług transportu indywidualnego, takich jak carsharing, taksówki przydworcowe itp.	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny

1.2.3. Wprowadzenie niskoemisyjnego transportu publicznego	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
1.2.4. Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
1.2.5. Budowa miasteczek komunikacyjnych	pozytywny	neutralny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
1.3.1. Zmiana organizacji ruchu sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
1.3.2. Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
1.3.3. Rozbudowa sieci ciągów pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w oparciu o audyt stanu obecnego	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
1.3.4. Poprawa dostępności przestrzeni publicznych dla osób o ograniczonej mobilności	pozytywny	neutralny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
2.1.1. Funkcjonalne połączenie dworców kolejowych / stacji kolejowych z centrum miejscowości, m.in. poprzez rozbudowę autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych	pozytywny	neutralny	pozytywny	pozytywny	neutralny
2.1.2. Uruchomienie systemu wypożyczania rowerów	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
2.1.3. Zapewnienie płynności przesiadek poprzez koordynację rozkładów jazdy pociągów z kursami lokalnych autobusów	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
2.2.1. Współpraca w ramach Porozumienia Międzygminnego w sprawie powołania Związku ZIT, mającego na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego	pozytywny	neutralny	pozytywny	pozytywny	pozytywny

<i>Lubaczów, służącego realizacji zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych</i>					
2.2.2. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
3.1.1. Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
3.1.2. Edukacja w zakresie przyczyn zmian klimatu i ograniczenia wpływu transportu na klimat	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny
3.1.3. Zapewnienie płynności ruchu, likwidacja wąskich gardeł (szczególnie w mieście) w celu poprawy jakości środowiska poprzez redukcję emisji spalin, drgań i hałasu	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
3.1.4. Uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych i wodorowych	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
3.2.1. Przebudowa oświetlenia ulicznego na rozwiązania energooszczędne przy jednoczesnym zwiększeniu efektywności oświetlenia	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
3.2.2. Poprawa estetyki i mikroklimatu poprzez tworzenie parków i zielonych skwerów w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszych z uwzględnieniem zagospodarowania wód opadowych na miejscu	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny
3.2.3. Odnowienie rynku, skwerów oraz placów gminnych, z uwzględnieniem potrzeb pieszych i rowerzystów	pozytywny	pozytywny	pozytywny	pozytywny	neutralny

Źródło: Opracowanie własne

9. Monitoring, ocena, ewaluacja

Monitoring jest kluczowym elementem każdego dokumentu strategicznego. Celem monitoringu jest kontrola rzeczowej realizacji dokumentu, która polega na analizie stopnia osiągania wskaźników czy stopnia realizacji budżetu.

Monitoring realizacji uwidacznia konieczność wprowadzania zmian w dokumencie i jego modyfikacji. Dane pozyskiwane w ramach monitoringu są podstawą do przeprowadzenia badania ewaluacyjnego, które ma na celu poprawę jakości, skuteczności i spójności realizacji Planu w odniesieniu do konkretnych problemów MOF Lubaczów, z jednoczesnym uwzględnieniem celów strategicznych podejmowanych działań. Ewaluacja służy sprawdzeniu, czy w wyniku podejmowanych działań uzyskano spodziewane rezultaty oraz czy przełożyły się one na osiągnięcie wyznaczonych celów strategicznych.

Działania w zakresie monitorowania i oceny dostarczają danych na temat postępów w realizacji procesu rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz wpływu działań zintegrowanej polityki transportowej. Działania te są przeprowadzane przed, w trakcie i po wdrożeniu działań transportowych. Zapewnienie regularnych informacji dla decydentów, potencjalnych instytucji finansujących i lokalnych interesariuszy, może pomóc wykazać, że Plan zapewnił, lub zapewni w przyszłości, korzyści dla społeczeństwa.

Ponadto monitoring pokazuje, czy Plan ma dobry stosunek jakości do ceny, czy warto go kontynuować, lub też czy wymaga modyfikacji, by odnieść sukces. Systematyczne monitorowanie i ocena zwiększają efektywność procesu planowania i realizacji działań, przyczyniają się do optymalizacji wykorzystania zasobów oraz dostarczają empirycznych dowodów dla przyszłego planowania i oceny działań transportowych.

Typowe wyzwania dla efektywnego wykorzystania monitorowania i oceny to ograniczone zasoby finansowe i kadrowe oraz nieodpowiedni poziom wiedzy technicznej w odniesieniu do określania wskaźników wydajności, pozyskiwania, gromadzenia, przetwarzania i interpretacji danych. Problem stanowią również nieefektywne praktyki w monitorowaniu i ocenie.

