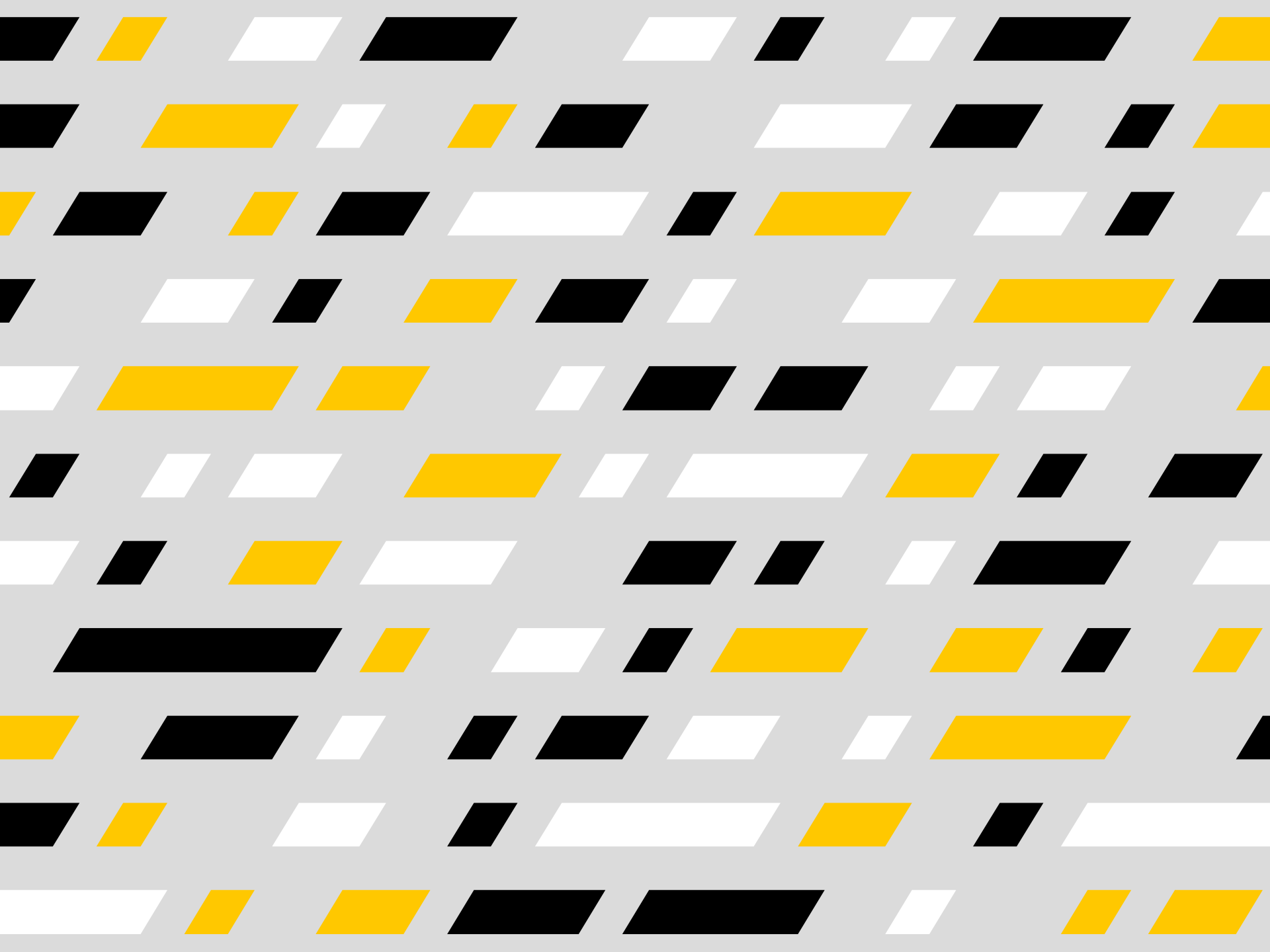




WOLAŃSKI



Ewaluacja wpływu interwencji w ramach RPO WK-P 2014-2020
na dostępność komunikacyjną kolejową i drogową regionu

Raport końcowy

14 czerwca 2023



**Fundusze
Europejskie**
Program Regionalny



**Rzeczpospolita
Polska**



**Województwo
Kujawsko-Pomorskie**

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Badanie finansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego i budżetu województwa kujawsko-pomorskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020

Agenda

1. Założenia dotyczące badania

2. Wyniki badania

3. Wnioski i rekomendacje



Założenia dotyczące badania

Cel badania

Celem badania było określenie wpływu działań realizowanych w ramach osi priorytetowej 5. i 13. RPO WK-P 2014-2020 na zwiększenie dostępności komunikacyjnej kolejowej i drogowej.

