



Fundusze Europejskie
dla Kujaw i Pomorza



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Samorząd Województwa
Kujawsko-Pomorskiego



RPO WK-P 2014-2020

RAPORT TEMATYCZNY

dostępność transportowa

(STAN NA II KWARTAŁ 2024 ROKU)

Podstawowe dane dotyczące interwencji w obszarze: dostępność transportowa w ramach perspektywy finansowej 2014-2020



Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

działania finansowane ze środków EFRR

Działania realizowane w ramach RPO WK-P 2014-2020

Oś priorytetowa 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu

Alokacja przeznaczona na obszar [w EUR]

około 214,5 milionów EUR

% środków RPO WK-P 2014-2020

na obszar dostępność transportowa przeznaczono około 11%
środków RPO WK-P 2014-2020

Główny cel interwencji

Główny cel w ramach interwencji koncentrował się na promowaniu zrównoważonego transportu i usuwaniu niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. Objął 2 zasadnicze priorytety:

- Priorytet 7b - zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;
- Priorytet 7d - rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

Cele szczegółowe interwencji

Podstawowymi celami interwencji były:

✔ zwiększona dostępność transportowa drogowa województwa

✔ zwiększona dostępność kolejowa regionu

Zidentyfikowane kluczowe wyzwania przed rozpoczęciem interwencji

- rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu;
- wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym i europejskim jako szansa rozwojowa dla tych obszarów;
- zapewnienie warunków dla mobilności mieszkańców poprzez inwestycje infrastrukturalne na liniach kolejowych znaczenia regionalnego i modernizację infrastruktury dworcowej (dworców, przystanków oraz innych obiektów do obsługi transportu pasażerskiego) oraz zakup jednostek taboru kolejowego dla przewozów regionalnych;
- restrukturyzacja transportu publicznego (rozwiązania niskoemisyjne);
- usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zainteresowanie wsparciem w ramach interwencji

W perspektywie 2014-2020 **przeprowadzono 34 nabory w analizowanym obszarze**, w tym: 25 w ramach trybu pozakonkursowego – 22 - Działanie 5.1 (*Infrastruktura drogowa*), 3 - Działanie 5.3 (*Infrastruktura kolejowa*) oraz 9 w ramach trybu konkursowego, w tym:

6

w ramach Działania 5.1

Infrastruktura drogowa

3

w ramach Działania 5.3

Infrastruktura kolejowa

W sumie liczba złożonych wniosków poprawnych formalnie wyniosła 70 z czego 58 (tj. około 82,9%) zatwierdzono do dofinansowania. Ostatecznie zrealizowano na podstawie podpisanych umów 50 projektów w tym najwięcej w obszarze infrastruktury drogowej (44).

Beneficjenci objęci interwencją w ramach głównych obszarów

W sumie ze środków z RPO WK-P 2014-2020 w obszarze dostępności transportowej najczęściej beneficjentami były wspólnoty samorządowe.