Zestawienie wskaźników zawarte w tabeli 16 będzie stanowić logiczne uzupełnienie systemu monitoringu powiązanego z planem działań. Wskaźniki zostały dobrane w taki sposób, by pozwalały na ocenę stopnia realizacji określonych celów strategicznych.

Zaplanowane w ramach Planu działania obejmują obszar Miasta Lubaczowa (rdzeń MOF), ośrodków lokalnych (jednostki pomocnicze gmin (sołectwa) oraz miejscowość Horyniec-Zdrój, w której znajduje się centrum administracyjne Gminy Horyniec-Zdrój. Zaplanowane działania odpowiadają poszczególnym celom operacyjnym. Zasięg wdrażania poszczególnych działań zaplanowanych w Planie przedstawiono w tabeli wskaźnikowej.

Tabela 15 Zestawienie wskaźników ewaluacji efektów realizacji celów strategicznych

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Jednostka zbierająca dane	Zasięg wdrażania Planu	Wartość docelowa do 2035 r.
Cel strategiczny 1. Zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego	Cel operacyjny 1.1. <i>Planowanie przestrzenne uwzględniające potrzeby transportowe</i>	1.1.1.	Opracowanie Planów Ogólnych Gminy uwzględniających rozwój zabudowy i terenów inwestycyjnych w dogodnym położeniu komunikacyjnym	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	3
		1.1.2.	Liczba przeprowadzonych analiz, badań dotyczących polityki parkingowej i logistyki miejskiej	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	1
		1.1.3.	Liczba miejsc, obiektów lub terenów, do których poprawiono dostępność transportową	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	6
		1.1.4.	Liczba rozbudowanych / zmodernizowanych terminali towarowych umożliwiających eksport i import towarów	[szt.]	Urząd Gminy Horyniec-Zdrój	Gmina Horyniec-Zdrój	1
		1.1.5.	Liczba działań podejmowanych w celu zapewnienia lepszego połączenia drogowego z większymi ośrodkami miejskimi	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	2
		1.1.6.	Długość wybudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych dróg przebiegających przez MOF Lubaczów	[km]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	33,74

	Cel operacyjny 1.2. <i>Rozwój funkcjonalnego układu drogowego oraz zwiększenie dostępności transportu zbiorowego</i>	1.2.1.	Liczba podjętych działań w kierunku wzrostu znaczenia połączeń kolejowych w obsłudze transportowej MOF Lubaczów	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	3
		1.2.2.	Liczba wspartych usług transportu indywidualnego	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	2
		1.2.3.	Liczba autobusów zeroemisyjnych / niskoemisyjnych obsługujących teren MOF Lubaczów	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	2
		1.2.4.	Liczba parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	3
		1.2.5.	Liczba nowo powstałych miasteczek komunikacyjnych	[szt.]	Urząd Gminy Lubaczów	Gmina Lubaczów	1
	Cel operacyjny 1.3. <i>Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych</i>	1.3.1.	Liczba wprowadzonych udogodnień dla pieszych i rowerzystów, sprzyjających bezpieczeństwu w ruchu drogowym	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	6
		1.3.2.	Długość wybudowanych ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	[km]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	35,64

Cel strategiczny 2. <i>Integracja systemu transportowego</i>		1.3.3.	Długość wybudowanych / przebudowanych / zmodernizowanych ciągów pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	[km]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	47,3
		1.3.4.	Liczba zlikwidowanych barier architektonicznych w przestrzeniach publicznych	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	6
	Cel operacyjny 2.1. <i>Zintegrowanie różnych form transportu</i>	2.1.1.	Liczba inwestycji wpływających na poprawę połączeń pomiędzy dworcami kolejowymi / stacjami kolejowymi a centrami miejscowości	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	2
		2.1.2.	Liczba uruchomionych systemów wypożyczania rowerów	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	1
		2.1.3.	Liczba wdrożonych elektronicznych systemów obsługi pasażerów	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	1
	Cel operacyjny 2.2. <i>Współpraca międzygminna i zwiększenie zaangażowania mieszkańców</i>	2.2.1.	Liczba zawartych porozumień międzygminnych	[ha]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	1