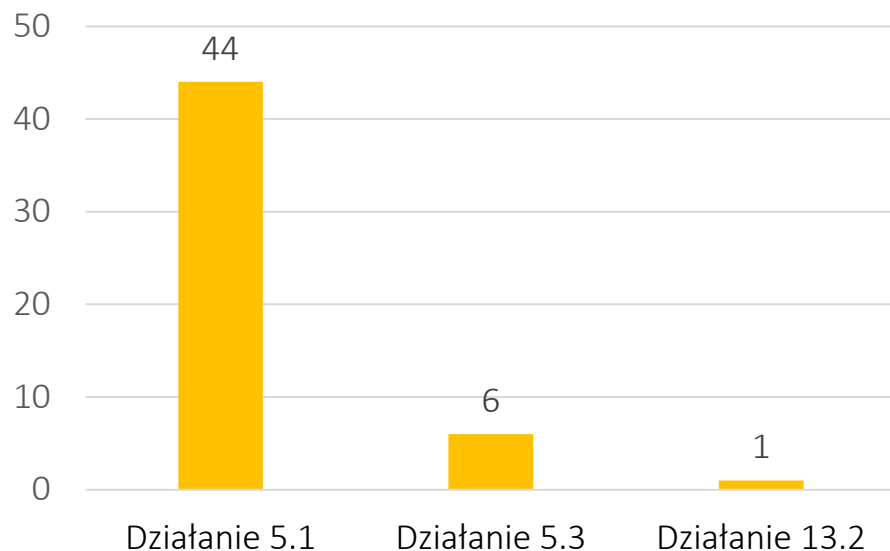
Obszary badawcze

Ocena użyteczności i skuteczności wsparcia realizowanego w osi 5. i osi 13. RPO WK-P 2014-2020

Oddziaływanie projektów z obszaru infrastruktury drogowej i kolejowej na dostępność komunikacyjną w regionie

Identyfikacja dobrych praktyk projektów z obszaru dostępności komunikacyjnej drogowej i kolejowej realizowanych z regionalnych i krajowych środków unijnych wraz ze wskazaniem kluczowych wyzwań w tym obszarze w perspektywie 2021-2027

Badane projekty w poszczególnych działaniach



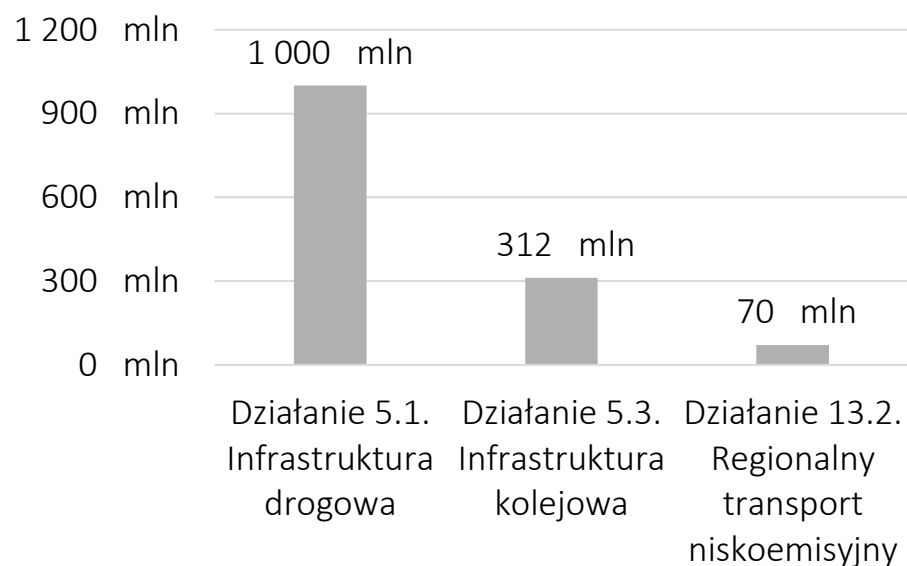
Działania:

5.1. Infrastruktura drogowa

5.3. Infrastruktura kolejowa

13.2 Regionalny transport
niskoemisyjny

Wartość ogółem projektów [mln zł]