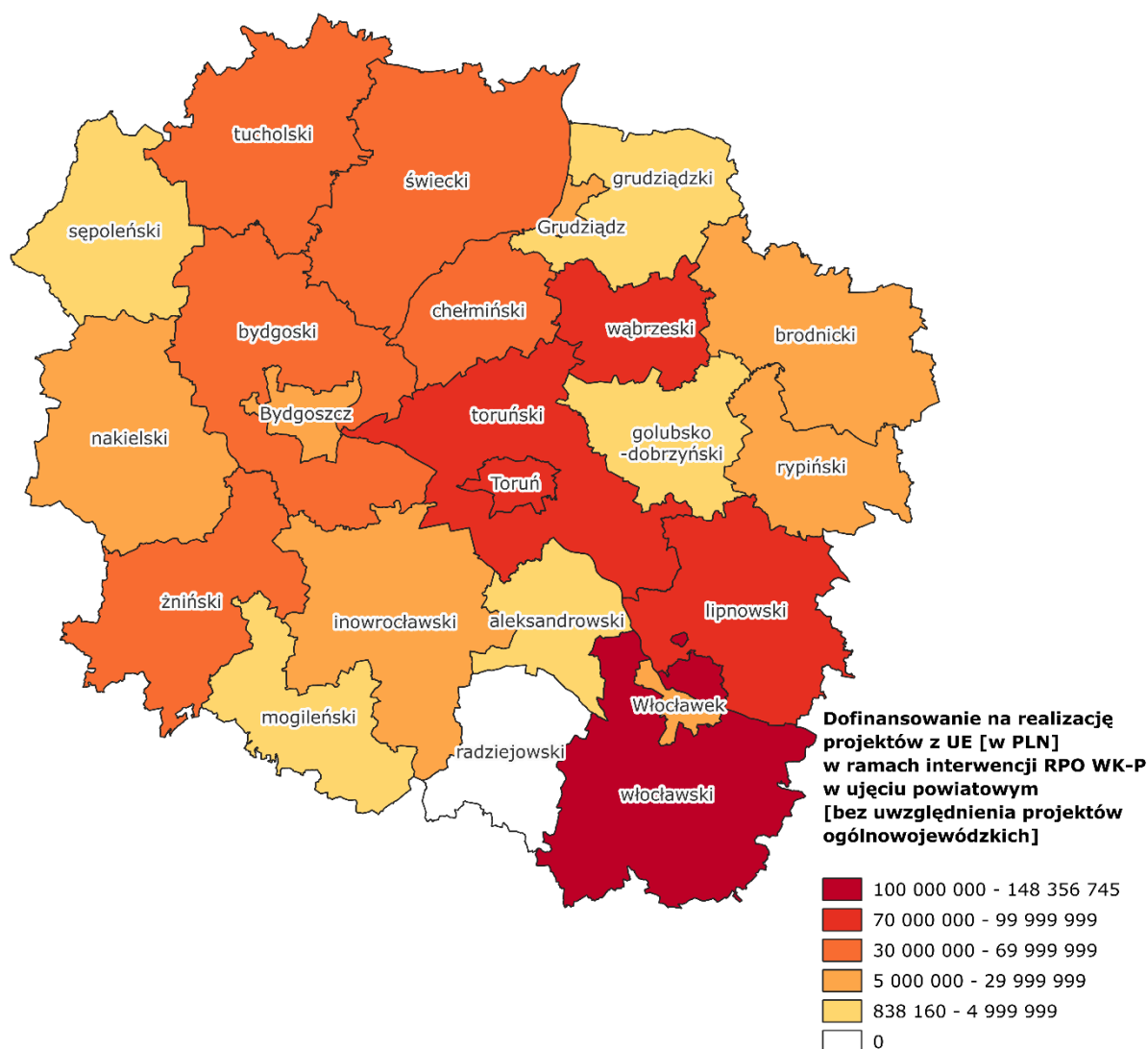
Wykres 1. Liczba beneficjentów korzystających ze wsparcia RPO w WK-P 2014-2020 w podziale na formę prawną.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SL 2014.

Analizując rozkład dofinansowania z funduszy UE w ramach obszaru na poziomie powiatów w województwie kujawsko-pomorskim [bez uwzględnienia projektów ogólnowojevodzkich], można zauważyć znaczną różnorodność w wysokości wsparcia otrzymanego przez poszczególne powiaty. Największe dofinansowanie na realizację projektów uzyskał powiat włocławski [blisko 150 mln zł]. Łączna kwota dofinansowania wyniosła blisko 810 mln zł.

Mapa 1. Dofinansowanie na realizację projektów z UE [w PLN] w ramach interwencji RPO WK-P w ujęciu powiatowym.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SL 2014.

Efekty i rezultaty wsparcia w ramach interwencji

Infrastruktura drogowa

- przebudowano 162,93 km dróg w tym 7,94 km gminnych, 46,84 km powiatowych, 108,15 km wojewódzkich;
- wybudowano 7,36 km dróg w tym 3,33 km gminnych, 3,58 km powiatowych, 0,45 km wojewódzkich;
- dostosowano 9 obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- zakupiono 323 sztuki sprzętu oraz systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego;
- wybudowano 1 obwodnicę.

Infrastruktura kolejowa

- przebudowano oraz zmodernizowano blisko 18 km linii kolejowych;
- dostosowano 16 obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- wsparto 6 dworców kolejowych;
- zmodernizowano/zrewitalizowano 6 punktów kolejowej odprawy pasażerskiej;
- zakupiono 3 jednostki taboru kolejowego;
- zmodernizowano/wybudowano 3 parkingi przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej;
- zmodernizowano/wybudowano 3 wiaty rowerowe przy punktach kolejowej odprawy pasażerskiej.

Ocena efektów wsparcia w opiniach beneficjentów

Bez wsparcia z RPO WK-P 2014-2020:

- ✓ 50,0% ankietowanych beneficjentów [w obszarze dostępność transportowa] deklarowało, że nie udało się uzyskać żadnych efektów;
- ✓ 33,3 % ankietowanych beneficjentów deklarowało, że uzyskałoby efekty w mniejszym zakresie i późniejszym terminie;
- ✓ 16,7 % ankietowanych beneficjentów deklarowało, że uzyskałoby efekty w takim samym zakresie i terminie.

Trwałość wsparcia w opiniach beneficjentów

100,0% realizatorów deklaruje utrzymywanie się widocznych efektów realizacji projektów w obszarze dostępności transportowej (stan na III kwartał 2024 r.).

