

# WOLAŃSKI



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO NA LATA 2014-2020

RAPORT KOŃCOWY

LUTY 2023



dr Michał Wolański

Jakub Kaczorowski

Paulina Kozłowska

Dominik Makurat

Mirosław Czerliński

Wiktor Kijania

Karolina Orcholska

Marcin Pinkosz

Julia Widłak

**Współpraca:**

Piotr Brauntsch

Patryk Pochoda

Karol Trammer

# SPIS TREŚCI

Słownik skrótów i akronimów .....	5
Streszczenie .....	7
Summary .....	10
1. Wprowadzenie .....	13
1.1. Cel i zakres badania .....	13
1.2. Koncepcja badawcza .....	14
2. RPO WP i jego założenia .....	16
2.1. Logika interwencji OP 9 RPO WP .....	17
2.2. Projekty realizowane w ramach OP 9 RPO WP .....	20
3. Wyniki prac badawczych .....	24
3.1. Ocena wpływu projektów RPO WP na wzmocnienie transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych .....	24
3.1.1. Poziom realizacji założonych celów Działania 9.1 .....	25
3.1.2. Wpływ interwencji w ramach Działania 9.1 na konkurencyjność transportu zbiorowego oraz potencjał projektów RPO WP w zwiększaniu roli transportu zbiorowego 30	
3.1.3. Ocena zmian zakresów projektów w Działaniu 9.1 .....	39
3.1.4. Wpływ wykorzystania instrumentów terytorialnych na zakres i efekty projektów Działania 9.1 .....	42
3.1.5. Powszechność opierania się na lokalnych strategiach niskoemisyjnych w projektach Działania 9.1 .....	47
3.1.6. Zakres i skuteczność działań informacyjno-edukacyjnych w ramach Działania 9.1 52	
3.2. Potencjał i rola projektów RPO WP w zwiększaniu znaczenia transportu kolejowego w mobilności mieszkańców regionu .....	56
3.2.1. Poziom realizacji założonych celów Działania 9.2 .....	58
3.2.2. Korzyści wynikające z inwestycji w transport kolejowy i wpływ interwencji RPO WP na jego konkurencyjność .....	62

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

3.2.3.	Ocena zmian zakresów zakresu projektów w Działaniu 9.2 .....	70
3.2.4.	Wpływ interwencji w ramach Działania 9.2 na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym .....	72
3.2.5.	Korzyści wynikające z projektów dokumentacyjnych dla inwestycji kolejowych w ramach Działania 9.2.....	75
3.3.	Ocena oddziaływania projektów RPO WP na poprawę dostępności drogowej miast i ich obszarów funkcjonalnych w województwie .....	79
3.3.1.	Poziom realizacji założonych celów Działania 9.3 .....	82
3.3.2.	Wpływ interwencji w ramach Działania 9.3 na bezpieczeństwo ruchu drogowego 85	
3.3.3.	Wpływ interwencji w ramach Działania 9.3 na dostępność drogową w województwie .....	90
3.3.4.	Wpływ interwencji w ramach Działania 9.3 na przepustowość dróg wojewódzkich 95	
3.4.	Ocena spójności interwencji RPO WP z koncepcją rozwoju transportu w województwie pomorskim oraz komplementarności wsparcia .....	99
3.4.1.	Trafność i efektywność preferencji projektowych RPO WP .....	99
3.4.2.	Czynniki i bariery realizacji celów RPO WP .....	102
3.4.3.	Uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami w projektach RPO WP	105
3.4.4.	Projekty RPO WP w odniesieniu do dokumentów strategicznych .....	112
3.4.5.	Komplementarność i synergia w ramach RPO WP .....	114
3.4.6.	Wpływ interwencji RPO WP na upowszechnianie mobilności aktywnej .....	119
3.5.	Rekomendacje wdrożeniowe dla perspektywy finansowej 2021-2027 .....	130
3.5.1.	Kluczowe interwencji w FEP.....	130
3.5.2.	Kontynuacja skutecznych projektów w FEP .....	135
3.5.3.	Czynniki determinujące wsparcie w ramach FEP .....	136
3.5.4.	Kryteria wyboru projektów w FEP .....	138
4.	Wnioski i rekomendacje .....	141
	Załączniki .....	150

Spis tabel .....	151
Spis rysunków .....	152
Bibliografia .....	155

## SŁOWNIK SKRÓTÓW I AKRONIMÓW

<b>B&amp;R</b>	parkuj rower i jedź (ang. <i>bike and ride</i> )
<b>COVID-19</b>	ostra choroba zakaźna układu oddechowego wywoływana wirusem SARS-CoV-2
<b>DW</b>	droga wojewódzka
<b>FEP</b>	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (program)
<b>IDI</b>	indywidualny wywiad pogłębiony (ang. <i>Individual in-depth interview</i> )
<b>IP</b>	Instytucja Pośrednicząca
<b>ITI</b>	telefoniczny wywiad pogłębiony (ang. <i>in-depth telephone interview</i> )
<b>IZ</b>	Instytucja Zarządzająca
<b>K&amp;R</b>	„podwieź i jedź”, miejsce krótkiego postoju (ang. <i>kiss and ride</i> )
<b>km</b>	Kilometry
<b>lp.</b>	liczba porządkowa
<b>MOF</b>	Miejski Obszar Funkcjonalny
<b>OMGGS</b>	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
<b>OOŚ</b>	ocena oddziaływania na środowisko
<b>OP</b>	Oś Priorytetowa
<b>P&amp;R</b>	parkuj i jedź (ang. <i>park and ride</i> )
<b>PKM</b>	Pomorska Kolej Metropolitalna
<b>PKP PLK</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe
<b>RPO</b>	Regionalny Program Operacyjny
<b>RPO WP</b>	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020
<b>RPS</b>	Regionalny Program Strategiczny
<b>SDR</b>	średni dobowy ruch pojazdów silnikowych
<b>SEWIK</b>	System Ewidencji Wypadków i Kolizji
<b>SRWP</b>	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego
<b>str.</b>	strona

<b>SUMP</b>	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i> )
<b>szt.</b>	sztuki
<b>TEN-T</b>	transeuropejska sieć transportowa (ang. <i>Trans-European Transport Network</i> )
<b>UE</b>	Unia Europejska
<b>UMWP</b>	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
<b>ZIT</b>	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
<b>ZPT</b>	Zintegrowane Porozumienia Terytorialne

## STRESZCZENIE

---

Celem niniejszego badania jest kompleksowa ocena efektu interwencji w ramach Osi Priorytetowej 9 Mobilność Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na latach 2014-2020 (RPO WP).

W ramach badania dokonano oceny wpływu projektów RPO WP na: (1) wzmocnienie transportu zbiorowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, (2) zwiększanie znaczenia transportu kolejowego w mobilności mieszkańców regionu, (3) poprawę dostępności drogowej miast i ich obszarów funkcjonalnych. Badano również spójność interwencji z koncepcją rozwoju transportu w województwie oraz komplementarność projektów w ramach osi priorytetowej. Efektem ewaluacji są rekomendacje wdrożeniowe służące skuteczniejszej realizacji programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (FEP).

Badanie obejmuje 48 projektów w różnej fazie zaawansowania, w tym 27 projektów w Działaniu 9.1 Transport miejski – Priorytet Inwestycyjny 4e (a w nim 18 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – ZIT), 10 projektów w Działaniu 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa – Priorytet Inwestycyjny 7d (a w nim jeden w ramach ZIT) oraz 11 projektów w Działaniu 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa – Priorytet Inwestycyjny 7b.

W ramach trzech działań osiągnięto zakładane wartości wskaźników produktu lub prognozowane jest ich osiągnięcie do końca 2023 roku. Na przypadki nieosiągnięcia docelowych wartości wskaźników rezultatu znaczący wpływ miała pandemia COVID-19 i zmiana zachowań komunikacyjnych społeczeństwa. Wzrosty kosztów wynikające z pandemii i inwazji Rosji na Ukrainę spowodowały także zmiany w zakresie projektów, które obniżyły skuteczność interwencji.

Wskaźnik rezultatu Działania 9.1. dotyczący liczby pasażerów komunikacji miejskiej nie zostanie osiągnięty w związku z wpływem pandemii oraz obniżaniem jakości oferty przewozowej. W Działaniu osiągnięto poprawę konkurencyjności transportu zbiorowego dzięki powstaniu węzłów integracyjnych i zakupom taboru.

Projekty dotyczące węzłów funkcjonują najskuteczniej w części obszaru ZIT w związku z istnieniem w nich silnej oferty transportu zbiorowego, a dotyczące zakupu taboru w obszarach, gdzie uruchomiono komunikację miejską. Bariery efektywności instrumentów terytorialnych było – jak w całej Polsce – ukierunkowanie istniejących partnerstw jako jednostek zarządzających funduszami unijnymi, a nie integrujących świadczenie usług publicznych (np. przewozów transportem publicznym) i dopiero w oparciu o takie funkcje – realizujących inwestycje.

Skuteczność interwencji w ramach transportu miejskiego jest obniżona w związku z potrzebą znacznych działań organizacyjnych dotyczących transportu zbiorowego, wynikających również z uwarunkowań prawnych i finansowych. Towarzyszącym inwestycjom Działania 9.1

---

---

narzędziem, które przyniosło wymierne skutki dla zrównoważonej mobilności, były również działania informacyjno-edukacyjne, o ile były skierowane do zróżnicowanych grup docelowych oraz dotyczyły oprócz transportu rowerowego (co było powszechne) również transportu zbiorowego.

W Działaniu 9.2. w znacznym stopniu przekroczono zakładaną liczbę pasażerów w wojewódzkich przewozach kolejowych. Osiągnęła ona w 2022 roku 123% docelowej wartości mimo znaczącego wpływu pandemii COVID-19 oraz kryzysu gospodarczego. W ramach Działania rewitalizowano linie kolejowe nr 207 (Malbork – Kwidzyn) i 405 (Ustka – Szczecinek), zakupiono tabor do obsługi połączeń regionalnych, a także modernizowano infrastrukturę oraz system zarządzania linii Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Inwestycje w linie kolejowe podniosły prędkość przejazdu i umożliwiły wyższą częstotliwość połączeń, co spowodowało wzrost wykorzystania transportu kolejowego. Na wzrost wykorzystania kolei w podziale modalnym województwa wpłynęło także wybudowanie węzłów integracyjnych.

Inwestycje w linie kolejowe przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa poprzez zmniejszenie ryzyka wypadków oraz do poprawy spójności województwa i dostępności miejskich obszarów funkcjonalnych. Ważne dla przyszłego rozwoju systemu transportowego województwa są realizowane w ramach Działania 9.2 projekty dokumentacyjne dla linii kolejowych, dzięki którym ułatwiona będzie realizacja inwestycji z innych źródeł finansowania niż program regionalny.

Modernizacja dróg wojewódzkich w ramach Działania 9.3 przyczyniła się do wzrostu udziału dróg o dobrym i zadowalającym stanie technicznym w tej kategorii. Znacząco pozytywny wpływ inwestycji odnotowano w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a budowa obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich ograniczyła ruch tranzytowy w ominiętych miejscowościach. Interwencja nie przyczyniła się do zakładanej poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta i miast powiatowych z powodu istotnego wzrostu natężenia ruchu na drogach, niemniej jednak spowolniła ona obserwowany proces pogarszania tej dostępności. Prognozuje się natomiast osiągnięcie zakładanej wartości Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej województwa.

Odnotowano znaczący wpływ interwencji RPO WP na upowszechnianie mobilności aktywnej dzięki powstaniu licznej liniowej i punktowej infrastruktury rowerowej prowadzącej do miast, ich obszarów funkcjonalnych, węzłów integracyjnych oraz wzdłuż dróg wojewódzkich.

Preferencje projektowe określone w ramach RPO WP oceniono jako w większości trafne, a same projekty jako zgodne z polityką strategiczną województwa i wynikające z dalekowzrocznego planowania. Ponadto stwierdzono, że projekty RPO WP uwzględniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami i są komplementarne względem siebie (z zastrzeżeniem wobec inwestycji drogowych). Dostrzeżono również synergię między działaniami (w szczególności 9.1 i 9.2) i innymi osiami priorytetowymi (OP 8 Konwersja – w zakresie mobilności aktywnej).

---



Jako kluczowe interwencje w ramach FEP wskazano inwestycje w rozwój linii komunikacji zbiorowej, tabor autobusowy i kolejowy, sieć dróg rowerowych, cyfryzację transportu, obwodnice miejskie oraz drogi łączące z siecią TEN-T. Działaniem wymaganym dla efektywności interwencji jest intensyfikacja czynności w zakresie organizacji transportu zbiorowego, zarówno na szczeblu regionalnym poprzez wspieranie tworzenia związków powiatowo-gminnych, jak i na szczeblu rządowym – również w przypadku transportu drogowego.

Czynnikami determinującymi efektywność interwencji FEP będzie sytuacja gospodarcza, współpraca w ramach ZIT, spójność z inwestycjami rządowymi oraz dalsza zmiana zachowań komunikacyjnych. Wdrażanie interwencji FEP wspomogą zasugerowane kryteria wyboru projektów dotyczące m.in. uzyskania dofinansowania na tabor autobusowy w przypadku powołania związku powiatowo-gminnego lub objęcia obsługi planowanym transportem zbiorowym obszaru o odpowiedniej wielkości, stosowania standardów dotyczących aspektów wizualno-funkcjonalnych inwestycji oraz działań informacyjno-edukacyjnych, wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego czy wykorzystania błękitno-zielonej infrastruktury. Sugeruje się również rozszerzenie działań możliwych do dofinansowania w ramach perspektywy finansowej 2028+ o masterplany łączące transport z planowaniem przestrzennym, a także o realizację inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej.

---

## SUMMARY

---

This study aims to comprehensively assess the effect of interventions under Priority Axis 9 Mobility of the Pomeranian Voivodeship Regional Operational Programme 2014-2020 (RPO WP).

The study assesses the impact of RPO WP projects on: (1) strengthening public transport in cities and their functional areas, (2) increasing the importance of rail transport in the mobility of the region's inhabitants, (3) improving road accessibility of cities and their functional areas. The coherence of interventions with the concept of transport development in the voivodeship and the complementarity of projects under the priority axis were also examined. The result of the evaluation are recommendations for more effective implementation of the European Funds for Pomerania 2021-2027 (FEP) programme.

The study covers 48 projects at various stages of advancement, including 27 projects in Measure 9.1 Urban Transport - Investment Priority 4e (and including 18 under Integrated Territorial Investments - ITI), 10 projects in Measure 9.2 Regional Rail Infrastructure - Investment Priority 7d (and including one under ITI) and 11 projects in Measure 9.3 Regional Road Infrastructure - Investment Priority 7b.

Target values of product indicators have been achieved or are forecast to be achieved by the end of 2023 under the three measures. The COVID-19 pandemic and the change in the communication behaviour of the population significantly influenced the cases where the target values of result indicators were not achieved. Cost increases due to the pandemic and Russia's invasion of Ukraine also resulted in changes in the scope of projects that reduced the effectiveness of interventions.

The Measure 9.1 result indicator on the number of public transport passengers will not be achieved due to the impact of the pandemic and the reduction in the quality of the transport offer. The Measure has improved the competitiveness of public transport through the creation of integration hubs and the purchase of rolling stock. Projects concerning nodes are most effective in the ITI area, and those concerning the purchase of rolling stock in areas where public transport has been launched. The effectiveness of the ITI instrument was less than expected due to the limited role of the Intermediate Body and the need lack of shared management and service provision, as well as the treatment of territorial instruments as an alliance for receiving funding.

The effectiveness of urban transport interventions is reduced due to the need for significant organisational measures concerning public transport, also resulting from legal and financial conditions. Accompanying the investments of Measure 9.1, information and education activities were also a tool with tangible effects for sustainable mobility if they were addressed to diverse target groups and concerned not only cycling (which was common) but also public transport.

---

Measure 9.2 significantly exceeded the assumed number of passengers in regional rail transport. It reached 123% of the target in 2022 despite the significant impact of the COVID-19 pandemic and the economic crisis. Within the scope of the Measure, railway lines nos. 207 (Malbork - Kwidzyn) and 405 (Ustka - Szczecinek) were revitalised, rolling stock was purchased for regional connections, and the infrastructure and management system of the Tricity Urban Rail line was modernised. Investment in rail lines has raised travel speeds and enabled a higher frequency of connections, resulting in increased use of rail transport. The construction of integration hubs also influenced the increased use of rail in the modal split of the voivodeship.

Investment in rail lines has contributed to improving safety by reducing the risk of accidents and improving the cohesion of the voivodeship and the accessibility of urban functional areas. Essential for developing the voivodeship's transport system are the documentation projects for railway lines carried out under Measure 9.2, which will facilitate the implementation of investments from funding sources other than the regional programme.

Modernisation of voivodeship roads under Measure 9.3 has contributed to an increase in the share of roads in good and satisfactory technical condition in this category. A significantly positive impact of the investment was noted in terms of improved road safety, and the construction of bypasses along provincial roads reduced transit traffic in the towns they bypassed. The intervention did not contribute to the assumed improvement in road accessibility to the Tricity and powiat towns due to a significant increase in road traffic. However, it slowed down the observed process of deterioration in this accessibility. However, the assumed value of the Road Transport Accessibility Index of the voivodeship is forecast to be achieved.

A significant impact of the intervention of RPO WP on the promotion of active mobility was noted thanks to the creation of numerous linear and point cycling infrastructures leading to towns and cities, their functional areas, integration nodes and along voivodeship roads.

The project preferences identified within RPO WP were assessed as mostly relevant, and the projects themselves as compliant with the strategic policy of the voivodeship and resulting from far-sighted planning. In addition, it was found that RPO WP projects considered the needs of people with disabilities and were complementary to each other (with a reservation concerning road investments). Synergies between the measures (in particular 9.1 and 9.2) and other priority axes (OP 8 Conversion - regarding active mobility) were also recognised.

Investments in developing public transport lines, bus and rail rolling stock, cycling networks, digitisation of transport, urban bypasses and roads connecting to the TEN-T network were identified as crucial interventions under the FEP. A measure required for the effectiveness of the intervention is the intensification of activities in the organisation of public transport, both at the regional level by supporting the creation of district-municipal associations, and at the governmental level - also in the case of road transport.

---

---

Factors determining the effectiveness of the FEP intervention will be the economic situation, cooperation within the framework of the ITI, consistency with government investments and further change in transportation behaviour. The implementation of FEP interventions will be assisted by suggested project selection criteria concerning, among others, obtaining funding for bus rolling stock in the case of the establishment of a district-municipal association or the inclusion of an area of sufficient size in the planned public transportation service, the application of standards for the visual and functional aspects of investments and information and education activities, the impact on improving road safety or the use of blue-green infrastructure. It is also suggested to expand the actions that can be financed under the 2028+ financial perspective to include master plans linking transportation with urban planning and implementing investments in rail infrastructure.

---

## 1. WPROWADZENIE

### 1.1. CEL I ZAKRES BADANIA

Celem głównym badania była kompleksowa ocena efektów realizacji projektów transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (RPO WP). Cel główny został zrealizowany poprzez następujące cele szczególne:

- Ocena wpływu projektów RPO WP na wzmocnienie transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych;
- Ocena potencjału i rola projektów RPO WP w zwiększaniu znaczenia transportu kolejowego w mobilności mieszkańców regionu;
- Ocena oddziaływania projektów RPO WP na poprawę dostępności drogowej miast i ich obszarów funkcjonalnych w województwie;
- Ocena spójności interwencji RPO WP z koncepcją rozwoju transportu w województwie pomorskim, a także ocena komplementarności wsparcia w ramach ~~W~~Osi Priorytetowej 9 (OP 9) Programu;
- Wskazanie rekomendacji wdrożeniowych dla perspektywy finansowej 2021-2027.

Badanie stanowi spełnienie wymogu dotyczącego analizy, w jaki sposób wsparcie przyczyniło się do osiągnięcia celów OP 9 Mobilność w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 zgodnie z art. 56 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz wynika z Planu Ewaluacji RPO WP.

W toku badania została dokonana ocena efektów inwestycji transportowych realizowanych w ramach Programu w obszarze trzech priorytetów inwestycyjnych:

- (4e) Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu, któremu odpowiada Działanie 9.1 Transport miejski,
- (7d) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, któremu odpowiada Działanie 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa,
- (7b) Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), w tym z węzłami multimodalnymi, któremu odpowiada Działanie 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa.

Badanie objęło okres od początku realizacji RPO WP tj. od 2015 roku do dnia przekazania projektu raportu końcowego, tj. 27 grudnia 2022 roku. Dane dotyczące analiz finansowych

i wskaźnikowych cechują się aktualnością na dzień 1 grudnia 2022 roku, który zgodnie z Harmonogramem badania zawartym w Raporcie metodycznym zamykał etap analizy danych zastanych.

Zamawiający zwrócił uwagę, że uzyskana wiedza ma być przydatna z punktu widzenia wdrażania programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (FEP), umożliwiając lepsze określanie działań w obszarach objętych badaniem.

Cel główny badania został osiągnięty przez realizację następujących działań: odtworzenie logiki interwencji, analiza danych zastanych, pogłębione studia przypadków czy wywiady IDI/ITI (indywidualne wywiady pogłębione, telefoniczne wywiady pogłębione). Działania te zostały potwierdzone wynikami panelu eksperckiego oraz warsztatu ewaluacyjnego. Efektem pracy było udzielenie odpowiedzi na pytania badawcze wskazane przez Zamawiającego.

## 1.2. KONCEPCJA BADAWCZA

Podstawowym wyzwaniem przy organizacji badania była niepewność dotycząca jakości i możliwości pozyskania danych sprzed interwencji, które mogą być zawarte w studiach wykonalności lub innych źródłach, lecz często mogły być zagregowane w modelach w sposób uniemożliwiający skuteczną analizę.

Ważnym wyzwaniem badawczym było połączenie perspektywy projektowej i ogółu interwencji. Koniecznym i kluczowym elementem badania była kwantyfikacja oddziaływania pojedynczych projektów. Niemniej jednak wymagana przez Zamawiającego przydatność wytworzonej wiedzy z punktu widzenia wdrażania FEP wymagała również podejścia ewaluacyjnego na poziomie całości interwencji.

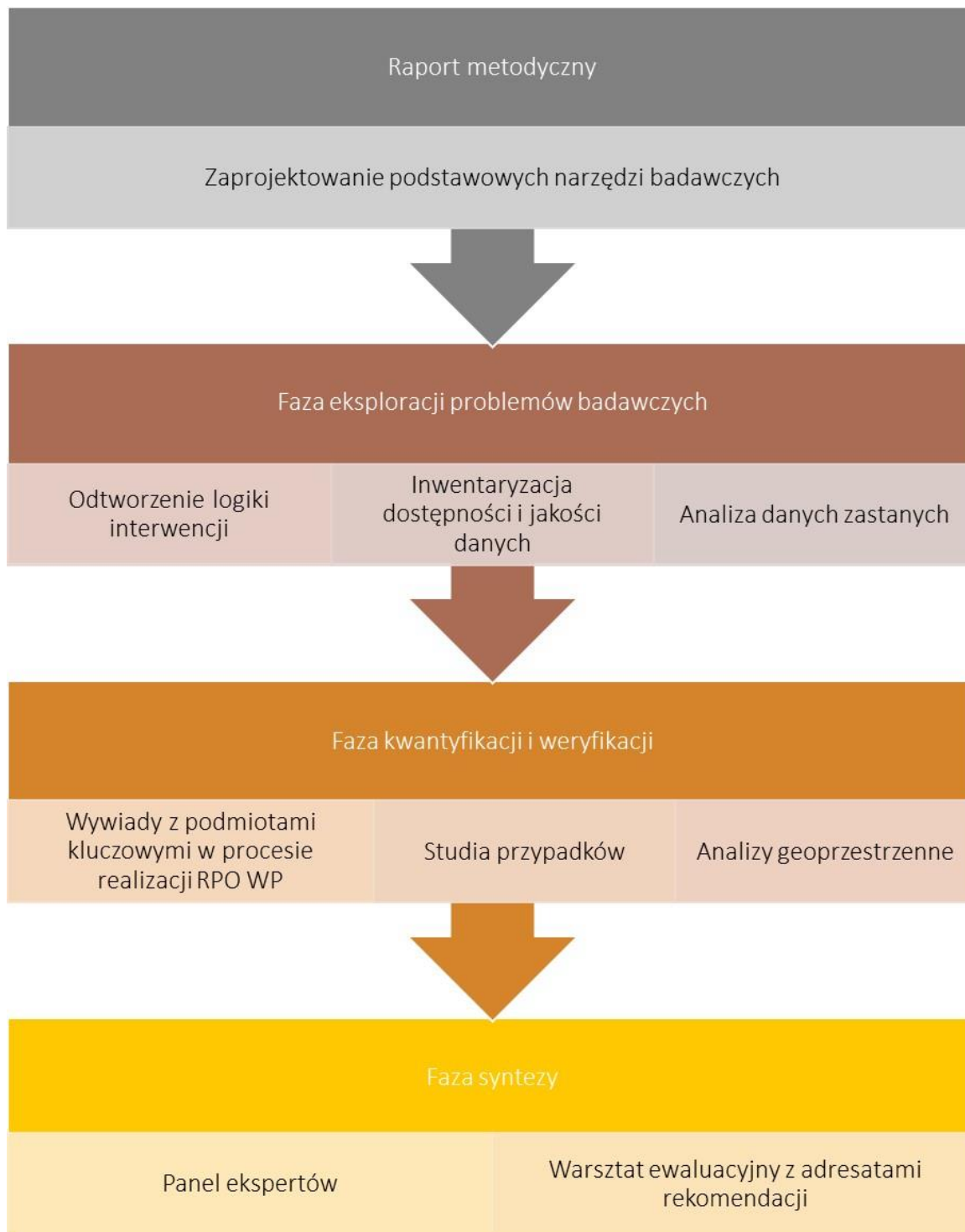
Stąd też badanie objęło cztery podstawowe fazy (por. Rysunek 1):

- Pierwszą fazę – raport metodyczny, zgodny z wymogami Opisu Przedmiotu Zamówienia. Zamawiający zgodnie z ogólnymi standardami na wykonanie tego raportu wskazał 7 dni, co umożliwiło zaproponowanie narzędzi badawczych.
- Drugą fazę – fazę eksploracji problemów badawczych. W tej fazie nastąpiła szczegółowa inwentaryzacja dostępności i jakości danych, w tym danych sprzed realizacji projektów. Równocześnie odtworzona została logika interwencji w ramach priorytetów inwestycyjnych. W ramach analizy danych zastanych zidentyfikowane zostały również inwestycje transportowe realizowane na terenie województw sąsiadujących.
- Trzecią fazę – fazę kwantyfikacji i weryfikacji, w której zostały wykonane wywiady pogłębione z różnymi grupami podmiotów oraz analizy studiów przypadków. Dla skuteczniejszej interpretacji oraz wizualizacji wyników wykonane zostały również analizy przestrzenne.
- Czwartą fazę – fazę syntezy, w której wyniki badań zostały zinterpretowane, zgodnie z zasadami triangulacji, zarówno przez zespół projektowy, jak i ekspertów zewnętrznych,

# OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

z którymi przeprowadzony został panel badawczy oraz warsztat ewaluacyjny. Do udziału w panelu i warsztacie zostali również zaproszeni przedstawiciele Zamawiającego.

Rysunek 1. Etapy realizacji badania



Źródło: opracowanie własne.

## 2. RPO WP I JEGO ZAŁOŻENIA

RPO WP jest jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. Tematyczny zakres oraz logika interwencji RPO WP są zdeterminowane m.in. zapisami sześciu Regionalnych Programów Strategicznych (RPS), które, operacjonalizując zapisy Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (SRWP), określają sposób realizacji polityk rozwojowych Samorządu Województwa Pomorskiego do 2020 r. RPO WP jest współfinansowany z dwóch funduszy: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego.

RPO WP realizowany jest przez 14 Osi Priorytetowych. Niniejsze badanie dotyczy Osi Priorytetowej (OP) 9 Mobilność, w ramach której realizuje się działania dotyczące priorytetów inwestycyjnych 4e, 7b i 7d, które skupiono w jednej OP w celu osiągnięcia efektu synergii. Oś jest finansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego kwotą 374 381 860 EUR. Determinacja realizacji osi jest zawarta na szczelbu regionalnym w celu operacyjnym SRWP „Sprawny system transportowy” oraz zapisami RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”. Instytucją Zarządzającą RPO WP jest Zarząd Województwa Pomorskiego.

W ramach OP 9 Mobilność wydzielono trzy działania. W dwóch z nich jednocześnie wydzielono po dwa poddziałania:

- Działanie 9.1. Transport miejski (Priorytet Inwestycyjny 4e)
  - Poddziałanie 9.1.1 Transport miejski – mechanizm ZIT
  - Poddziałanie 9.1.2 Transport miejski
- Działanie 9.2. Regionalna infrastruktura kolejowa (Priorytet Inwestycyjny 7d)
  - Poddziałanie 9.2.1 Regionalna infrastruktura kolejowa – mechanizm ZIT
  - Poddziałanie 9.2.2 Regionalna infrastruktura kolejowa
- Działanie 9.3. Regionalna infrastruktura drogowa (Priorytet Inwestycyjny 7b)

W przypadku poddziałań 9.1.1 i 9.2.1 jako Instytucja Pośrednicząca występował Związek ZIT w postaci Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot. Alokacja została podzielona pomiędzy poszczególne działania na podobnym poziomie, około 1/3 wszystkich wyasygnowanych środków (por. Tabela 1).

Tabela 1. Podział środków na działania i poddziałania w ramach OP 9 Mobilność

DZIAŁANIE/PODDZIAŁANIE	ALOKACJA ŚRODKÓW	% ALOKACJI
9.1.1 Transport miejski – mechanizm ZIT	65 583 039 EUR	17,5%
9.1.2 Transport miejski	51 605 236 EUR	13,8%
9.2.1 Regionalna infrastruktura kolejowa – mechanizm ZIT	15 431 615 EUR	4,1%



OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W  
RAMACH RPO WP 2014-2020

DZIAŁANIE/PODDZIAŁANIE	ALOKACJA ŚRODKÓW	% ALOKACJI
9.2.2 Regionalna infrastruktura kolejowa	116 065 177 EUR	31,0%
9.3 Regionalna infrastruktura drogowa	125 696 793 EUR	33,6%
<b>SUMA</b>	<b>374 381 860 EUR</b>	100,0%

Źródło: opracowanie własne

## 2.1. LOGIKA INTERWENCJI OP 9 RPO WP

### Przesłanki do realizacji interwencji:

- spadek jakości środowiska i warunków życia,
- niska spójność transportowa regionu,
- niska dostępność transportowa regionu,
- spadek liczby przewiezionych pasażerów,
- zły stan infrastruktury transportu zbiorowego,
- niedostosowanie oferty transportowej do postępującej urbanizacji,
- niska jakość usług transportu zbiorowego w podróżach pasażerskich,
- niska konkurencyjność transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego,
- niski poziom integracji podsystemów transportowych,
- niski poziom rozwinięcia systemu transportu multimodalnego,
- brak uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu drogowym,
- niska dostępność transportu kolejowego,
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- ograniczona konkurencyjność kolei wobec transportu indywidualnego,
- niekorzystny wpływ transportu drogowego na środowisko,
- niezadowalający lub zły stan techniczny sieci drogowej,
- niski poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- przeciążenie infrastruktury indywidualnym transportem samochodowym,
- brak integracji infrastruktury rowerowej z innymi środkami transportu,
- niesieciowy rozwój infrastruktury systemu mobilności aktywnej,
- niewystarczająca ilość infrastruktury dla mobilności aktywnej.

### Wdrażanie interwencji:

#### 1. Transport miejski, zbiorowy i mobilność aktywna:

- 1) budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej punktowej infrastruktury transportu zbiorowego składającej się na punkt transportowy:

- systemy parkingowe typu „parkuj i jedź”, „parkuj rower i jedź” oraz „podwieź i jedź” wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów w obszarach punktu transportowego,
  - rozbudowa i przebudowa dworców kolejowych lub innych obiektów obsługi podróżnych,
  - budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury liniowej transportu rowerowego wraz z systemem roweru miejskiego na potrzeby dojazdu do węzłów integracyjnych stanowiących funkcjonalne powiązania do przystanków i urządzeń „parkuj rower i jedź”,
  - rozbudowa i przebudowa infrastruktury drogowej stanowiącej bezpośredni dojazd do węzła integracyjnego,
- 2) budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu szynowego (kolei miejskiej oraz tramwaju), transportu trolejbusowego i autobusowego, w tym odpowiednio układów torowych na trasach, pętlach i bocznicach, trakcji, sieci energetycznych i podstacji trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych, pętli, wydzielonych pasów ruchu, zatok przystankowych,
- 3) budowa zintegrowanych systemów zarządzania ruchem obejmujących sterowanie ruchem ulicznym oraz zarządzanie transportem zbiorowym, w tym systemy sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego, systemy monitoringu transportu zbiorowego i przystanków (m.in. systemy monitorowania bezpieczeństwa pasażerów), systemy informacji dla pasażerów transportu zbiorowego, wdrożenie elektronicznego systemu pobierania opłat (bilet elektroniczny), systemy kontroli i zarządzania miejscami parkingowymi,
- 4) zakup lub modernizacja miejskiego, publicznego taboru transportu zbiorowego (drogowego, szynowego) na potrzeby zapewnienia potoków pasażerów do węzła integracyjnego lub obsługi nowych linii transportu szynowego.

## 2. Transport kolejowy:

- 1) budowa, rozbudowa, przebudowa, remont dróg szynowych szlakowych i stacyjnych,
- budowa, przebudowa, rozbudowa lub modernizacja kolejowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty,
  - modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - przebudowa przejazdów kolejowych dla podniesienia kategorii przejazdu, budowa/przebudowa skrzyżowań dwupoziomowych z drogami publicznymi, budowa/przebudowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych,
  - budowa, rozbudowa i przebudowa obiektów obsługi podróżnych na stacjach i przystankach osobowych wraz z zagospodarowaniem bezpośredniego otoczenia, w tym perony, wiaty, bezkolizyjne przejścia przez tory, urządzenia dla osób niepełnosprawnych.
- 2) budowa zintegrowanych systemów zarządzania ruchem obejmujących m.in. systemy sterowania ruchem pojazdów, systemy monitoringu środków transportu i przystanków (np. systemy monitorowania bezpieczeństwa pasażerów), systemy informacji dla pasażerów

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

transportu zbiorowego, wdrożenie elektronicznego systemu pobierania opłat (bilet elektroniczny) /możliwe poddziałania identycznie jak w przypadku 1).

- 3) zakup lub modernizacja taboru kolejowego na potrzeby obsługi zmodernizowanych linii,
- 4) opracowanie dokumentacji projektowej niezbędnej do realizacji inwestycji kolejowej, w tym m.in.: studium korytarzowe, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, raport OOS, program funkcjonalno-użytkowy, dokumentacja techniczna, analiza finansowo-ekonomiczna, studium wykonalności.

### Transport drogowy:

- budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. obwodnice, skrzyżowania, węzły, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienia nawierzchni drogowej.
- budowa, przebudowa, rozbudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, estakady, tunele drogowe, kładki dla pieszych, przejścia podziemne,
- budowa, przebudowa i rozbudowa wyposażenia technicznego dróg, w tym m.in. urządzenia odwodnienia, urządzenia oświetlenia, urządzenia obsługi uczestników ruchu (np. parkingi i jezdnie manewrowe w miejscach obsługi podróżnych, urządzenia dla obsługi transportu zbiorowego, parkingi strategiczne), urządzenia techniczne (np. bariery ochronne, osłony przeciwoślnościowe, ekrany akustyczne, zieleń izolacyjna),
- budowa chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych i infrastruktury towarzyszącej w pasie drogowym, niezwiązanej z drogą w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury społeczeństwa informacyjnego, tj. kanalizacja teletechniczna i przepusty dla zwierząt,
- budowa urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in. urządzenia sterowania ruchem, środki uspokojenia ruchu, urządzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu.

### **Rezultat bezpośredni interwencji:**

- poprawa jakości i spójności infrastruktury,
- poprawa dostępności do liniowej i węzłowej infrastruktury transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa drogowego i kolejowego,
- poprawa jakości taboru i komfortu podróży,
- uzyskanie możliwości zarządzania infrastrukturą i ruchem,
- dostosowanie parametrów technicznych dróg i kolei do standardów unijnych,
- zwiększenie przepustowości i nośności infrastruktury drogowej,
- skrócenie czasu podróży,
- zwiększenie świadomości mieszkańców na temat transportu zbiorowego.

### Rezultat pośredni interwencji:

- poprawa jakości życia w miastach i obszarach funkcjonalnych,
- poprawa spójności terytorialnej, gospodarczej i społecznej regionu,
- poprawa sprawności funkcjonowania układu transportowego,
- wzmocnienie udziału transportu zbiorowego i wzrost znaczenia indywidualnej mobilności aktywnej,
- pogłębienie integracji systemu transportu zbiorowego w największych miastach i ich obszarach funkcjonalnych,
- ograniczenie emisji generowanej przez transport, zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych,
- zmniejszenie przeciążenia ruchem kołowym.