Wykorzystane metody i techniki badawcze

Analiza desk research

Wywiady pogłębione
(12 wywiadów)

Badanie CAWI/CATI mix
mode z beneficjentami
(43 ankiety)

Badanie CAWI/CATI mix
mode z mieszkańcami
(ogółem 568 ankiet)

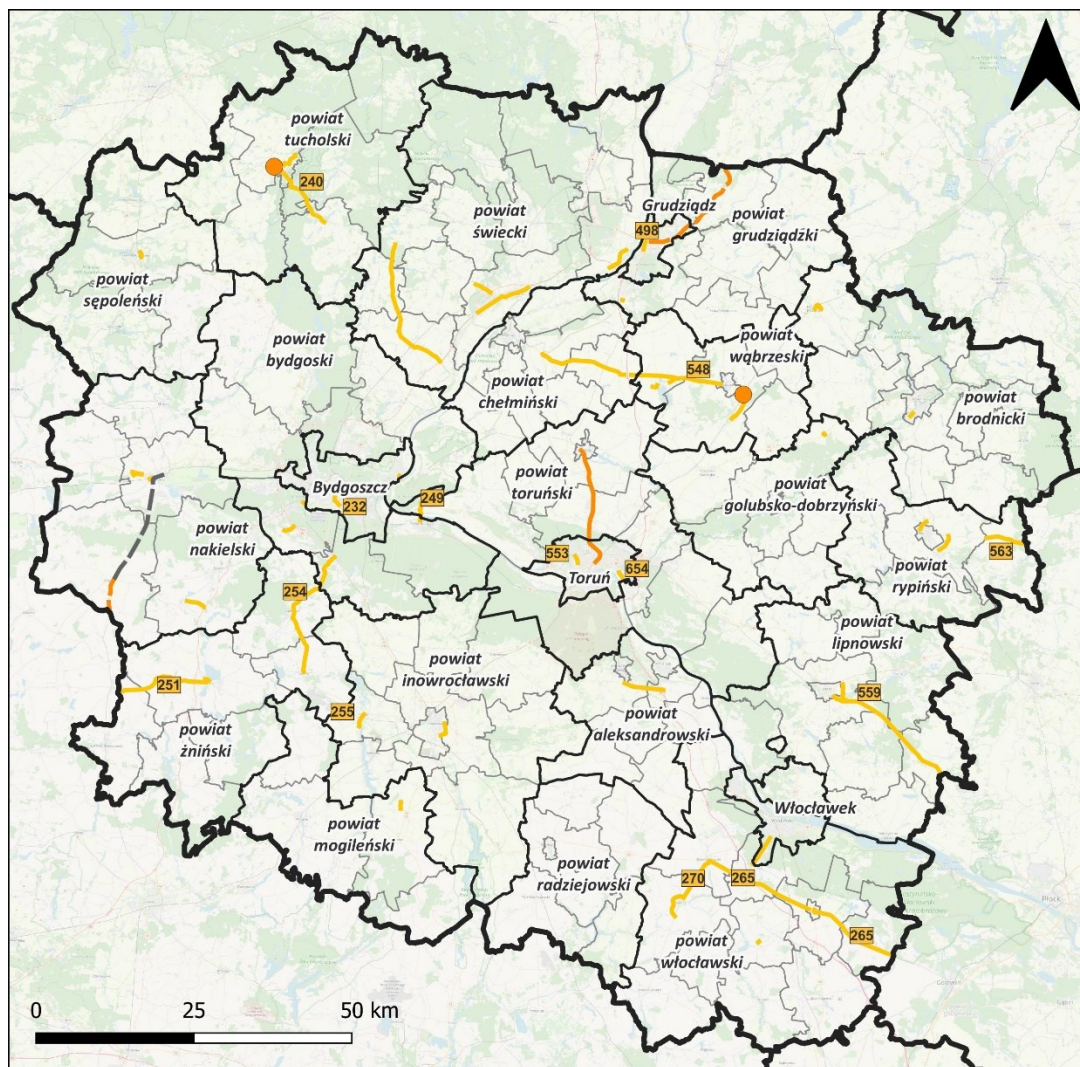
Case study (2 projekty)