Efektywność wydatkowania środków

Środki w obszarze dostępność transportowa były efektywnie wydatkowane i przyniosły wymierne korzyści. Przykładem mogą być następujące kwestie:

- inwestycje w infrastrukturę drogową pozwoliły poprawić bezpieczeństwo na drogach i zwiększyć efektywność ich wykorzystania;
- efektywne zastosowanie trybu pozakonkursowego w przypadku realizacji inwestycji strategicznych (zarówno w obszarze infrastruktury drogowej, jak i kolejowej);
- niska efektywność związana z dopuszczeniem formuły „zaprojektuj i wybuduj”¹ (nie tylko w przypadku realizacji inwestycji drogowych), co

¹ Formuła ta zakłada przygotowanie w pierwszej kolejności dokumentacji projektowej, a w dalszej kolejności wykonanie robót budowlanych.

spowodowało wydłużenie czasu procesu projektowego (w tym uzyskania wszelkich pozwoleń), a w konsekwencji brak możliwości zrealizowania całości inwestycji w przewidywanym terminie.

Kluczowe zjawiska oraz trendy w otoczeniu społeczno-gospodarczym realizowanej interwencji mające wpływ na efekty

Zidentyfikowane trendy:

pandemia COVID – 19	pandemia COVID – 19, która przyczyniała się do braków materiałów budowlanych, ale też do wydłużonego czasem oczekiwania na nie oraz do odpływu pasażerów transportu zbiorowego
dostęp do pracowników	problemy z dostępem do siły roboczej zapoczątkowane pandemią, które zostały spotęgowane przez wybuch wojny w Ukrainie
wzrost cen	wzrost cen materiałów budowlanych m.in. tych produkowanych na Ukrainie pogłębiony przez pełnoskalową wojnę na jej terenie.

Zidentyfikowane dobre praktyki w ramach projektów w obszarze interwencji

W przypadku infrastruktury kolejowej jest to modernizacja dworca kolejowego w Tucholi. Dotychczasowe pustostany zostały zaadaptowane na pomieszczenia biurowe, inkubator przedsiębiorczości i kompleks szkoleniowy z salą wykładową oraz punkty doradcze. W sąsiedztwie dworca wyremontowano parkingi i drogi dojazdowe, a bezpośrednio przy budynku zainstalowano zadaszony parking rowerowy.

Z kolei dobrą praktyką w zakresie infrastruktury drogowej jest standard remontu dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim. W kontekście bezpieczeństwa pieszych i kierowców wszystkie tego typu zadania poza remontem nawierzchni, obejmują także odbudowę poboczy, wykonanie oświetlonych i oznakowanych odpowiednio przejść dla pieszych, budowę chodników, dróg rowerowych (lub ciągów pieszo-rowerowych) oraz zatok autobusowych. Dobrym przykładem w zakresie poprawy dostępności jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice – Świecie. Projekt zakładał przebudowę drogi na długości ok.16 km, poprzez m.in. wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni do nośności 100 kN, nowej konstrukcji nawierzchni, rozbudowę skrzyżowań, przebudowę istniejących i budowę nowych zjazdów. W

obszarze bezpieczeństwa warto również zwrócić uwagę na remont istniejących i budowę nowych chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych, budowę kładki dla pieszych i rowerzystów czy rozbudowę oświetlenia drogowego. Dodatkowo dokonano także przebudowy istniejących i budowę nowych miejsc postojowych i parkingów oraz budowę miejsc do ważenia pojazdów. Inwestycja obejmowała także wymianę barier i słupków prowadzących oraz wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego.

Podsumowanie - kluczowe wyzwania oraz cele w obszarze dostępności transportowej w ramach perspektywy finansowej 2021-2027

Kluczowe wyzwania w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 w obszarze dostępności transportowej pokrywają się tylko częściowo z tymi zdiagnozowanymi w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 (a w przypadku części wyzwań wykraczają poza nie):



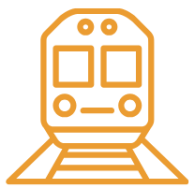
- 01** zwiększanie bezpieczeństwa użytkowników dróg w szczególności w obszarze przecinania się szlaków wykorzystywanych przez „niechronionych uczestników ruchu drogowego”, kierowców samochodów oraz w miejscach dedykowanych tylko dla ruchu pieszo i rowerowego;



- 02** ograniczanie nadmiernego ruchu w miastach poprzez inwestycje w obwodnice, co wpłynie m.in. na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;



- 03** transformowanie transportu publicznego poprzez zmianę struktury mobilności mieszkańców w kierunku transportu publicznego oraz zero i niskoemisyjnego (aktualnie w regionie istnieje dominacja motoryzacji indywidualnej nad innymi rodzajami transportu);



04 zwiększanie jakości oraz konkurencyjności oferty usług przewoźników;



05 zwiększanie dostępności transportu publicznego poza dużymi miastami, która zmniejsza zależność mieszkańców od indywidualnego transportu samochodowego.