## 2.2. PROJEKTY REALIZOWANE W RAMACH OP 9 RPO WP

W ramach OP 9 RPO WP złożono wnioski o dofinansowanie 51 projektów. Przeprowadzone zostały trzy nabory wniosków w trybie konkursowym, w ramach których wyłoniono 15 projektów. Dwa z trzech naborów przeprowadzono w ramach poddziałania 9.1.2 Transport miejski, natomiast trzeci został przeprowadzony w ramach poddziałania 9.2.2 Regionalna infrastruktura kolejowa.

Pozostałe 33 projekty zostały wybrane jako pozakonkursowe – w poddziałaniu 9.1.1 i 9.2.1 w ramach mechanizmu ZIT, a w Działaniu 9.3 w związku z pojedynczym beneficjentem – województwem pomorskim (Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku) i wpisaniem projektów Działania na listę pozakonkursową (przedsięwzięcia strategiczne wynikające z RPS Mobilne Pomorze). Trzem wnioskowi projektowemu nie przyznano dofinansowania (lub w późniejszym czasie je wycofano). Rozdział projektów w poszczególnych działaniach obrazuje Tabela 2.

Tabela 2. Projekty realizowane i zakończone w poszczególnych działaniach i poddziałaniach RPO WP

DZIAŁANIE	PODDZIAŁANIE	TRYB WYBORU PROJEKTÓW	LICZBA PROJEKTÓW	PROJEKTY UKOŃCZONE	% PROJEKTÓW UKOŃCZONYCH
9.1	9.1.1	Pozakonkursowy	18	7	38,9%
9.1	9.1.2	Konkursowy – nabór 1	5	3	60,0%
9.1	9.1.2	Konkursowy – nabór 2	4	0	0,0%
<b>9.1</b>	<b>Suma</b>	-	<b>27</b>	<b>10</b>	<b>37,0%</b>

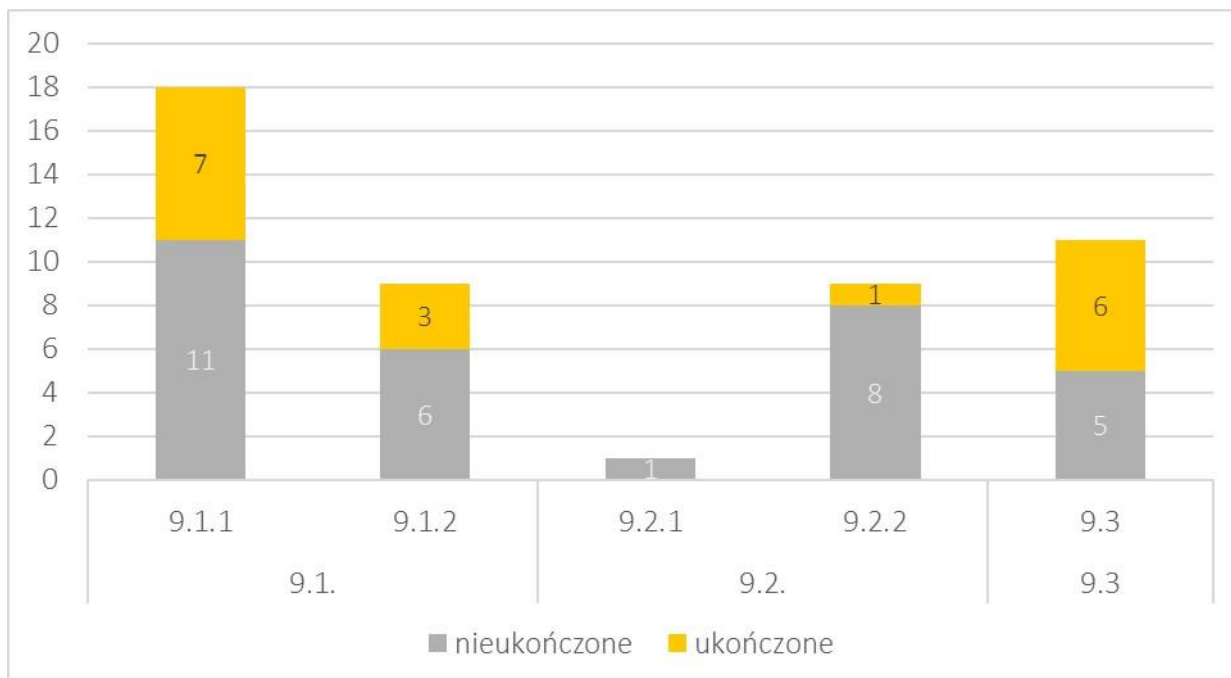
**OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W  
RAMACH RPO WP 2014-2020**

DZIAŁANIE	PODDZIAŁANIE	TRYB WYBORU PROJEKTÓW	LICZBA PROJEKTÓW	PROJEKTY UKOŃCZONE	% PROJEKTÓW UKOŃCZONYCH
9.2	9.2.1	Pozakonkursowy	1	0	0,0%
9.2	9.2.2	Konkursowy – nabór 1	6	0	0,0%
9.2	9.2.2	Pozakonkursowy	3	1	33,3%
<b>9.2</b>	<b>Suma</b>	-	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>10,0%</b>
<b>9.3</b>	-	<b>Pozakonkursowy</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>54,6%</b>
<b>Suma</b>	-	-	<b>48</b>	<b>17</b>	<b>35,4%</b>

Źródło: opracowanie własne według stanu na 1 grudnia 2022 roku

Spśród analizowanych projektów największy udział pod względem ich liczby ma Działanie 9.1 Transport miejski obejmujący 27 projektów, natomiast Działanie 9.2 obejmuje 10 projektów, a Działanie 9.3 - 11 projektów (por. Rysunek 2).

Rysunek 2. Projekty w poszczególnych działaniach i poddziałaniach RPO WP

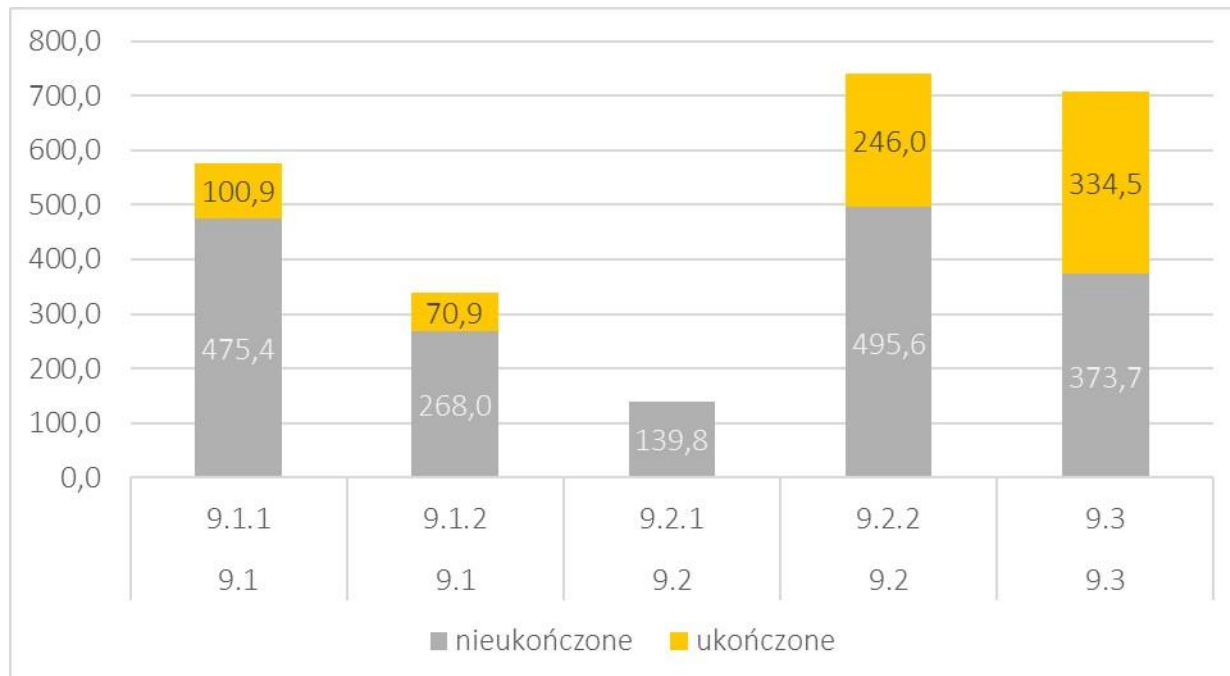


Źródło: opracowanie własne według stanu na 1 grudnia 2022 roku

Pod względem wartości ogółem największą sumaryczną wartość posiadają projekty z Działania 9.1 Transport miejski (915 mln zł) oraz 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa (881 mln zł), a

najmniejszą - przedsięwzięcia z Działania 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa (708 mln zł) (por. Rysunek 3).

Rysunek 3. Wartość ogółem projektów w poszczególnych działaniach i poddziałaniach RPO WP [mln zł]

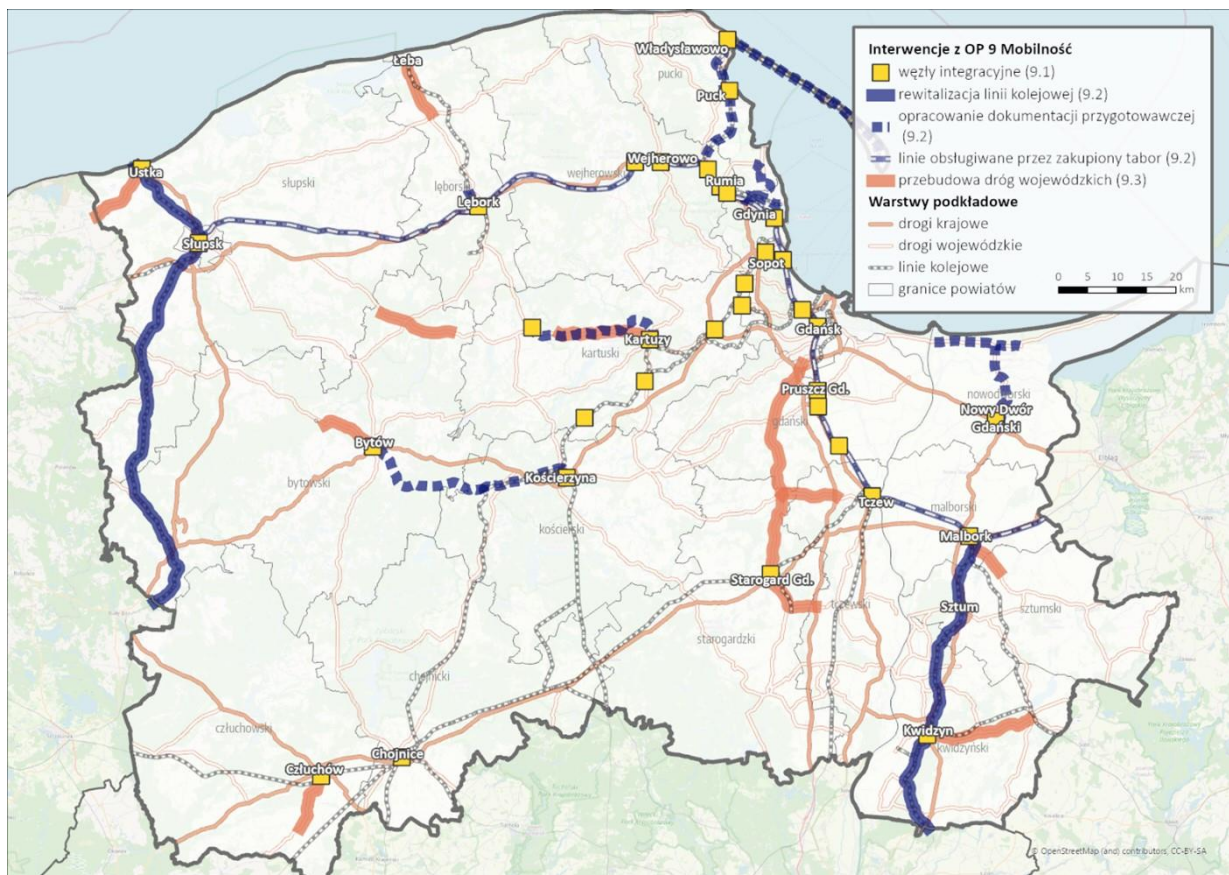


Źródło: opracowanie własne według stanu na 1 grudnia 2022 roku

Inwestycje były realizowane przede wszystkim w północno-wschodniej części województwa – w rejonie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Trójmiasta oraz silnie powiązanych z nim pobliskich obszarów jak Starogard Gdański, Malbork czy Kwidzyn, a także w rejonie Kartuz i Kościerzyny. W pozostałej części województwa inwestycje opierały się przede wszystkim o większe miasta i ich obszary funkcjonalne. Mniejsze zagęszczenie na zachodzie województwa może wynikać z mniejszej gęstości zaludnienia (por. Rysunek 4).

# OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 4. Mapa interwencji dofinansowanych z RPO WP



Źródło: opracowanie własne

### 3. WYNIKI PRAC BADAWCZYCH

#### 3.1. OCENA WPŁYWU PROJEKTÓW RPO WP NA WZMOCNIENIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO W MIASTACH ORAZ ICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH

W Działaniu 9.1 Transport miejski uwzględniano projekty, które docelowo poskutkują spełnieniem celu szczegółowego dla Priorytetu Inwestycyjnego 4e w RPO WP „Zwiększona liczba pasażerów transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych”.

Wsparcie w ramach Działania miało na celu umocnienie pozycji transportu zbiorowego (mobilność zrównoważona) oraz ograniczenie emisji generowanej przez transport w miastach (mobilność niskoemisyjna), co miało przyczynić się do pogłębienia integracji oraz poprawy sprawności, atrakcyjności i efektywności systemu transportu zbiorowego w największych miastach i ich obszarach funkcjonalnych, tworząc silną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

W RPO WP w tym Działaniu przewidziano wsparcie przedsięwzięć polegających na kompleksowej modernizacji istniejących i budowie nowych elementów infrastruktury zbiorowego transportu szynowego, trolejbusowego, autobusowego i rowerowego: liniowej i węzłowej (węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego, w tym kolejowego wraz z budynkami dworców kolejowych). Umożliwiono także realizację przedsięwzięć poprawiających funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego (m.in. inteligentne systemy transportowe). Obok działań infrastrukturalnych możliwe było także wsparcie przedsięwzięć związanych z zakupem i modernizacją taboru, zwłaszcza wykorzystującego napęd elektryczny lub inne alternatywne systemy napędowe. W celu podniesienia efektywności transportu zbiorowego możliwa była również realizacja projektów dotyczących budowy infrastruktury liniowej transportu rowerowego (indywidualna mobilność aktywna) zapewniającej dojazd do węzłów integracyjnych.

Działanie 9.1 Transport miejski realizowano poprzez dwa poddziałania – 9.1.1 obejmujące projekty w mechanizmie ZIT, wybierane w trybie pozakonkursowym, oraz 9.1.2 poza mechanizmem ZIT, wybierane w trybie konkursowym. Były to przede wszystkim projekty dotyczące powstania węzłów integracyjnych wraz z inwestycjami towarzyszącymi czy zakupem taboru (jedynie w ramach ZPT). W Działaniu 9.1 zrealizowane zostało lub zostanie 27 projektów (w tym 18 w ramach ZIT) o sumarycznej wartości ogółem wynoszącej 915 202 454,71 zł i dofinansowaniu wynoszącym 522 300 521,23 zł, co stanowi 57,1% wartości ogółem projektów. W ramach OMGGŚ interwencje Działania dotyczyły wszystkich typów gmin województwa pomorskiego, natomiast poza obszarem metropolitalnym dotyczyły ośrodków powiatowych oraz Ustki, wchodzącej w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska (por. Rysunek 5). Dofinansowanie projektów wynosiło od 43% do 85%.





Tabela 3. Wartości wskaźników produktu RPO WP dotyczących Działania 9.1

WSKAŹNIK PRODUKTU	WARTOŚĆ DOCELOWA RPO WP (2023)	WARTOŚĆ OSIĄGNIĘTA PO WP (XII 2022)	OSIĄGNIĘTY % WARTOŚCI DOCELOWEJ	PROGNOZOWANA WARTOŚĆ NA PODSTAWIE UMÓW	PROGNOZOWANY % WARTOŚCI DOCELOWEJ NA PODSTAWIE UMÓW
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt.]	30	15	50,0%	33	110%
Liczba zakupionych/zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.]	36	37	102,8%	37	102,8%
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” [szt.]	40	20	50,0%	43	107,5%

Źródło: opracowanie własne

Wskaźnik „liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych”, której docelową wartością jest 30 został osiągnięty zgodnie z dokumentacją w 50%, biorąc pod uwagę zrealizowane i rozliczone projekty dotyczące węzłów integracyjnych. W rzeczywistości jednak wartość ta jest w znacznym stopniu zaniżona w wyniku dalszego trwania czynności formalnych wobec wniosków o dofinansowanie.

W ramach Działania 9.1 dofinansowano 27 projektów zakładających powstanie 34 węzłów integracyjnych, z czego 7 jest w dalszym ciągu w budowie, natomiast 27 oddano już do użytku. Oznacza to, że realna wartość wskaźnika przekroczyła oczekiwaną i wynosi obecnie 90%.

Pozostałe siedem węzłów integracyjnych, będących w trakcie realizacji, powinno zostać ukończonych i rozliczonych do końca 2023 roku w związku z terminem kwalifikowalności wydatków. Pozyskując informacje od beneficjentów projektów, których budowa nie została ukończona, uzyskano następujące terminy oddania węzłów do użytku:

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

- Chojnice – połowa 2023 roku (wizja lokalna wykazała jedynie trwające w dalszym ciągu prace remontowe dworca, por. Rysunek 6),
- Gdańsk Główny – koniec 2023 roku,
- Gdańsk Wrzeszcz – październik 2023 roku,
- Gdynia Karwiny – drugi kwartał 2023 roku,
- Rumia – luty 2023 roku,
- Słupsk – koniec 2023 roku.

Rysunek 6. Remont dworca kolejowego w Chojnicach dofinansowany w ramach RPO WP



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Problematyczna może być realizacja do końca okresu rozliczeniowego pełnego zakresu dla węzła Gdańsk Główny. We wrześniu 2022 roku nie otrzymano zgody ministra rozwoju i technologii na realizację inwestycji w związku z lokalizacją przejścia dla pieszych zbyt blisko innego skrzyżowania. W związku ze zmianą rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych planowane jest jednak rozpoczęcie budowy przejścia.

Tak wyznaczone terminy ukończenia prac oznaczają, że na koniec perspektywy ukończone będą 33 z 34 projektów dotyczących węzłów integracyjnych, co oznaczać będzie osiągnięcie wartości wskaźnika na poziomie 110%. Projekt węzła we Władysławowie, który doznał znacznych opóźnień wynikających z utraty decyzji środowiskowej, został uznany za „niefunkcjonujący” i będzie realizowany do 2025 roku.



Wskaźnik produktu „Liczba wybudowanych obiektów »parkuj i jedź«” również posiada obecnie wartość 20, co przekłada się na osiągnięcie 50% wartości docelowej. Wynik ten również jest zaniżony w związku z rozliczeniem projektów i w przypadku realizacji wszystkich inwestycji poza węzłem Władysławowo wartość wskaźnika wyniesie 43 wybudowane obiekty (108% wartości docelowej). Uzyskanie wartości wskaźników przewyższających planowane wynika z wdrożenia komponentu obiektu „parkuj i jedź” w znaczną część projektów dotyczących powstania węzłów integracyjnych.

Osiągnięta została docelowa wartość – wynosząca 103% – dla wskaźnika „Liczba zakupionych/zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej”. Wartość została osiągnięta w związku z zakupem taboru autobusowego jako elementu pięciu projektów dotyczących węzłów integracyjnych: w Starogardzie Gdańskim (11 szt.), Chojnicach (8 szt.), Kościerzynie (5 szt.), Słupsku (5 szt.), Lęborku (5 szt.) i Bytowie (3 szt.). W tym przypadku brak jest projektów nierozliczonych i jest to już wartość ostateczna.

Realizacja wskaźników rezultatu Działania 9.1 RPO WP, w oparciu o dane Głównego Urzędu Statystycznego, kształtowała się następująco (por. Tabela 4):

Tabela 4. Wartości wskaźników rezultatu RPO WP dotyczących Działania 9.1

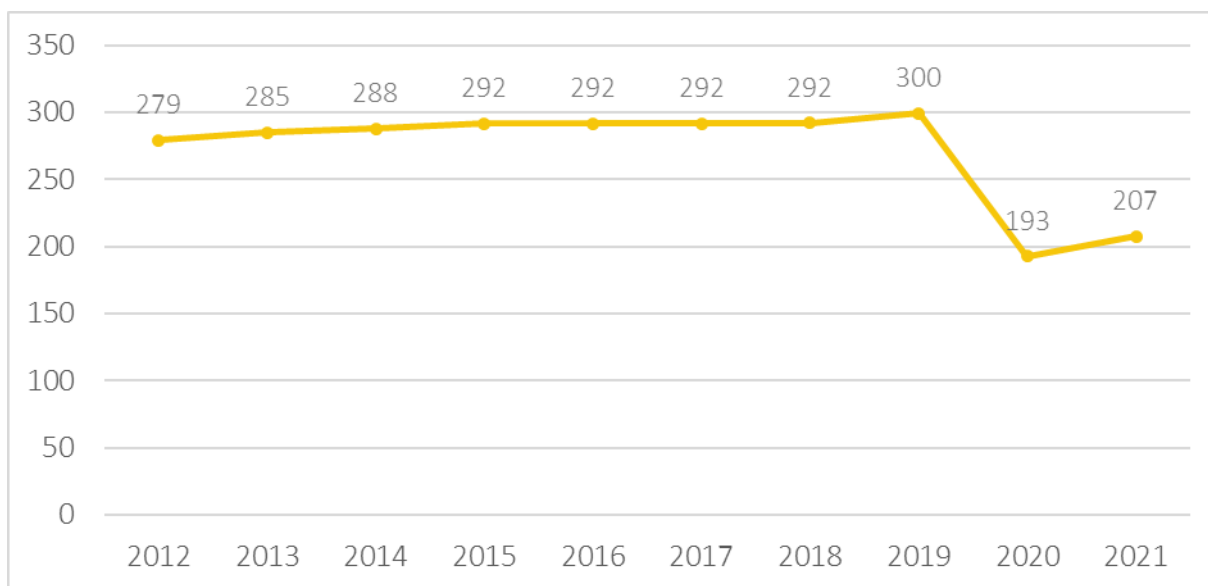
WSKAŹNIK REZULTATU	WARTOŚĆ BAZOWA RPO WP (2012)	WARTOŚĆ DOCELOWA RPO WP (2023)	WARTOŚĆ OSIĄGNIĘTA (2021)	WARTOŚĆ PROGNOZOWANA (2023)
Przewozy pasażerów komunikacją miejską w ciągu roku [mln os.]	279	280	207,3	252

Źródło: opracowanie własne

Nieosiągnięcie docelowej wartości wskaźnika rezultatu „Przewozy pasażerów komunikacją miejską w ciągu roku” spowodowane jest przede wszystkim wpływem pandemii COVID-19, która spowodowała zmianę zachowań komunikacyjnych społeczeństwa oraz spadek pracy przewozowej. Jednocześnie ostatnie dostępne dane dotyczą roku 2021, gdy w przypadku wzrostu zakażeń COVID-19 podejmowano tzw. lockdowny. Warty zauważenia jest jednak fakt, iż przed pandemią wartość wskaźnika znacznie przewyższała docelową wartość i wynosiła 300 mln osób przewiezionych komunikacją miejską (por. Rysunek 7).

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 7. Przewozy pasażerów komunikacją miejską w ciągu roku w województwie pomorskim w latach 2012-2021 [mln os.]



Źródło: opracowanie własne

Szacuje się, że w 2022 roku liczba przewozów komunikacją miejską w województwie osiągnęła około 280 mln pasażerów w związku z częściowym powrotem wcześniejszych zachowań komunikacyjnych. Nie będzie on całościowy w związku z m.in. rozpowszechnieniem pracy zdalnej, co będzie miało długofalowe skutki. Ponadto widoczna jest ogólna tendencja spadkowa pracy eksploatacyjnej w transporcie autobusowym (por. Rozdziały 3.1.2 i 3.4.1). Z uwagi na spowodowany inwazją Rosji na Ukrainę wzrost cen surowców energetycznych i pracy oraz zahamowanie tempa wzrostu dochodów bieżących samorządu w 2023 roku, przy braku działań ze strony rządu, w dalszym ciągu ograniczana będzie oferta przewozowa.

Już 30 stycznia 2023 roku w Gdyni zlikwidowane zostały cztery linie trolejbusowe, pięć autobusowych oraz dwie autobusowe sezonowe, a także ograniczono kursowanie w weekendy w nocy. Spodziewane jest dalsze ograniczanie oferty przewozowej innych organizatorów i z powodu bezpośredniej korelacji oferty z liczbą pasażerów można przewidywać w 2023 roku spadku liczby pasażerów o około 10%. Co za tym idzie docelowa wartość wskaźnika nie zostanie osiągnięta.

---

Wskaźnik produktu Działania 9.1 osiągnął docelową wartość w zakresie liczby jednostek zakupionego taboru. Wskaźniki dotyczące liczby zrealizowanych węzłów integracyjnych oraz liczby parkingów „parkuj i jedź”, które nie osiągnęły obecnie docelowej wartości, osiągną ją i nieznacznie przekroczą wraz z końcem 2023 roku. Wskaźnik rezultatu dotyczący liczby przewiezionych komunikacją miejską pasażerów nie osiągnie do końca 2023 roku docelowej wartości w związku z wpływem pandemii COVID-19 i zmianą zachowań komunikacyjnych

---

---

społeczeństwa oraz wzrostem kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej i wynikającym spadkiem jakości oferty przewozowej, co przełoży się na spadek wykorzystania przez pasażerów.

---

### 3.1.2. WPŁYW INTERWENCJI W RAMACH DZIAŁANIA 9.1 NA KONKURENCYJNOŚĆ TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ POTENCJAŁ PROJEKTÓW RPO WP W ZWIĘKSZANIU ROLI TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Cele szczegółowe Osi Priorytetowej 9 to zwiększona liczba pasażerów transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych oraz zwiększone przewozy w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym w efekcie wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego.

Znaczna część projektów dotyczących transportu zbiorowego dotyczyła powstania węzłów integracyjnych (działanie 9.1) – były to oddolne pomysły beneficjentów, którzy wskazywali na fakt, iż środki na pozostałe elementy dotyczące transportu miejskiego, takie jak tabor, można pozyskiwać również z innych źródeł (np. z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko), natomiast jedynie w ramach OP 9 RPO WP jest szansa na zrealizowanie węzłów integracyjnych, których zalety i potrzebę funkcjonowania wskazywano już w dokumentach strategicznych województwa.

Węzły integracyjne mają wpływ na poprawę konkurencyjności transportu zbiorowego dzięki lepszemu niż przed ich powstaniem wzajemnym powiązaniu różnych środków transportu – indywidualnego (rower, samochód, urządzenia transportu osobistego), kolejowego, miejskiego i pozamiejskiego. Dzięki powstaniu węzłów ułatwiono podróże z wykorzystaniem transportu kombinowanego – umożliwiono wygodną przesiadkę z transportu autobusowego na transport kolejowy, co przyczyniło się do większego wykorzystania przystanków kolejowych (por. Rozdział 3.2.2).

Umożliwiając pozostawienie samochodu na parkingu lub rowerem przy stojaku rowerowym, zachęcono do korzystania z transportu zbiorowego w formie autobusów czy pociągów, a także zapewniono możliwość skorzystania ze środków transportu indywidualnego jako sposobu na pokonanie „ostatniej mili” – tu wartym wspomnienia jest fakt powstania licznych dróg rowerowych w ramach węzłów (por. Rozdział 3.4.6). Dzięki temu, że w ramach węzłów integracyjnych zbliżono dworce autobusowe do peronów kolejowych, umożliwiono dogodną przesiadkę z autobusu na kolej, gdy wcześniej autobusy zatrzymywały się na dworcu z dala od przystanku kolejowego lub w innej części miasta. Nowe węzły poprawiły też warunki przesiadek między autobusami (por. Rysunek 8).

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 8. Dworzec autobusowy w ramach węzła integracyjnego w Lęborku



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Najsilniejszy wpływ węzłów integracyjnych widoczny jest w przypadku węzłów realizowanych na obszarze ZIT, gdzie inwestycje w transport zbiorowy realizowane są dalekowzrocznie (por. Rysunek 9). Powstałe węzły działają tu skutecznie, ponieważ są częścią całego organizmu – umożliwiają wygodną przesiadkę na często kursującą kolej aglomeracyjną oraz na pojazdy przewoźników skupionych w Metropolitalnym Związku Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej w warunkach przynajmniej częściowej synchronizacji rozkładów, zintegrowanej informacji pasażerskiej czy uspołnionej taryfy (która będzie jeszcze bardziej spójna po wprowadzeniu systemu FALA).

Rysunek 9. Pełen samochodów parking na węźle integracyjnym w Redzie



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Podjęto próbę kwantyfikacji wpływu działań w ramach RPO WP na konkurencyjność publicznego transportu autobusowego i wzrost liczby pasażerów z wykorzystaniem danych pozyskanych od Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Wyciągnięcie wniosków jest jednak znacząco utrudnione przez wpływ pandemii COVID-19, która dotychczasowe trendy zakłóciła mającymi miejsce w 2020 i 2021 roku lockdownami, ograniczeniem korzystania z transportu publicznego i zmianą zachowań komunikacyjnych (por. Tabela 5).

Tabela 5. Liczba pasażerów autobusów poszczególnych organizatorów transportu w latach 2016-2021 (w tysiącach pasażerów)

PRZEWOŹNIK	2016	2017	2018	2019	2020	2021
PKA Gdynia	19500	19500	19500	19500	17900	17610
MZK Słupsk	14000	13300	12715	12715	12715	10604
MZK Wejherowo	5880	6021	6056	8200	6606	5906
MZK Chojnice	953	935	1383	1475	934	996
MZK Malbork	1369	1377	1430	1356	841	771

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej

Wizje lokalne wykonane w grudniu 2022 roku na pięciu węzłach integracyjnych dowiodły, że punkty te są popularne wśród mieszkańców – parkingi samochodowe były często wykorzystywane (Reda, Lębork, Chojnice), znaczne było też wykorzystanie stojaków rowerowych mimo pory roku. Odnośnie węzłów integracyjnych brak jest jednak opracowań dotyczących pomiaru liczby korzystających osób i ich zachowań, co mogłoby jednoznacznie wskazać na skuteczność interwencji – sugeruje się wprowadzenie tego typu badań.



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

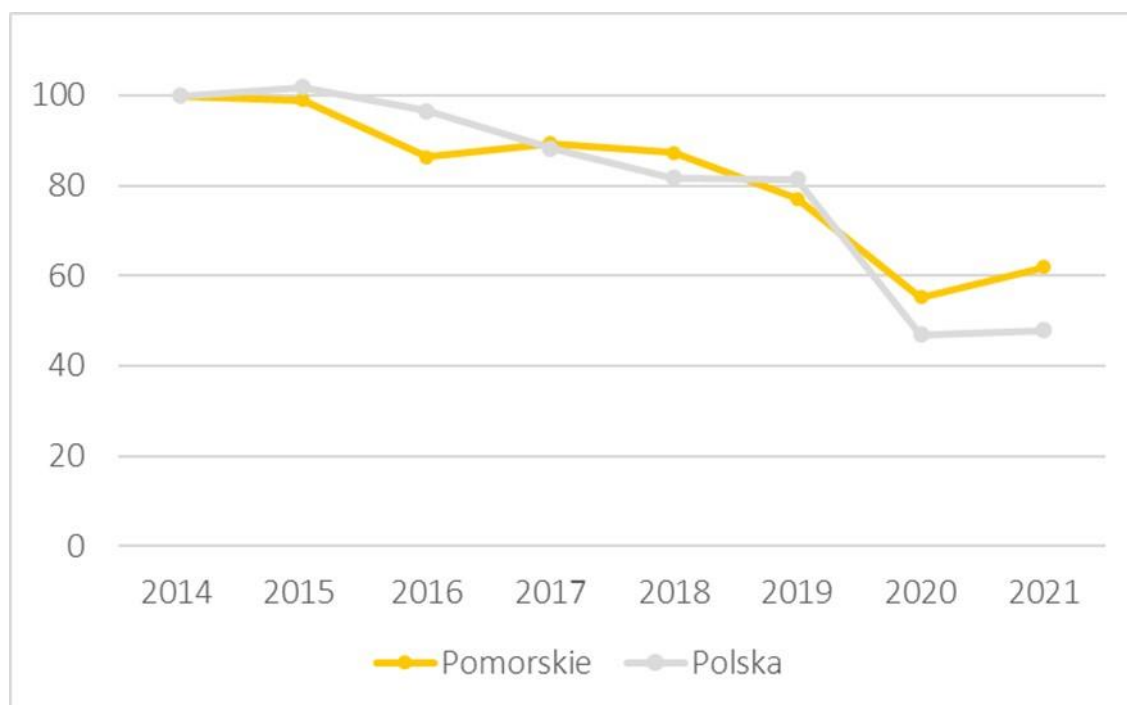
Pozytywnie ocenia się realizację węzłów integracyjnych jako podstawę infrastrukturalną do poprawy konkurencyjności – są to sploty linii komunikacyjnych różnego typu, które ponadto charakteryzują się wysoką jakością przestrzeni publicznej, posiadają potrzebne pasażerom obiekty jak toalety, a także wpływają na odbiór samej miejscowości. Sam węzeł integracyjny może być istotnym elementem dla wzrostu transportu zbiorowego, jeśli faktycznie będzie miała miejsce integracja również w sensie organizacyjnym, tak jak ma to miejsce w obszarze ZIT.

”  
”  
*Projekty tego typu mają pozytywny wpływ dopiero w całości – nie tylko węzeł, ale też nowe połączenia – sumarycznie to sprawia, że w mieście żyje się, pracuje lepiej. Solo projekty twarde, punktowe nie mają społecznie takiego wpływu, gdy brak jest działań miękkich – organizacyjnych, jak przy projektach rewitalizacyjnych. Miasto musi iść do przodu też organizacyjnie – beneficjent*

Z kolei w przypadku pozostałych węzłów integracyjnych działania organizacyjne towarzyszące powstaniu węzłów integracyjnych były zwykle minimalne i polegały na skierowaniu tras linii komunikacji miejskiej poprzez nowy węzeł czy rozmowach z przewoźnikami prywatnymi w celu zmiany tras na obejmujące węzeł integracyjny. Brak jest tu mowy o częstych i szybkich połączeniach autobusowych i kolejowych, o synchronizacji rozkładów jazdy, o zintegrowanych taryfach (także przewoźników prywatnych) i informacji pasażerskiej. Powoduje to, że efekt interwencji w postaci powstania węzła choć oczywiście zaistnieje, czego dowodzi zapewnienie parkingów na węzłach, będzie w znacznym stopniu zaniżony – do tego stopnia, że istnieje ryzyko, że z węzła integracyjnego korzystają tylko te osoby, które poruszały się transportem zbiorowym już wcześniej. Oczywiście nastąpiła poprawa ich komfortu, jednocześnie jednak może być problem z zachęceniem nowych osób do zmiany środka transportu.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że mimo powstania węzłów integracyjnych od lat ma miejsce spadek jakości oferty przewozowej, która systematycznie pogarsza się mimo znacznych nakładów finansowych i inwestycji przede wszystkim w infrastrukturę. Tymczasem to oferta przewozowa stanowi kluczowy element mający wpływ na konkurencyjność transportu zbiorowego (por. Rysunek 10).