Warsztat ewaluacyjny



Wyniki badania

Mapa inwestycji



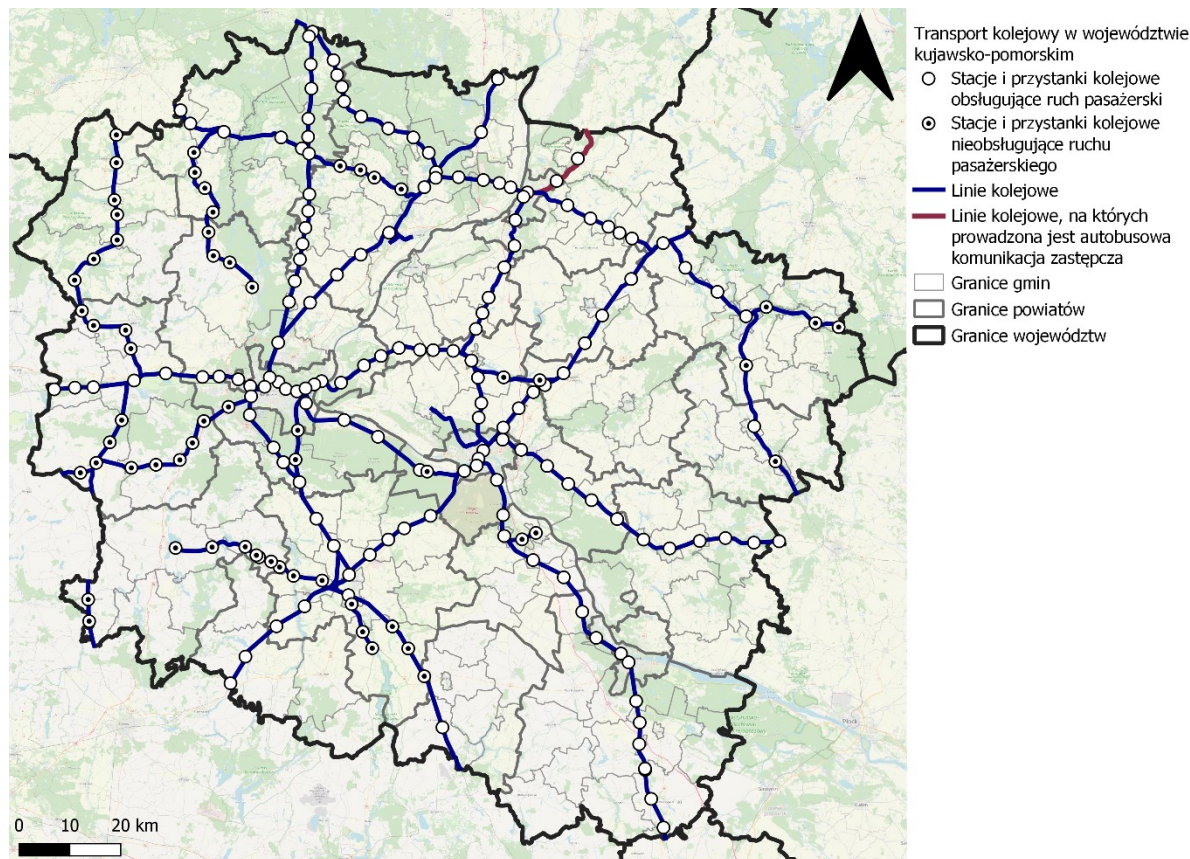
Lokalizacja projektów realizowanych
w ramach V osi priorytetowej
RPO WK-P 2014-2020

- działanie 5.1 - projekty drogowe
- działanie 5.3 - rewitalizacja linii kolejowej Toruń-Chełmża
- działanie 5.3 - projekty kolejowe polegające na przygotowaniu dokumentacji
- działanie 5.3 - na części tego odcinka zaprojektowana zostanie mijanka - przygotowanie dokumentacji
- działanie 5.3 - modernizacja dworców kolejowych
- Granice gmin
- Granice powiatów
- Granice województw
- 563 Numer drogi wojewódzkiej wspartej w ramach RPO WK-P

Poniższe projekty transportowe realizowane w ramach RPO WK-P nie zostały uwzględnione na niniejszej mapie

Nr umowy	Zakres
RPKP.05.03. 00-04-0001/22-01	Zakup elektrycznego taboru kolejowego do obsługi transportu pasażerskiego - 3 szt. czteroczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt)
RPKP.13.02. 00-04-0001/22-01	Zakup elektrycznego taboru kolejowego do obsługi transportu pasażerskiego - 2 szt. czteroczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt)