		2.2.2.	Liczba przeprowadzonych spotkań lub konsultacji w zakresie mobilności	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	4
Cel strategiczny 3. Zmniejszenie emisji z sektora transportu	Cel operacyjny 3.1. Promowanie ekologicznych środków transportu	3.1.1.	Liczba kampanii i wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	3
		3.1.2.	Liczba opracowanych materiałów edukacyjnych dotyczących zmian klimatu i zrównoważonego transportu	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	2
		3.1.3.	Liczba przeprowadzonych audytów środowiskowych w obszarach zidentyfikowanych jako źródła wąskich gardeł	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie	Miasto Lubaczów	2
		3.1.4.	Liczba powstałych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i wodorowych	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	1
	Cel operacyjny 3.2. Poprawa jakości przestrzeni publicznej	3.2.1.	Liczba wymienionego oświetlenia ulicznego na energooszczędne	[szt.]	Urząd Miejski w Lubaczowie	Miasto Lubaczów	46
		3.2.2.	Powierzchnia przestrzeni objętej zielono-niebieską infrastrukturą	[ha]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój,	19,2

		3.2.3.	Powierzchnia odnowionych przestrzeni publicznych (rynek, skwery, place gminne)	[ha]	Urząd Miejski w Lubaczowie, Urząd Gminy Horyniec-Zdrój, Urząd Gminy Lubaczów	Miasto Lubaczów, Gmina Horyniec-Zdrój, Gmina Lubaczów	16,3
--	--	--------	--	------	--	---	------

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Lubaczowie, Urzędu Gminy Lubaczów oraz Urzędu Gminy Horyniec-Zdrój

Źródło powyższych wskaźników stanowi wewnętrzny system indywidualnej ewidencji prowadzonej przez poszczególne samorządy MOF Lubaczów, a następnie zbieranie danych przez Koordynatora ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Monitorowanie wykonalności wskaźników określonych w powyższym zestawieniu powinno być wykonywane w cyklu trzyletnim. Zatem podczas okresu obowiązywania niniejszego dokumentu strategicznego należy wykonać dwa zbiorcze zestawienia tabelaryczne, które stanowić będą monitoring wywiązywania się z osiągnięcia celów strategicznych. Ostatni monitoring stanu wywiązywania się gmin MOF z założeń Planu powinien być wykonany po okresie obowiązywania niniejszego dokumentu strategicznego, w celu wykazania, iż wszystkie cele strategiczne zostały osiągnięte, z uwzględnieniem identyfikacji napotkanych trudności podczas wdrażania.

W tabeli 16 przedstawiono harmonogram realizacji poszczególnych działań w formie wykresu Gantta.

Tabela 16 Harmonogram wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Lubaczów

Działanie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1.1.1.											
1.1.2.											
1.1.3.											
1.1.4.											
1.1.5.											
1.1.6.											
1.2.1.											
1.2.2.											
1.2.3.											
1.2.4.											
1.2.5.											
1.3.1.											
1.3.2.											
1.3.3.											
1.3.4.											
2.1.1.											
2.1.2.											
2.1.3.											

2.2.1.											
2.2.2.											
3.1.1.											
3.1.2.											
3.1.3.											
3.1.4.											
3.2.1.											
3.2.2.											
3.2.3.											

Źródło: Opracowanie własne

Poprzez regularne monitorowanie i ewaluację, problemy można zidentyfikować wcześniej, a adaptacje mogą być wykonane. Modyfikację należy zastosować w zależności od indywidualnej sytuacji i kontekstu lokalnego. Elastyczność jest potrzebna podczas procesu wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, aby zagwarantować, że nowe osiągnięcia i spostrzeżenia zostaną podjęte w celu uwzględnienia zmiennych wartości czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Powody dostosowania wdrażania środków mogą obejmować czynniki wewnętrzne związane z planowaniem (np. czas lub budżet) lub różnego rodzaju czynniki zewnętrzne (np. publiczny sprzeciw wobec działania, władza ustawodawcza, procesy regulacyjne lub działania planistyczne, nowe technologie itp.). Monitoring i ewaluacja mają na celu identyfikację problemów, tzw. wąskich gardeł i innych wyzwań do terminowej realizacji. Należy śledzić postępy w osiąganiu celów, dostosowywać do nowych technologii, regulacji prawnych, możliwości finansowych lub uwarunkowań politycznych, należy skorelować oraz zoptymalizować proces wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Lubaczów.

Jeżeli napotkana zostanie trudność w działaniach wdrożeniowych, cechująca się silnym sprzeciwem, rozważyć należy przekształcenie działań w tymczasowy eksperyment, który zostanie odpowiednio oceniony po pewnej jednostce czasowej, a następnie ulegnie zachowaniu lub przerwaniu – w zależności od wyników. Często wątpliwość maleje, kiedy społeczność lokalna przyzwyczaja się do zmian oraz gdy zobaczy, jakie korzyści zyskuje.