Rysunek 10. Przebieg roczny autobusów w wozokilometrach w odniesieniu do wartości dla 2014 roku (2014=100)



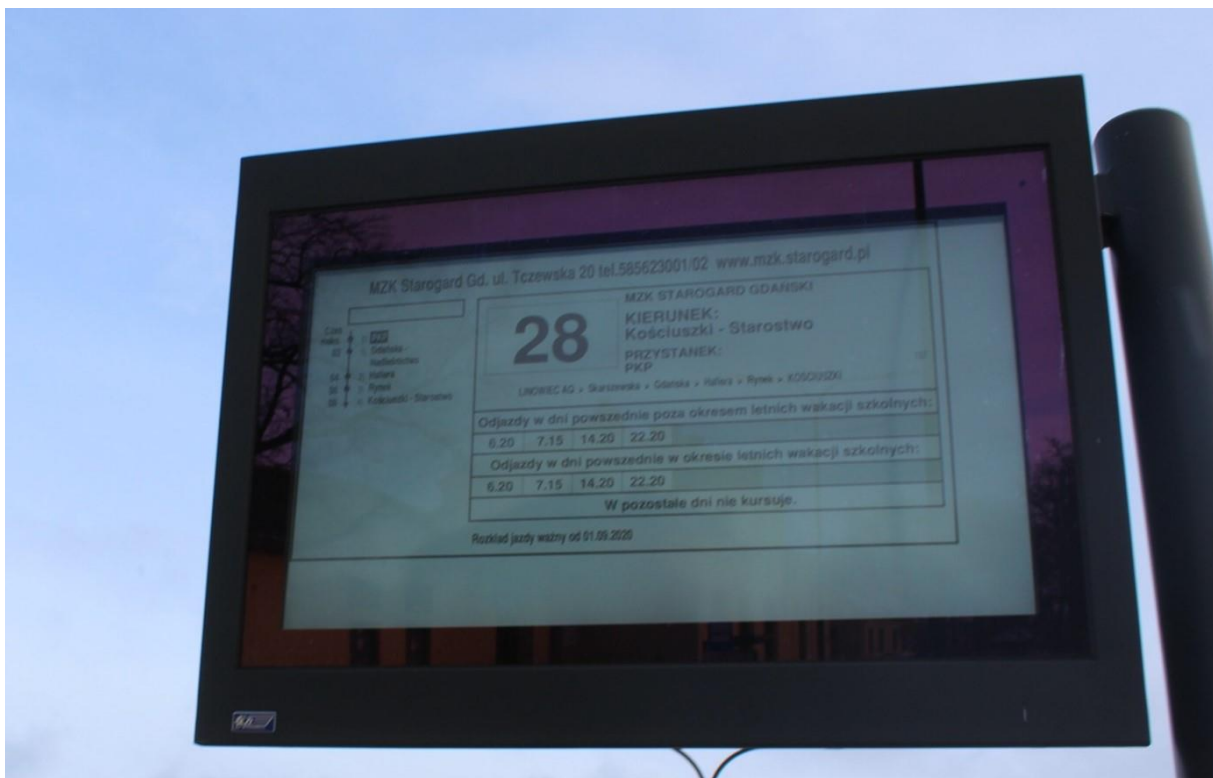
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Podstawowymi przyczynami regresu są przede wszystkim: brak odpowiedniego finansowania transportu zbiorowego (z nieskutecznym Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych i wadliwym systemem ulg), niedopasowana do potrzeb Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z brakiem skonkretyzowanej odpowiedzialności za organizację transportu zbiorowego, brak skutecznej Ustawy metropolitalnej oraz brak wizji rozwoju transportu zbiorowego na szczeblu krajowym (co mocno odbiega od wizji rozwoju infrastruktury dla transportu indywidualnego). Ostatni wzrost z 2021 roku wynika bezpośrednio z powolnego powrotu do oferty przewozowej sprzed pandemii COVID-19 (przynajmniej częściowo), lecz spadek w latach 2019-2020 był znacząco większy niż wcześniej. Trend spadku liczby wozokilometrów jest jednak zachowany.

Dopiero w sytuacji zapewnienia odpowiednich działań organizacyjnych transport zbiorowy integrowany na węzłach mógłby zacząć stawać się konkurencją wobec transportu indywidualnego. Jednakże w wielu przypadkach linie komunikacyjne zatrzymujące się na dworcu mają kilka kursów dziennie (por. Rysunek 11), a ich godziny kursowania nie są dopasowane do jakichkolwiek innych środków transportu. Co więcej, w poszczególnych środkach transportu zbiorowego często obowiązują różne taryfy biletowe.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 11. Elektroniczny rozkład jazdy w Starogardzie Gdańskim – linia 28 kursuje cztery razy dziennie



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że obok powstawania węzłów komunikacyjnych, w przypadku pięciu projektów w ramach Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych (ZPT), zakupiono tabor autobusowy (por. Rysunek 12). Jest to istotny element, który dzięki wprowadzeniu wspomnianych już działań organizacyjnych może nie tylko zwiększyć skuteczność węzła integracyjnego, ale przede wszystkim wzmocnić konkurencyjność transportu zbiorowego – zwłaszcza w przypadku wykorzystania nowego taboru do poprawy lub stworzenia nowego układu komunikacji miejskiej czy zwiększenia częstotliwości w transporcie publicznym. Istotna jest także poprawa komfortu jazdy dzięki nowym pojazdom, choć ta ma znaczenie przede wszystkim dla utrzymania przy transporcie zbiorowym obecnych pasażerów, dużo jednak mniejsze od działań organizacyjnych w zakresie zachęcenia nowych osób do przejścia na transport zbiorowy.

Rysunek 12. Autobus zakupiony w ramach projektu RPO WP w Starogardzie Gdańskim na postoju na węźle integracyjnym



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Zakup taboru ma szczególne znaczenie z uwagi na postępujące starzenie się taboru komunikacji miejskiej wykorzystywanego w województwie pomorskim (por. Tabela 6).

Tabela 6. Średni wiek taboru autobusowego poszczególnych przewoźników województwa w latach 2016-2021

bd. – brak danych

ORGANIZATOR	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ZKM Gdynia	bd.	9	12	10	7	8
ZIM Słupsk	bd.	bd.	bd.	14	13	13
MZK Starogard Gdański	bd.	7	7	8	9	9
MZK Wejherowo	bd.	bd.	bd.	bd.	7	8
MZK Chojnice	9	9	9	8	8	9
MZK Malbork	17	17	bd.	11	12	12
ZKM Lębork	bd.	14	14	15	15	12

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Zakup taboru pozwolił na poprawę układu komunikacyjnego jedynie tam, gdzie brak było autobusowego transportu zbiorowego (Bytów, Kościerzyna). Jeśli natomiast transport autobusowy już funkcjonował, jak w Starogardzie Gdańskim, Chojnicach czy Lęborku, to wówczas miała miejsce jedynie wymiana starego taboru na nowy bez rozwijania układu komunikacyjnego.

Jako dobrą praktykę Działania 9.1 – w sposób kompleksowy wpływającą na konkurencyjność transportu zbiorowego – należy wskazać projekt zrealizowany w Bytowie, zawierający powstanie węzła i zakup taboru. Później w ramach finansowania własnego gminy, wykorzystując węzeł i tabor, uruchomiono komunikację miejską, funkcjonującą efektywnie nawet mimo tego, że znajdująca się przy węźle integracyjnym stacja kolejowa jest nieczynna w ruchu pasażerskim.

Zakupione pojazdy wykorzystano do uruchomienia komunikacji miejskiej, która obsługując miasto Bytów i sąsiednią wieś Rzepnica, dowozi do nowego węzła, ale też do obszaru przemysłowego, centrum usługowego oraz kursuje po bytowskich osiedlach. Autobusy kursują na sześciu liniach okrężnych – de facto są to dwie linie 1 i 2 z dodatkowymi wariantami A i B, o kursach w dwóch kierunkach. Roczny koszt brutto funkcjonowania komunikacji miejskiej w Bytowie to około 720 tysięcy złotych. Komunikacja miejska cieszy się dużą popularnością, jej rozszerzenia na sąsiednie miejscowości domagają się mieszkańcy.

*To, co obecnie realizujemy, jest pilotażem, a oczekiwany efekt osiągniemy po rozwoju sieci komunikacyjnej na kolejne miejscowości. Bardzo możliwe, że w najbliższej perspektywie finansowej Unii Europejskiej będą środki na rozwój komunikacji bezemisyjnej lub niskoemisyjnej. Pozwoliłoby to na dalszy rozwój tego projektu, bez obciążania mieszkańców –*  
burmistrz Bytowa Ryszard Sylka

Komunikację miejską z wykorzystaniem taboru zakupionego z dofinansowaniem pozyskanym w ramach RPO WP uruchomiono również w Kościerzynie (3 linie – 18/22 półkursy, 3/4 półkursy oraz 9/6 półkursów w dni powszednie). Warty zwrócenia uwagi jest fakt, iż mimo pozyskania w Człuchowie środków jedynie na węzeł integracyjny, bez zakupu taboru w ramach RPO WP, również zdecydowano się uruchomić w mieście komunikację miejską (1 linia, 9 kursów dziennie w dni powszednie – niewielka częstotliwość kursowania nie zwiększa jednak konkurencyjności transportu zbiorowego). Są to jednak mniejsze miasta. W większości pozostałych przypadków utrudnione jest uruchomienie transportu zbiorowego w związku z brakiem środków w budżecie i ogromem formalności.

Propozycją działania na rzecz dalszego wspierania wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego jest uruchamianie linii transportu zbiorowego przez nowo powoływane w tym celu związki powiatowo-gminne, które będą w stanie mniejszym kosztem i z mniejszą liczbą formalności uruchamiać cechujący się dobrą ofertą autobusowy transport publiczny na

większych obszarach, poprawiając ich dostępność oraz spójność z pozostałą częścią województwa.

Wśród kwestii, które mogą obniżyć wpływ węzłów integracyjnych na konkurencyjność transportu zbiorowego, jest to, że część węzłów integracyjnych ulokowanych przy dworcach kolejowych powstała w miejscowościach, gdzie brak jest kolejowych połączeń pasażerskich, a realizacja inwestycji pozwalających na ich reaktywację będzie możliwa dopiero w przyszłości – w niektórych przypadkach aktualnie wykonywane są opracowania mające na celu określenie zasadności realizacji inwestycji (np. Bytów, Sierakowice).

W przypadku niezrealizowania inwestycji kolejowej węzeł taki będzie miał znacznie obniżoną efektywność w stosunku do kosztów. Ponadto z powodu zlokalizowania przy niefunkcjonującym przystanku kolejowym może on znajdować się w pewnym oddaleniu od centrum miasta, tak jak ma to miejsce w Bytowie. Realizacja węzła przy niefunkcjonującej kolei budzi wątpliwości – z pewnością należało rozważyć wstrzymanie się z wnioskiem o dofinansowanie i realizacją projektu do momentu uzyskania odpowiedzi na pytanie, czy kolej będzie rewitalizowana. Przy odpowiedzi negatywnej węzeł można było zlokalizować w bardziej centralnej lokalizacji, co skuteczniej wpłynęłoby na konkurencyjność transportu zbiorowego.

Realizacja inwestycji w węzły komunikacyjne służyła beneficjentom także do tego, aby osiągnąć własne cele, niepowiązane z RPO WP. W projekcie dotyczącym węzła integracyjnego Kartuzy uwzględniono budowę parkingu z dala od węzła integracyjnego, w samym centrum miasta – przy Wzgórzu Wolności, około 750 metrów od węzła. Elementy tego rodzaju nie przyczyniają się do wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego. Przeciwnie – powstanie ogólnodostępnego parkingu w centrum miasta zachęca do korzystania z samochodu, jednocześnie zajmując centralnie położony teren należący do miasta, który mógł uzyskać inne użyteczne przeznaczenie.

Sytuację dotyczącą konkurencyjności transportu kolejowego jako elementu transportu zbiorowego województwa zawarto szerzej w Rozdziale 3.2.1. Jako inwestycje o największym potencjale wskazuje się rewitalizację linii kolejowych nr 207 i 405, które umożliwiły stworzenie częstszych i szybszych połączeń kolejowych. Potencjał do poprawy konkurencyjności dostrzega się także w projekcie dotyczącym linii kolejowej nr 250 – dzięki poprawie stanu infrastruktury, ale także zintegrowanemu systemowi zarządzania, którego częścią będzie zmodernizowany system informacji pasażerskiej. Istotny jest także projekt zakupu taboru kolejowego jako sposobu na wzrost poziomu wygody podróżowania.

Jako mające znaczny potencjał do poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego wskazuje się ponadto projekty dokumentacyjne, przede wszystkim dotyczący linii kolejowej obsługującej północne dzielnice Gdyni, a także dotyczący linii kolejowej nr 213. Kwestię potencjału dokumentacji przygotowawczej opisano szerzej w Rozdziale 3.2.5.

W przypadku inwestycji drogowych teoretycznie możliwy jest wzrost konkurencyjności transportu zbiorowego dzięki zapewnieniu wygody i bezpieczeństwa poprzez powstanie zatok



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

autobusowych, budowę przystanków oraz zapewnienie wygodnego i bezpiecznego dojścia na przystanki. Realnie jednak nie dostrzega się znaczącego wpływu inwestycji drogowych na konkurencyjność transportu zbiorowego. Co więcej, inwestycje w transport drogowy wręcz osłabiają konkurencyjność transportu zbiorowego (por. Rozdział 3.1.2).

Biorąc pod uwagę wszystkie działania RPO WP, najsilniejszy potencjał w zwiększaniu roli transportu zbiorowego zauważa się w rewitalizacji linii kolejowych – dzięki poprawie warunków kursowania pociągów wzrasta prędkość oraz możliwa staje się poprawa oferty przewozowej (przede wszystkim linia kolejowa nr 405).

Węzły integracyjne stanowią dobrą podstawę infrastrukturalną do wzmocnienia konkurencyjności transportu zbiorowego. Wykazują się one znacznym potencjałem, który został w pełni wykorzystany jedynie w przypadku kompleksowego funkcjonowania komunikacji miejskiej pod względem organizacyjnym. Działają one najskuteczniej w obszarze ZIT, a więc tam, gdzie funkcjonują efektywne układy komunikacyjne, w ramach których węzły są elementem zapewniającym wygodne przesiadki. Znaczny wpływ mają one także w przypadku realizacji węzła wraz z zakupem taboru, dzięki któremu uruchomiono potem komunikację miejską.

Pozostałym węzłom nie towarzyszą jednak szerokie działania organizacyjne, mające na celu stworzenie zachęcającej oferty transportowej, opartej na liniach komunikacyjnych o częstych połączeniach, synchronizacji i integracji taryfowej. W efekcie wpływ istnienia węzłów integracyjnych na wzrost konkurencyjności jest niewielki. Sugerowanym rozwiązaniem jest zrzeczenie się samorządów w związku powiatowo-gminne, pełniące funkcję organizatora transportu zbiorowego.

W przypadku inwestycji kolejowych największy potencjał wskazuje się w przypadku rewitalizacji linii kolejowych oraz projektu dotyczącego linii kolejowej nr 250. Znaczny potencjał mają także projekty dokumentacyjne dotyczące inwestycji kolejowych. Nie dostrzega się znaczącego wpływu inwestycji drogowych na konkurencyjność transportu zbiorowego.

### 3.1.3. OCENA ZMIAN ZAKRESÓW PROJEKTÓW W DZIAŁANIU 9.1

Na 27 realizowanych projektów dotyczących węzłów integracyjnych z Działania 9.1. Transport miejski do 16 studiów wykonalności dołączone były aneksy zmieniające treść studium. W przypadku 3 projektów aneksy nie zawierały zmian w zakresie projektów, natomiast w kolejnych 3 projektach zmiany miały minimalny charakter: zmiany numerów działek wyznaczonych do realizacji inwestycji, uszczegółowienie charakteru fragmentu inwestycji lub drobne poprawki inżynierskie jak zmiana długości orurowania rowu lub długości dróg rowerowych (poprawki między szacunkami a rzeczywistymi pomiarami).

W przypadku wielu projektów nastąpiły zmiany nakładów finansowych, które w znacznym stopniu uległy zwiększeniu w przypadku:

- węzła integracyjnego Gdynia Karwiny: o 107,8% w stosunku do oryginalnej kwoty,
- węzłów integracyjnych w Rumi: o 102,4% w stosunku do oryginalnej kwoty,
- węzła integracyjnego w Ustce: o ponad 92% w stosunku do oryginalnej kwoty.

Dla dziewięciu projektów zaszły większe zmiany w założeniach projektowych:

- zmniejszono powierzchnię terenu przewidzianego pod inwestycję, powierzchnię ciągów rowerowych, obszar nawierzchni bitumicznej, liczbę stanowisk postojowych dla samochodów (w tym dla osób z niepełnosprawnością) i autobusów, a także zmniejszono estymowaną liczbę zakupionych autobusów (Kościerzyna),
- zmieniono tryb realizacji z trybu tradycyjnego na „zaprojektuj i wybuduj”; zmniejszono pojemność parkingu P&R (parkuj i jedź) z 450 do 140 miejsc postojowych, zrezygnowano z budowy dróg rowerowych przy dwóch ulicach, zrezygnowano z rozbudowy i budowy ulicy oraz budowy dodatkowej jezdni, skrócono planowany buspas, zrezygnowano z automatów biletowych na rzecz wiat przystankowych (Gdynia Karwiny),
- zmniejszono liczbę miejsc parkingowych przy dworcu kolejowym o 41% oraz wzdłuż nasypu kolejowego o 29% oraz zrezygnowano z budowy prawoskrętu z drogi wojewódzkiej (Władysławowo),
- zwiększono liczbę miejsc postojowych K&R (miejsc krótkiego postoju) z 26 do 28 miejsc, zmniejszono długość planowanych nowych dróg oraz dodano nowe formy zagospodarowania przestrzeni dworca (Słupsk),
- dokonano zmiany autobusów hybrydowych na autobusy napędzane silnikiem wysokoprężnym, dodano windy oraz dostosowano przejście podziemne do potrzeb osób z niepełnosprawnością (Chojnice i Człuchów),
- skrócono budowaną trasę rowerową o 400 metrów (Żukowo),
- usunięto zaplecze socjalne dla kierowców i zintegrowane z wiatami tablice systemu informacji pasażerskiej, dodając miejsca odstawcze dla autobusów (Gdańsk Osowa),
- zmniejszono długość projektowanych tras rowerowych o 12% (Gdańsk Rębiechowo),
- zmniejszono powierzchnię planowanego dworca kolejowego (Ustka).

Większe zmiany w zakresie projektów – przede wszystkim Gdynia Karwiny, Kościerzyna i Władysławowo – wynikały przede wszystkim z nowych okoliczności pojawiających się w trakcie realizacji projektu i uzgodnień z interesariuszami (por. Rozdział 3.4.2), a także ze znacznego wzrostu cen materiałów oraz wykonawstwa budowlanego spowodowanego inflacją oraz inwazją Rosji na Ukrainę.

Znamiennym przykładem zmniejszenia zakresu inwestycji jest węzeł integracyjny Gdynia Karwiny, gdzie – mimo rezygnacji z budowy dróg, dróg rowerowych, buspasa i znacznego okrojenia liczby miejsc postojowych P&R – koszt inwestycji wzrósł o ponad 100%. W przypadku węzła Władysławowo pierwotny zakres inwestycji obejmował kwotę 15,6 mln zł. Wzrost kosztów spowodował konieczność usunięcia znacznej części elementów z zakresu projektu, jednak koszt realizacji projektu wyniesie 27 mln zł. Dalsza część projektu będzie



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

mogła zostać realizowana z wykorzystaniem innych dostępnych środków finansowych, a więc będzie wymagana kontynuacja inwestycji dla osiągnięcia efektów interwencji.

Niewielkie zmiany projektowe były spowodowane nieznacznymi modyfikacjami na etapie wykonywania inwestycji, w tym w związku z np. nośnością gruntu (inwestycje drogowe i kolejowe), a także wynikłymi problemami z innymi interesariuszami: niezgodnościami w porozumieniach na różnych szczeblach scentralizowanej spółki, niejasną własnością, niezaktualizowanymi materiałami geodezyjnymi (np. brak instalacji innych gestorów).

W przypadku węzłów, gdzie zmniejszono zakres budowy dróg czy dróg rowerowych, sieć drogowa może w rejonie węzła być niespójna w porównaniu z oryginalnym zakresem prac, wywołując konieczność dalszych prac inwestycyjnych dla osiągnięcia pełnego efektu interwencji. Niepełna sieć drogowa przy często wykorzystywanym parkingu samochodowym może prowadzić do zatorów drogowych na okolicznych ulicach. Brak spójnej sieci rowerowej i konieczność korzystania z jezdni wspólnie z samochodami może zniechęcić rowerzystów do korzystania z węzła, zmniejszając efekt interwencji.

Z kolei w przypadku zmniejszenia liczby budowanych miejsc postojowych dla samochodów parkingi mogą stać się niewystarczające wobec realnych potrzeb (na podstawie których oszacowano początkową liczbę miejsc postojowych) i w przypadku znacznej popularności parkingi mogą wymagać rozbudowy. Zmniejszona liczba miejsc postojowych, przez co parking w ramach węzła szybko się zapełni, może również zniechęcić kierowców do korzystania z inwestycji, albowiem znalezienie wolnego miejsca na swój pojazd stanie się trudne.

Aby osiągnąć pełen zakładany początkowo efekt interwencji, taki jak spójność infrastruktury rowerowej, potrzebne będzie kontynuowanie działań inwestycyjnych w Kościerzynie, Gdańsku oraz Gdyni poprzez budowę pominiętych dróg rowerowych. Zmniejszona liczba miejsc postojowych przy węźle we Władysławowie również skutkuje szybszym zapełnianiem się parkingu w popularnej miejscowości letniskowej – przewiduje się więc potrzebę uzupełnienia inwestycji o dodatkowe miejsca postojowe.

Warto zwrócić uwagę na sytuację, która miała miejsce przy inwestycji w węzeł integracyjny w Kościerzynie. Początkowo planowano zakup taboru autobusowego na potrzeby uruchomienia komunikacji powiatowej, jednak w wyniku braku porozumienia między poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego ograniczono się jedynie do uruchomienia komunikacji miejskiej w Kościerzynie. Równocześnie zmniejszono ilość zakupionego taboru. Ograniczenie obszaru objętego nową komunikacją zbiorową zdecydowanie zmniejsza efekt interwencji, a zmniejszenie liczby zakupionych autobusów uniemożliwi organizację częstszych połączeń. W celu uruchomienia transportu zbiorowego w powiecie potrzebny będzie zakup dodatkowych autobusów.

---

Podstawową przyczyną zmian zakresów realizacji projektu były utrudnione uzgodnienia z interesariuszami i pojawiające się w związku z tym nowe, niewykazane wcześniej okoliczności. Zmiany występowały też w związku z wzrostem cen na rynku budowlanym. W części projektów zmieniano m.in. liczbę miejsc postojowych, istnienie dróg czy dróg rowerowych oraz rodzaj napędu w taborze autobusowym na bardziej uzasadniony ekonomicznie. W związku z ograniczeniem zakresów części projektów przewidywana jest ich rozbudowa lub uzupełnienie w ramach innych programów. Skutkiem zmian zakresu realizacji może być niepełne zaspokojenie potrzeb użytkowników, zmniejszenie efektywności interwencji przy zmniejszonej liczbie miejsc postojowych, długości dróg rowerowych czy zakupionego taboru autobusowego.

---

#### 3.1.4. WPŁYW WYKORZYSTANIA INSTRUMENTÓW TERYTORIALNYCH NA ZAKRES I EFEKTY PROJEKTÓW DZIAŁANIA 9.1

W ramach zintegrowanego podejścia do rozwoju terytorialnego zastosowano przy realizacji RPO WP możliwość wnioskowania o dofinansowanie w ramach instrumentów terytorialnych przewidzianych w SRWP: Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych (ZPT) oraz Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Istotą funkcjonowania tych instrumentów jest partnerskie uzgadnianie i wspólna realizacja przedsięwzięć rozwojowych o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym. Stanowią one negocjacyjne narzędzie selekcji i realizacji przedsięwzięć istotnych dla rozwoju regionu w oparciu o współpracę wielu podmiotów, podejmowaną w ramach obszarów funkcjonalnych zlokalizowanych w przestrzeni województwa.

Jest to szczególna forma koordynacji wsparcia, której rezultatem jest wyłonienie w trybie negocjacyjnym, w dwustronnym uzgodnieniu pomiędzy IZ RPO WP a Związkiem ZIT, priorytetowych, wielotematycznych pakietów przedsięwzięć ujętych w Strategii ZIT. Uzyskują one – pod warunkiem spełnienia wynikających z RPO WP kryteriów wyboru projektów – dostęp do alokacji wydzielonej w ramach wybranych Osi Priorytetowych RPO WP oraz instrumentów wsparcia pozostających w dyspozycji IZ RPO WP.

Dla województwa pomorskiego ZIT obejmował Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot i był realizowany według zasad analogicznych do ZPT, z uwzględnieniem postanowień Umowy Partnerstwa. W uzasadnionych przypadkach projekty identyfikowane w ramach mechanizmu ZIT mogły wykraczać poza obszar realizacji ZIT, obejmując działania realizowane na obszarze gmin sąsiednich i angażując partnerów z obszaru tych gmin.

ZPT został zastosowany na obszarach nieobjętych przez ZIT: Miejskich Obszarach Funkcjonalnych (MOF) Bytowa, Chojnic-Człuchowa, Słupska, Kościerzyny, Kwidzyna, Malborka-Sztumu, Lęborka i Starogardu Gdańskiego (por. Rysunek 13). Obszary terytorialne objęte formułą ZPT oraz przewidziany dla nich zakres interwencji zostały zidentyfikowane w wyniku sekwencyjnego procesu analiz terytorialnych z uwzględnieniem potencjałów i barier rozwojowych charakterystycznych dla MOF. W ramach RPO WP formuła ZPT ograniczała się

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

do zastosowania w otwartych konkursach preferencji dla projektów uzgodnionych w ramach ZPT, jednakże bez wydzielania odrębnych alokacji.

Rysunek 13. Zakres Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz poszczególnych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030

W ramach formuły ZIT w RPO WP OP 9 wydzielono alokacje w ramach PI 4e (Poddziałanie 9.1.1 Transport miejski – mechanizm ZIT) i 7d (Poddziałanie 9.2.1 Regionalna infrastruktura kolejowa – mechanizm ZIT) na kwotę 81 014 645 EUR. Jako przeznaczone do realizacji wskazano wyłącznie przedsięwzięcia określone w Strategii ZIT, wprowadzające kompleksowe i spójne dla całego obszaru ZIT rozwiązania. W związku z tym dla wszystkich obszarów tematycznych zastosowano pozakonkursowy tryb wyboru projektów.

W ramach Działania 9.1 Transport miejski jako Poddziałanie 9.1.1 z mechanizmu ZIT zrealizowano dofinansowanie 18 projektów, a jako Poddziałanie 9.1.2 w ramach ZPT pozostałe 9. Wartość projektów realizowanych w ramach ZIT stanowiła 63% wartości projektów realizowanych w ramach Działania 9.1 oraz 56,5% dofinansowania dla całości Działania.

Obecnie wykorzystanie instrumentu terytorialnego ZIT oraz współpraca w ramach ZPT nie przynoszą znaczących zmian w efektach projektów w ramach OP 9 RPO WP. Jednoznacznie pozytywnie ocenia się zastosowanie podpartych dokumentami strategicznymi preferencji projektowych, dzięki czemu istnieje możliwość realizacji inwestycji spójnych i odpowiadających aktualnym potrzebom województwa. Pod tym względem dzięki

zastosowaniu instrumentów terytorialnych w szerokim stopniu zrealizowano zawarte w dokumentach zamiary dotyczące systemu węzłów integracyjnych, które bez instrumentów mogłyby być realizowane przez dłuższy czas lub wcale, nie tworząc spójnego organizmu. Jednocześnie brak było priorytetów w realizacji węzłów, w związku z czym powstawały i węzły najważniejsze dla województwa, i najmniej ważne, natomiast nie miało miejsce powstanie węzłów jedynie najważniejszych przy jednoczesnym pozostawieniu węzłów o mniejszej wadze do realizacji w późniejszym okresie. Skutkuje to zlokalizowaniem węzłów w znacznym zagęszczeniu, gdzie dwa węzły położone blisko siebie mogą wzajemnie przejmować swoją potencjalną efektywność.

Pozytywnie ocenia się realizację węzłów integracyjnych, jednak ich skuteczność i efektywność nie wynika bezpośrednio z faktu realizacji projektów w ramach instrumentu terytorialnego, a jest pochodną lokalizacji w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, które objęte są wysokiej jakości transportem zbiorowym, gdzie potrzebne są punkty umożliwiające wygodną przesiadkę i integrację środków transportu – przede wszystkim w obszarze funkcjonowania Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Instytucje ZIT są jednak w znacznym stopniu skupione jedynie na obsłudze formalnej zarządzania i rozliczania funduszy unijnych. Podstawową funkcją instytucji ZIT (OMGGS) było pełnienie roli Instytucji Pośredniczącej i w związku z niepodjęciem daleko idących działań organizacyjnych na rzecz wzmocnienia efektu interwencji, efektywność inwestycji nie wzrosła poprzez wykorzystanie instrumentu ZIT. Dla młodych instytucji o względnie słabym finansowaniu oraz długotrwałym procesie podejmowania decyzji dużym wyzwaniem było przejęcie funkcji IP – i instytucje te temu wyzwaniu podołały, tworząc przy okazji unikalny i bardzo potrzebny kapitał współpracy<sup>1</sup>.

Podstawowym wyzwaniem stojącym przed strukturami instrumentów terytorialnych jest przejście przez partnerstwa drogi od roli IP do zintegrowanego zarządzania usługami publicznymi – np. od dofinansowywania inwestycji transportowych do kompleksowego zarządzania systemem transportu zbiorowego oraz projektowania i realizacji inwestycji pod jego kątem.

Należy podkreślić, że występujący problem ma charakter ogólnopolski i wynika z braku ogólnopolskiej polityki wzmocnienia partnerstw samorządowych i wyposażania ich w funkcje operacyjne (wraz odpowiednimi kompetencjami i budżetami). Jest to kolejny przykład realizacji ważnej polityki wyłącznie za pomocą funduszy unijnych, a nie całościowych działań obejmujących zmiany legislacyjne i finansowe.

Jako główną przyczynę problemu zarówno respondenci, jak i autorzy badania identyfikują brak związku metropolitalnego lub innych, analogicznych struktur, najlepiej nie tylko w metropolii trójmiejskiej, lecz również w pozostałych subregionach – co było postulowane m.in. w

---

<sup>1</sup> Wolański M. i in., Ewaluacja systemu realizacji instrumentu ZIT w perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020, Warszawa 2018

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

badaniu ewaluacyjnym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W obecnym porządku prawnym namiastką takich struktur mogą być związki powiatowo-gminne – ważna jest jednak integracja funkcji ZIT i bieżącego zarządzania usługami, której w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zabrakło<sup>2</sup>. Realnie wpłynęłoby to na spójność działań, poprawę dostępności otoczenia funkcjonalnego miast, wzrost konkurencyjności transportu publicznego oraz mobilności mieszkańców.

Wykorzystanie ZIT ocenia się więc pozytywnie w przypadku traktowania sytuacji perspektywicznie, jeśli planowane będzie objęcie przez ZIT zarządzania usługami publicznymi w sposób zintegrowany. W przypadku zachowania ZIT jedynie w obecnym kształcie, a więc jako Instytucji Pośredniczącej, rola ta sprowadzi się przede wszystkim do dublowania Urzędu Marszałkowskiego w obsłudze formalnej RPO WP.

Jednocześnie istotny jest fakt, że dzięki wykorzystaniu instrumentów terytorialnych możliwe jest zintensyfikowanie współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego. De facto jednak wspólne działania samorządów były nastawione bardziej na osiągnięcie krótkoterminowego sukcesu, jakim jest uzyskanie dofinansowania, a nie na świadomym współdziałaniu na rzecz rozwoju całego MOF. Brakuje spójności, koordynacji między jednostkami i większej współpracy. Trudno bowiem mówić o współpracy dla późniejszego osiągnięcia efektów projektów wnoszących wartość dodaną dla całego otoczenia funkcjonalnego, jeśli nie wprowadza się wspólnego zarządzania i świadczenia usług.

Wykorzystanie instrumentów było ułatwieniem dla beneficjentów ze względu na tryb pozakonkursowy oraz pewność uzyskania dofinansowania w przypadku dopasowania się do zakresu rzeczowego oczekiwanego przez IZ/IP. Umożliwiało to wcześniejsze podjęcie działań mających na celu sprawną realizację interwencji. Pozytywnie ocenia się podejście UMWP oparte na negocjowaniu zakresu projektów w celu trafniejszego ich dopasowania do aktualnych potrzeb województwa. Jednocześnie warto zauważyć, że tryb pozakonkursowy może w przyszłości demobilizować do przygotowania dobrej oferty czy wniosku – jednak w ramach badania RPO WP tego problemu nie stwierdzono.

Beneficjenci zwracali także uwagę na większą pomoc OMGGs przy konsultowaniu i pisaniu wniosku w przypadku projektów ZIT oraz na wsparcie w postaci gotowego podręcznika określającego wspólne standardy wizualne i funkcjonalne węzłów integracyjnych OMGGs. Standardy te jako nieobligatoryjne często nie były jednak wykorzystywane lub ich zapisy były uwzględniane jedynie częściowo (por. Rysunek 14).

Rysunek 14. Totem informacyjny zgodny ze standardem Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na węźle integracyjnym Reda

---

<sup>2</sup> Wolański M. i in., Ewaluacja funkcjonowania Związku Metropolitalnego „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” w kontekście realizacji polityki spójności, Warszawa 2022



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Wartym zwrócenia uwagi jest fakt, że żaden z 18 projektów w ramach Działania 9.1 w instrumencie ZIT nie uwzględnia zakupu taboru autobusowego, natomiast w ramach Poddziałania, w ramach ZPT, na 9 projektów aż w 6 uwzględniono zakup taboru autobusowego, który posłużył wymianie przestarzałych pojazdów lub uruchomieniu komunikacji miejskiej (Bytów, Kościerzyna), co wskazuje się jako znacząco pozytywny wpływ funkcjonowania tego instrumentu terytorialnego. Paradoksalnie więc funkcjonowanie ZIT mogło wpłynąć na zmniejszenie efektów interwencji – gdyby istniała taka możliwość, więcej beneficjentów ZIT mogłoby uwzględnić zakup taboru, co wpłynęłoby na poprawę sytuacji transportowej obszaru za sprawą uruchomienia nowych połączeń, poprawy częstotliwości czy warunków podróżowania.

W takiej sytuacji jednak prawdopodobnie powstałoby mniej węzłów integracyjnych. Choć w przypadku obszarów obsługiwanych w ramach Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej lub leżących w pobliżu funkcjonującej kolei budowę węzłów integracyjnych bez zakupu taboru faktycznie można uznać za uzasadnioną, to pozostali członkowie ZIT powinni bardziej skupiać się na ofercie przewozowej, w związku z jej większym wpływem na konkurencyjność transportu zbiorowego niż sama infrastruktura węzłowa.



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Jednocześnie jednak tabor komunikacji miejskiej mógł być pozyskiwany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, na co zdecydowały się Gdańsk i Gdynia (w ramach ZIT) oraz Malbork (poza ZIT), w związku z czym część beneficjentów mogła zdecydować się na pozyskanie w ramach RPO WP środków na węzły integracyjne, których nie można było pozyskać z innych źródeł, natomiast na tabor autobusowy zdobyć środki z innych źródeł. Albo nie pozyskiwać ich w tej perspektywie, uznając możliwość powstania węzła integracyjnego za szansę, która nie powtórzy się w innych programach lub perspektywach finansowych.

Wartym zwrócenia uwagi jest fakt, że współpraca w ramach instrumentów terytorialnych miała często charakter sojuszu jedynie na czas wnioskowania o uzyskiwanie dofinansowania, ale brak było późniejszej realnej współpracy. W efekcie tabor autobusowy zakupiony z dofinansowaniem w ramach ZPT, mającego na celu współpracę samorządów, kursuje obecnie na obszarze tylko jednej, głównej jednostki (przykład Kościerzyny).

Wykorzystując instrument ZIT, beneficjenci ograniczali zakres projektów do wymaganego trybem pozakonkursowym minimum, uzupełnionego jedynie o inwestycje towarzyszące niegenerujące potem wymaganych nakładów finansowych, a więc np. o budowę dróg i dróg rowerowych, ale już nie o zakupy taboru autobusowego. Pojawia się pytanie, czy beneficjenci ZIT nie zdecydowali się na realizację jedynie węzłów integracyjnych, mając na uwadze pewność otrzymania środków. Aby w pełni ocenić efekty wykorzystywania instrumentu ZIT, należy wdrożyć monitorowanie efektywności projektów wdrożonych w ramach ZIT oraz poza nim poprzez ich staranną ewaluację uwzględniającą analizę kosztów i korzyści ex-post czy sprawdzanie liczby użytkowników.

---

**Działania w ramach ZIT nie przynoszą znaczących zmian w efektach projektów w związku z brakiem towarzyszących działań organizacyjnych w postaci przejęcia przez ZIT/ZPT również świadczenia usług transportowych, w tym brakiem powołania związku metropolitalnego w metropolii trójmiejskiej oraz analogicznych struktur w pozostałych subregionach. Pozytywnym aspektem wykorzystania listy projektów preferencyjnych jest dopasowanie projektów do potrzeb województwa, jednak brak priorytetów spowodował realizację inwestycji różnych szczebli, co ograniczyło ich spójność. Różnicą przy projektach Działania 9.1 był fakt nieuwzględniania w projektach realizowanych w ramach ZIT zakupu taboru autobusowego.**

---

### 3.1.5. POWSZECHNOŚĆ OPIERANIA SIĘ NA LOKALNYCH STRATEGIACH NISKOEMISYJNYCH W PROJEKTACH DZIAŁANIA 9.1

Jednym z kryteriów formalnych w kwalifikowaniu projektów w Działaniu 9.1. Transport miejski była zgodność z wymaganiami formalno-prawnymi, przy czym szczególnie zwracano uwagę na zgodność projektu z zapisami gminnych dokumentów z zakresu gospodarki niskoemisyjnej. Do dokumentów tego typu zalicza się strategie lub plany gospodarki niskoemisyjnej, zawierające elementy zrównoważonych planów mobilności miejskiej. Miało to znaczenie ze względu na ukierunkowanie Działania 9.1 na wdrażanie rozwiązań niskoemisyjnych w transporcie

zbiorowym, a powyższe dokumenty powinny brać pod uwagę promowanie „czystego” transportu w miastach z uwagi na rosnące potrzeby mobilności mieszkańców miast i ich obszarów funkcjonalnych.