Dostępność komunikacyjna kolejowa

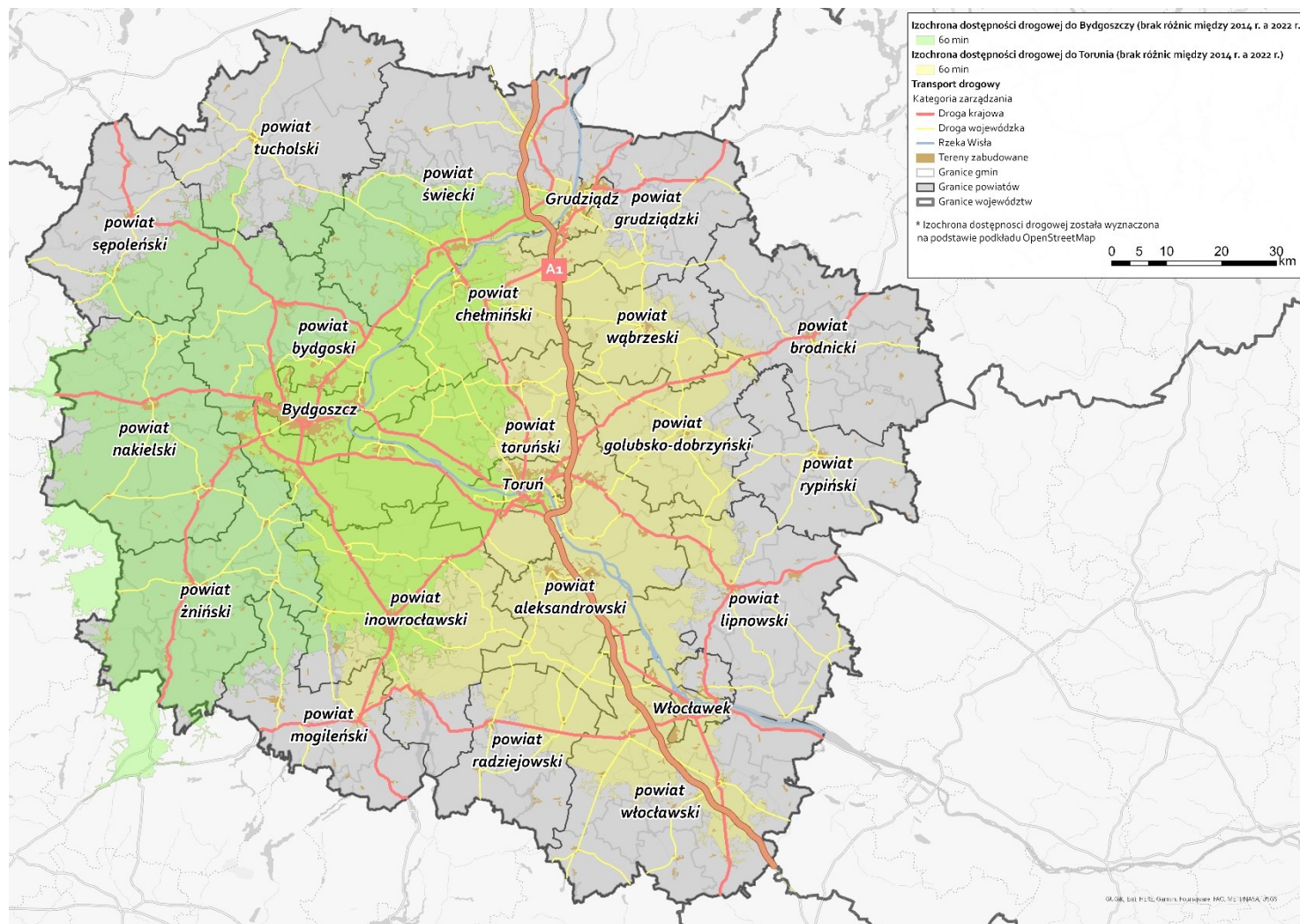


2014: dostęp
bezpośredni do
stolic
województwa z
43,4% gmin



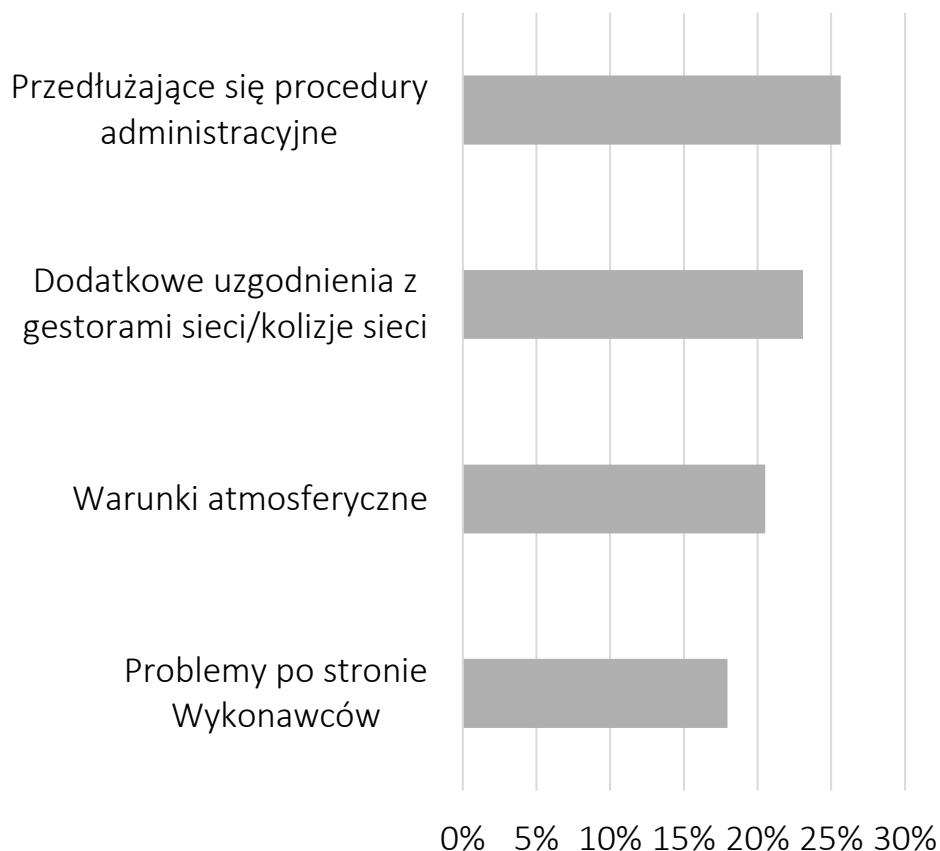
2022: dostęp
bezpośredni do
stolic
województwa z
44,8% gmin

Dostępność komunikacyjna drogowa

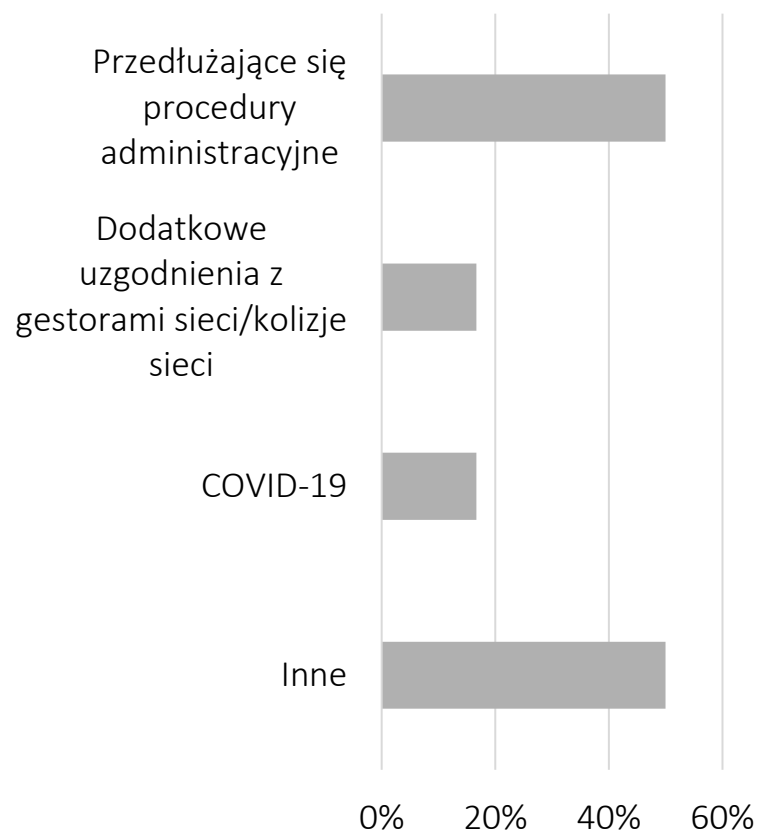


Główne problemy przy realizacji projektów

Projekty drogowe



Projekty kolejowe





Komplementarność

Bezpieczeństwo



Liczby zdarzeń



Liczby zabitych, rannych, wypadków z udziałem pieszych

Przebudowa
skrzyżowań

Budowa/
modernizacja
chodników

Barierki w miejscach
niebezpiecznych

Wyznaczenie przejść
dla pieszych

Poprawa oświetlenia

Wpływ projektów infrastrukturalnych na sferę społeczno-gospodarczą

Przyciąganie nowych
inwestycji

Ożywienie
przedsiębiorczości

Poprawa warunków i
jakości życia
mieszkańców

Zdaniem 81% przedstawicieli projektów infrastrukturalnych realizowane działania wpływają na pobudzenie kolejnych inwestycji w jego sąsiedztwie.