Przyjęto, że Plan ma formułę otwartą, co oznacza, że w przypadku zmian zarówno zewnętrznych, jak i wewnętrznych uwarunkowań społecznych i gospodarczych oraz wykreowania nowych rozwiązań – możliwa będzie jej aktualizacja. Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego po zakończeniu obowiązywania Planu, przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu Mobilności, która obejmie aktualizację dokumentu, w zależności od potrzeby w zakresie wdrożenia zmian. Do początkowej części dokumentu zostanie dodane podsumowanie osiągnięć w jego realizacji z lat 2025–2035, a także opis ewentualnych niepowodzeń. Oznacza to, że zacznie się wtedy nowy cykl SUMP. Będzie on czerpał z doświadczeń w realizacji Planu wypracowanych w 2025 roku.

Spis tabel

Tabela 1 Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej	9
Tabela 2 Nawiązanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do dokumentów strategicznych i planistycznych.....	10
Tabela 3 Saldo migracji na 1 000 ludności w MOF Lubaczów oraz w gminach wchodzących w skład MOF Lubaczów w porównaniu do powiatu lubaczowskiego, województwa podkarpackiego i Polski w latach 2019–2023.....	33
Tabela 4 Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości wpisane do rejestru REGON w MOF Lubaczów oraz w gminach wchodzących w skład MOF Lubaczów.....	37
Tabela 5 Średni dobowy ruch roczny obliczony w GPR 2015 i GPR 2020/21	65
Tabela 6 Struktura rodzajowa oraz udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 na odcinkach dróg wojewódzkich przebiegających przez MOF Lubaczów .	66
Tabela 7 Ścieżki dla pieszych współistniejące ze ścieżkami rowerowymi na terenie MOF Lubaczów	73
Tabela 8 Ścieżki rowerowe przebiegające przez teren Miasta Lubaczów	74
Tabela 9 Ruch samochodów ciężarowych i dostawczych na drogach w MOF Lubaczów w latach 2015 i 2021	76
Tabela 10 Zestawienie zdarzeń drogowych, liczby osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2020–2024 na terenie MOF Lubaczów	79
Tabela 11 Model analizy SWOT.....	84
Tabela 12 Analiza SWOT – mobilność miejska	84
Tabela 13 Zestawienie działań w ramach poszczególnych celów operacyjnych.....	95
Tabela 14 Macierz oceny działań.....	105
Tabela 15 Zestawienie wskaźników ewaluacji efektów realizacji celów strategicznych	109
Tabela 16 Harmonogram wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Lubaczów	115

Spis wykresów

Wykres 1 Liczba ludności ogółem w MOF Lubaczów w latach 2019–2023	32
Wykres 2 Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w MOF Lubaczów w latach 2019–2023.....	33
Wykres 3 Przyrost naturalny na 1 000 ludności w MOF Lubaczów w latach 2019–2023.....	34
Wykres 4 Prognozowane zmiany struktury ludności w MOF Lubaczów.....	35
Wykres 5 Udział % bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w MOF Lubaczów w porównaniu do województwa podkarpackiego i Polski w latach 2019–2023.....	38
Wykres 6 Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w powiecie lubaczowskim w latach 2015–2023	67
Wykres 7 Macierz ciężkości analizy SWOT – mobilność miejska	86

Spis map

Mapa 1 Miejskie Obszary Funkcjonalne w województwie podkarpackim.....	6
Mapa 2 Formy ochrony przyrody na terenie MOF Lubaczów.....	41
Mapa 3 Zasięg obszarów przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 określonego ze względu na ochronę zdrowia w województwie podkarpackim w 2023 roku.....	48
Mapa 4 Zasięg obszaru przekroczeń poziomu celu długoterminowego ozonu ze względu na ochronę zdrowia w województwie podkarpackim w 2023 roku.....	48
Mapa 5 Zasięg obszaru przekroczeń poziomu celu długoterminowego ozonu ze względu na ochronę roślin w województwie podkarpackim w 2023 roku.....	49
Mapa 6 Generatory ruchu na terenie Miasta Lubaczowa.....	56
Mapa 7 Generatory ruchu na terenie Gminy Lubaczów	57
Mapa 8 Generatory ruchu na terenie Gminy Horyniec-Zdrój.....	58
Mapa 9 Położenie i czas podróży między MOF Lubaczów a większymi aglomeracjami	61
Mapa 10 Główna sieć komunikacyjna na terenie MOF Lubaczów	61
Mapa 11 Dopuszczalne prędkości na linii kolejowej przebiegającej przez MOF Lubaczów..	62
Mapa 12 Fragment mapy: Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich.....	64
Mapa 13 Granice Płatnej Strefy Parkowania w Lubaczowie	70