W dokumentach tych zawarte bywają m.in. kierunki interwencji planowanej w odniesieniu do transportu zbiorowego, ekoefektywnych środków transportu, inteligentnych systemów transportowych, bezpieczeństwa ruchu drogowego, indywidualnej mobilności aktywnej oraz kształtowania postaw transportowych.

W ramach badania wykonano analizę wniosków projektowych w celu określenia, na jakie lokalne dokumenty strategiczne, poza planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego, powoływali się wnioskodawcy, a następnie sprawdzono, jak zapisy we wspomnianych dokumentach odnoszą się do realizowanej inwestycji (por. Tabela 7).

Tabela 7. Przegląd dokumentów wskazanych we wnioskach projektowych

PROJEKT	WSKAZANE DOKUMENTY	ZAPISY DOTYCZĄCE TRANSPORTU
Bytów	Plan gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Bytów na lata 2015-2020 Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Powiecie Bytowskim	Budowa węzła integracyjnego, zakup i modernizacja taboru, kontynuacja budowy dróg rowerowych
Chojnice i Człuchów	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Chojnicko-Człuchowskiego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Powiatu Człuchowskiego	Powstanie węzłów transportowych, przebudowa dworca, przekształcenie układu komunikacyjnego, stworzenie parkingu P&R i B&R (parkuj rower i jedź), utworzenie systemu roweru miejskiego, połączenie węzła drogami rowerowymi, remont nawierzchni dróg
Gdańsk Główny i Gdańsk Wrzeszcz; Gdańsk Rębiechowo i Gdańsk Osowa	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Gdańsk na lata 2014-2030	Budowa parkingu rowerowego, tras rowerowych i miejsc postojowych K&R



**OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W  
RAMACH RPO WP 2014-2020**

PROJEKT	WSKAZANE DOKUMENTY	ZAPISY DOTYCZĄCE TRANSPORTU
Gdynia Karwiny	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla komunikacji miejskiej w Gdyni oraz w miastach i gminach objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2016-2025	Budowa parkingów P&R, B&R, K&R, systemu informacji pasażerskiej, wiat przystankowych, pętli, rozbudowa i przebudowa ulic, budowa tras rowerowych
Gołubie	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kartuskiego i Gminy Stężycza	Budowa węzła integracyjnego, rowerowych tras dojazdowych, przystanków autobusowych, parkingów P&R
Kartuzy	Program Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Kartuzy	Rozwój sieci dróg rowerowych, rozwój systemów transportu zbiorowego, budowa węzła integracyjnego
Kościerzyna	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Kościerzyna Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Kościerzyna	Budowa zintegrowanego węzła transportu zbiorowego, przebudowa dworca, powstanie parkingu P&R i B&R, budowa dworca autobusowego, powstanie dróg rowerowych
Kwidzyn	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Kwidzyna Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Miasta Kwidzyna Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2015-2025	Budowa węzła integracyjnego z rewitalizacją dworca, budowa i modernizacja dróg rowerowych i chodników, poprawa stanu dróg, reorganizacja transportu zbiorowego w oparciu o zintegrowany węzeł komunikacyjny
Lębork	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasto Lębork	Utworzenie integracyjnego węzła transportowego, przebudowa okolicznego układu drogowego, rozbudowa tunelu pieszego na stacji kolejowej, budowa parkingów B&R i P&R

PROJEKT	WSKAZANE DOKUMENTY	ZAPISY DOTYCZĄCE TRANSPORTU
Malbork	<p>Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka</p> <p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka</p> <p>Strategia Rozwoju MOF Malborka na lata 2014-2020</p>	<p>Powstanie obwodnicy, przebudowa i modernizacja dróg, budowa parkingów rowerowych, rozbudowa sieci dróg rowerowych, wymiana taboru, usprawnienie zarządzania ruchem, rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej nr 207</p>
Pruszcz Gdański, Cieplewo i Pszczółki	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego</p>	<p>Budowa węzłów przesiadkowych (brak informacji o węźle Cieplewo), powstanie parkingów P&amp;R i B&amp;R, przebudowa dróg, rozbudowa sieci dróg rowerowych i pieszo-rowerowych</p>
Puck	<p>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Puck</p> <p>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatów wejherowskiego i puckiego</p>	<p>Modernizacja taboru, budowa dróg rowerowych</p>
Reda	<p>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miasto Reda</p> <p>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014-2025</p>	<p>Budowa węzłów integracyjnych, rozwój ciągów rowerowych i pieszych, uruchomienie roweru miejskiego</p>
Rumia	<p>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Rumia na lata 2015-2020</p> <p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla komunikacji miejskiej w Gdyni oraz w miastach i gminach objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2016-2025</p>	<p>Poprawa przepustowości infrastruktury, rozwój sieci dróg rowerowych, budowa węzłów integracyjnych</p>

**OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W  
RAMACH RPO WP 2014-2020**

PROJEKT	WSKAZANE DOKUMENTY	ZAPISY DOTYCZĄCE TRANSPORTU
Sierakowice	Program Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Sierakowice	Usprawnienie systemów komunikacyjnych, budowa i modernizacja dróg, rozwój i promocja systemów komunikacji publicznej i infrastruktury rowerowej, w tym parkingów P&R
Słupsk	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2014-2024 dla Miasta Słupska i gmin ościennych, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego  Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Słupska	Powstanie węzła integracyjnego, budowa dróg rowerowych, wymiana taboru wraz z budową infrastruktury towarzyszącej
Somonino	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim  Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Somonino na lata 2016-2026	Powstanie węzła integracyjnego, przebudowa dworca, modernizacja dróg, powstanie parkingów P&R i K&R, powstanie dróg rowerowych
Starogard Gdański	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej MOF Starogard Gdański	Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego, budowa i przebudowa dróg
Tczew	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Tczew	Zakup niskoemisyjnego taboru, rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej
Ustka	Polityka Zrównoważonego Rozwoju MOF Słupska	Budowa pętli autobusowej, parkingów P&R, K&R, B&R, dróg rowerowych, remont/budowa/przebudowa dworców, rozbudowa i budowa ciągów komunikacyjnych

PROJEKT	WSKAZANE DOKUMENTY	ZAPISY DOTYCZĄCE TRANSPORTU
Wejherowo	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Wejherowa i gmin objętych porozumieniem komunalnym na lata 2013-2025	Budowa węzłów integracyjnych, wymiana taboru, inwestycja w drogi piesze i rowerowe, rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej, budowa parkingów dla rowerów
Władysławowo i Jastarnia	Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla powiatu wejherowskiego i puckiego na lata 2015-2025	Budowa węzłów integracyjnych, dworca autobusowego, parkingów P&R, B&R, wiat rowerowych, przebudowa dróg
Żukowo	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim	Budowa węzła integracyjnego, rozbudowa dróg rowerowych, powstanie parkingów P&R i K&R

Źródło: opracowanie własne

Na zapisy lokalnych strategii niskoemisyjnych lub lokalnych planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego powołała się we wnioskach projektowych większość beneficjentów, poza tym wszyscy beneficjenci zgodnie z wymogami załączali zasadne dokumenty do wniosku projektowego. Beneficjenci Poddziałania 9.1.1 powoływali się również na wojewódzki plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a także na Strategię Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, która zawiera koncepcję lokalizacji węzłów integracyjnych.

Gminy oparły się na lokalnych dokumentach zawierających zapisy bezpośrednio wskazujące na potrzebę budowy węzła integracyjnego lub zapisy o składowych inwestycji Działania 9.1 jak zakup taboru, budowa parkingu P&R czy dworca autobusowego. Oznacza to, że gminy te prawidłowo odniosły się do własnych dokumentów strategicznych, zaś same dokumenty zawierały informacje istotne z punktu widzenia wnioskowania o dofinansowanie w ramach RPO WP.

**Beneficjenci Działania 9.1 powoływali się na lokalne strategie niskoemisyjne lub dokumenty typu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Analiza wykazała, iż zawierały one zapisy zgodne z celami RPO WP i często nawiązywały bezpośrednio do inwestycji, o których dofinansowanie wnioskowano w badanej perspektywie finansowej.**

### 3.1.6. ZAKRES I SKUTECZNOŚĆ DZIAŁAŃ INFORMACYJNO-EDUKACYJNYCH W RAMACH DZIAŁANIA 9.1

Wymogiem przy realizacji projektów w ramach Działania 9.1 Transport miejski było zastosowanie instrumentu elastyczności w postaci realizacji kampanii informacyjno-

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

edukacyjnych promujących transport zbiorowy i niezmotoryzowany, mających na celu maksymalizację efektów realizacji wszystkich przedsięwzięć w zakresie miejskiego transportu zbiorowego w ramach danego obszaru funkcjonalnego.

Maksymalna wartość wydatków w ramach instrumentu elastyczności dotyczącego środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wynosiła 2% kosztów kwalifikowalnych projektu. Instrument elastyczności (cross-financing) ułatwia wdrażanie dwufunduszowych programów operacyjnych w sposób komplementarny pod warunkiem, że są one konieczne do odpowiedniej realizacji operacji i są bezpośrednio z nią powiązane.

Podejmowanie akcji promocyjno-edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności jest jednym z elementów modelu „siedmiu etapów zmiany” według projektu Travel Awareness Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy in Europe (TAPESTRY): w celu przekonania do zmiany dotychczasowych upodobań potrzebne jest budowanie świadomości problemu i poczucia osobistej odpowiedzialności oraz motywowanie do korzystania z proponowanych środków transportu<sup>3</sup>. Dzięki skutecznym działaniom informacyjno-edukacyjnym zastosowanym w ramach instrumentu elastyczności przysłużono się więc do promowania zrównoważonej mobilności.

Działania informacyjno-edukacyjne podejmowane przez beneficjentów miały silnie zróżnicowany i niejednorodny charakter (por. Rysunek 15).

Rysunek 15. Różne formy działań edukacyjno-informacyjnych: plakat akcji promocyjnej mobilności aktywnej, plakat z przebiegiem tras rowerowych, wycinek prasowy



Źródło: Gdansk.pl, Miastonowydwor.pl, Sopot.pl (Przepis na Sopot)

Do podjętych działań należą:

- tablice informacyjne,
- tablice pamiątkowe,

<sup>3</sup> Nosal K., Działania edukacyjne i promocyjne w zakresie zarządzania mobilnością, Transport Miejski i Regionalny, nr 1, 2011, str. 36

- informacje na stronach internetowych i w mediach społecznościowych,
- informacje w prasie (w tym sponsorowane) i biuletynach miejskich,
- kampania reklamowa w radiu,
- film promocyjny,
- druk i kolportaż ulotek promujących transport zbiorowy i mobilność aktywną,
- druk i dystrybucja plakatów dotyczących komunikacji publicznej do lokalnych spółdzielni mieszkaniowych, domów sąsiedzkich, instytucji i placówek oświatowych – z założeniem, że ich pracownicy rozwieszą je samodzielnie,
- montaż banerów promujących węzeł integracyjny,
- dystrybucję listu od prezydenta miasta na temat efektów inwestycji do skrzynek pocztowych mieszkańców,
- mailing informacji do bazy urzędu miejskiego oraz dziennikarzy mediów regionalnych i ogólnopolskich,
- uruchomienie strony internetowej i aplikacji do carpoolingu,
- wysłanie informacji SMS,
- festyn dla mieszkańców,
- spotkania z mieszkańcami promujące transport zbiorowy,
- konkurs w postaci gry miejskiej,
- zwiedzanie zajezdni autobusowej,
- akcja edukacyjna o zajętości miejsca w mieście przez samochody,
- akcje edukacyjne w szkołach promujące transport zbiorowy i mobilność aktywną,
- akcje promujące mobilność aktywną „Rowerowy maj”, „Rowerem do pracy”, „Do pracy jadę rowerem” (w oparciu o zliczanie długości przejechanych tras),
- zajęcia o zrównoważonej mobilności na Uniwersytecie Trzeciego Wieku,
- organizacja „Dnia bez samochodu”,
- organizacja „Dnia komunikacji miejskiej”,
- kampania edukacyjna „Ekologiczny przewoźnik”,
- zorganizowanie wycieczki rowerowej z przewodnikiem,
- rozdawanie gadżetów (odblaski, torby rowerowe, kamizelki odblaskowe, książki, mapy, koszulki, pudełka śniadaniowe).

Wachlarz podjętych działań jest bardzo szeroki i dotyczy zróżnicowanych grup społecznych. Widoczny jest brak konkretnych wytycznych dotyczących kształtu działań w ramach instrumentu elastyczności. Zakresy podjętych działań w przypadku niektórych beneficjentów są ogromne. W Sopocie miała miejsce promocja w mediach i internecie, ulotki, mailing, kampania reklamowa i festyn (zgodnie z informacją pozyskaną od beneficjenta, przyniosło to wymierne skutki w zakresie zwiększenia wykorzystania węzła integracyjnego). Inni beneficjenci ograniczyli się natomiast do pojedynczych działań, jak otwarcie węzła integracyjnego z udziałem włodarzy. Skuteczność działań jest więc zależna od stopnia zaangażowania beneficjenta w organizację działań informacyjno-edukacyjnych.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Największa część działań podjętych przez beneficjentów dotyczyła młodzieży szkolnej i był to podstawowy sposób na spełnienie wymogu zorganizowania działań edukacyjno-informacyjnych. Beneficjenci bardzo często skupiali swoje działania na rowerach, pomijając tematykę transportu zbiorowego, która zgodnie z intencjami IZ miała być tematyką podstawową. Często skupiano się wyłącznie na młodzieży szkolnej, nie obejmując działaniami pozostałych grup społecznych. Pozytywnym przykładem działania dla innej grupy społecznej jest akcja „Kręć kilometry dla Gdańska”, skierowana do pracowników i promująca dojazdy rowerem do pracy.

Respondenci wskazali, że obecnie jest za mało akcji zachęcających do mobilności zrównoważonej – szczególnie zapewniających korzyści finansowe. Zwracali również uwagę, że w obecnej sytuacji ekonomicznej najczytelniejsze i najskuteczniejsze były komunikaty dotyczące niższych kosztów korzystania z transportu zbiorowego niż z indywidualnego. Pojawiły się również propozycje wspierania przedsiębiorców w działaniach na rzecz promowania zrównoważonej mobilności poprzez oferowanie zniżek dla pracowników korzystających z transportu zbiorowego czy rowerowego, a także rozdawanie biletów mieszkańcom.

Działania informacyjno-edukacyjne podjęte w ramach RPO WP były skuteczne, gdy, jak w przypadku Sopotu, uwzględniały szerokie grono odbiorców i miały zróżnicowane formy, a przy tym były długoterminowe jak m.in. podejmowanie działań w ramach corocznej akcji „Rowerowy maj”. Najbardziej skutecznymi metodami były kampanie medialne oraz organizacja akcji edukacyjnych, wycieczek czy konkursów – działania zapadające w pamięć lub uwzględniające rywalizację. Według respondentów ich uczestnicy często deklarowali, że zaczęli częściej korzystać z transportu zbiorowego lub wykorzystywać mobilność aktywną.

Ogromne zainteresowanie wzbudziły akcje promocyjne w szkołach, które spowodowały nie tylko zmianę zachowań komunikacyjnych wśród młodzieży szkolnej, ale również wśród rodziców dzieci, zachęconych przez swoich podopiecznych do korzystania z innej niż samochód formy transportu.

Część beneficjentów zauważała, że już samo otwarcie prawidłowo funkcjonującego węzła spowodowało zainteresowanie mieszkańców zrównoważoną mobilnością. Wielu beneficjentów wskazywało jednak, że działania edukacyjne nie mają racji bytu, w sytuacji, gdy sam transport zbiorowy nie funkcjonuje prawidłowo przez wysokie koszty, przestarzały tabor czy niską częstotliwość kursowania.

---

„Wszyscy wiedzą, że to jest ekologiczne, ale co z tego, skoro jest drogie, niewygodne i zwyczajnie bez sensu” – beneficjent

„Te działania mają sens dopiero gdy transport osiągnie odpowiedni poziom jakości” – respondent

---



---

Wykorzystanie informacji i edukacji jest istotnym elementem promowania zrównoważonej mobilności. Obligatoryjna w przypadku Działania 9.1 Transport miejski aktywność informacyjno-edukacyjna podejmowana przez beneficjentów miała bardzo zróżnicowany i niejednorodny charakter. Część beneficjentów prowadziła bardzo szerokie działania dotyczące wielu gałęzi transportu i grup społecznych, część ograniczała się do organizacji pojedynczego wydarzenia. Przede wszystkim skupiano się na mobilności rowerowej i grupie docelowej w postaci młodzieży szkolnej. Skuteczność działań ocenia się dwójako w zależności od zakresu przeprowadzonych działań (jako najskuteczniejsze wskazuje się działania mówiące o kwestiach finansowych), przy jednoczesnym wskazaniu, że działania informacyjno-edukacyjne nie przyniosą pożądanych efektów przy niskiej jakości funkcjonowania transportu zbiorowego.

---

### 3.2. POTENCJAŁ I ROLA PROJEKTÓW RPO WP W ZWIĘKSZANIU ZNACZENIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W MOBILNOŚCI MIESZKAŃCÓW REGIONU

W ramach Działania 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa uwzględniono projekty, które docelowo poskutkują spełnieniem celu szczegółowego dla Priorytetu Inwestycyjnego 7d w RPO WP „Zwiększone przewozy w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym”.

Wsparcie w ramach Działania miało na celu poprawę spójności terytorialnej i społecznej regionu poprzez poprawę dostępności do liniowej i węzłowej infrastruktury transportowej, czego efektem miała być poprawa atrakcyjności pasażerskiego transportu kolejowego, m.in. dzięki skróceniu czasu przejazdów oraz poprawie bezpieczeństwa i komfortu podróży.

Działanie było ukierunkowane na przedsięwzięcia, które polegać miały na modernizacji i rehabilitacji infrastruktury liniowej, punktowej (stacje i przystanki kolejowe) oraz towarzyszącej. W ramach wsparcia możliwe były do realizacji projekty: podnoszące bezpieczeństwo i konkurencyjność transportu kolejowego, związane z rozwojem systemów sterowania i zarządzania ruchem kolejowym, dotyczące zakupu i modernizacji taboru kolejowego obsługującego zmodernizowane linie, a także polegające na opracowaniu dokumentacji przedprojektowej i projektowej kolejowej infrastruktury technicznej.

W ramach preferencji w całym Działaniu, jak i w tzw. projektach dokumentacyjnych wskazywano na realizację pakietu przedsięwzięć strategicznych dotyczących rewitalizacji linii kolejowych ważnych dla spójności województwa (linie nr 207 Grudziądz – Malbork, nr 211 Lipusz – Kościerzyna, nr 212 Lipusz – Bytów, nr 229 Łębork – Łeba, nr 405 Szczecinek – Ustka), przy wskazaniu, że wsparciem będą mogły być objęte także inne regionalne linie kolejowe, na których zgodnie z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego odbywają się lub mają się odbywać wojewódzkie przewozy pasażerskie.

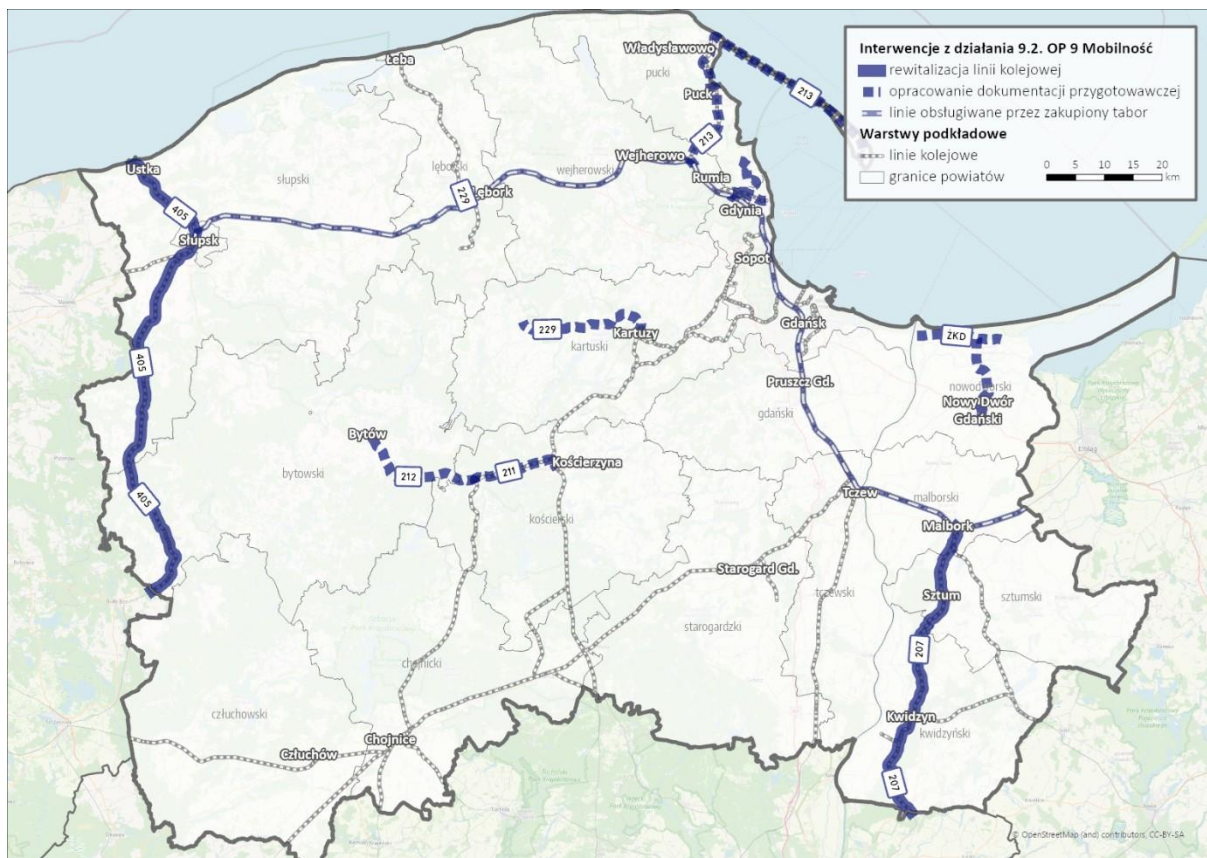
W ramach Działania 9.2 zrealizowano lub w trakcie realizacji jest 10 projektów, w tym jeden zakończony (por. Rysunek 16). Gotowe w sensie realizacyjnym są dwie inwestycje – dotycząca



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

zakupu taboru i rewitalizacji linii kolejowej nr 405. Sumaryczna wartość ogółem projektów w Działaniu wyniosła 881 350 281,24 zł, a wartość dofinansowania UE wyniosła 598 315 576,56 zł, co stanowi 67,9% wydatkowanych środków.

Rysunek 16. Projekty realizowane w ramach Działania 9.2 RPO WP



Źródło: opracowanie własne

W wydzielonym Poddziałaniu 9.2.1 dotyczącym ZIT w ramach trybu pozakonkursowego realizowany jest projekt dotyczący budowy zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego Gdynia Główna oraz peronów na linii kolejowej nr 250. Beneficjentem projektu jest PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, a jego wartość ogółem wynosi 139 750 924,53 zł przy 62% dofinansowaniu UE w ramach RPO WP.

W ramach Poddziałania 9.2.2, obejmującego pozostałe projekty, zrealizowano lub realizuje się trzy projekty w ramach trybu pozakonkursowego (przedsięwzięcia strategiczne określone w RPS Mobilne Pomorze):

- rewitalizację linii kolejowej nr 207 na odcinku od Malborka do granicy województwa (beneficjent PKP PLK, wartość ogółem 273 788 447,74 zł, dofinansowanie UE 85%),
- rewitalizację linii kolejowej nr 405 na odcinku od Ustki do granicy województwa (beneficjent PKP PLK, wartość ogółem 209 088 352,78 zł, dofinansowanie UE 85%),

- zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich w województwie pomorskim (projekt zakończony; beneficjent województwo pomorskie, wartość ogółem 246 012 113,59 zł, dofinansowanie UE 95%).

W ramach rewitalizacji linii kolejowych interwencji poddano 145 kilometrów linii. Zakupiono 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi trasy kolejowej ze Słupska przez Łębork, Trójmiasto, Tczew, Malbork do Elbląga.

W ramach naboru konkursowego w Poddziałaniu 9.2.2 wybrano do realizacji 6 projektów na kwotę 12 710 442,60 zł i dofinansowaniu UE w wysokości 85%, dotyczących opracowania dokumentacji przygotowawczej dla linii kolejowych. Inwestycje te opisano szerzej w Rozdziale 3.2.5.

### 3.2.1. POZIOM REALIZACJI ZAŁOŻONYCH CELÓW DZIAŁANIA 9.2

Na dzień 1 grudnia 2022 roku realizacja wskaźników produktu Działania 9.2 kształtowała się następująco (por. Tabela 8):

Tabela 8. Wartości wskaźników produktu RPO WP dotyczących Działania 9.2

WSKAŹNIK PRODUKTU	WARTOŚĆ DOCELOWA RPO WP (2023)	WARTOŚĆ OSIĄGNIĘTA PO WP (XII 2022)	OSIĄGNIĘTY % WARTOŚCI DOCELOWEJ	PROGNOZOWANA WARTOŚĆ NA PODSTAWIE UMÓW	PROGNOZOWANY % WARTOŚCI DOCELOWEJ NA PODSTAWIE UMÓW
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [km]	110	0	0%	144,91	131,7%
Liczba wspartych dworców/ przystanków kolejowych [szt.]	30	3	10%	37	123,3%
Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego [szt.]	10	10	100%	10	100%

Źródło: opracowanie własne

W ramach Działania 9.2 realizacja wskaźników dotyczących infrastruktury kształtuje się na minimalnym poziomie – nie odnotowano przebudowanych lub zmodernizowanych linii

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

kolejowych (osiągnięcie wartości wskaźnika w 0%). Jest to sytuacja wynikająca z nieuwzględnienia nierozliczonych jeszcze projektów. Inwestycja w linię kolejową nr 405, na której przebudową objęto odcinek o długości 88,9 km, została oddana do użytku (por. Rysunek 17), podobnie jak inwestycja w linię kolejową nr 207 – na odcinku od Kwidzyna do Malborka, o długości 37,7 km.

Rysunek 17. Pociąg Polregio w ruchu na przystanku kolejowym Strzelinko na linii kolejowej nr 405



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Po ukończeniu przebudowy linii kolejowej nr 207 do końca 2023 roku (m.in. z powodu podmytego nasypu kolejowego na długości około 150 metrów beneficjent wskazuje termin ukończenia znacznie opóźnionej inwestycji na czerwiec 2023 roku) wartość ta wyniesie 144,9 km, co stanowi 132% docelowej wartości wskaźnika. Wpływ na realizację inwestycji i osiągnięcie wartości wskaźnika miało również wykorzystanie dokumentacji projektowej dla linii kolejowej nr 207 uzyskanej w poprzedniej perspektywie finansowej RPO WP.

W przypadku wskaźnika „Liczba wspartych dworców/przystanków kolejowych” nie osiągnięto zakładanej wartości w związku z rozliczeniem modernizacji jedynie trzech przystanków kolejowych w ramach inwestycji na linii kolejowej nr 250. Również w tym przypadku wpływ na to ma więc nierozliczenie projektów. Uwzględniając wspomniane przebudowy linii kolejowych nr 207 i 405, a także ukończenie do końca 2023 roku inwestycji na linii nr 250, co deklaruje

beneficjent, liczba wspartych dworców lub przystanków wyniesie 37, co oznacza osiągnięcie docelowej wartości w 123%.

Docelowa wartość wskaźnika „Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego [szt.]” została osiągnięta w 100% dzięki zakupowi 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Realizacja wskaźników rezultatu Działania 9.1 RPO WP kształtowała się następująco (por. Tabela 9):

Tabela 9. Wartości wskaźników rezultatu RPO WP dotyczących Działania 9.2

WSKAŹNIK REZULTATU	WARTOŚĆ BAZOWA RPO WP (2013)	WARTOŚĆ DOCELOWA RPO WP (2023)	WARTOŚĆ OSIĄGNIĘTA	WARTOŚĆ PROGNOZOWANA (2023)
Liczba pasażerów przewiezionych w ramach kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w ciągu roku [mln os.]	43	47	57,862 (2022)	63
Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej	23,1058	29,4252	26,74 (2020)	28,29

Źródło: opracowanie własne

Wskaźnik dotyczący liczby pasażerów przewiezionych w ramach kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w ciągu roku, o docelowej wartości na 2023 rok wynoszącej 47 mln pasażerów, osiągnął w 2022 roku wartość 58 milionów, a więc 123% zakładanej wartości wskaźnika. Jest to znaczące osiągnięcie, biorąc pod uwagę wpływ pandemii COVID-19 - zmniejszone wykorzystanie transportu zbiorowego i zmianę zachowań komunikacyjnych, co jeszcze w 2020 roku skutkowało spadkiem liczby pasażerów do 34,5 miliona.

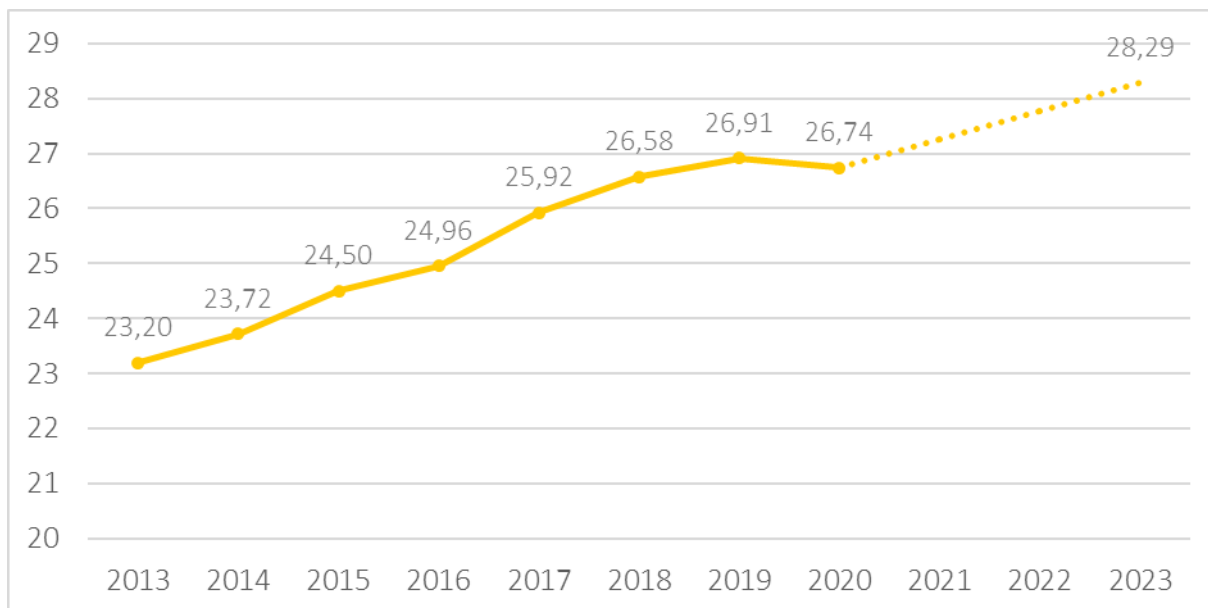
W 2019 roku liczba pasażerów wynosiła 56,5 miliona. W 2022 roku udało się więc nie tylko powrócić do liczby pasażerów sprzed pandemii, ale osiągnąć wartość wyższą. Uwzględniając tendencję wzrostową wykorzystania kolei w województwie pomorskim (por. Rozdział 3.2.2), szacuje się, że do końca 2023 roku uda się utrzymać wartość wskaźnika przewyższającą docelową, a liczba pasażerów wyniesie około 63 milionów.

Ocenia się, że docelowa wartość Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej (WKDT) nie zostanie w pełni osiągnięta, jednak wyniesie ona około 96,2% docelowej wartości. Tempo wzrostu wartości wskaźnika jest zbyt niskie, aby osiągnąć docelową wartość, co wynika przede wszystkim z niezwiązanej z inwestycjami RPO WP składowej wskaźnika - atrakcyjności celu

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

podróży (uwzględniającej liczbę ludności oraz PKB). W latach 2020-2023 przewiduje się znaczący przyrost wartości w związku z ukończeniem w tym okresie licznych inwestycji realizowanych w ramach wsparcia unijnego. Jednak przez kryzys gospodarczy – który ma najsilniejszy wpływ na towarowy wskaźnik WKDT, będący istotną składową omawianego wskaźnika syntetycznego – wartość będzie niższa.

Rysunek 18. Zmiany wartości Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej w województwie pomorskim w latach 2013-2020 i oszacowanie wartości na 2023 rok



Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”

Wskaźniki produktu Działania 9.2 osiągnęły pożądaną wartość w przypadku liczby zakupionego taboru. Nie osiągnęły one obecnie docelowej wartości w zakresie modernizacji linii kolejowych i wspartych przystanków kolejowych w związku z trwającymi rozliczeniami oraz niezakończonymi inwestycjami. Przewiduje się jednak ich osiągnięcie do końca 2023 roku w związku z ukończeniem wszystkich inwestycji.

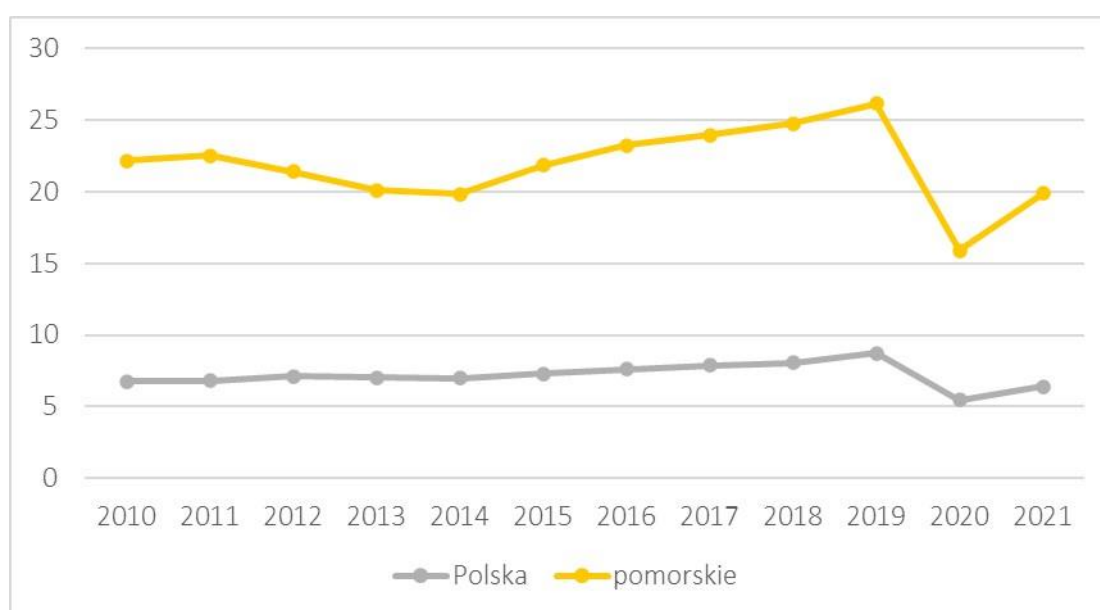
! Liczba pasażerów przewiezionych w regionalnej komunikacji kolejowej wyniosła w 2022 roku 58 milionów, co jest znaczącym osiągnięciem. Mimo silnego wpływu pandemii COVID-19 udało się osiągnąć wartość przewyższającą docelową wartość wskaźnika, a na 2023 rok prognozuje się dalszy przyrost liczby pasażerów. Szacuje się, że Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej w 2023 roku osiągnie wartość bliską docelowej, jednak z uwagi na kryzys gospodarczy i spadek poziomu PKB, który jest składową wskaźnika nie osiągnie tejże wartości.



### 3.2.2. KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z INWESTYCJI W TRANSPORT KOLEJOWY I WPŁYW INTERWENCJI RPO WP NA JEGO KONKURENCYJNOŚĆ

Jednym z celów OP 9 RPO WP było zwiększenie przewozów w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym. Województwo pomorskie charakteryzuje się wysokim i wzrastającym wykorzystaniem kolei w transporcie pasażerskim – także w porównaniu z innymi województwami oraz całością kraju. Mimo znacznego wpływu pandemii COVID-19 na wykorzystanie transportu publicznego, wskaźnik wykorzystania kolei w województwie pomorskim zaczął wracać do liczby sprzed pandemii szybciej niż w przypadku statystyki dla całego kraju (por. Rysunek 19).