Dobre praktyki



Rozbudowa drogi wojewódzkiej
Nr 240 Chojnice – Świecie od km
23+190 do km 36+817 i od km
62+877 do km 65+718

Rozbudowa infrastruktury
przeznaczonej do obsługi
transportu pasażerskiego przy
ul. Kolejowej w Tucholi



Priorytety działań w opinii mieszkańców województwa

Budowa/ modernizacja
chodników

Modernizacja lub
rozbudowa sieci dróg

Rozbudowa
infrastruktury dla ruchu
pieszego

Modernizacja lub
rozbudowa sieci tras
rowerowych

Zwiększanie obszaru
objętego obsługą
transportem zbiorowym
autobusowym

Priorytety działań w opinii uczestników wywiadów pogłębianych

Zwiększanie efektywności
podróży regionalnych

Zwiększenie znaczenia ruchu
kolejowego

Kontynuacja działań na rzecz
poprawy bezpieczeństwa

Zwiększenie efektywności
środowiskowej transportu



Wnioski i rekomendacje

Rozwój transportu autobusowego niwelującego ograniczoną dostępność do komunikacji publicznej, w tym do kolei

Kluczem dla dobrej jakości życia jest dobra dostępność komunikacyjna (miasta powiatowe).

Część województwa nadal charakteryzuje się ograniczoną dostępnością do transportu publicznego m.in. kilka siedzib powiatów nie posiada dostępu do kolei.



Rozważenie, w zależności od przyjętego w skali regionu modelu funkcjonowania komunikacji publicznej, uruchomienia projektu finansowanego z FEdKP 2021-2027, którego celem byłoby zainicjowanie działań związanych z utworzeniem związków powiatowo-gminnych jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Poprawa komfortu użytkowników transportu autobusowego poprzez infrastrukturę przystankową

Badanie pokazuje, że 46% mieszkańców korzysta z autobusów regionalnych jako środka podróży. Jednocześnie stan infrastruktury – przystanków nie zawsze jest odpowiedni np. brakuje wiat przystankowych.



Wsparcie modernizacji lub budowy nowych przystanków autobusowych na terenie całego województwa. Działanie ma służyć poprawie komfortu i bezpieczeństwa korzystania z transportu zbiorowego.

Przeprowadzenie analiz możliwości wdrożenia transportu na żądanie

Badanie pokazało, że szczególnie obszary wiejskie narażone są na ograniczoną dostępność transportową.

Dokumenty strategiczne i operacyjne województwa wskazują na szereg gmin lub powiatów, których całość bądź większa część stanowią obszar peryferyjny dla transportu publicznego.



Przeprowadzenie analizy, która oceni czy, w zależności od przyjętego modelu kształtowania transportu publicznego, możliwe i potrzebne jest wdrożenie projektów związanych z transportem na żądanie.

Zadania te mogą być realizowane nie tylko w ramach inwestycji infrastrukturalnych, ale także poprzez zwiększanie dostępności do usług społecznych.

Dalsze ukierunkowanie interwencji na działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego

Realizacja interwencji w zakresie inwestycji drogowych przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do poprawy warunków poruszania się pieszych i rowerzystów (np. dzięki rozdzielaniu ruchu i innym zastosowanym rozwiązaniom), choć nie oddają tego w pełni statystyki. Działania związane z modernizacją i budową ciągów pieszych i rowerowych wskazywane są jako priorytetowe przez mieszkańców województwa.



Kontynuacja realizacji inwestycji nastawionych stricte na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w zakresie uspokajania ruchu w MOF – w szczególności w miejscach zidentyfikowanych jako czarne punkty (wskazanych w RPT).

Promocja i edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wyniki badań wskazują, że główną przyczyną wypadków (w skali kraju i województwa) jest nadmierna prędkość.