Rysunek 19. Wskaźnik wykorzystania kolei w województwie pomorskim i Polsce (liczba podróży przypadająca na jednego mieszkańca)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

W ramach interwencji OP 9 RPO WP wpływ na sytuację transportu kolejowego miały inwestycje w ramach Działania 9.1 Transport miejski – poprzez budowę węzłów integrujących różne środki transportu, w tym kolej, wraz z przebudową dworców; oraz Działania 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa – poprzez zakup taboru (por. Rysunek 20), rewitalizację i modernizację linii kolejowych, peronów i dworców oraz budowę systemów monitoringu i informacji.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 20. Tabor kolejowy zakupiony w ramach środków RPO WP



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

W celu oceny poprawy konkurencyjności transportu kolejowego oraz wzrostu jego wykorzystania w ramach projektów Działania 9.1 Transport miejski wykonano badanie dotyczące zmiany liczby pasażerów odprawionych ze stacji kolejowych objętych funkcjonowaniem powstałych węzłów integracyjnych (por. Tabela 10).

Tabela 10. Wymiana pasażerska w latach 2017-2021 na poszczególnych stacjach kolejowych poddanych interwencji RPO WP

STACJA/ROK (NR LINII KOLEJOWEJ)	ODDANIE	2017	2018	2019	2020	2021
Malbork (9, 204, 207)	kwiecień 2019	4500	4900	5100	3200	3800
Tczew (9, 131, 203)	listopad 2020	7800	8200	8600	5400	6700
Pszczółki (9)	maj 2021	700–999	700–999	1 000–1 500	500–699	700–999
Cieplewo (9)	wrzesień 2018	500–699	500–699	700–999	300–499	500–699
Pruszcz Gdański (9, 229)	maj 2021	1 500–2 000	1 500–2 000	2 000–3 000	1 500–2 000	2 000–3 000
Gdańsk Osowa (201, 248)	lipiec 2022	1 000–1 500	2 000–3 000	1100	300–499	300–499

STACJA/ROK (NR LINII KOLEJOWEJ)	ODDANIE	2017	2018	2019	2020	2021
Żukowo (201)	czerwiec 2022	700–999	1 000–1 500	1500	500–699	500–699
Somonino (201)	listopad 2020	300–499	300–499	300–499	150–199	150–199
Gołubie Kaszubskie (201)	październik 2017	300–499	300–499	300–499	150–199	150–199
Kościierzyna (201, 211)	grudzień 2020	2200	2400	2700	500–699	500–699
Starogard Gdański (203)	październik 2018	1 000–1 500	1 000–1 500	1 000–1 500	700–999	1 000–1 500
Reda (202, 213)	styczeń 2020	8900	8500	9900	4100	6300
Wejherowo (202)	grudzień 2020	17 000–20 000	19300	14700	4500	6600
Gościcino Wejherowskie (202)	październik 2018	700–999	700–999	700–999	200–299	300–499
Lębork (202, 229)	sierpień 2021	4700	6000	6500	1800	1600
Kwidzyn (207)	grudzień 2018	500–699	300–499	300–499	200–299	300–499
Chojnice (203, 208, 210, 211)	wrzesień 2021	1400	1400	1500	700–999	1200
Człuchów (210)	listopad 2020	50–99	50–99	50–99	50–99	50–99
Puck (213)	lipiec 2020	1000	1 000–1 500	1 000–1 500	700–999	1 000–1 500
Jastarnia (213)	grudzień 2021	700–999	700–999	1000	700–999	1000
Kartuzy (229)	lipiec 2018	2 000–3 000	3 000–4 000	3400	700–999	700–999
Gdańsk Rębiechowo (248)	grudzień 2019	100–149	300–499	300–499	300–499	200–299
Sopot Kamienny Potok (250)	sierpień 2021	4 000–5 000	6 000–8 000	4 000–5 000	3 000–4 000	4 000–5 000
Rumia Janowo (250)	październik 2022	1 500–2 000	1 500–2 000	2 000–3 000	1 500–2 000	2 000–3 000
Ustka (405)	czerwiec 2021	150–199	200–299	200–299	300–499	500–699

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Ocena efektywności inwestycji jest o tyle utrudniona, że statystyki na lata 2020 i 2021 odnotowują znaczne spadki wynikające z pandemii COVID-19 i zmniejszonego w jej efekcie wykorzystania kolei, a przy tym nieznaczna liczba węzłów została oddana do użytku wcześniej.



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Najsilniejszy wzrost wykorzystania widoczny jest w Ustce, co wynika przede wszystkim z poprawy oferty przewozowej na zrewitalizowanej linii kolejowej nr 405. W przypadku przystanków objętych jedynie projektem z Działania 9.1 silny wzrost wykorzystania jest widoczny na przystankach położonych na linii kolejowej nr 9 – Pruszcz Gdański, Pszczółki i Cieplewo. Na przystankach tych wzrost wykorzystania był widoczny już przed nastaniem pandemii. Co więcej, liczba pasażerów w szybkim tempie zaczęła wracać do poziomu sprzed pandemii, co wskazuje na znaczną skuteczność powstałej infrastruktury.

Powstanie węzłów integracyjnych mogło przyspieszyć powrót do poziomu wykorzystania przystanków sprzed pandemii również w takich lokalizacjach jak Kwidzyn, Chojnice, Puck, Jastarnia, Sopot Kamienny Potok, Rumia Janowo, Reda czy Starogard Gdański. Jednocześnie na pozostałych węzłach uzyskano jedynie niewielki wzrost liczby pasażerów, utrzymał się dotychczasowy trend lub odnotowano spadki.

Ocenia się, że inwestycje wpłynęły pozytywnie na konkurencyjność transportu kolejowego i jego wykorzystanie dzięki powstaniu możliwości dogodnej przesiadki z transportu indywidualnego oraz transportu zbiorowego, na co zwracali uwagę również beneficjenci w wywiadach. Pozytywny wpływ na wykorzystanie kolei, dzięki węzłom integracyjnym, zaistniał również w związku z kryzysem gospodarczym i wzrostem cen paliw – kierowcy, chcąc zmniejszyć ilość zużywanego paliwa, częściej przesiadają się do transportu zbiorowego, w tym kolejowego, do czego zachęcają powstałe w ramach węzłów integracyjnych parkingi samochodowe. Jednocześnie w przypadku pogarszania się oferty przewozowej z powodów gospodarczych (por. Rozdział 3.1.1) konkurencyjność transportu zbiorowego będzie malała.

Nowoczesny tabor i skuteczna informacja pasażerska, a także zmodernizowane linie kolejowe, umożliwiając przemieszczanie się z większą częstotliwością i prędkością, również przyczyniają się do poprawy warunków podróżowania i zwiększają konkurencyjność kolei. W przypadku modernizacji linii kolejowych działaniami infrastrukturalnym musi jednak towarzyszyć realna poprawa oferty przewozowej.

Jako korzyść interwencji w infrastrukturę kolejową (również węzły integracyjne) wskazuje się ponadto zwiększoną dostępność transportu m.in. poprzez budowę nowych przystanków) oraz niwelację niedostępności obszarów pozamiejskich pod kątem transportowym (zarówno dla mieszkańców tych obszarów, jak i jako cel podróży). Taka interwencja nastąpiła w przypadku rewitalizacji linii kolejowej nr 405, gdzie jednym z elementów inwestycji była budowa nowych przystanków kolejowych (por. Rozdział 3.2.2).

Rysunek 21. Nowy przystanek kolejowy Słupsk Północny



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Kolejnym efektem inwestycji dotyczących transportu kolejowego jest poprawiony, również multimodalny, dostęp do miejsc pracy, co stanowi punkt wyjścia zarówno do zmniejszenia bezrobocia poprzez umożliwienie podjęcia pracy poza miejscem zamieszkania, jak i ogólnego wyrównania szans między obszarami miejskimi i wiejskimi. Przykładami tego typu węzłów są: węzeł w Lęborku, z którego korzystają mieszkańcy gminy Nowa Wieś Lęborska, czy węzeł w Starogardzie Gdańskim, użytkowany przez mieszkańców gminy wiejskiej Starogard Gdański. Wskazują oni, że dzięki powstaniu węzłów mają oni ułatwiony dostęp do kolei, a co za tym idzie miejsc pracy (przede wszystkim w Trójmieście), a także usług edukacji czy kultury. Jest to element będący dowodem wpływu istnienia węzłów integracyjnych na integrację gospodarczo-przestrzenną i spójność województwa.

Integrację i spójność terytorialną wzmocniają również inwestycje w rewitalizację linii kolejowych – rewitalizacja linii kolejowej nr 405 wpłynęła pozytywnie na spójność gmin leżących wzdłuż linii, jednak przede wszystkim wzmocniła ją w obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka, ułatwiając możliwość przemieszczania się między jego częściami. Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku zrewitalizowanej linii kolejowej nr 207, gdzie poprawiła się spójność wewnątrz oraz pomiędzy Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi Kwidzyna i Malborka-Sztumu. Zrewitalizowane linie kolejowe umożliwiają również dojazd z przesiadką do trójmiejskiego MOF.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Efektom inwestycji jest również poprawa estetyki infrastruktury, co zachęca do korzystania z kolei, oraz zmodernizowanie przestrzeni publicznej wpływające na ład przestrzenny, a przez to na wizerunek miasta. Na aspekt ten często zwracali uwagę w wywiadach swobodnych mieszkańcy Człuchowa. Skutkiem jest też poprawa komfortu jazdy dzięki zakupowi nowego taboru oraz poprawa dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (por. Rysunek 22).

Rysunek 22. Pochylnia umożliwiająca dostęp do dworca w Starogardzie Gdańskim osobom o ograniczonej mobilności



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Jako efekty inwestycji należy wskazać poza tym poprawę poziomu bezpieczeństwa, również poprzez modernizację przejazdów kolejowych (por. Rozdział 3.2.4). Wśród długofalowych efektów inwestycji wskazuje się wzrost wykorzystania zrównoważonych form mobilności skutkujący redukcją poziomu zanieczyszczeń oraz hałasu za sprawą zmniejszenia wykorzystania transportu indywidualnego. Można też wskazać oszczędność czasu pasażerów dzięki skróconemu czasowi przesiadki (przykład Starogardu Gdańskiego, gdzie dworzec autobusowy przesunięto z oddalonej bazy PKS pod dworzec kolejowy), oraz efekty wynikające z modernizacji linii kolejowych: spadek kosztów eksploatacji pojazdów (krótszy czas przejazdu, mniejsze zużycie taboru) oraz wzrost atrakcyjności miejsc turystycznych (np. przystanek Ustka Uroczysko) oraz lokalizacji pod inwestycje (np. przystanek Słupsk Północny),

Jako dobrą praktykę w zakresie efektywności działań inwestycyjnych wskazuje się realizację w ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 405 prac, które umożliwiły wydłużenie tego ciągu za

stację Ustka w kierunku Lędowa i lokalizację nowego przystanku Ustka Uroczysko. Przystanek ten zwiększył dostępność do kolei z nowych osiedli w rejonie ul. Koszarowej oraz ułatwił dostęp do atrakcji turystycznej Ustki – plaży zachodniej. Jednocześnie uruchomione w powtarzalnym takcie całoroczne (a nie jak wcześniej jedynie sezonowe) kursy kolei regionalnej na trasie ze Słupska do Ustki zapewniają sprawdzony i zrównoważony środek transportu między dwoma ośrodkami.

Czas przejazdu na linii kolejowej również nieznacznie się skrócił – w 2017 roku pociąg pokonywał odcinek Słupsk – Ustka w 21 minut, a obecnie w 20 minut (liczba postojów handlowych pozostała taka sama). Konkurencyjność w zakresie czasu przejazdu poprawiła się również na zmodernizowanej linii kolejowej nr 207, na której pociąg regionalny pokonywał odcinek Malbork – Kwidzyn w 40 minut, a obecnie w 37 minut. Zwiększyła się także liczba par kursów pociągów regionalnych: na odcinku Malbork – Kwidzyn w dzień powszedni wzrosła z 10 do 12 par kursów w porównaniu z rokiem 2017, a na odcinku Słupsk – Ustka wzrosła z 9 par kursów tylko w okresie letnim do 13 par kursów całorocznych.

Jednocześnie modernizacja linii posiada znaczny mankament w postaci zlokalizowania przez PKP PLK przystanku Słupsk Północny w rejonie cechującym się niewielką liczbą generatorów ruchu, choć wskazania miasta Słupsk w konsultacjach dotyczyły lokalizacji przystanku o około kilometr dalej na północ, przy zatrudniających znaczną liczbę pracowników zakładach przetwórstwa rybnego. Zmniejsza to efektywność wykonanej inwestycji, bowiem wykorzystanie przystanku kształtuje się na poziomie 20-49 osób dziennie, podczas gdy wizja lokalna wykazała przy ww. zakładach ponad tysiąc samochodów osobowych (por. Rysunek 23).

Obecna lokalizacja przystanku znajduje się na tyle daleko od największych zakładów przemysłowych, że nie obejmuje ich buforem dojazdu. Przystanek ten znajduje się jednak na obszarze Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz w pobliżu Słupskiego Inkubatora Przedsiębiorczości, więc może stać się on przyczynkiem do lokalizacji nowych zakładów pracy w tej części strefy ekonomicznej dzięki ułatwionemu dojazdowi.

Rysunek 23. Parking przy jednym z zakładów przemysłowych w Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Analiza wskaźnikowa dotycząca projektów z Działania 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa wykazała, że podjęte inwestycje będą mieć znaczny wpływ na wykorzystanie kolei. Liczba pasażerów korzystających ze zmodernizowanej infrastruktury na linii kolejowej nr 250 ma do końca 2023 roku wynieść aż 37 milionów. Ponadto założona wartość wskaźnika dotyczącego liczby pasażerów, którzy skorzystają z nowego taboru do końca 2023 roku została już przekroczona, osiągając 4,5 mln pasażerów przy wartości docelowej wynoszącej 3,9 mln osób.

Wartym zauważenia jest negatywne zjawisko, gdzie transport kolejowy konkuruje nie tylko z transportem indywidualnym, ale również z autobusowym w wyniku dublowania kursów pociągów przez autobusy, zarówno np. gminne, jak i prywatne. Sytuacja taka ma miejsce w przypadku przejazdów ze Słupska do Ustki.

---

**Działania w ramach węzłów integracyjnych poskutkowały wzrostem konkurencyjności kolei, podobnie jak inwestycje w nowoczesny tabor i skuteczną informację pasażerską. Zmodernizowane linie kolejowe, umożliwiające przemieszczanie się z większą częstotliwością i krótszym czasem przejazdu (linie nr 207 i 405), przyczyniają się również do poprawy warunków podróżowania i zwiększają konkurencyjność kolei. Odnotowanymi efektami inwestycji liniowych są m.in. ułatwiony dostęp do miejsc pracy, edukacji, usług kultury, poprawiona integracja przestrzenna i gospodarcza województwa, niwelacja niedostępności obszarów pozamiejskich, poprawa poziomu bezpieczeństwa czy redukcja zanieczyszczeń oraz hałasu.**

---



### 3.2.3. OCENA ZMIAN ZAKRESÓW ZAKRESU PROJEKTÓW W DZIAŁANIU 9.2

W ramach Działania 9.2 istotne zmiany w zakresie projektów miały miejsce w przypadku inwestycji dotyczących rewitalizacji linii kolejowych nr 207 i 405.

W przypadku inwestycji dotyczącej linii kolejowej nr 207 zmniejszona została liczba przystanków kolejowych objętych projektem. Początkowo planowano w ramach rewitalizacji linii odtworzyć przystanki kolejowe Grzępa i Białki, lecz na etapie przygotowania inwestycji ustalono nikłe zapotrzebowanie na wykorzystanie tych przystanków przez pasażerów, co zostało potwierdzone przez jednostki samorządu terytorialnego. Faktem jest, iż okolice przystanków nie są gęsto zaludnione – zarówno Grzępa z pobliskim większym Koniecwałdem, jak i Białki liczą po około 500 mieszkańców. Są to jednak miejscowości o stosunkowo rozproszonej zabudowie.

Likwidacja przystanków owszem miała wpływ na skrócenie czasu przejazdu linią kolejową, jednakże w obecnej sytuacji mieszkańcy Białek mają do przystanku kolejowego ponad 4 kilometry, a mieszkańcy Koniecwałdu ponad 3 kilometry, zamiast 1-2 kilometrów. Przystanki te mogłyby – szczególnie w świetle poprawy warunków technicznych jazdy i częstszych połączeń – służyć również mieszkańcom pobliskich wsi, w przypadku Białek np. Olszanicy, którzy na przystanek mogliby dojeżdżać na rowerach, o ile zostałaby zapewniona możliwość pozostawienia roweru w pobliżu peronu.

W sytuacji likwidacji przystanków zachodzi niezgodne z celami OP 9 zmniejszenie dostępności miejscowości mieszczących się w obszarze funkcjonalnym Sztumu i Kwidzyna, zredukowanie przewagi transportu zbiorowego nad indywidualnym, a także pogorszenie spójności gospodarczej w związku z utrudnieniem dojazdu z Białek do pobliskich zakładów przemysłowych International Paper Kwidzyn. Sumarycznie może to wpłynąć na zmniejszenie efektywności interwencji.

Z drugiej zaś strony, skrócenie czasu przejazdu może wpłynąć na to, że wśród mieszkańców większych miejscowości leżących na trasie zwiększy się zainteresowanie korzystaniem z pociągu zamiast samochodu, co w tym zakresie oznaczać będzie skuteczność interwencji. Ponadto wspomniane wsie są obsługiwane przez transport zbiorowy – przewozy autobusowe prywatnych przewoźników, których przystanki, szczególnie w przypadku Koniecwałdu, są zlokalizowane bliżej zabudowy. Zmianę w sieci przystanków kolejowych uznaje się zatem za uzasadnioną, choć w świetle narastającej likwidacji prywatnych linii autobusowych istnieje ryzyko ograniczenia lub całkowitej utraty tych połączeń, co może skutkować wykluczeniem transportowym wspomnianych miejscowości.

W przypadku inwestycji dotyczącej rewitalizacji linii kolejowej nr 405 zdecydowano się na rezygnację z przywrócenia do funkcjonowania przystanku kolejowego Mokrzyca. Likwidację motywowano brakiem dróg publicznych prowadzących na przystanek (jedynie ścieżki leśne), bliskością stacji Ustka, brakiem publicznego przejazdu kolejowego umożliwiającego

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

bezpieczne przejście przez tory oraz zagrożeniem aktami wandalizmu, a także dotychczas niewielkim wykorzystaniem przystanku.

Przystanek kolejowy znajdował się w odległości 700 metrów od gęsto zabudowanej wsi Wodnica (624 mieszkańców) oraz w odległości 400 metrów od rozbudowującej się i również gęsto zabudowanej wsi Grabno (641 mieszkańców, wzrost populacji w latach 2017-2021 o 80%). W przypadku doprowadzenia bezpiecznych dróg dojścia pieszego wraz z zapewnieniem przejścia przez tory przystanek mógł stanowić istotny sposób dojazdu do pobliskiej Ustki czy Słupska zamiast transportu indywidualnego, szczególnie w związku z wprowadzeniem atrakcyjnej częstotliwości kursowania pociągów Słupsk – Ustka.

Odległość do najbliższego przystanku kolejowego (Ustka) wynosi teraz około 3,5 kilometra w przypadku Wodnicy oraz około 4 kilometry w przypadku Grabna, co jest zbyt dużą odległością, aby uwzględnić je w zasięgu dojścia pieszego. Wodnica nie jest obsługiwana komunikacją zbiorową poza dwoma połączeniami do Ustki dziennie, natomiast Grabno posiada bardzo częste połączenia autobusowe PKS Słupsk na trasie Ustka – Słupsk. Spadek czasu przejazdu na odcinku Charnowo Słupskie – Ustka, na którym znajdował się przystanek Mokrzyca, nie wyniósł więcej niż minutę. Uważa się zatem zmianę za nieuzasadnioną i zmniejszającą efekty interwencji w zakresie poprawy dostępności obszaru funkcjonalnego Ustki oraz spójności województwa.

Druga zmiana w zakresie rewitalizacji linii kolejowej nr 405 dotyczyła zmniejszenia liczby czynnych torów na stacji Ustka z pięciu do trzech. Zmianę uznaje się za uzasadnioną w związku z niewielkim ruchem na stacji i optymalizacją układu stacyjnego, która umożliwiła na części terenu wcześniej zajmowanej przez zlikwidowane tory realizację w zaplanowanym kształcie węzła integracyjnego Ustka. Zmiana może jednak skutkować utrudnieniami w postaci nieodpowiedniej przepustowości stacji w przypadku przywrócenia do ruchu bocznic kolejowej do portu morskiego w Ustce i wzrostu jego wykorzystania. Wówczas może być konieczna ponowna przebudowa stacji.

---

**Zmiany w projektach RPO WP w Działaniu 9.2 dotyczyły likwidacji przystanków kolejowych dotychczas rzadko wykorzystywanych przez pasażerów na liniach kolejowych nr 207 i 405 oraz likwidacji dwóch torów na stacji kolejowej w Ustce. Likwidację przystanków na linii nr 207 uznaje się za uzasadnioną w związku z większą atrakcyjnością transportu autobusowego w rozproszonych wsiach. Natomiast jako nieuzasadnioną i zmniejszającą efekty interwencji uważa się likwidację przystanku Mokrzyca na linii kolejowej nr 405 w związku z jego położeniem w pobliżu gęstej zabudowy. Zmiana układu torowego stacji Ustka była motywowana potrzebą uwolnienia terenu pod węzeł integracyjny, co uznaje się za słuszne – również pod względem spójności inwestycji działań 9.1. i 9.2 – choć może wywołać potrzebę inwestycji w przypadku uruchomienia bocznic do portu w Ustce.**

---



### 3.2.4. WPŁYW INTERWENCJI W RAMACH DZIAŁANIA 9.2 NA BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Wsparcie dotyczące bezpieczeństwa transportu kolejowego było jednym z elementów inwestycji realizowanych w Działaniu 9.2 RPO WP, w ramach którego możliwe było zgłaszanie projektów podnoszących bezpieczeństwo transportu kolejowego, w tym dotyczących Inteligentnych Systemów Transportowych i systemów monitorowania bezpieczeństwa pasażerów.

Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego było deklarowanym celem wszystkich projektów kolejowych w ramach RPO WP. Najsilniej skupiony na poprawie bezpieczeństwa był projekt dotyczący modernizacji linii kolejowej nr 250 (Szybka Kolej Miejska w Trójmieście) wraz z powstaniem zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją. Realizowany w dalszym ciągu projekt ma na celu zapewnienie bezpiecznego i komfortowego podróżowania, zagwarantowanie wyższego poziomu bezpieczeństwa i przekazywania informacji, podniesienie komfortu korzystania z infrastruktury oraz umożliwienie szybkiej identyfikacji usterek bądź niebezpiecznych zdarzeń poprzez stałą obserwację peronów i innych obiektów kolejowych, co pozwoli natychmiastowo podejmować interwencje przez odpowiednie służby.

W ramach projektów dotyczących rewitalizacji linii kolejowych nr 207 (Malbork – Kwidzyn) i 405 (Ustka – Szczecinek) wykonano lub wykonuje się obecnie szeroki zakres prac zwiększających poziom bezpieczeństwa. Na linii kolejowej nr 207 zmodernizowano 36 przejazdów, z czego dla 17 (47%) podniesiono kategorię, a na linii nr 405 zmodernizowano 55 przejazdów, z czego dla 8 (15%) podniesiono kategorię. Wykonano przebudowy przejazdów kolejowych z uwzględnieniem parametrów linii i docelowej kategorii przejazdu. Zapewniono odwodnienie przejazdów i modernizację nawierzchni w dostosowaniu do warunków geologicznych, dbając o odpowiednią nośność, uzupełniono oznakowanie, poprawiono trójkąty bezpieczeństwa poprzez wycinkę samosiejek i koszenie traw, zmianę ukształtowania, pochyleń i spadków terenu oraz „ścianienie” skarp (por. Rysunek 24). Zmodernizowano również układ elektroenergetyczny z zapewnieniem odpowiedniego oświetlenia.

W przypadku peronów – na linii nr 207 na 12 przystankach, a dla linii nr 405 na 15 przystankach – wykonano przebudowę obejmującą wymianę nawierzchni, odwodnienie oraz wykonanie elementów ostrzegawczych przy krawędziach peronu m.in. w postaci płytek z wypustkami, a także zainstalowanie sprawnego oświetlenia opartego na lampach diodowych i sodowych. Dokonano również naprawy i wymiany nawierzchni w ciągach prowadzących na perony, wykonano pochylanie. W przejściach podziemnych poprawiono stan techniczny poprzez m.in. wymianę nawierzchni, przebudowę wyjść na perony oraz budowę nowych. Wykonane w ramach inwestycji nowe przystanki kolejowe oraz powstałe w nowych lokalizacjach (odpowiednio dwa i cztery na linii nr 405) również wybudowano zgodnie ze standardami bezpieczeństwa uwzględniającymi wskazane wcześniej elementy.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 24. Zmodernizowany przejazd kolejowy z linią kolejową nr 243 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 229



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

W celu uzyskania informacji na temat poprawy bezpieczeństwa transportu kolejowego jako efektu działań RPO WP przeanalizowano dane Urzędu Transportu Kolejowego na lata 2014-2021 dotyczące zdarzeń z udziałem pieszych, rowerzystów oraz pojazdów w okolicach miejsc, gdzie projekty przewidywały poprawę bezpieczeństwa – całościowo dla modernizowanych linii kolejowych nr 207, 250 i 405. Analizę punktowej poprawy bezpieczeństwa dodatkowo wykonano na liniach nr 202, 228, 250, na których w ramach Działania 9.1 Transport miejski powstały bezkolizyjne przejazdy kolejowe w rejonie przystanku Rumia Janowo oraz w Wejherowie.

W przypadku modernizacji linii kolejowych nr 207 i 405 analiza wykazała wystąpienie jednego wypadku na każdej z linii. W przypadku linii nr 207 w 2018 roku na przedłużeniu ul. Grudziądzkiej w Kwidzynie miało miejsce najechanie na pieszego, które poskutkowało jego śmiercią. Po modernizacji linii w tym miejscu znajduje się kładka dla pieszych, co zdecydowanie poprawia bezpieczeństwo. W ramach projektu przeprowadzono również szeroko zakrojoną przebudowę przejazdów pod względem bezpieczeństwa.

Z kolei w przypadku linii nr 405 w 2019 roku miało miejsce najechanie na pojazd na przejeździe kategorii D w miejscowości Włynkówko. W ramach modernizacji linii przejazd zmodernizowano i przebudowano, tak jak 49 innych przejazdów, również w kwestii m.in.

oświetlenia i widoczności, co ma znaczący wpływ na poprawę bezpieczeństwa zarówno transportu kolejowego, jak i przekraczających tory uczestników ruchu drogowego.

W związku z dalszym trwaniem inwestycji w linię nr 250, obejmującej budowę systemu monitoringu na całej linii SKM oraz modernizację przystanków kolejowych, określenie poprawy na podstawie danych jest utrudnione. Biorąc jednak pod uwagę liczbę zdarzeń oraz liczbę rannych i zabitych, skutecznie zaimplementowany system monitoringu może w bardzo wysokim stopniu poprawić bezpieczeństwo na linii kolejowej nr 250. W okresie 2014-2021 miało bowiem miejsce 46 wypadków i incydentów na linii, które poskutkowały śmiercią 31 osób, 8 osobami ciężko rannymi i 4 rannymi (por. Tabela 11).

Tabela 11. Zdarzenia na linii kolejowej nr 250 w latach 2014-2021

ROK	ZDARZEŃ	NA STACJACH	POZA STACJAMI	ZABITYCH	CIĘŻKO RANNYCH	RANNYCH
2014	7	3	4	6	1	0
2015	7	2	5	4	2	1
2016	6	1	5	3	1	2
2017	9	3	6	6	2	0
2018	6	3	3	5	0	0
2019	4	1	3	2	0	1
2020	1	0	1	1	0	0
2021	6	3	3	4	2	0
suma	<b>46</b>	<b>16</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Dla analizowanych inwestycji punktowych odnotowano nieliczne niebezpieczne zdarzenia. W przypadku okolic przystanku Rumia Janowo w 2014, 2015 i 2018 roku miały miejsce w sumie trzy wypadki z udziałem przebywających na torach osób postronnych – w zdarzeniach tych jedna osoba została ranna, a jedna zginęła. Budowę węzła integracyjnego z przejazdem bezkolizyjnym zakończono w 2022 roku, co jeszcze nie pozwala na określenie jednoznacznej poprawy bezpieczeństwa. W rejonie stacji Wejherowo doszło do jednego wypadku, w 2017 roku, skutkiem którego śmierć poniosła jedna osoba postronna.

Mimo braku danych można ekspercko ocenić, że powstanie bezkolizyjnego przejazdu w Rumi Janowie znacznie ograniczy sytuacje kolizyjne z samochodami, rowerzystami czy pieszymi w rejonie przystanku. W przypadku powstania tunelu w Wejherowie poziom bezpieczeństwa

również ulegnie poprawie, dzięki przekierowaniu znacznej części ruchu drogowego przez tunel. Efekt może być jednak w pewnym stopniu zmniejszony – mimo zbudowania nowego tunelu drogowego likwidacji nie uległ pobliski przejazd w poziomie torów w osi ul. Sienkiewicza, na którym w dalszym ciągu może dochodzić do sytuacji kolizyjnych.

Warto zauważyć, że minęło za mało czasu od inwestycji, aby ocenić ich kwantyfikowalny wpływ na bezpieczeństwo, natomiast raportowany jest widoczny wpływ na wzrost poczucia bezpieczeństwa za sprawą nowego oświetlenia, oznakowania, modernizacji peronów czy lepszej widoczności na przejazdach kolejowych, co ma również wpływ na jakość przewozów kolejowych i ich konkurencyjność.

---

Projekty RPO WP w ramach Działania 9.2 posiadają elementy mające wpływ na bezpieczeństwo kolejowe w zakresie modernizacji peronów, poprawy stanu przejazdów kolejowych, oświetlenia czy systemu monitoringu. Jako najsilniej wpływającą na bezpieczeństwo interwencję wskazuje się inwestycję na linii kolejowej nr 250. W ramach interwencji poddano zmianom także punkty, w których występowały w przeszłości zdarzenia, co wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa. Oprócz tego dzięki m.in. inwestycji w oświetlenie wzrasta poczucie bezpieczeństwa pasażerów, wpływając pozytywnie na konkurencyjność kolei. Ponadto na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym wpłynęła każda z inwestycji Działania 9.1 zastępujących przejazdy i przejścia w poziomie torów rozwiązaniami bezkolizyjnymi.

---

### 3.2.5. KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z PROJEKTÓW DOKUMENTACYJNYCH DLA INWESTYCJI KOLEJOWYCH W RAMACH DZIAŁANIA 9.2

W ramach Działania 9.2 możliwe było uzyskanie dofinansowania na projekty z zakresu dokumentacji przedprojektowej i projektowej kolejowej infrastruktury technicznej.

Działania te, uwzględnione jako możliwe do realizacji w ramach Poddziałania 9.2.2 Regionalna infrastruktura kolejowa (poza ZIT), zostały opisane jako opracowanie dokumentów niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowej, takich jak studium korytarzowe, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, raport OOS, program funkcjonalno-użytkowy, dokumentacja techniczna, analiza finansowo-ekonomiczna, studium wykonalności.

Spośród dziewięciu projektów realizowanych w ramach Poddziałania 9.2.2 sześć dotyczyło opracowania dokumentacji przygotowawczej dla realizacji inwestycji kolejowych. Wszystkie projekty zostały wybrane w formule konkursowej w trakcie jednego naboru rozstrzygniętego 13 września 2018 roku<sup>4</sup>. Beneficjentem następujących pięciu projektów została spółka PKP Polskie Linie Kolejowe:

---

<sup>4</sup>Uchwała nr 954/362/18 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 września 2018 roku

- rewitalizacja linii kolejowej nr 211 na odcinku Lipusz – Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 na odcinku Lipusz – Bytów,
- poprawa przepustowości linii kolejowej nr 213 na odcinku Reda – Hel,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy – Sierakowice z ewentualną elektryfikacją,
- rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska,
- włączenie północnych dzielnic Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej.

Jeden projekt, zgłoszony przez Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, dotyczył rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej.

Na dzień złożenia raportu żaden projekt nie został ukończony.

Jeden z projektów, dotyczący dokumentacji przygotowawczej dla rewitalizacji linii kolejowych nr 211 i 212, spełnił kryterium preferencyjne linii ważnych dla spójności województwa. Linie kolejowe nr 213 i 229, dla których podjęto projekty dokumentacyjne, były natomiast wskazane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego jako przeznaczone do wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej.

Brak jest w Planie transportowym zapisów dotyczących przewozów na Żuławskiej Kolei Dojazdowej oraz projektu włączenia północnych dzielnic Gdyni i gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej. Kwestie dotyczące obydwu inwestycji znajdują się natomiast w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 oraz Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji, a projekt „gdynski” znajduje się również w Strategii transportu i mobilności OMGGs do roku 2030. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 linie kolejowe nr 211, 212, 213 i 229 są wskazane ponadto jako połączenia kolejowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej województwa.

Efektami i korzyściami bezpośrednimi stworzenia dokumentacji są:

- opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego,
- określenie bieżącego i prognozowanego popytu na usługi kolejowe,
- wybranie najbardziej korzystnego wariantu przeprowadzenia inwestycji w kontekście prognoz i potrzeb ze szczególnym uwzględnieniem ruchu regionalnego,
- umożliwienie określenia zakresu oraz kosztów prac,
- stworzenie podstawy do podjęcia decyzji finansowych i rzeczowych w ramach rewitalizacji/modernizacji wraz z obliczeniem planowanych kosztów prac projektowych i budowlanych,
- uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Powyższe dokumenty pozwalają potwierdzić opłacalność inwestycji, określić koszty i umożliwić przygotowywanie dalszej realizacji przedmiotowej inwestycji lub też wskazać brak opłacalności inwestycji i konieczność rezygnacji z niej.

Dla uzyskania pełni efektów interwencji w linii kolejowe wymagane będą kolejne etapy prac:

- opracowanie dokumentacji przygotowawczej z określeniem wariantu realizacyjnego i kosztów inwestycji,
- zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych według wybranego wariantu,
- zarządzanie zadaniem inwestycyjnym i sprawowanie nadzoru nad jego realizacją.

Brak jest szczegółowych analiz potoków pasażerskich w dokumentach strategicznych (por. Rysunek 25) oraz studiach wykonalności. Co więcej, obliczenia potoków zostaną uzyskane dopiero w wyniku powstania dokumentacji projektowej, która w żadnym z projektów nie jest gotowa. W tej sytuacji kwestię potencjału generowania istotnych w skali regionu potoków pasażerskich podjęto podczas wywiadów badawczych.

Rysunek 25. Prognozowane kolejowe przewozy pasażerskie w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot w 2030 roku



Źródło: Strategia transportu i mobilności OMGS

Wśród podjętych projektów duże znaczenie dla systemu transportowego województwa ma projekt poprawy przepustowości linii kolejowej nr 213. Linia ta była już poddawana

modernizacji, jednak bez zwiększenia przepustowości, przez co jest znacznie przeciążona w miesiącach letnich w związku z jej turystycznym charakterem. Ograniczona częstotliwość kursowania pociągów nie pozwala wszystkim chętnym skorzystać z pociągów kursujących po linii, co skutkuje wzmożonym ruchem samochodowym na i tak już silnie obciążony tym ruchem Półwysep Helski.

Ograniczona przepustowość utrudnia też korzystanie z kolei przez mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych. Przykładem takiego miasta jest Puck, gdzie powstał dofinansowany z RPO WP węzeł integracyjny, którego efektywność jest zmniejszona z powodu nieefektywnego funkcjonowania transportu kolejowego – respondenci z gmin położonych przy linii kolejowej wskazywali wprost, że rezygnują z korzystania z pociągów, bowiem „i tak nie da się do nich wsiąść”, dodając, że potrzebują środka transportu, który będzie zapewniał wygodny dojazd przez cały rok.

Istotne jest także powstanie dokumentacji dla tzw. linii „PKM Północ” do północnych dzielnic Gdyni i gminy Kosakowo, której powstanie zapewni obsługę obszaru zamieszkanego przez około 50 tysięcy osób (20% populacji Gdyni), redukcję wykorzystania transportu indywidualnego i zastąpienie znacznej liczby wykorzystywanych autobusów. Stworzenie korytarza kolejowego w kierunku Obłęża i Kosakowa może być jednocześnie ważnym elementem polityki przestrzennej Trójmiasta wyznaczającym kierunek ekspansji miasta w myśl filozofii rozwoju zorientowanego na transport (ang. *transit-oriented development*), co jednak może być hamowane w związku z niepewną przyszłością lotniska Gdynia-Kosakowo.