Drogi zmodernizowane, dobrej jakości często „zachęcają” kierowców do nieprzestrzegania przepisów.



Realizacja działań miękkich mających na celu podniesienie świadomości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego np. kampanie edukacyjne dotyczące poruszania się z odpowiednią prędkością.

Działania te mogą stanowić element kosztów pośrednich, realizowanych przy współpracy z beneficjentami projektów.

Usprawnienie wdrażania FEdKP 2021-2027 poprzez wybór projektów gotowych technicznie do realizacji (z uwzględnieniem wyjątków dotyczących inwestycji drogowych w miejscach niebezpiecznych)

Znaczącym utrudnieniem w przygotowaniu i realizacji interwencji w ramach RPO WKP 2014-2020 było dopuszczenie formuły „zaprojektuj i wybuduj”. Przełożyło się to na wydłużenie czasu realizacji inwestycji a w wielu przypadkach wręcz uniemożliwiło realizację zadania.



Preferowanie i finansowanie projektów gotowych do realizacji lub wdrożenie mechanizmu maksymalnego czasu na podpisanie umowy o dofinansowanie (po uzyskaniu akceptacji).

Dopuszcza się możliwość realizacji projektów w formule „zaprojektuj i wybuduj” w wyjątkowych sytuacjach np. przy inwestycjach realizowanych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, o charakterze punktowym (np. przebudowa skrzyżowań, likwidacja czarnych punktów).

Kontynuacja rozbudowy sieci dróg rowerowych traktowana jako element systemu transportu a nie tylko atrakcji turystycznych

Mieszkańcy dobrze oceniają rozwój sieci dróg rowerowych w województwie. Nie wszędzie jednak sieć jest spójna i występują obszary, gdzie drogi rowerowe są zbudowane w sposób fragmentaryczny, przez co często nie spełniają potrzeb w zakresie aktywizacji mobilności aktywnej zarówno jako alternatywy dla transportu indywidualnego, jak i środka komplementarnego dla transportu zbiorowego.



Realizacja projektów mających na celu promowanie różnych form mobilności bądź likwidację luk w istniejącej sieci, których elementem będzie budowa i modernizacja infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego.

Realizacja projektów komplementarnych do projektów budowy obwodnic (realizowanych równolegle), obejmujących budowę lub modernizację infrastruktury w obszarach, w których zakłada się przeniesienie ruchu na obwodnicę.

Zapewnienie wysokiej dostępności infrastruktury powstałej w ramach FEdKP 2021-2027 poprzez weryfikację zastosowanych rozwiązań

Inwestycje OP 5 RPO WK-P spełniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami w stopniu wymaganego minimum. Jednocześnie wizje lokalne pokazały, że możliwe jest zwiększanie dostępności poprzez stosowanie dodatkowych udogodnień. W 2018 roku wprowadzono nowe standardy dostępności, które nie wpływają zasadniczo na koszt prac a w sposób znaczący poprawiają możliwości korzystania z infrastruktury.



Realizacja audytów dot. dostępności pod kątem osób z niepełnosprawnościami w momencie rozliczenia w projektach w celu ewentualnej poprawy rozwiązania przez beneficjenta.

Stworzenie dedykowanych narzędzi finansowania np. ze środków krajowych inwestycji na drogach wojewódzkich, zwłaszcza w celu powiązania ich z siecią dróg szybkiego ruchu

Odnotowano znaczne zapotrzebowanie na środki na rozbudowę i modernizację dróg wojewódzkich. Ze względu na brak stałych źródeł finansowania tego rodzaju inwestycji, odczuwalny jest lobbing mający na celu wykorzystanie środków europejskich do realizacji tego celu. Jednakże nie jest to spójne z polityką transportową UE.



Na szczeblu krajowym należy zaprojektować dedykowane narzędzia finansowania rozwoju i modernizacji sieci dróg wojewódzkich np. z budżetu państwa, jeśli finansowanie takich inwestycji nie będzie możliwe w ramach funduszy europejskich dla regionów w kolejnej perspektywie finansowej 2028+.

 Dziękujemy za uwagę



Zamawiający:
Urząd Marszałkowski Województwa
Kujawsko-Pomorskiego
Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń

WOLAŃSKI



Wykonawca:
Wolański sp. z o.o.
ul. Stawki 8/7, 00-193
Warszawa

Pełna wersja raportu końcowego jest dostępna na stronie
www.mojregion.eu w zakładce „Ewaluacja”.

WOLAŃSKI