Potencjalna rewitalizacja linii kolejowej do Bytowa przez Lipusz, dla której wykonywana jest dokumentacja projektowa, stanowi podstawę możliwości przedłużenia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Może to poskutkować znaczną poprawą spójności wewnątrzwojewódzkiej i podniesieniem rangi Bytowa, szczególnie przy powstałym w ramach RPO WP węźle integracyjnym. Nie jest to jednak kierunek o znacznym potencjale w związku z niewielką populacją miejscowości na trasie linii (2,5 tys. mieszkańców Lipusza, 17 tys. mieszkańców Bytowa). Podobnie rozważana w ramach dokumentacji rewitalizacja linii kolejowej nr 229 do Sierakowic daje szansę na przedłużenie PKM oraz wykorzystanie znacznego potencjału rozwojowego 21-tysięcznej gminy Sierakowice (z już gotowym węzłem integracyjnym), posiadającej również rekordowy przyrost naturalny (12,7 ‰ w 2019 roku).

W przypadku innego odcinka linii kolejowej nr 229 nastroje wśród respondentów są przede wszystkim neutralne lub negatywne – wskazuje się na bardzo niewielkie znaczenie linii jedynie do Nowej Wsi Lęborskiej i potoki na poziomie nieistotnym lub nawet brak chęci do obsługi tego odcinka przez przewoźników.

Możliwość dofinansowywania dokumentacji projektowej dla linii kolejowych w ramach RPO WP jest bardzo pożądana i przynosi znaczne korzyści dla rozwoju i funkcjonowania województwa. Powstanie dokumentów pozwala bowiem na uzyskanie danych i argumentacji w zakresie ekonomicznej czy społecznej zasadności inwestycji. Natomiast w przypadku wykazania braku zasadności pozwala na odstąpienie od nieefektywnej inwestycji i



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

oszczędzenie znacznych funduszy. Istnieje jednak ryzyko, iż niewdrożone projekty dokumentacyjne mogą być uznawane za „zmarowanie funduszy unijnych”. Należy jednak podkreślić, że stosunkowo niewielki koszt poniesiony na dokumentację pozwala w takich sytuacjach na oszczędzenie znacznie większych kosztów w przyszłości.

Regionalny Program Operacyjny jest jedynym źródłem finansowania umożliwiającym realizację przedsięwzięć dotyczących dokumentacji projektowej. Po uzyskaniu potwierdzenia zasadności inwestycji dzięki dofinansowanemu z RPO WP 2007-2013 przygotowaniu dokumentacji projektowej podjęto się w perspektywie 2014-2020 rewitalizacji linii kolejowej nr 207. Projekty dotyczące dokumentacji projektowej ocenia się zatem jednoznacznie pozytywnie i zaleca się ich kontynuowanie w dalszych perspektywach.

Należy jednak zwrócić uwagę, że mimo powstania takiej dokumentacji w tej perspektywie nie będzie możliwe podjęcie interwencji w ramach FEP. Wynika to z tzw. linii demarkacyjnej między krajowym i regionalnym podziałem obszarów interwencji. Może stanowić to zagrożenie dla realizacji inwestycji z przygotowanej w tej perspektywie dokumentacji, choć projekty te będą mogły być zrealizowane w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko lub Krajowego Planu Odbudowy. Będzie to mogło mieć miejsce szczególnie w przypadku przeprojektowania zaplanowanej interwencji (np. w związku z opóźnieniem w realizacji innej inwestycji skutkującym potrzebą rezygnacji z realizacji) – wówczas wystąpi konieczność podjęcia działań cechujących się niskim ryzykiem porażki (na co wpływ ma gotowość dokumentacyjna) oraz gwarantujących osiągnięcie znaczących rezultatów (np. inwestycje w zakresie kolei aglomeracyjnej).

---

Jednoznacznie pozytywnie ocenia się realizację dokumentacji przygotowawczej dla inwestycji kolejowych w ramach RPO WP. Podstawową korzyścią wynikającą z realizacji jest stworzenie podstawy do podjęcia decyzji rzeczowych i finansowych o zasadności inwestycji. W przypadku jej wskazania dokumentacja ułatwia późniejszą realizację, również w ramach kolejnych perspektyw unijnych, umożliwiając przystąpienie do wykonywania prac zasadniczych. Jako inwestycje, wobec których wykonuje się dokumentację przygotowawczą, a charakteryzują się największym potencjałem, wskazuje się linię kolejową nr 213 i linię „PKM Północ”, a o nieco mniejszym, aczkolwiek również wysokim potencjale, rewitalizacje linii kolejowych nr 211 i 212 oraz nr 229 do Sierakowic.

---

### 3.3. OCENA ODDZIAŁYWANIA PROJEKTÓW RPO WP NA POPRAWĘ DOSTĘPNOŚCI DROGOWEJ MIAST I ICH OBSZARÓW FUNKcjONALNYCH W WOJEWÓDZTWIE

W Działaniu 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa uwzględniano projekty, które docelowo poskutkują spełnieniem celu szczegółowego dla Priorytetu Inwestycyjnego 7b RPO WP

„Poprawiona dostępność drogowa miejskich ośrodków funkcjonalnych do Trójmiasta, a także jakość powiązań drogowych między nimi”.

Wsparcie w ramach Działania miało na celu usprawnienie połączeń drogowych ważnych ośrodków miejskich regionu, a także między ośrodkami a ich otoczeniem funkcjonalnym. W konsekwencji miało to spowodować wzrost spójności sieci drogowej w regionie, jak również poprawić dostępność kluczowych miejskich obszarów funkcjonalnych, w tym ośrodka metropolitalnego.

W ramach Działania wspierane były przedsięwzięcia polegające na budowie, przebudowie i rozbudowie (wraz z wyposażeniem technicznym) układów drogowych, w tym na likwidacji „wąskich gardeł”, wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości poprzez budowę obwodnic lub obejść miejscowości. W przedsięwzięciach możliwe były także działania uzupełniające, które dotyczyły poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Interwencja RPO WP dotyczyła ponadto przedsięwzięć związanych z organizacją ruchu, mających na celu poprawę przepustowości i sprawności dróg (w tym Inteligentne Systemy Transportowe). Wsparciem objęte były wyłącznie drogi o charakterze regionalnym, dowiązujące najważniejsze ośrodki miejskie do dróg krajowych (w tym do sieci TEN-T), wskazane w ramach pakietów drogowych przedsięwzięć strategicznych zdefiniowanych w RPS w zakresie transportu.

W Działaniu 9.3 realizowano 11 projektów w ramach trybu pozakonkursowego, które uzyskały dofinansowanie UE w wysokości 85% wydatków kwalifikowalnych (por. Rysunek 26). Beneficjentem projektów był Samorząd Województwa Pomorskiego – za realizację projektów odpowiedzialny był Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 26. Projekty realizowane w ramach Działania 9.3 RPO WP



Źródło: opracowanie własne

Projekty dotyczyły przede wszystkim modernizacji dróg wojewódzkich, trzy z nich uwzględniły również powstanie obwodnic – miasta Kartuzy (jako oddzielny projekt) oraz miejscowości Wicko (droga wojewódzka nr 214) i Zaleskie (droga wojewódzka nr 203). W ramach Działania realizowano następujące inwestycje w budowę, rozbudowę lub/i przebudowę (w nawiasach zawarto długość poddanych interwencji odcinków i wartość ogółem projektów):

- drogi wojewódzkiej nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno (długość 18,3 km, wartość ogółem 57 580 104,91 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa (długość 11,8 km, wartość ogółem 101 408 163,78 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 209 na odcinku Borzytuchom – Bytów (długość 8 km, wartość ogółem 49 822 130,57 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Mojusz – Kartuzy i Śmiechowo – Rokity (długość 20,3 km, wartość ogółem 96 123 289,04 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda (długość 13,7km, 71 236 464,23 zł),

- drogi wojewódzkiej nr 222 i 229 na odcinku Starogard Gdański – węzeł Pelplin (długość 13,67 km, wartość ogółem 33 301 806,63 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański (długość 27,7 km, wartość ogółem 119 238 594,15 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku Godziszewo – węzeł Stanisławie (długość 9,4 km, wartość ogółem 69 075 824,45 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 515 na odcinku Malbork – Grzymała (długość 5,9 km, wartość ogółem 34 628 094,33 zł),
- drogi wojewódzkiej nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty (długość 18,9 km, wartość ogółem 54 589 246,05 zł),
- obwodnicy Kartuz, etap I (długość 2,9 km, wartość ogółem 21 164 790,54 zł).

Na dzień 1 grudnia 2022 roku zakończonych było 6 z 11 projektów, choć według pozyskanych informacji dla wszystkich projektów zmodernizowane drogi zostały oddane do użytku, ale w dalszym ciągu trwają kontrole oraz rozliczenia.

### 3.3.1. POZIOM REALIZACJI ZAŁOŻONYCH CELÓW DZIAŁANIA 9.3

Na dzień 1 grudnia 2022 roku realizacja wskaźników produktu Działania 9.3 kształtowała się następująco (por. Tabela 12):

Tabela 12. Wartości wskaźników produktu RPO WP dotyczących Działania 9.3

WSKAŹNIK PRODUKTU	WARTOŚĆ DOCELOWA RPO WP (2023)	WARTOŚĆ OSIĄGNIĘTA RPO WP (XII 2022)	OSIĄGNIĘTY % WARTOŚCI DOCELOWEJ	PROGNOZOWANA WARTOŚĆ NA PODSTAWIE UMÓW	PROGNOZOWANY % WARTOŚCI DOCELOWEJ NA PODSTAWIE UMÓW
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [km]	130	108,4	83,4%	135,53	104,3%
Całkowita długość nowych dróg [km]	10	9,75	97,5%	9,75	97,5%

Źródło: opracowanie własne

Wartość wskaźnika dotyczącego długości przebudowanych lub zmodernizowanych dróg została osiągnięta w 83%, jednak w dalszym ciągu nierozliczone są oddane do użytku inwestycje w drogi wojewódzkie nr 224, 515 i 521, przez co nie są one uwzględniane w wartościach wskaźników. W przypadku ich uwzględnienia długość przebudowanych dróg wyniosłaby 135,4 km, co stanowiłoby 104,3% wartości docelowej i taka będzie wartość wskaźnika na 2023 rok.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Wartość wskaźnika całkowitej długości nowych dróg wyniosła 97,5% docelowej wartości i tyle będzie wynosić na koniec 2023 roku w związku z ukończeniem wszystkich inwestycji drogowych. Na 9,75 km powstałych dróg składają się powstałe obwodnice Kartuz, Zaleskich i Wicka (por. Rozdział 3.3.4).

Realizacja wskaźników rezultatu Działania 9.3 RPO WP kształtowała się następująco (por. Tabela 13):

Tabela 13. Wartości wskaźników rezultatu RPO WP dotyczących Działania 9.3

WSKAŹNIK REZULTATU	WARTOŚĆ BAZOWA RPO WP	WARTOŚĆ DOCELOWA (2023)	WARTOŚĆ OSIĄGNIĘTA	WARTOŚĆ PROGNOZOWANA W STOSUNKU DO OSIĄGNIĘTEJ (2023)
Odsetek długości dróg wojewódzkich o dobrym i zadowalającym stanie technicznym [%]	47,8 (2011)	56,3	63,6 (2021)	63
Liczba gmin objętych izochroną 60 minut dostępności drogowej do Trójmiasta [szt.]	56 (2011)	70	54 (2022)	56
Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej	22,2280 (2013)	26,4260	24,84 (2020)	26,45

Źródło: opracowanie własne

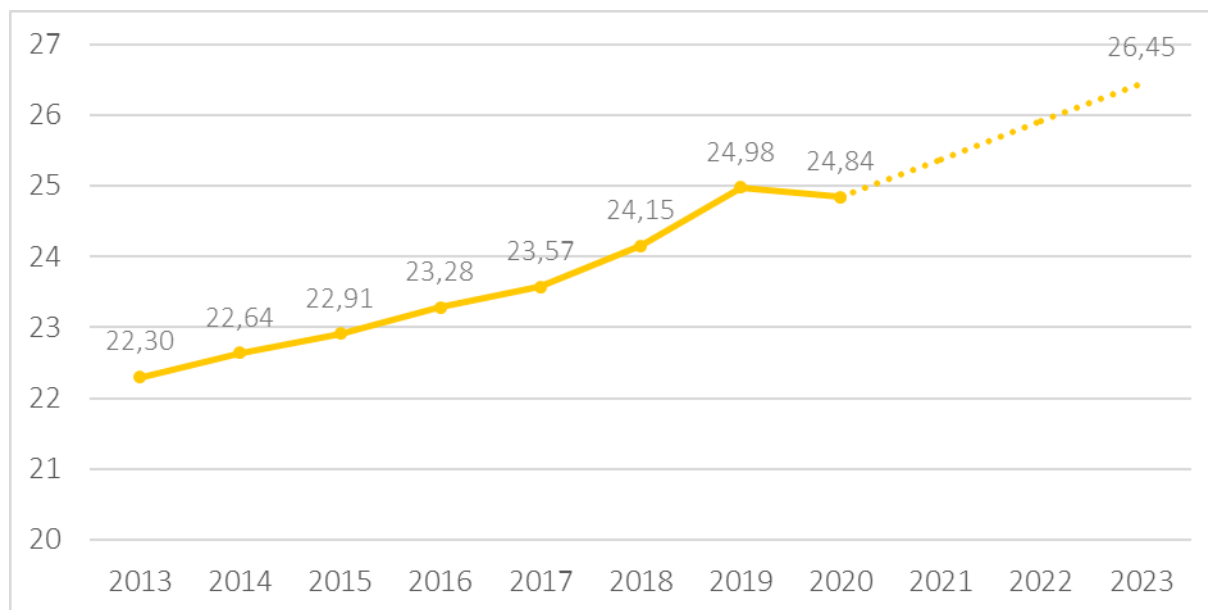
Odsetek długości dróg wojewódzkich o dobrym i zadowalającym stanie technicznym osiągnął w 2021 roku wartość 63,6%, tym samym przekraczając wartość docelową dla 2023 roku wynoszącą 56,3%. Wartość wskaźnika z dużym prawdopodobieństwem będzie wynosić w 2023 roku nieco mniej. Inwestycja w drogę wojewódzką nr 224 w ramach RPO WP została oddana w 2022 roku, co podniesie wartość wskaźnika, jednak równocześnie następuje degradacja pozostałych dróg wojewódzkich, również tych poddanych interwencji.

Docelowa wartość wskaźnika liczby gmin objętych izochroną 60 minut dostępności drogowej do Trójmiasta nie zostanie osiągnięta w związku ze wzmożonym natężeniem ruchu drogowego i znaczącym spadkiem dostępności gmin na przestrzeni lat (por. Rozdział 3.3.3), osiągając wartość nawet niższą niż bazowa. Badanie dla grudnia 2022 roku wykazało objęcie buforem dostępności siedziby 54 gmin (w badaniu dla 2011 roku gmina była uznawana za objętą dostępnością, gdy dostępność sięgała jej siedziby). Prognozuje się uzyskanie do końca 2023 roku dostępności do Trójmiasta w ciągu 60 minut dla Łęczyc, Lęborka i Nowej Wsi Lęborskiej w związku z oddaniem do użytku Trasy Kaszubskiej (S6) na odcinku Gdynia Wielki

Kack – Bożepole Wielkie. Dzięki oddaniu trasy do użytku możliwa jest poprawa dostępności drogowej w kierunku północnym od Trójmiasta (Hel), a także zachodnim (Linia, Sierakowice) dla gmin zlokalizowanych przy drogach, którymi kierowcy omijali zakorkowaną drogę krajową nr 6. Postępujące narastanie natężenia ruchu (por. Rozdział 3.3.3), szczególnie w sytuacji pogarszania się oferty przewozowej komunikacji miejskiej (por. Rozdział 3.1.1) z dużym prawdopodobieństwem znacząco zmniejszy jednak efekty inwestycji w drogę S6, jak również sprawi, że ogólna dostępność drogowa w województwie będzie spadać i dostęp do Trójmiasta w ciągu 60 minut utracą kolejne gminy.

Szacuje się, że docelowa wartość Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej zostanie osiągnięta. Ocenia się, że znaczący wpływ licznych ukończonych w okresie 2020-2023 inwestycji drogowych – przede wszystkim realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (budowa drogi ekspresowej S6) oraz tych realizowanych w ramach RPO WP – przyniesie silny wzrost wartości wskaźnika i osiągnięcie wartości docelowej, mimo wpływu kryzysu gospodarczego na spadek wartości PKB, będącej częścią składową wskaźnika.

Rysunek 27. Zmiany wartości Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej w województwie pomorskim w latach 2013-2020 i oszacowanie wartości na 2023 rok



Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. »Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)«”

Wartości wskaźników produktu dotyczących przebudowanych i zbudowanych dróg osiągną wartości bliskie wartościom docelowym. Wskaźnik całkowitej długości nowych dróg osiągnął 97,5%, a po ukończeniu rozliczeń zostanie osiągnięta docelowa wartość wskaźnika długości zmodernizowanych dróg.



Przekroczono docelową wartość wskaźnika dotyczącego stanu technicznego dróg wojewódzkich i uda się ją utrzymać do końca 2023 roku. Mimo realizacji licznych inwestycji drogowych, z powodu znacznego wzrostu natężenia ruchu nie osiągnięto wartości docelowej liczby gmin objętych izochroną 60 minut dostępności drogowej i nie zostanie ona osiągnięta do końca roku. Przewiduje się osiągnięcie docelowej wartości Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej, na co wpływ poza inwestycjami RPO WP będzie miało oddanie do użytku drogi ekspresowej S6.

---

### 3.3.2. WPŁYW INTERWENCJI W RAMACH DZIAŁANIA 9.3 NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Poprawa bezpieczeństwa w transporcie jest jednym z oczekiwanych efektów wsparcia OP 9 Mobilność. W ramach Działania 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa wskazywano, że w ramach budowy, przebudowy i rozbudowy dróg możliwa jest instalacja urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in. urządzeń sterowania ruchem, środków uspokojenia ruchu, urządzeń systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu. Ponadto przy przyznawaniu dofinansowania preferowano projekty dotyczące dróg o co najwyżej średnim poziomie bezpieczeństwa według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach. Kwestia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego była także jednym z kryteriów fakultatywnych wyboru projektów do dofinansowania, które nie uwzględniało jednak metod ani efektów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach projektów realizowanych w ramach RPO WP uwzględniano różne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego, mające na celu poprawę bezpieczeństwa zarówno osób kierujących i przebywających w pojazdach, jak i niechronionych uczestników ruchu – pieszych, rowerzystów czy osób korzystających z urządzeń transportu osobistego. Do stosowanych środków, zarówno infrastrukturalnych, jak i miękkich, należały:

- skierowane do osób korzystających z pojazdów:
  - poprawa geometrii wlotów dróg w celu poprawy widoczności i bezpieczeństwa na skrzyżowaniach,
  - zwiększenie nośności nawierzchni, poprawa równości nawierzchni i odwodnienia jezdni,
  - budowa skrzyżowań o ruchu okrężnym,
  - wycinka drzew znajdujących się w projektowanej jezdni lub poboczu, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
  - montaż drogowych barier ochronnych,
  - budowa wydzielonych zatok autobusowych,
  - odnowienie oznakowania poziomego i pionowego,
  - stosowanie lokalnych ograniczeń prędkości i zakazów wyprzedzania,
  - monitoring stanu nawierzchni,
  - specjalne zimowe utrzymanie dróg,



- skierowane do osób niezmotoryzowanych:
  - budowa wydzielonych chodników, dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych,
  - budowa przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych,
  - powstanie sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych (również „aktywnej” – uruchamiającej się w przypadku przekraczania prędkości przez kierowcę),
  - budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego – azyli dla pieszych, wysp uspokajających ruch (por. Rysunek 28),
  - budowa oświetlenia ulicznego,
  - budowa obniżonych krawężników.

Rysunek 28. Azyl na przejściu dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 214



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

W celu określenia efektywności interwencji w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego analizie poddano dane z bazy Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK) za lata 2016-2021. Pod uwagę wzięto liczbę zdarzeń drogowych oraz rannych i zabitych w wyniku tych zdarzeń.

Pogrubieniem zaznaczono liczbę zdarzeń oraz rannych i zabitych po oddaniu dróg do użytku po przebudowie, natomiast kursywą zaznaczono lata, podczas których przez większość roku trwała budowa. Przy poszczególnych drogach zawarto również informację o zmianie w natężeniu ruchu między 2015 a 2020 rokiem, pochodzącą z Generalnego Pomiaru Ruchu (por. Tabela 14).

OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W  
RAMACH RPO WP 2014-2020

Tabela 14. Zdarzenia na drogach wojewódzkich poddanych interwencji

DROGA WOJEWÓDZKA	DATA ROZPOCZĘCIA BUDOWY	DATA ODDANIA DO UŻYTKU	LICZBA WYSTĄPIEŃ	2016	2017	2018	2019	2020	2021	ZMIANA SDR [%]
DW188	02.2017	01.2019	Zdarzeń	10	4	0	10	4	6	39,4%
DW188	02.2017	01.2019	Rannych i zabitych	2	0	0	0	0	0	39,4%
DW203	08.2018	11.2020	Zdarzeń	35	28	27	41	17	20	-57,6%
DW203	08.2018	11.2020	Rannych i zabitych	3	3	1	0	3	5	-57,6%
DW209	09.2018	11.2019	Zdarzeń	19	13	14	12	11	15	12,8%
DW209	09.2018	11.2019	Rannych i zabitych	6	1	0	5	1	1	12,8%
DW211	04.2018	09.2020	Zdarzeń	20	37	42	38	38	23	23,1%
DW211	04.2018	09.2020	Rannych i zabitych	1	5	9	5	4	1	23,1%
DW214	12.2016	06.2019	Zdarzeń	15	10	21	13	17	18	0,0%
DW214	12.2016	06.2019	Rannych i zabitych	2	0	0	1	0	1	0,0%
DW222	07.2017	12.2019	Zdarzeń	117	126	91	65	111	96	18,2%
DW222	07.2017	12.2019	Rannych i zabitych	26	26	10	7	20	22	18,2%

DW222 i DW229	02.2016	10.2017	Zdarzeń	7	18	<b>25</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	19,5%
DW222 i DW229	02.2016	10.2017	Rannych i zabitych	1	4	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	19,5%
DW515	11.2018	06.2020	Zdarzeń	6	3	1	4	2	2	42,5%
DW515	11.2018	06.2020	Rannych i zabitych	3	0	0	0	1	0	42,5%
DW521	02.2017	07.2020	Zdarzeń	48	52	30	29	<b>27</b>	<b>24</b>	15,9%
DW521	02.2017	07.2020	Rannych i zabitych	6	14	6	2	0	1	15,9%
Obwodnica Kartuz	12.2015	02.2017	Zdarzeń	7	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	11,9%
Obwodnica Kartuz	12.2015	02.2017	Rannych i zabitych	2	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	11,9%

\* analizę dla DW224 wykluczono w związku z zakończeniem prac w listopadzie 2022 roku i brakiem danych z bazy SEWIK

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy SEWIK

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Zgodnie z powyższymi danymi, w części przypadków bezpieczeństwo ruchu drogowego uległo poprawie (np. drogi wojewódzkie nr 211 i 521) lub utrzymała się liczba zdarzeń, jednak mniejsza jest liczba rannych i zabitych (np. obwodnica Kartuz). W pozostałych przypadkach poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego utrzymał się na podobnym poziomie (np. droga wojewódzka nr 222), co może wynikać ze wzrostu wykorzystania drogi oraz ogólnej wzrostowej tendencji natężenia ruchu drogowego. Na utrzymanie się lub wzrost liczby zdarzeń może też wpływać wskazywana przez przedstawicieli policji rosnąca tendencja do zgłaszania niewielkich zdarzeń w celu uzyskania odszkodowania od ubezpieczyciela.

Wartym odnotowania jest również wzrost ruchu na drogach poddanych modernizacji w ramach zjawiska tzw. ruchu indukowanego, generowanego poprzez tworzenie lub ulepszanie infrastruktury transportowej. Jednym z przykładów jest modernizacja drogi wojewódzkiej nr 222 ze Starogardu Gdańskiego do Gdańska, która po poprawie jakości infrastruktury przejęła część ruchu z biegnącej równolegle płatnej autostrady A1. Skutkiem ubocznym jest przekierowanie części ruchu ponownie na obszary zabudowane.

Wykorzystanie infrastruktury uspokajającej ruch w formie azyli, separatorów czy aktywnych przejść dla pieszych skutecznie wpływa na występowanie mniejszej liczby sytuacji niebezpiecznych, przede wszystkim w postaci ustabilizowania prędkości ruchu i mniejszej liczby znacznych przekroczeń prędkości.

W wywiadach swobodnych wskazywano na znaczną poprawę komfortu i bezpieczeństwa poruszania się osób niezmotoryzowanych po wybudowanych chodnikach oraz ciągach pieszo-rowerowych oraz zaznaczano, że wybudowana infrastruktura rowerowa zachęca również do korzystania z roweru.

Jako mankament przy realizacji inwestycji drogowych w ramach RPO WP wskazuje się brak konsultacji przy projektowaniu modernizacji drogi z posiadającą wiedzę ekspercką policją. Pozostawienie policji jedynie możliwości zatwierdzenia lub odrzucenia przygotowanego projektu może skutkować brakiem pełnej wiedzy o lokalnych uwarunkowaniach wśród projektantów (np. opartej jedynie na statystykach) i niezastosowaniem rozwiązań przystosowanych do sytuacji.

Jednym z przykładów jest brak zatok postojowych na drogach wojewódzkich, który skutkuje niemożnością postoju patrolu policji prowadzącego pomiary prędkości fotoradarem lub zatrzymującego do kontroli przekraczającego prędkość kierowcę. Wówczas patrol jest zmuszony przejechać z zatrzymywanym pojazdem kilka kilometrów do najbliższego miejsca bezpiecznego postoju. Mimo nowelizacji rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego z zawarciem słów „dopuszcza się postój pojazdu policyjnego w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego”, funkcjonariusze wskazują na niedostatek miejsc, gdzie zatrzymanie nie zagrażałoby bezpieczeństwu.

Oprócz działań infrastrukturalnych sugeruje się wprowadzenie w kolejnych perspektywach finansowych realizacji instrumentu elastyczności w postaci przeprowadzania obowiązkowych działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie dla osób w wieku 10-18 lat. Osoby w tym przedziale wiekowym, będące już po zdaniu egzaminu na kartę rowerową, a przed nauką na egzamin na prawo jazdy, są podatne na edukację, która może przełożyć się na poprawne zachowania w zakresie ruchu drogowego również w dalszym życiu.

W ramach projektów RPO WP podejmowano liczne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego wzrósł – zmalała liczba zdarzeń lub liczba rannych i zabitych na poszczególnych drogach poddanych interwencji. Wskazuje się na spadek liczby przekroczeń prędkości oraz wzrost bezpieczeństwa i komfortu korzystania z drogi pieszych i rowerzystów. Wnioskiem z wywiadów jest też potrzeba działań w zakresie edukacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego równoległe z modernizacją infrastruktury.

### 3.3.3. WPŁYW INTERWENCJI W RAMACH DZIAŁANIA 9.3 NA DOSTĘPNOŚĆ DROGOWĄ W WOJEWÓDZTWIE

W celu oceny efektów interwencji w ramach RPO WP wykonana została analiza dostępności transportem drogowym. Dostępność transportowa jest parametrem jakości obsługi transportowej użytkowników, który umożliwia ustalenie udziału procentowego mieszkańców mających dostęp do danego ośrodka w danym zakresie czasowym. Jest to również jeden z parametrów zawartych w RPS Mobilne Pomorze jako element wskazany do poprawy poprzez inwestycje drogowe.

Dokumentacja projektów RPO WP wskazuje jedynie ogólnikowo, że projekty mają na celu m.in. poprawę dostępności drogowej do głównej sieci dróg w województwie (autostrad, dróg ekspresowych, dróg krajowych) oraz do Trójmiasta, miast powiatowych, miast czy ich obszarów funkcjonalnych, brak jest jednak konkretnych miar wskazujących na poprawę dostępności dla konkretnej liczby gmin czy mieszkańców.

W toku badania wykonano analizy przestrzenne na sieci drogowej województwa w oparciu o dane o historycznej sieci drogowej oraz natężeniu ruchu – dla dnia 14 grudnia 2014 oraz 14 grudnia 2022 roku dla godziny 8:00, tj. w szczycie komunikacyjnym. Analizy wykonano w środowisku ArcGIS Pro w oparciu dane o sieci ArcGIS StreetMap Premium dostarczone przez HERE, a dane o populacji o aktualności na 2021 rok pozyskano od spółki Michael Bauer Research GmbH. Przyjęta metodyka jest inna niż zastosowana w dotychczasowych badaniach, które posłużyły uzyskaniu bazowej wartości wskaźnika dostępności.

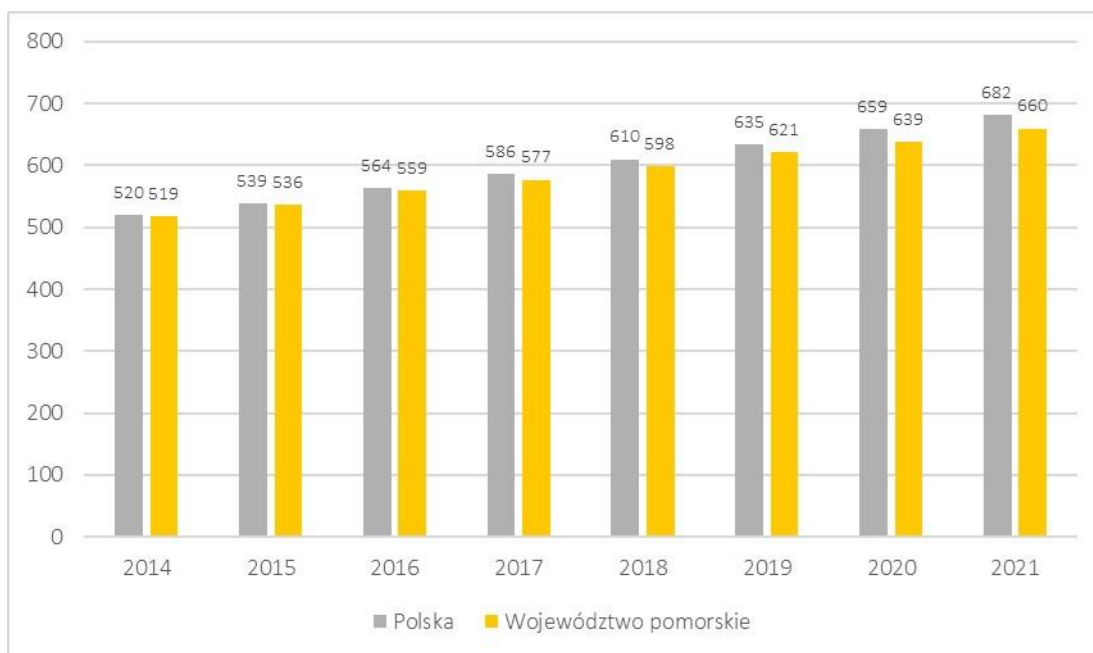
Sumarycznie w latach 2014-2022 dostępność drogowa w województwie nie zwiększyła się, a zmalała. Inwestycje drogowe w ramach RPO WP, jak również inne inwestycje drogowe, w tym realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, nie zwiększyły

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

obszaru o dostępności drogowej do Trójmiasta czy miast powiatowych, lecz jedynie w pewnym zakresie powstrzymała jej zmniejszanie się.

Przyczyn tego zjawiska należy doszukiwać się w silnej tendencji wzrostowej w posiadaniu i poruszaniu się samochodami osobowymi przez mieszkańców zarówno województwa pomorskiego, jak i Polski (por. Rysunek 29). Wzmożony ruch na drogach wywołany przez kolejne pojazdy skutecznie zmniejsza dostępność drogową, mimo inwestycji w drogi.

Rysunek 29. Liczba samochodów osobowych na 1 000 ludności



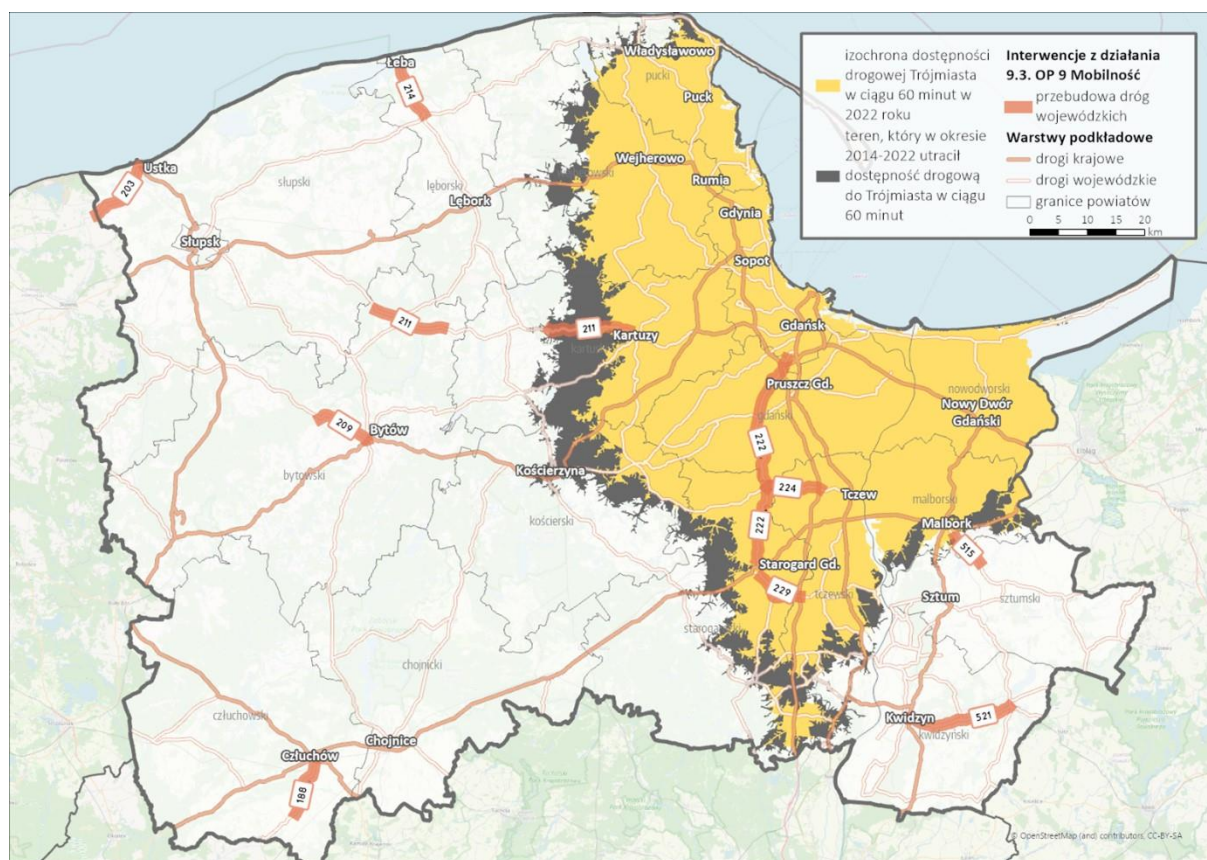
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Według analizy, dostępnością drogową do Trójmiasta w izochronie 60 minut objęte są 62 gminy województwa pomorskiego (uwzględniono również gminy objęte fragmentarycznie) zamieszkałe przez około 1,485 mln mieszkańców.

Według metodyki zastosowanej przez Wykonawcę, w 2014 roku wskazaną dostępnością objętych było 69 gmin w województwie pomorskim, w tym dostępnością objętych było 56 siedzib gmin oraz siedziby 63 gmin (część siedzib jest taka sama dla dwóch gmin). Wskazana dostępność drogową zmalała w przedmiotowym okresie o około 89,5 tys. mieszkańców w 44 gminach (por. Rysunek 30), tj. o obszar 969 km<sup>2</sup>, dostępność drogową do Trójmiasta utraciło 7 siedzib gmin oraz siedziby 9 gmin: Kościerzyna, Linia, Osiek, Sierakowice, Skórcz, Stężyca i Zblewo. Dostępność wzrosła na nieistotnym obliczeniowo obszarze wynoszącym w sumie 0,37 km<sup>2</sup>.



Rysunek 30. Mapa dostępności drogowej do Trójmiasta w izochronie 60 minut w latach 2014 i 2022



Źródło: opracowanie własne

Znaczny spadek dostępności, biorąc pod uwagę populację, nastąpił w Kościerzynie (o 17 tys. osób w gminie miejskiej i 8 tys. w gminie wiejskiej) oraz innych gminach leżących w pobliżu drogi krajowej nr 20 – Stężyca (7 tys.), Kartuzy (5 tys.) czy Sierakowice (2 tys.). Wskazany spadek dostępności jest jednak prawdopodobnie wynikiem inwestycji dotyczącej budowy obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi krajowej nr 20, realizowanej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Powstanie obwodnicy udrożniło „wąskie gardło”, ułatwiając dojazd do Trójmiasta z powiatu bytowskiego czy chojnickiego, jednak równocześnie zaindukowany wzrost ruchu (na odcinku Brusy – Kościerzyna o niemal 80% według Generalnego Pomiaru Ruchu) poskutkowało wydłużeniem czasu jazdy i przez to spadkiem dostępności gmin położonych w pobliżu drogi krajowej nr 20 na odcinku na wschód od Kościerzyny.

Do zniwelowania zmniejszenia się dostępności do Trójmiasta przyczyniły się niejako wszystkie inwestycje w ramach RPO WP, bowiem drogi, tworząc spójną sieć, oddziałują na siebie wzajemnie. W ten sposób inwestycja na jednym fragmencie drogi wojewódzkiej oddziałuje na dalszy odcinek tejże drogi, wraz z oddziaływaniem na całą jej „zlewnię” – wszystkie drogi dobiegające do niej oraz drogi dobiegające do tychże. Bezpośrednio w kwestii utrzymania zasięgu izochrony wyróżniają się tu inwestycje leżące na granicy izochron – w drogę

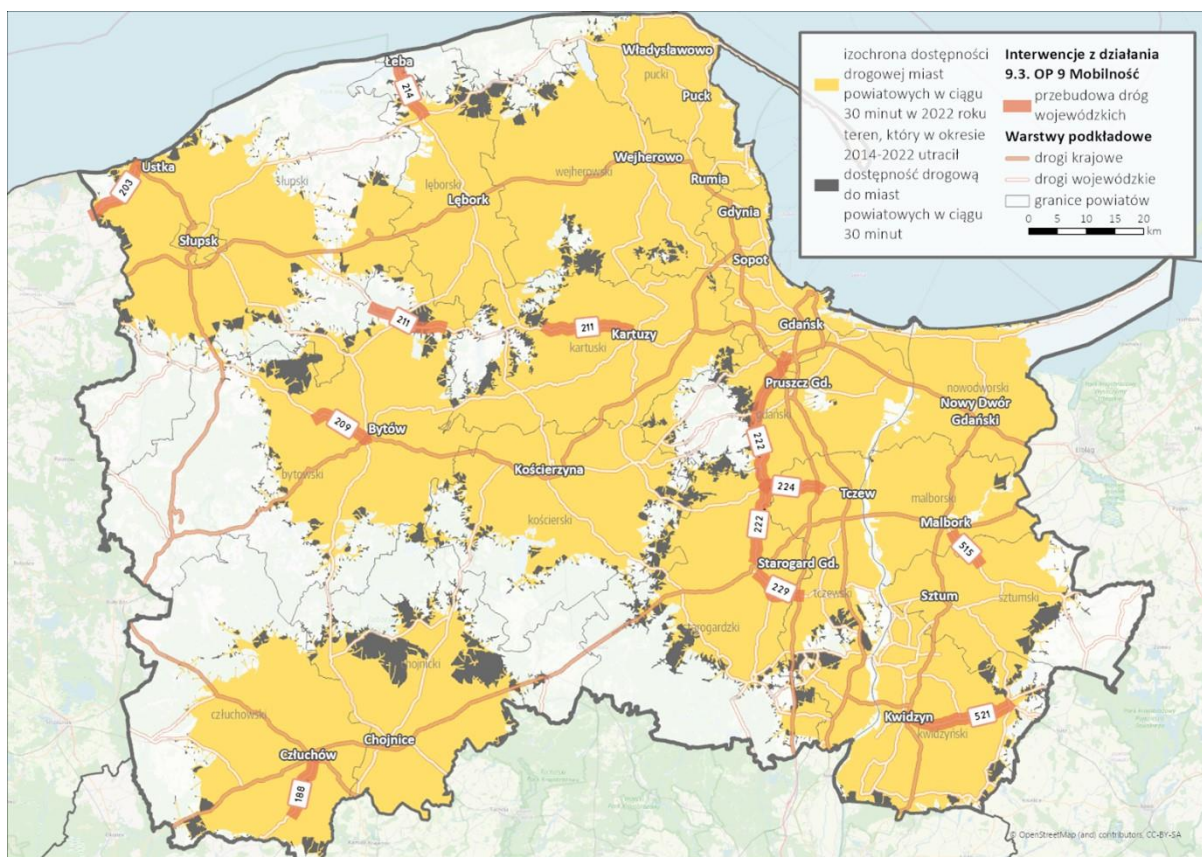


## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

województką nr 515 (Malbork – Grzymała), która zniwelowała utratę dostępności występującej równocześnie przy terenach okolicznych dróg.

Według analizy, dostępnością drogową do miast powiatowych w izochronie 30 minut objętych jest 119 gmin województwa pomorskiego (uwzględniono również gminy objęte fragmentarycznie) zamieszkałych przez 2,136 mln mieszkańców (por. Rysunek 31).

Rysunek 31. Mapa dostępności drogowej do miast powiatowych w izochronie 30 minut w latach 2014 i 2022



Źródło: opracowanie własne

Według zastosowanej przez Wykonawcę metodyki, w 2014 roku dostępnością objętych było 120 gmin w województwie pomorskim (dostęp utraciła gmina Czarna Woda), w tym dostępnością objęte było 98 siedzib gmin oraz siedziby 110 gmin (część siedzib jest taka sama dla dwóch gmin). Wskazana dostępność drogową zmalała w przedmiotowym okresie o około 38 tys. mieszkańców w 71 gminach, tj. o obszar 937 km<sup>2</sup>.

Dostępność wzrosła na nieistotnym obliczeniowo obszarze wynoszącym w sumie 4,2 km<sup>2</sup>. Liczba osób, które straciły dostęp w ciągu 30 minut do miasta powiatowego jest największa w przypadku gmin Sierakowice (około 3 tys. osób), Gniew (około 2,7 tys.), Kaliska (około 2,7 tys.) i Czersk (około 2,6 tys.).

Dostępności drogowej do miasta powiatowego nie utraciła ani nie zyskała żadna z siedzib gmin, w dalszym ciągu dostępności drogowej do miasta powiatowego w ciągu 30 minut nie posiada 13 siedzib gmin: Czarna Woda, Czarne, Główny, Hel, Karsin, Kępice, Koczała, Krynica Morska, Miastko, Osieczna, Osiek, Stary Dzierżoń i Trzebielino.

Sytuacja wzajemnego oddziaływania sieci drogowej również dotyczy dostępności miast powiatowych. Wskazanie na konkretne inwestycje mające dominujący wpływ jest więc trudne do skwantyfikowania. Jako kluczowe zrealizowane inwestycje poprawiające dostępność do miast powiatowych oraz miast i ich obszarów funkcjonalnych wskazuje się drogę wojewódzką nr 222 jako łącznik do Starogardu Gdańskiego, drogi wojewódzkie do Ustki (nr 214) i Łeby (nr 203), które są ważnymi miejscowościami turystycznymi, drogę wojewódzką nr 224 łączącą z autostradą A1 Godziszewo, będące ważnym węzłem (m.in. z drogą na Skarszewy i Kościerzynę), drogę wojewódzką nr 521 jako łącznik z Kwidzynie oraz drogę wojewódzką nr 188 jako łącznik z Człuchowem.

Wpływ inwestycji na dostępność drogową miast i ich obszarów funkcjonalnych jest pochodną ich lokalizacji, w związku z czym odnotowano go w przypadku dróg w ich najbliższym położeniu. Dla poszczególnych miast i ich obszarów funkcjonalnych istotne były:

- dla Bytowa – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 209,
- dla Człuchowa i Debrzna – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 188,
- dla Gdańska, Pruszcza Gdańskiego i Skarszew – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 222,
- dla Kartuz – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 211,
- dla Kwidzyna i Prabut – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 521,
- dla Łeby – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 214,
- dla Malborka – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 515,
- dla Starogardu Gdańskiego i Pelplina – modernizacja dróg wojewódzkich nr 222 i 229,
- dla Tczewa – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 224,
- dla Ustki – modernizacja drogi wojewódzkiej nr 203.

Każda ze wskazanych inwestycji miała istotny charakter w zakresie zmian w dostępności drogowej dla innego obszaru funkcjonalnego. Kwantyfikując wpływ, dzięki wykonanym inwestycjom odnoszą korzyści wszyscy mieszkańcy wymienionych obszarów funkcjonalnych, których liczbę można oszacować na około 1,3 mln osób. Ponadto na dostępność wpływają wszelkie projekty, które uwzględniały elementy poprawy przepustowości np. obwodnice (por. Rozdział 3.3.4).

Najmniejszym wpływem na dostępność drogową miast i ich obszarów funkcjonalnych charakteryzowała się modernizacja drogi wojewódzkiej nr 211, która to droga znajduje się w oddaleniu od nich.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Wagę modernizacji dróg wojewódzkich może wskazywać również element kulturowy – w miejscowości Siwiałka przy zmodernizowanej drodze wojewódzkiej nr 222 mieszkańcy postawili kamienny pomnik z tablicą pamiątkową w podziękowaniu za zbudowanie drogi.

W świetle wzrastającego natężenia ruchu należy zaniechać wykorzystania badań izochronowych dostępności do poszczególnych obszarów województwa jako elementów wskaźnikowych dla wykonanych inwestycji, te bowiem nie pozwalają na skuteczną ocenę interwencji. Sugeruje się ich zastąpienie wskaźnikiem poprawy czasu przejazdu na odcinkach referencyjnych przed i po interwencji z wykorzystaniem analizy big data.

---

**Badanie wykazało, iż projekty RPO WP nie poprawiły dostępności drogowej do Trójmiasta i ośrodków miejskich w związku z silnym wzrostem natężenia ruchu, wynikającym także z inwestycji na drogach krajowych, i spowolnieniem prędkości podróży, a co za tym idzie postępującym spadkiem dostępności drogowej. Same inwestycje doprowadziły jednak do spadku tempa malenia dostępności drogowej.**

---

### 3.3.4. WPŁYW INTERWENCJI W RAMACH DZIAŁANIA 9.3 NA PRZEPUSTOWOŚĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

W RPO WP wskazano na niezadowalający lub zły stan techniczny większości dróg w województwie. Odnotowano również wzrost natężenia ruchu oraz liczne „wąskie gardła”, które powodują m.in. wydłużanie czasu przejazdu. Wśród efektów inwestycji w drogi wojewódzkie zostało wskazane dostosowanie parametrów technicznych dróg do odpowiednich standardów, w tym na zwiększenie przepustowości i nośności infrastruktury drogowej, co ma przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa.

Wzrost przepustowości nie był wskazany w dokumentacji projektowej jako istotny cel inwestycji. Jako najistotniejsze cele wskazywano poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz komfortu przemieszczania się. W kwestii przepustowości dróg wojewódzkich wskazywano jedynie na jej poprawę w wyniku podniesienia parametrów technicznych i dzięki spełnianiu parametrów wymaganych dla obsługi ruchu regionalnego.

W przypadku inwestycji drogowych podjętych w ramach RPO WP nie można mówić o wzroście przepustowości sensu stricto, bowiem w żadnym wypadku nie zmienił się przekrój ani przebieg dróg (poza obwodnicami) poprzez np. przekształcenie w drogę dwupasmową. Zmodernizowane drogi zostały jednak zaprojektowane w klasie G, która zapewnia bezpieczną szerokość, pozwalającą na sprawne przemieszczanie się (por. Rysunek 32).

Rysunek 32. Standard zmodernizowanej drogi wojewódzkiej nr 214 ze zlokalizowanym po lewej stronie drogi ciągiem pieszo-rowerowym



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

W ramach modernizacji podjęto jednak działania, które poprawiają przepustowość i drożność przejazdu. Najskuteczniejszym elementem, który wpłynął na ich poprawę była budowa obwodnic w miejscach, gdzie droga wojewódzka albo przebiegała przez gęsto zaludnione miejscowości, co tamowało ruch, albo przekraczała w jednym poziomie linie kolejowe. Do obwodnic wykonanych w ramach interwencji RPO WP należą:

- obwodnica Zaleskich w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203, odciążająca drogę do Ustki,
- obwodnica Wicka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214, odciążająca drogę do Łeby,
- fragment obwodnicy Kartuz w ciągu drogiej wojewódzkiej nr 224, usprawniająca przejazd między drogami wojewódzkimi nr 228, 211 i 224.

Ponadto działaniami podnoszącymi przepustowość drogi jest powstawanie pasów technicznych, które pozwalają na odblokowanie drożności przejazdu przy wypadku drogowym, oraz zatoki autobusowe, dzięki którym przejazd innych pojazdów drogą nie jest zatrzymywany w sytuacji postoju autobusu na przystanku.

Respondenci zauważają znaczną poprawę w zakresie przepustowości dzięki inwestycjom – przed modernizacją drogi wojewódzkiej nr 222 zator drogowy do Łeby miał długość 4-5 kilometrów, a po modernizacji zator występuje jedynie przed samą granicą miasta. Oznacza to jednak, że i tak w ramach inwestycji nie w pełni zaspokojono aktualne potrzeby w zakresie



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

przepustowości. Z kolei w przypadku Ustki nie zauważa się poprawy w związku z dalszym formowaniem się zatorów drogowych.

Modernizacje w ramach RPO WP z dużą dozą pewności nie spełnią potrzeb w dalszej perspektywie czasowej, bowiem zdarza się, że nie spełniają one potrzeb już teraz. Mamy obecnie do czynienia ze znacznym wzrostem natężenia ruchu na przedmiotowych drogach, który będzie postępował zgodnie z omawianym wcześniej trendem wzrostu motoryzacji, obniżając przepustowość ciągów komunikacyjnych (por. Tabela 15).

Tabela 15. Średni dobowy ruch roczny na zmodernizowanych drogach wraz z prognozą

*W przypadku kilku odcinków pomiarowych w Generalnym Pomiarze Ruchu na odcinku objętym interwencją wskazano kilka pomiarów rozdzielonych znakiem „/”. Należy zwrócić uwagę na specyficzną sytuację pomiarów w latach 2020/2021, gdy ruch na drogach był zmniejszony, a wartości korygowane przez wykorzystanie odpowiednich współczynników.*

DROGA WOJEWÓDZKA	2010	2015	2020/ 2021	PROGNOZA 2030	ZMIANA SDR 2015-2020 [%]	PROGNOZA ZMIANY SDR 2020-2030 [%]
DW188	2302	2092	2916	4564	39,4%	56,5%
DW203	1440	2842	1206	3111	-57,6%	157,9%
DW209	3327	4007	4518	5737	12,8%	27,0%
DW211	2819 / 3880	2771 / 4208	3932 / 6154	6254 / 9285	41,9% / 46,3%	59,1% / 50,9%
DW214	6383	5831	5837	7523	0,0%	28,9%
DW222 i DW229	10798 / 4010	9220 / 5078	11012 / 6066	14596 / 8135	19,5% / 19,5%	32,6% / 34,1%
DW222	11405 / 4500	10889 / 4902	17665 / 5796	24441 / 7010	62,2% / 18,2%	38,4% / 21,0%
DW515	3725	4072	5803	8651	42,5%	49,1%
DW521	4181 / 3621	4529 / 3387	4625 / 4394	5168 / 6408	2,1% / 29,7%	11,8% / 45,8%
Obwodnica Kartuz	10828	5400	6040	7320	11,9%	21,2%

Źródło: opracowanie własne na podstawie Generalnych Pomiarów Ruchu

Wzrost natężenia ruchu jest tendencją ogólnokrajową związaną z silną motoryzacją wywołaną m.in. niewystarczającą jakością transportu publicznego, ale także pandemią COVID-19. W związku z tym zakłada się, iż wzrost natężenia ruchu nastąpiłby również, gdyby przedmiotowe drogi nie zostały poddane modernizacji. Wzrost natężenia ruchu nastąpił jednak w większym stopniu niż gdyby drogi nie zostały poddane interwencji, ponieważ droga o wysokim komfortcie i prędkości przejazdu przejmując ruch z innych pobliskich dróg zgodnie z zasadą ruchu indukowanego.

Przy czym inwestycji w ramach RPO WP nie należy postrzegać jednostkowo, lecz przez pryzmat całego układu sieci drogowej w województwie, wraz z innymi klasami dróg. Obecne rozbudowy nie zapewniają odpowiedniej przepustowości między głównymi ośrodkami w województwie pomorskim, ale w tych przypadkach przepustowość zapewni realizacja takich inwestycji jak budowa Obwodnicy Metropolitalnej czy Trasy Kaszubskiej, które odciążą drogi wojewódzkie. Ponadto sam wzrost natężenia ruchu na drogach krajowych spowodował częściowe przekierowanie ruchu drogowego na drogi wojewódzkie i dociążenie sieci drogowej.

Wskazuje się na potrzebę realizacji następujących inwestycji w kolejnych latach w celu zapewnienia pełnej efektywności interwencji:

- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 209 – modernizacji dalszego odcinka drogi łączącego Borzytuchom z drogą krajową nr 21,
- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214 – wschodniej obwodnicy Lęborka,
- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 221 (projekt wycofany z realizacji) – modernizacji na odcinku od Kościerzyny do węzła z drogą S6,
- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 222 – usprawnienia funkcjonowania węzła Gdańsk Południe (Straszyn),
- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 515 – modernizacji dalszego odcinka drogi do Dzierzgonia.

Wartym zwrócenia uwagi jest fakt występowania presji na wykorzystanie środków unijnych na rozbudowę i naprawy dróg wojewódzkich ze względu na brak innych, krajowych narzędzi finansowania dróg, bowiem środki rządowe są przeznaczane na drogi krajowe i lokalne, ale nie na drogi wojewódzkie. Jednocześnie zauważa się, że w ramach zasady równoważenia mobilności w kolejnych perspektywach należy zwracać szczególną uwagę na przepustowość infrastruktury transportu publicznego, a nie infrastruktury wykorzystywanej głównie przez transport indywidualny, szczególnie w sytuacji gdy już obecnie niemożliwe jest uzyskanie przepustowości wymaganej przez narastający ruch. Należy skierować działania na równoważenie podziału modalnego zamiast dalszej rozbudowy infrastruktury drogowej.

---

**Inwestycje RPO WP nie wpływają bezpośrednio na zmianę przepustowości dróg w sensie kwantyfikowalnym, bowiem w żadnym wypadku nie zmienił się przekrój ani przebieg (poza obwodnicami). Działania podjęte w ramach projektów miały jednak wpływ na przepustowość dróg w znaczeniu poprawy ich drożności – przede wszystkim dzięki budowie obwodnic, a także**

---

powstawaniu pasów technicznych czy zatok autobusowych. Inwestycje już w tym momencie często nie spełniają potrzeb mieszkańców w zakresie przepustowości i problem będzie narastał w związku z masowym wzrostem natężenia ruchu drogowego (również przez wzrost ruchu na drogach krajowych i przekierowanie jego części na drogi wojewódzkie), co obniży przepustowość dróg. Inwestycje te należy jednak postrzegać jako elementy układu drogowego – przepustowość zostanie podniesiona dzięki budowie dróg na szczeblu krajowym.

Występuje presja na wykorzystanie środków unijnych na drogi wojewódzkie w związku z brakiem innych instrumentów ich finansowania. Jednocześnie jednak należy skierować działania na rzecz równoważenia podziału modalnego zamiast dalszej rozbudowy infrastruktury drogowej. Jednocześnie przepustowość dróg wojewódzkich mogą poprawić inwestycje na szczeblu krajowym oraz poprawiające spójność dróg, a także budowa kolejnych obwodnic.

---

### 3.4. OCENA SPÓJNOŚCI INTERWENCJI RPO WP Z KONCEPCJĄ ROZWOJU TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM ORAZ KOMPLEMENTARNOŚCI WSPARCIA

#### 3.4.1. TRAFNOŚĆ I EFEKTYWNOŚĆ PREFERENCJI PROJEKTOWYCH RPO WP

W ramach RPO WP sformułowano dla poszczególnych działań preferencje projektowe odnoszące się do zróżnicowanych kryteriów. Preferencje projektowe miały na celu ułatwienie osiągnięcia efektów w stosunku do założonych celów wsparcia:

- zwiększona liczba pasażerów transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych,
- zwiększone przewozy w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym,
- poprawiona dostępność drogowa miejskich ośrodków funkcjonalnych do Trójmiasta, a także jakość powiązań drogowych między nimi.

Dla Działania 9.1. Transport miejski wskazano następujące preferencje projektowe:

- zgodność z zasadami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego,
- zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jednostek samorządu terytorialnego lub MOF,
- w przypadku taboru spełnianie najwyższych obowiązujących norm emisji spalin,
- uzgodnienie w ramach Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych (ZPT).

W Działaniu 9.2. Regionalna infrastruktura kolejowa preferowane były projekty:

- zgodne z zasadami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego,



- przyczyniające się do poprawy spójności terytorialnej województwa i dostępności do regionalnych i subregionalnych ośrodków miejskich,
- będące kompleksową modernizacją liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej.

Dla Działania 9.3. Regionalna infrastruktura drogowa sformułowano preferencje projektowe:

- w zakresie powiązań regionalnych i ponadregionalnych – projekty poprawiające dostępność drogową do Trójmiasta z obszarów pozostających poza izochroną 60 minut,
- w zakresie poprawy dostępności drogowej do miast powiatowych z ich otoczeniem funkcjonalnym – projekty poprawiające dostępność drogową z obszarów pozostających poza izochroną 30 minut,
- projekty realizowane na drogach szczególnie ważnych dla obsługi województwa zgodnie z ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego,
- projekty realizowane na drogach wojewódzkich o co najwyżej średnim poziomie bezpieczeństwa określonym według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach,
- projekty realizowane na drogach wojewódzkich o co najwyżej zadowalającym stanie technicznym określonym według oceny stanu technicznego nawierzchni,
- projekty uzgodnione w ramach ZPT.

Pozytywnie ocenia się dobór działań dofinansowanych w ramach OP 9 RPO WP w związku z ich wpisywaniem się w potrzeby województwa. Jako najefektywniejsze wskazuje się preferencje projektowe dotyczące wpisywania się projektów w dokumenty strategiczne. Zgodność z dokumentami strategicznymi miała pozytywny wpływ na poprawę sytuacji w transporcie miejskim i kolejowym oraz jakość powiązań dzięki skupieniu na istotnych inwestycjach punktowych i liniowych oraz kluczowych ośrodkach funkcjonalnych. Równie istotną i efektywną preferencją było pierwszeństwo dla projektów uzgodnionych w ramach ZPT/ZIT jako umożliwiającą dostosowanie się do najistotniejszych potrzeb województwa (por. Rozdział 3.1.4).

W przypadku Działania 9.1 Transport miejski pozytywnie ocenia się zastosowanie kryterium dotyczącego norm emisji spalin taboru. Dzięki zastosowaniu preferencji wyżej punktowane były projekty o zmniejszonym negatywnym wpływie na środowisko. Warte zauważenia jest to, że gdyby preferencja dotyczyła taboru zeroemisyjnego i beneficjenci chcieliby się do niej dostosować, to w aktualnej sytuacji gospodarczej użytkowanie tego typu taboru poskutkowałoby tak znacznym wzrostem kosztów eksploatacji, że organizatorzy transportu byłiby zmuszeni do pogorszenia oferty transportowej.

W przypadku Działania 9.2 pozytywnie ocenia się preferencję projektów w zakresie poprawy spójności województwa i dostępności ośrodków. Cele te należą do kluczowych potrzeb województwa, a osiągnięcie ich z trafnością odnosi się do celów zawartych w RPO WP, popartych również dokumentami strategicznymi.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

W przypadku Działania 9.3 zasadne są preferencje dotyczące projektów zlokalizowanych poza izochronami 30 minut od miasta powiatowego lub 60 minut od Trójmiasta w związku ze zdiagnozowanym wykluczeniem obszarów peryferyjnych i potrzebą silniejszych powiązań z ośrodkami miejskimi i ich obszarami funkcjonalnymi. W toku badania wykazano, że projekty te nie zwiększyły dostępności drogowej, a jedynie spowolniły spadek zasięgu izochron dostępności (por. Rozdział 3.3.3). Mimo to uważa się, że wskaźnik dostępności drogowej ośrodków miejskich przy preferencji lokalizacji inwestycji jest stosownym środkiem przeciwdziałającym wykluczeniu obszarów oddalonych od większych miast.

Pozytywnie ocenia się preferencję projektów realizowanych na drogach o niskim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako że jego poprawa stanowi istotny cel inwestycji w ramach Działania 9.3 i w toku badania wykazano, że nastąpiła ona w znacznym stopniu (por. Rozdział 3.3.2). Preferencja dotycząca stanu nawierzchni jest z kolei nieadekwatna z potrzebą poprawy spójności województwa w myśl idei zrównoważonej mobilności, opartej na transporcie publicznym, a nie indywidualnym. Poprawa stanu nawierzchni dróg wojewódzkich nie oddziałuje w istotnym stopniu na poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego. W latach 2011-2020 odsetek długości dróg wojewódzkich o dobrym i zadowalającym stanie technicznym wzrósł z 47,8% do 60% (wzrost o 26%), podczas gdy praca eksploatacyjna transportu zbiorowego spada – przebieg roczny autobusów w województwie zmalał z 45 mln do 28 mln wozokilometrów (spadek o 38%).

Kwestia stanu nawierzchni nie powinna być elementem preferencyjnym, bowiem jej poprawa w nieznacznym stopniu świadczy o osiągnięciu najważniejszych skutków interwencji w zakresie infrastruktury drogowej, do których należy poprawa dostępności i spójności województwa oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto realizacja jedynie odcinków o obniżonej jakości nawierzchni, a wraz z nią infrastruktury towarzyszącej w postaci m.in. ciągów pieszo-rowerowych może powodować brak spójności tejże infrastruktury (por. Rozdział 3.4.6). Inwestycje w drogi o złym stanie nawierzchni są potrzebne, jednak nie jest to na tyle istotny element, aby uwzględnić go w preferencjach projektowych.

Jednocześnie warto zwrócić uwagę, iż kwestia preferencyjności nie miała większego znaczenia dla projektów wybieranych w ramach OP 9 RPO WP w związku z brakiem właściwej rywalizacji – wszystkie zgłoszone projekty, które nie miały błędów formalnych lub nie zostały wycofane, były wstępnie przyjmowane na listy.

---

**Preferencje projektowe w ramach RPO WP ocenia się w większości jako prawidłowo sformułowane i przyczyniające się do efektywności programu – w zakresie m.in. poprawy spójności województwa, poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego czy dostępności obszarów peryferyjnych. Jako kluczowe preferencje wskazuje się zgodność z dokumentami strategicznymi, preferencję projektów w ramach ZIT/ZPT oraz inwestycji w drogi o obniżonym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jako nieadekwatną wskazuje się preferencję dotyczącą**

---

### 3.4.2. CZYNNIKI I BARIERY REALIZACJI CELÓW RPO WP

W ramach analizy poziomu realizacji założonych celów RPO WP wykonano badanie mające na celu określenie zarówno warunków, dzięki którym projekty realizowane były w skuteczniejszy sposób, jak i przyczyn utrudniających realizację inwestycji.

Jako czynniki wpływające pozytywnie na realizację inwestycji wskazuje się takie elementy jak:

- odpowiednio wczesne przygotowanie dokumentacji projektowej czy pozwolenia na budowę – przed złożeniem wniosku i bez oczekiwania na źródło dofinansowania, ewentualnie z późniejszymi korektami w celu dopasowania projektu do wymagań RPO WP. Uprzednie przygotowanie dokumentacji pozwala na szerszą analizę założeń (także finansowych), na przeprowadzenie uzgodnień w toku inwestycji oraz na zapobieżenie nieprzewidzianym sytuacjom,
- wcześniejsze uzgodnienia z interesariuszami np. PKP PLK pozwalające na uniknięcie lub zapobieżenie konfliktom,
- sprawność wykonawcy projektu,
- wybór wykonawcy w procedurze przetargowej przed wzrostem cen materiałów motywuje do realizacji projektu z uwagi na możliwość osiągnięcia zysku,
- świadomość wagi inwestycji przez zespół realizujący projekt w urzędzie oraz jego wiedza i doświadczenie,
- wykorzystanie modelu odpowiedzialności za projekt przez jednego pracownika urzędu „od początku do końca”,
- poprawne relacje z instytucjami-interesariuszami,
- współpraca z urzędnikami na miejscu inwestycji, a nie w stolicy województwa lub kraju,
- zatrudnienie inżyniera kontraktu sprawującego zewnętrzny nadzór inwestorski nad wykonawcą dokumentacji projektowej.

Podstawową barierą w realizacji projektów był znaczący wzrost kosztów materiałów oraz prac budowlanych, który został wywołany pandemią COVID-19, inwazją Rosji na Ukrainę oraz wynikającym z nich kryzysem gospodarczym. Dodatkowym skutkiem była niedostępność materiałów budowlanych i spowodowane nią potrzeby zmian w projektach. Wyasygnowane na przedsięwzięcie środki często nie wystarczały, aby w pierwotnym zakresie zrealizować zaplanowaną inwestycję. Wielokrotnie potrzebne były zmiany w projektach ograniczające ich zakres (por. Rozdział 3.1.3), etapowanie projektów lub nawet rezygnacja z ich realizacji. W przypadku niektórych projektów wzrost cen był tak znaczący, że realizacja zakontraktowanego projektu przestała być opłacalna dla wykonawcy, w związku z czym schodził on z placu budowy lub stawał się niewypłacalny z powodu równoległe podejmowanych innych inwestycji.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Z przyczyny znacznego wzrostu kosztów Zarząd Dróg Wojewódzkich zrezygnował z rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 226 – umożliwiło to przekazanie środków na pozostałe inwestycje drogowe, dzięki czemu udało się je ukończyć, choć były zagrożone zmianą zakresu lub rezygnacją z realizacji. W przypadku innych inwestycji zastosowanie procedury „zaprojektuj i wybuduj” pozwoliło na rozpoznanie zagrożeń już na etapie dokumentacji projektowej, co skutkowało wzrostem kosztów realizacji i rozwiązaniem umowy. Wzrost kosztów doprowadzał też, poza rozwiązywaniem umów, do późniejszych roszczeń sądowych.

Silną barierą w realizacji inwestycji jest także specyfika i zakres wymaganej współpracy z różnymi interesariuszami. Występowały utrudnienia w realizacji (zarówno w kwestii przedmiotu, jak i czasu trwania inwestycji) z powodu przedłużających się rozmów z m.in. konserwatorem zabytków (np. w przypadku montażu windy dla osób z niepełnosprawnościami przy zabytkowym budynku, a także zablokowania inwestycji będącej na ukończeniu w celu ochrony alei drzew lub zabytkowej kapliczki wpisanej do rejestru zabytków w trakcie procesu realizacji projektu). Trudności wystąpiły również na etapie rozmów z scentralizowanymi instytucjami: Generalną Dyрекcją Ochrony Środowiska (GDOŚ) czy Wodami Polskimi. Jeśli chodzi o GDOŚ, warty uwagi jest przypadek odwołania od decyzji środowiskowej i trwająca dwa lata procedura, w czasie której nie można było wnioskować o pozwolenie na budowę, co znacznie opóźniło realizację projektu. Beneficjent wskazał jednak, że sytuacja taka jest wciąż lepsza niż gdyby decyzja miała być wymaganym załącznikiem do wniosku – wówczas w sytuacji odwołania beneficjent byłby całkowicie wyłączone z wnioskowania. Utrudnienia wynikały też z opóźnień w uzyskaniu Zezwoleń na Realizację Inwestycji Drogowej oraz decyzji odszkodowawczych.

W kwestii relacji z interesariuszami beneficjenci często wskazywali znaczną trudność we współpracy z PKP PLK. Problemem jest znaczny przerost formalistyki w tej spółce – beneficjenci wskazywali, że już przy planowaniu projektu należy uwzględnić dodatkowy czas na uzgodnienia z PKP PLK. Dodatkowe problemy rodzą sytuacje, gdy PKP PLK planują przebudowę przystanku/stacji kolejowej (poza obszarem opracowania inwestycji beneficjenta) – wymaga to koordynacji między podmiotami. Respondenci wskazywali na bezwładność (brak decyzji, uzgodnień, przedłużanie terminów), wprost dodając, że „o żadnym partnerstwie nie można tu mówić”. Jednym z przykładów była konieczność zastosowania specustawy drogowej w celu przejścia niewykorzystywanej bocznicy pod teren parkingu – spółka PKP PLK wykazała się brakiem dobrej woli, mimo że projekt węzła z parkingiem ma przysłużyć się zwiększeniu wykorzystania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK.

Wskazywano również na obarczanie gminy kosztami mimo wykonywania prac na terenie PKP PLK (budowa nowego przejścia przez tory), na konieczność płacenia dzierżawy za postawienie wiat rowerowych na terenie należącym do PKP PLK oraz na większe niż spodziewane wymogi dotyczące budowy infrastruktury podziemnej pod torami (przypadek inwestycji realizowanej równoległe z rewitalizacją linii kolejowej). W przypadku jednej z inwestycji efekty projektu rewitalizacji linii kolejowej przez PKP PLK zostały ograniczone w związku z lokalizacją

przystanku kolejowego w innym miejscu niż proponowała gmina, mając wiedzę o obecnych i przyszłych potrzebach. Podkreślano też problem braku jednego pracownika odpowiedzialnego za współpracę, z którym można by ustalić i przedyskutować wszystkie kwestie sporne. Zamiast tego trzeba liczyć się z rozbudowaną strukturą spółki, gdzie przepływ informacji jest bardzo skomplikowany (z powodu nieprawidłowego przepływu informacji uzyskano pozwolenie na likwidację przewodu elektrycznego, a następnie okazało się, że zasila on stację kolejową w prąd, co skutkowało potrzebą zmiany założeń i opóźnionym zakończeniem inwestycji).

Zwracano również uwagę na barierę w postaci znacznie przedłużających się kontroli projektów – wskazywano, że wymagały one dużo czasu, były bardzo drobiazgowo oraz spowalniały prace nad inwestycjami. Jako problem wskazywano, że kontrole często odbywają się w dużym odstępie po zakończeniu inwestycji, co powoduje, że osoby, które zajmowały się projektem, już nie pracują u beneficjenta, a także, że w trakcie realizacji prac wielokrotnie miało miejsce kontaktowanie się z beneficjentem w sprawie uzyskania informacji przez IZ, choć informacje te można było uzyskać ze złożonych dokumentów. Jednocześnie zaś przedstawiciele IZ wskazywali, że niejednokrotnie powodem uzyskiwania dodatkowych wyjaśnień i uzupełnień był powtarzający się problem z jakością przekazywanych przez Beneficjentów informacji i materiałów.

Wnioskowano ponadto o rozpoczęcie i zakończenie kontroli w określonym czasie.

Wskazywano też na kwestię weryfikacji dokumentów udostępnianych do systemu SL2014 (centralny system teleinformatyczny). Dokumenty, mimo wstępnej weryfikacji, są ponownie dokładniej weryfikowane przy rozliczaniu projektu, przez co beneficjent nie ma pewności, czy w trakcie kontroli nie wynikną problemy, które można było rozwiązać już na etapie wstępnej weryfikacji.

Szczególnym problemem były też częste zmiany Prawa zamówień publicznych, którego stosowanie było wymogiem w kwestii bezpieczeństwa finansowania projektów.

Powtarzającym się problemem znacznie oddziałującym na realizację projektu był również brak środków dodatkowych na nieprzewidziane prace.

Ponadto jako wpływ pandemii COVID-19 na realizację projektów wskazywano:

- brak kontaktu z interesariuszami w związku z nadejściem pandemii i zawieszeniem pracy, a następnie przejściem na pracę zdalną,
- opóźnienia w realizacji w związku z powoływaniem się wykonawców na dłuższe terminy,
- trudność w realizacji działań informacyjno-edukacyjnych w związku z lockdownem, zamknięciem szkół,
- utrudnione spełnienie wartości wskaźników dotyczących m.in. liczby pasażerów w związku ze zmniejszoną ofertą transportu publicznego, spadkiem jego wykorzystania i wiążącą się z tym zmianą zachowań komunikacyjnych,
- wspomniany wcześniej wzrost cen materiałów i prac budowlanych.

Do czynników wpływających na realizację inwestycji pozytywnie należą wcześniejsze przygotowanie dokumentacji i uzgodnienia z interesariuszami, sprawność wykonawcy realizującego inwestycję ze świadomością zysku oraz zewnętrzny nadzór inwestorski. Bariery w realizacji stanowią przede wszystkim wzrost kosztów prac budowlanych, wymuszający zmiany zakresów, etapowanie projektów czy rozwiązywanie umów. Ponadto barierami były współpraca z interesariuszami, zmiany Prawa zamówień publicznych czy przedłużające się kontrole. Pandemia COVID-19 wpłynęła na realizację w postaci opóźnień czy wzrostów cen na rynku budowlanym, a w kwestii efektów poprzez utrudnione spełnienie wartości wskaźników w wyniku mniejszego wykorzystania transportu publicznego.

---

### 3.4.3. UWZGLĘDNIENIE POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI W PROJEKTACH RPO WP

Kompleksowość projektu, uwzględniająca zapewnienie jakości i komfortu podróżowania osobom z niepełnosprawnościami w sposób odpowiadający współczesnym standardom, była jednym z kryteriów obligatoryjnych przy ocenie projektów do realizacji. Nie określono natomiast czym są „współczesne standardy”.

Kryterium wynika bezpośrednio z dokumentów strategicznych województwa, mówiących o potrzebie zapewnienia powszechnej dostępności infrastruktury z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji, a także o potrzebie rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynikającym z troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamożne).

Inwestycje podejmowane w ramach RPO WP musiały być ponadto zgodne ze Standardami dostępności dla polityki spójności 2014-2020, załącznikiem do Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020. Na dokument ten składa się rozdział o standardzie transportowym zawierający wskazania dotyczące infrastruktury komunikacji publicznej, taboru miejskiego i kolejowego oraz rozdział o standardzie architektonicznym dotyczącym m.in. stanowisk postojowych i budynków.

W związku z koniecznością dostosowania projektów nie tylko do polskich wymogów prawnych, ale również do standardów unijnych, przedsięwzięcia w szerokim zakresie uwzględniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami. W przypadku miast takich jak Gdynia odwoływano się ponadto do lokalnych dokumentów określających standardy dostępności. Omówione zostaną kolejne elementy przystosowania w ramach interwencji w poszczególnych Działaniach.

Ocena wykorzystania poszczególnych rozwiązań w ramach inwestycji jest niemożliwa przy przyjętej metodyce badawczej nieobejmującej badania ankietowego, tym bardziej że we wnioskach projektowych czy studiach wykonalności węzłów opisy są często lakoniczne (np. „inwestycja związana z budową węzła integracyjnego zapewni jednocześnie dostęp do usług osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej”), bez informacji o zastosowaniu konkretnych rozwiązań jak np. windy. W związku z tym ocenę dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oparto na wizjach lokalnych.

Wizje lokalne w ramach Działania 9.1 przeprowadzono na węzłach integracyjnych Reda (mechanizm ZIT), Starogard Gdański, Lębork, Chojnice i Człuchów.

Przygotowując do realizacji inwestycji w Działaniu 9.1 w ramach ZIT, Instytucja Pośrednicząca (OMGGS) opracowała dokument dotyczący wspólnych standardów wizualnych i funkcjonalnych węzłów integracyjnych. Dokument ten zawiera rozdział z wytycznymi dostępności dla osób z niepełnosprawnością na terenie węzłów integracyjnych, w którym znalazły się szeroko zakrojone zalecenia zarówno dotyczące osób o ograniczonej mobilności, jak i osób z trudnościami w widzeniu i słyszeniu. Funkcjonowanie standardu uznaje się jednak za nieistotne, ponieważ wspomniane wcześniej Standardy dostępności dla polityki spójności posiadają znacznie bardziej rozbudowane wytyczne, w związku z czym dokument OMGGS jedynie dubluje wytyczne unijne, a przy tym nie był on obligatoryjny.

Dostępność węzłów integracyjnych dla osób z niepełnosprawnościami ocenia się pozytywnie. Na niemal wszystkich węzłach badanych w ramach studiów przypadku zastosowano (por. Rysunek 33):

- obniżone krawężniki,
- płytki naprowadzające oraz płytki ostrzegawcze na krawężniach peronów (nie zastosowano na węźle w Człuchowie),
- platformy przystankowe zlokalizowane na wysokości wejścia pojazdu oraz zlokalizowane tak, że pojazd może podjechać równoległe do jej krawędzi,
- pochylnie dla wózków prowadzące do budynków dworcowych,
- windy w przypadku istnienia przejść podziemnych (węzły Reda, Lębork i Chojnice),
- oznaczenia kierujące do miejsc dostosowanych i przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami,
- budowę miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w pobliżu budynku dworca, stanowisk dworcowych lub peronów,
- odpowiednią szerokość przejazdu na chodnikach oraz w budynkach,
- budowę toalet dla osób z niepełnosprawnościami (brak na węźle w Redzie).



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 33. Zastosowane rozwiązania dla osób z niepełnosprawnością, rzędami kolejno: pochylnia w Człuchowie, miejsca postojowe w Człuchowie, toaleta w Chojnicach, winda w Chojnicach, obniżony krawężnik w Starogardzie Gdańskim, krawędź ostrzegawcza na wyniesionym peronie w Łęborku



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Na węzłach nie stosowano natomiast rozwiązań znacznie ułatwiających korzystanie z infrastruktury osobom z niepełnosprawnościami takich jak automatyczne drzwi do budynków i pomieszczeń czy tyflomapy. Sprzęt do wygłaszania zapowiedzi o odjazdach pojazdów transportu zbiorowego został zainstalowany tylko w Chojnicach, ale podczas wizji lokalnej nie działał (projekt ten nie jest jednak jeszcze zakończony).

W ramach wizji lokalnych stwierdzono, że windy nie w pełni realizują swoją funkcję. Na węzłach w Chojnicach, Łęborku i Redzie windy zrealizowane w ramach inwestycji prowadzą do przejść podziemnych będących własnością spółki PKP PLK, która nie zrealizowała wind na perony i niemożliwe jest dotarcie na nie przez osobę o ograniczonej mobilności. Możliwe jest

jedynie dotarcie na drugą stronę przejścia podziemnego, o ile istnieje tam wyjście, jak w przypadku Łęborka. Problem w tym, że winda w Łęborku po stronie ul. Żeromskiego w momencie wizji lokalnej była nieczynna.

Z kolei w przypadku węzła w Starogardzie Gdańskim, który jest bardzo dobrze dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, dostęp do budynku dworca uniemożliwiły masywne drzwi, stanowiące istotną barierę dla osób o ograniczonej mobilności. Natomiast na węzle w Chojnicach płyty prowadzące dla osób niewidomych nagle kończyły się w drodze od windy.

W przypadku węzła w Człuchowie napotkano na brak obniżonego krawężnika, co uniemożliwia dotarcie z parkingu na perony i do dworca (por. Rysunek 34), oraz na zamknięte drzwi na dworzec przy podjeździe dla osób z niepełnosprawnościami, przez co nie mają one możliwości wejścia na dworzec. Obiekt ten jest czynny tylko przez 15 minut przed i po odjeździe pociągu – stoi to w sprzeczności z zasadą ogólnodostępności inwestycji dofinansowanej ze środków unijnych. Projekt ten nie jest jednak jeszcze zakończony i może się to zmienić.

Rysunek 34. Brak obniżonego krawężnika w drodze na dworzec w Człuchowie



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Odpowiednim dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami charakteryzuje się zakupiony w ramach projektu z Działania 9.1 tabor autobusowy kursujący na liniach komunikacji miejskiej Starogardu Gdańskiego.



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

W przypadku interwencji z Działania 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa projekty musiały dodatkowo być dostosowane do wymogów *Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się*. Dla projektów PKP PLK jednocześnie stosowane są wewnętrzne standardy techniczne.

W ramach wizji lokalnych oceniono pod względem dostępności przystanki kolejowe Słupsk Północny, Strzelinko i Gałęzinowo na linii nr 405 oraz tabor kolejowy w postaci elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 45WE.

W przypadku przystanków kolejowych dostępność jest na dobrym poziomie. Zastosowano pochylnie umożliwiające dotarcie na peron, linie prowadzące dla niewidomych oraz płytki ostrzegawcze przy krawędzi peronu, peron jest dostosowany wysokością do kursującego taboru. Ciekawym rozwiązaniem nadprogramowym są wiaty z miejscem na wózek inwalidzki (por. Rysunek 35).

Rysunek 35. Wiata przystankowa z miejscem na wózek inwalidzki na przystanku kolejowym Słupsk Północny



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

W przypadku przystanku Słupsk Północny odnotowano jednak brak podjazdów na peron (jedynie schody) z jednej z dróg dojścia, nieodpowiednio obniżony krawężnik, a także nienależyte utrzymanie zimowe, skutkujące brakiem możliwości dotarcia na peron przez osoby z niepełnosprawnościami.

W przypadku pociągu typu 45WE dostępność jest na bardzo wysokim poziomie i uwzględnia wszystkie potrzeby. W pociągu zlokalizowane są odpowiednie miejsca na wózek, przejazd wózka nie jest utrudniony, pociąg jest w pełni niskopodłogowy i oznakowany czytelnymi piktogramami, zapowiedzi są wyraźne, a na ekranach informacja pasażerska jest stosunkowo dobrze czytelna. Pociąg wyposażony jest w toaletę dla osób z niepełnosprawnościami, która jednak nie jest wyposażona w automatyczne drzwi. Jedynym odnotowanym w trakcie wizji lokalnej problemem był fakt nieuzasadnionej odmowy rozłożenia nowoczesnej rampy do wózka przez kierownika pociągu i rozłożenie w zamian rampy ręcznej (por. Rysunek 36).

Rysunek 36. Otwarta rampa ręczna pociągu 45WE



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

W projektach z Działania 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa beneficjent wskazywał, że założone cele projektu pozwolą na poprawę jakości i warunków życia grup docelowych projektu, w tym osób z niepełnosprawnościami, w znacznym stopniu zwiększając ich dostęp do miejsc użyteczności publicznej, placówek handlowych, obiektów sportowych, terenów rekreacyjnych. Wskazywano, że elementy drogi nie będą posiadały barier architektonicznych utrudniających przemieszczanie się osób z niepełnosprawnościami i jednocześnie zapewnią im oraz dzieciom i osobom starszym bezpieczne korzystanie z drogi, a także takie ułatwienia jak obniżone krawężniki i zjazdy do posesji.

Na wizjach lokalnych oceniono również dostępność dróg wojewódzkich nr 222 i 229 (węzeł Pelplin autostrady A1 – Starogard Gdański) oraz nr 214 (Białogarda – Łeba). Ogólną dostępność dla osób z niepełnosprawnościami ocenia się pozytywnie – przy drogach



## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

zlokalizowano ciągi pieszo-rowerowe, które umożliwiają bezpieczne przemieszczanie się. Takie rozwiązanie należy do ponadstandardowych i nie jest normą w innych województwach. Krawężniki chodników są obniżone (por. Rysunek 37), przystanki mają odpowiednią szerokość do manewrowania wózkiem inwalidzkim.

Rysunek 37. Przejście dla pieszych z obniżonymi krawężnikami i wyprofilowanym zjazdem na drodze wojewódzkiej nr 229



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Utrudnienie dla osób z niepełnosprawnością może stanowić nieprawidłowo obniżona część krawężników na drodze wojewódzkiej nr 229, brak jest też płytek ostrzegawczych przy przejściach dla pieszych. Ponadto ciąg pieszo-rowerowy został poprowadzony po niezniwelowanym terenie, w związku z czym przy przemieszczaniu się trzeba pokonać znaczne przewyższenia (por. Rysunek 38).

Rysunek 38. Niezniwelowany teren pod ciągiem pieszo-rowerowym na drodze wojewódzkiej nr 229



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Mimo znacznych kosztów wykonania tego elementu inwestycji, brak makroniwelacji jest znaczącym utrudnieniem zarówno dla osób o ograniczonej mobilności, jak i dla rowerzystów pokonujących trasę w celach innych niż rekreacyjnych.

---

Projekty RPO WP wpisują się w potrzeby osób z niepełnosprawnościami zgodnie z dokumentami unijnymi. Bardzo liczne działania zostały wykonane przy inwestycjach w węzły integracyjne, odpowiednim dostosowaniem charakteryzują się też przystanki kolejowe. Zakupiony tabor kolejowy i autobusowy charakteryzuje się wysokim poziomem dostępności, a drogi wojewódzkie wyposażono w ciągi pieszo-rowerowe, znacząco poprawiające mobilność osób z niepełnosprawnością. Wizja lokalna wykazała w nielicznych przypadkach elementy problematyczne jak nieobniżone krawężniki, brak niwelacji terenu czy nefunkcjonujące windy.

---

#### 3.4.4. PROJEKTY RPO WP W ODNIESIENIU DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Poddając analizie zakres w jakim projekty RPO WP wpisują się w koncepcję rozwoju transportu określoną w strategicznych dokumentach regionalnych, można stwierdzić, że projekty spełniają te założenia.

Węzły integracyjne zrealizowane w ramach Działania 9.1 Transport miejski są elementem realizującym cel szczegółowy 1. w dokumencie strategicznym RPS Mobilne Pomorze – pomagają one tworzyć spójną, sprawnie działającą i bezpieczną węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego. Ponadto węzły integracyjne pozwalają na sprawniejszą koordynację

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

zarządzania transportem zbiorowym, dzięki czemu możliwe jest pełne skomunikowanie transportu kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym. Jednocześnie wraz z rozbudową infrastruktury następuje wzrost powiązań transportu rowerowego z innymi rodzajami transportu. Węzły integracyjne wpisują się również w cel szczegółowy 3. RPS Mobilne Pomorze ze względu na rozwój i poprawę dostępności zewnętrznej multimodalnej infrastruktury transportu o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Ten rodzaj inwestycji ma również wpływ na poprawę infrastruktury zapewniającej bezpośredni dostęp do multimodalnych węzłów transportowych – inwestycje w nią często są powiązane z budową nowych węzłów transportowych.

Realizowane w ramach Działania 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa, rewitalizacje linii kolejowych, a także przygotowanie dokumentacji oraz zakup taboru są inwestycjami, które poprawiają zewnętrzną dostępność województwa, a ta jest wpisana w koncepcję Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 w kontekście usprawnienia powiązań kolejowych z innymi metropoliami oraz poprawy dostępności do portów morskich. Inwestycje związane z rewitalizacją linii kolejowych podnoszą także ich przepustowość, co również jest istotnym wskazaniem Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030. Podnoszenie przepustowości jest istotne z uwagi na kursujące od 2014 roku pociągi Express Intercity Premium, prognozowany wzrost przeładunków w portach oraz zwiększenie intensywności kursowania pociągów regionalnych. Inwestycje związane z rewitalizacją linii kolejowych skutkują redukcją zagrożenia związanego z brakiem możliwości zwiększenia zasięgu i częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz województwa. Pomogą również w zaspokojeniu prognozowanego zapotrzebowania na kolejowe przewozy pasażerskie w relacjach między- i wewnątrzaglomeracyjnych. Inwestycje kolejowe zlokalizowane w zachodniej części województwa (linie nr 405 i 229) są komplementarne z potrzebą wzrostu dostępności tej części województwa, a przy tym poprawiają dostępność do usług i miejsc pracy, redukując odpływ migracyjny do obszarów lepiej skomunikowanych i charakteryzujących się wyższym poziomem rozwoju. Inwestycje związane z Działaniem 9.2 przekładają się również na zwiększenie efektywności i sprawności podstawowej sieci kolejowej, które są wyzwaniem wpisanym w RPS Mobilne Pomorze. Poprawiają one stan infrastruktury kolejowej i w efekcie rozwijają powiązania regionalne w wojewódzkich przewozach pasażerskich, dodatkowo poprawiając obsługę pasażerów w międzyregionalnym i regionalnym transporcie kolejowym. W dokumenty strategiczne wpisuje się także przygotowanie dokumentacji kolejowej jako znaczące wsparcie w doprowadzeniu do przyszłych efektywnych inwestycji.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na strategiczność podejmowanych inwestycji, będących następstwem wieloletniej wizji województwa w zakresie transportu. Przykładem jest fakt lokalizowania węzłów integracyjnych w ramach RPO WP przy przystankach kolejowych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, uruchomionej w październiku 2016 roku, którą zrealizowano w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Przykładem



realizacji wizji jest także podjęta w ramach RPO WP rewitalizacja linii kolejowej nr 207, której realizacja powiodła się dzięki uzyskanej z poprzedniej perspektywy finansowej RPO WP dokumentacji projektowej.

Interwencje przeprowadzone w ramach Działania 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa wpisują się w Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 w aspekcie poprawy dostępności poprzez usprawnienie powiązań drogowych z innymi metropoliami, a także modernizację infrastruktury dostępowej do autostrady A1. Poprawiają one również bezpieczeństwo ruchu drogowego, a w przypadku budowy obwodnic redukują uciążliwość ruchu tranzytowego. Inwestycje drogowe przekładają się również na wzrost poziomu życia, poprzez wzrost dostępności usług i miejsc pracy, a także podnoszą atrakcyjność inwestycyjną obszarów, gdzie przeprowadzono interwencje. Komplementarność inwestycji drogowych w ramach RPO WP z infrastrukturą drogową województw ościennych zwiększa zewnętrzną dostępność transportową.

Inwestycje drogowe w ramach Działania 9.3 odpowiadają również na cel szczegółowy 2 RPS Mobilne Pomorze poprzez przebudowę i budowę połączeń drogowych wiążących ośrodki powiatowe z Trójmiastem, rozwijanie połączeń drogowych między ośrodkami powiatowymi i obszarami wiejskimi, podnoszenie poziomu bezpieczeństwa drogowego za sprawą likwidacji punktów krytycznych i wprowadzania zaawansowanych metod zarządzania ruchem drogowym. Realizacja tych działań pozwala na stworzenie nowoczesnej i dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej, zapewnienie płynności ruchu, zwiększenie przepustowości i prędkości podróży oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

---

**Projekty RPO WP wpisują się w koncepcję rozwoju transportu określoną w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, RPS Mobilne Pomorze oraz Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030. Działania podejmowane w ramach RPO WP często są też następstwem działań zrealizowanych w ramach innych programów np. Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.**

---

#### 3.4.5. KOMPLEMENTARNOŚĆ I SYNERGIA W RAMACH RPO WP

Wzajemne uzupełnianie się projektów RPO WP można wskazać na licznych płaszczyznach. Węzły integracyjne zrealizowane w ramach Działania 9.1 Transport miejski mają na celu stworzenie spójnej sieci węzłów na obszarze całego województwa: zarówno w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot, jak i w miejskich obszarach funkcjonalnych. Jako podstawowa infrastruktura wraz z odpowiedniej jakości transportem kolejowym i autobusowym węzły integracyjne mogą dzięki szerokiemu zastosowaniu stworzyć spójną sieć powiązań regionalnego transportu zbiorowego, co już ma miejsce w OMGGs.

Realizacja komplementarnych inwestycji jako sieci węzłów integracyjnych pozwoliła na zapewnienie możliwie wysokiego poziomu integracji funkcjonalno-przestrzennej oraz zrealizowanie celów RPO WP na czele ze wzrostem konkurencyjności transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego, przede wszystkim w ZIT. Dzięki komplementarności w

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

postaci znacznego zagęszczenia węzłów również ograniczana jest odległość, jaką należy pokonać do najbliższego węzła (np. samochodem), co zmniejsza negatywne efekty transportu indywidualnego. Ponadto komplementarność widoczna jest w przypadku realizacji podróży w sposób kombinowany – możliwy jest teraz dojazd transportem zbiorowym (również autobusem zakupionym w ramach RPO WP), samochodem czy rowerem do węzła integracyjnego, przesiadka np. na pociąg i po dojechaniu nim do innego węzła integracyjnego przesiadka do kolejnego środka transportu zbiorowego.

Realizowane w ramach Działania 9.2 Regionalna infrastruktura kolejowa rewitalizacje linii kolejowych, przygotowanie dokumentacji dla przyszłych działań na liniach kolejowych oraz zakup taboru są wobec siebie wzajemnie komplementarne, składając się na wyróżniający się w skali Polski organizm kolejowy (województwo pomorskie posiada najwyższą wartość wskaźnika wykorzystania kolei w Polsce). Zrealizowane inwestycje zachęcają do korzystania ze zrównoważonej formy mobilności, jaką jest transport kolejowy. Sieć kolejową należy traktować wspólnie, a nie każdy z jej elementów z osobna i w tym przypadku inwestycje będą się wzajemnie uzupełniać dzięki zapewnieniu możliwości dojazdu tym środkiem transportu do większej liczby celów, na liniach poddanych modernizacji z wyższą prędkością, a z wykorzystaniem nowoczesnego taboru – komfortowo i z dopasowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz możliwością przewozu rowerów. Zwiększenie dostępności w wyniku komplementarności elementów tworzących system kolejowy ułatwia przemieszczanie się podróżnych i przepływ towarów, składa się na ogólną poprawę bezpieczeństwa na kolei, skraca czasu podróży oraz zwiększa efektywność przewozów transportem kolejowym.

Komplementarność można wykazać też bezpośrednio: w przypadku inwestycji w infrastrukturę kolejową i zakupu taboru – liniami kolejowymi, które przeszły rewitalizację, można dojechać do stacji węzłowych z liniami kolejowymi, po których porusza się nowy tabor. Podobnie projekty dokumentacyjne opracowywane są dla linii łączących się z ciągami obsługiwanymi przez nowy tabor.

Interwencja z Działania 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa również wyróżnia się komplementarnością dzięki składaniu się na spójną sieć drogową, umożliwiającą zarówno dojazd do miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak i połączenie z siecią TEN-T. Efektem jest poprawa spójności transportowej w regionie oraz bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich. Drogi we wzajemnym powiązaniu tworzą wspólnie zintegrowany system połączeń między centralnymi ośrodkami aktywności gospodarczej. W najsilniejszym stopniu wpływ na te efekty mają inwestycje w drogi wojewódzkie dowiązujące się do autostrady A1.

Komplementarność można wskazać w przypadku inwestycji w drogi wojewódzkie nr 222 i 229 od autostrady A1 do Starogardu Gdańskiego oraz w drogę wojewódzką nr 222 od Starogardu Gdańskiego do Gdańska, które wspólnie tworzą korytarz transportowy północ-południe z trzema zmodernizowanymi dojazdami do autostrady A1. Komplementarna z drogą wojewódzką nr 222 byłaby również inwestycja na krzyżującej się z nią drogą wojewódzką nr

226, jednak interwencja ta nie zakończyła się sukcesem z powodu problemów z wykonawcą, przez co została wycofana z dofinansowania i realizacji.

Należy wspomnieć także o komplementarności działań z Osi Priorytetowej 9 z innymi osiami priorytetowymi. Projekty odnoszące się do dróg rowerowych – drogi rowerowe do węzłów integracyjnych oraz wzdłuż dróg wojewódzkich – są komplementarne z projektami Osi Priorytetowej 8 Konwersja w zakresie budowy części tras rowerowych EuroVelo 9 i EuroVelo 10/13 wraz z infrastrukturą towarzyszącą jako elementy tworzące spójną sieć połączeń rowerowych w województwie.

Ponadto drogi rowerowe realizowane OP 8 bywają komplementarne z węzłami integracyjnymi powstałymi w ramach Działania 9.1 OP 9. Przykładami takiej komplementarności są trasa EuroVelo 9, przebiegająca przy węźle integracyjnym w Tczewie, czy trasa EuroVelo 10/13, przebiegająca przy węźle integracyjnym w Nowym Dworze Gdańskim – dzięki temu można przyjechać transportem zbiorowym z rowerem na jeden z węzłów i kontynuować podróż wzdłuż trasy rowerowej. Istotnym przykładem komplementarności z OP 8 jest modernizacja drogi wojewódzkiej nr 203 – prowadzi nią trasa rowerowa EuroVelo 10/13, która wykorzystuje powstałą przy modernizacji infrastrukturę i zapewnia jej spójność (por. Rozdział 3.4.6).

Synergia między priorytetami inwestycyjnymi jest kluczowym elementem w przypadku Osi Priorytetowej 9 i ma ona miejsce w sytuacji, gdy w jednej lokalizacji powstały inwestycje z dwóch działań, tak jak węzeł komunikacyjny w Rumi i nowy tabor kursujący linią kolejową przebiegająca przez Rumię. Powstałe węzły integracyjne mogą skutecznie funkcjonować dzięki sprawnej komunikacji kolejowej wyposażonej w nowoczesny tabor oraz wygodnemu dojazdowi komunikacją miejską, transportem indywidualnym lub rowerem. Dzięki istnieniu węzłów integracyjnych kolej, transport autobusowy czy mobilność aktywna stają się popularniejszą formą transportu za sprawą wygodniejszych przesiadek. Odnowione drogi dojazdowe i powstałe ciągi pieszo-rowerowe zapewniają komfort jazdy i można nimi dojechać do węzłów, aby przesiąść się do nowego taboru autobusowego lub kolejowego.

Znaczna synergia ma miejsce w przypadku interwencji realizowanych w Ustce. W ramach inwestycji RPO WP powstał tu węzeł integracyjny, rewitalizację przeszła linia kolejowa nr 405 (granica województwa – Słupsk – Ustka) oraz przebudowana została droga wojewódzka nr 203 (granica województwa – Ustka). Dzięki powstaniu tych trzech inwestycji wzajemnie wzmacniają się efekty wszystkich interwencji – droga jest często wykorzystywana przez mieszkańców gminy wiejskiej Ustka do dojazdu do węzła integracyjnego, na którym można przesiąść się do pociągów kursujących po zrewitalizowanej linii do Słupska.

Podobna sytuacja ma miejsce w Malborku, gdzie powstał węzeł integracyjny, zmodernizowana została prowadząca do miasta droga wojewódzka nr 515, rewitalizację przeszła linia kolejowa w kierunku Sztumu i Kwidzyna, a na trasie w kierunku Elbląga oraz Trójmiasta i Słupska kursują nowe elektryczne zespoły trakcyjne typu 45WE. Oprócz przykładów synergii wszystkich trzech działań wskazać można też liczne synergie dwóch działań w zróżnicowanych konfiguracjach – działań dotyczących transportu miejskiego z

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

infrastrukturą drogową (np. Starogard Gdański, Człuchów) czy transportu miejskiego z infrastrukturą kolejową (np. wspomniana już Rumia lub Słupsk).

Synergia wykazana jest także przy projektach dokumentacyjnych. W przypadku węzła integracyjnego w Pucku wskazano na znaczący wzrost znaczenia węzła i efektów jego funkcjonowania dzięki większej częstotliwości połączeń i możliwościom wykorzystania taboru w przypadku podjęcia rewitalizacji linii kolejowej nr 213, dla której wykonywana jest w tej perspektywie dokumentacja projektowa.

Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że choć występuje synergia w kwestii powstawania dróg wojewódzkich i możliwości dojazdu nimi do nowych węzłów integracyjnych, to jednocześnie projekty mające na celu poprawę jakości dróg wojewódzkich mogą napędzać motoryzację na skutek zapewnienia możliwości szybkiego i wygodnego przejazdu samochodem. W ten sposób inwestycja w drogi wojewódzkie działa na efekty interwencji w transport miejski czy kolejowy negatywnie, ponieważ obniża konkurencyjność transportu zbiorowego, podnosząc atrakcyjność transportu indywidualnego. Stoi to w sprzeczności z ideą zrównoważonego rozwoju, choć nie należy umniejszać pozytywnego wpływu modernizacji dróg na gospodarkę oraz spójność województwa. Jednocześnie inwestycje drogowe zawierały komponenty pieszo-rowerowe pozwalające na separację ruchu zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych, więc projekty te zasługują pod tym względem na jednoznacznie wysoką ocenę, szczególnie w zakresie obniżenia liczby wypadków drogowych.

Komplementarność z inwestycjami w linie kolejowe w sąsiednich województwach jest na zróżnicowanym poziomie. Linia kolejowa nr 405, poddana modernizacji na odcinku od Ustki do granicy województwa, posiada przedłużenie w województwie zachodniopomorskim przez Szczecinek do węzła kolejowego w Pile. Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej dopuszczalna prędkość wynosi 100 km/h do Szczecinka, natomiast za Szczecinkiem 120 km/h i 100 km/h.

Inne linie łączące się z linią nr 405 w Szczecinku również mają dobre parametry – linia nr 210 na odcinku do Runowa Pomorskiego umożliwia rozwinięcie prędkości do 80-120 km/h, a linia nr 404 do Kołobrzegu prędkości 80-100 km/h. Linia nr 210 została ponadto poddana modernizacji na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie z dofinansowaniem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020. Jednocześnie wartym zwrócenia uwagi jest fakt luki w modernizacji linii kolejowych między Szczecinkiem a granicą województw.

Z kolei w przypadku rewitalizacji linii kolejowej nr 207 od Malborka do granicy województwa problemem w kwestii komplementarności jest to, że po drugiej stronie granicy województwa linia na odcinku do Grudziądza jest niezmodernizowana – wpływa to na zmniejszenie efektywności inwestycji. W ramach dofinansowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego opracowywana jest obecnie dokumentacja projektowa do rewitalizacji linii na tym odcinku. Po dokonaniu rewitalizacji inwestycje owszem będą

spójne i na całej trasie z Grudziądza do Malborka pociągi będą mogły kursować z większymi prędkościami, ale zanim to nastąpi, linia ponownie będzie nieprzejezdna z powodu kilkuletniego remontu na kolejnym jej odcinku. Dalsza część linii, od Grudziądza do Chełmży, została zrewitalizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013, zaś od Chełmży do Torunia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.

Opóźniająca się i trwająca kilka lat inwestycja na linii kolejowej nr 207 na terenie województwa pomorskiego zdążyła zniechęcić mieszkańców do korzystania z kolei. Gdy na wciąż niegotowym odcinku od Kwidzyna do granicy województwa rewitalizacja dobiegnie końca i na linię powrócą pociągi, wkrótce potem linia znów zostanie poddana remontowi – tym razem na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Skutkować będzie to zniechęceniem pasażerów ponownym przerwaniem ciągłości linii z Malborka do Grudziądza. Brak jest więc jakiegokolwiek koordynacji działań przez beneficjenta, PKP PLK, co wynika z opierania się w znacznym stopniu na regionalnych środkach unijnych. Może to zmniejszać efekt interwencji i konkurencyjność transportu kolejowego, gdyż możliwość przejazdu jest zależna od opóźniających się i nieskoordynowanych remontów na kolejnych odcinkach.

Pozostałe linie kolejowe oraz projekty dokumentacyjne dotyczące przygotowania rewitalizacji infrastruktury kolejowej nie wiążą się z kwestiami komplementarności w sąsiednich województwach.

Drogi wojewódzkie, wobec których podjęto interwencję w RPO WP, są aktualnie niemalże całkowicie spójne z drogami w województwach sąsiadujących. Do interwencji w drogi leżące w pobliżu granic należą modernizacje:

- drogi wojewódzkiej nr 203 (do granicy z województwem zachodniopomorskim),
- drogi wojewódzkiej nr 188 (koniec inwestycji w pobliżu granicy z województwem wielkopolskim),
- drogi wojewódzkiej nr 521 (koniec inwestycji w pobliżu granicy z województwem warmińsko-mazurskim),
- drogi wojewódzkiej nr 515 (koniec inwestycji w pobliżu granicy z województwem warmińsko-mazurskim).

Drogi będące przedłużeniami tychże dróg w sąsiednich województwach zostały poddane modernizacji (drogi nr 188, 521 i 515), natomiast droga wojewódzka nr 203 jest aktualnie poddawana modernizacji.

Jeśli chodzi o inwestycje drogowe, prace są przeprowadzane w poprawnej kolejności i koordynowane między województwami. Kwestią problematyczną jest natomiast spójność w sieci dróg rowerowych, co jest widoczne na przykładzie drogi wojewódzkiej nr 188. Po stronie województwa pomorskiego został zrealizowany ciąg pieszo-rowerowy prowadzący do leżącego przy granicy województw Debrzna, natomiast dalszy ciąg drogi wojewódzkiej w

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

województwie wielkopolskim nie posiada drogi rowerowej, w związku z czym niemożliwy jest wygodny i bezpieczny dojazd rowerem z Debrzna do najbliższej mu położonego przystanku kolejowego w Lipce, który zlokalizowany jest już w województwie wielkopolskim.

Wynika to z różnych pobudek w kwestii budowania dróg rowerowych lub ciągów pieszko-rowerowych w poszczególnych województwach, co skutkuje później brakiem spójności między województwami i zmniejszonym efektem w zakresie mobilności aktywnej.

---

W ramach OP 9 RPO WP można wskazać na znaczną komplementarność we wszystkich trzech działaniach. Synergia widoczna jest przede wszystkim między działaniami 9.1 i 9.2 oraz komponentami dotyczącymi mobilności aktywnej Działania 9.3, a także z projektami dotyczącymi tras rowerowych w OP 8. Efektem jest wzmocnienie efektu interwencji poprzez wzrost spójności systemu transportowego. Modernizacja dróg wojewódzkich może z kolei zmniejszać efektywność pozostałych działań jako zachęcająca do korzystania z transportu indywidualnego.

Komplementarność inwestycji dotyczących linii kolejowych z inwestycjami w sąsiednich województwach jest na zróżnicowanym poziomie. W przypadku linii kolejowej nr 405 jest ona prawidłowa, natomiast w przypadku linii kolejowej nr 207 brak jest zmodernizowanego przedłużenia w kierunku Grudziądz, wobec którego opracowywana jest obecnie dokumentacja projektowa. Efektem komplementarności linii kolejowych są wygodne, częste i szybkie połączenia kolejowe między ważnymi ośrodkami, ale jej brak – spowodowany brakiem koordynacji – może zniechęcać do korzystania z kolei i zmniejszać efekt interwencji.

Drogi wojewódzkie zmodernizowane w ramach RPO WP są komplementarne z inwestycjami w województwach sąsiadujących z województwem pomorskim w zakresie jakości dróg, niepełna jest natomiast komplementarność w zakresie przebiegu dróg rowerowych, co skutkuje niepełną spójnością i zmniejszeniem wpływu inwestycji na rozwój mobilności aktywnej.

---

### 3.4.6. WPŁYW INTERWENCJI RPO WP NA UPOWSZECHNIANIE MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Zgodnie z logiką interwencji, celem realizacji działań w ramach RPO WP był wzrost znaczenia indywidualnej mobilności aktywnej, mający stanowić odpowiedź na takie problemy jak brak spójności infrastruktury rowerowej z innymi środkami transportu, niesieciowy rozwój infrastruktury systemu mobilności aktywnej oraz niewystarczająca ilość infrastruktury dla mobilności aktywnej.

Interwencje mające na celu promowanie mobilności aktywnej, przede wszystkim rowerowej, można było podejmować w ramach Działania 9.1 Transport miejski, gdzie możliwa była budowa nowych elementów węzłowej i liniowej infrastruktury transportu rowerowego wraz z systemem roweru miejskiego na potrzeby bezpośredniego dojazdu do węzłów integracyjnych oraz systemów parkingowych *bike and ride* (por. Rysunek 39). Ponadto mobilność aktywna



wspierana była w ramach Działania 9.3 Regionalna infrastruktura drogowa, gdzie wzdłuż modernizowanych dróg wojewódzkich budowane były chodniki, drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe. Mobilność aktywna była również wspierana w ramach działań edukacyjno-informacyjnych z Działania 9.1 (por. Rozdział 3.1.6) oraz działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (por. Rozdział 3.3.2).

Rysunek 39. Zadaszone stojaki rowerowe na węźle integracyjnym w Łęborku



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Jako działania skierowane na mobilność aktywną wskazano przede wszystkim budowę chodników, rowerowych tras dojazdowych oraz parkingów rowerowych i samoobsługowych punktów naprawczych, które były powszechnymi elementami interwencji z Działania 9.1.

W ramach Działania 9.1 powstało lub powstaje co najmniej 122,3 km liniowej infrastruktury dla rowerów – nowej lub zmodernizowanej (udało się pozyskać informacje o infrastrukturze od większości beneficjentów). Ponadto powstało co najmniej około 3 200 stojaków rowerowych, w tym zadaszonych – m.in. w Bytowie, Gdańsku, Kartuzach, Kwidzynie, Łęborku, Nowym Dworze Gdańskim, Pruszczu Gdańskim, Redzie, Rumi, Ustce, Żukowie (por. Tabela 16).

**OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W  
RAMACH RPO WP 2014-2020**

Tabela 16. Inwestycje rowerowe zrealizowane w ramach poszczególnych interwencji Działania 9.1

GMINA BENFICJENCKA	DŁUGOŚĆ POWSTAŁEJ LINIOWEJ INFRASTRUKTURY	CHARAKTER POWSTAŁEJ INFRASTRUKTURY LINIOWEJ	LICZBA POWSTAŁYCH MIEJSC POSTOJOWYCH NA ROWERY
Bytów	bd.	bd.	50
Chojnice / Człuchów	7,4 km	drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe	bd.
Gdańsk	1,7 km	drogi dla rowerów	1 150
Gdynia	1,5 km	drogi dla rowerów	50
Kartuzy	8,2 km	ciągi pieszo-rowerowe, drogi dla rowerów	2 wiaty rowerowe 13-metrowe
Kościerzyna	15,2 km	drogi dla rowerów	bd.
Kwidzyn	bd.	bd.	20
Lębork	16,96 km (zmodernizowane i wybudowane)	drogi dla rowerów, ciągi pieszo- rowerowe	120
Malbork	0,7 km	bd.	10
Nowy Dwór Gdański	9,95 km	ciągi pieszo- rowerowe, drogi dla rowerów	50
Pruszcz Gdański	bd.	bd.	112
Reda	bd.	bd.	240
Rumia	2,2 km	bd.	328
Sierakowice	11 km	bd.	40-50
Słupsk	1,2 km	bd.	56

GMINA BENEFICJENCKA	DŁUGOŚĆ POWSTAŁEJ LINIOWEJ INFRASTRUKTURY	CHARAKTER POWSTAŁEJ INFRASTRUKTURY LINIOWEJ	LICZBA POWSTAŁYCH MIEJSC POSTOJOWYCH NA ROWERY
Somonino	5,3 km	bd.	77
Sopot	3,87 km	drogi dla rowerów	48
Stężyca	13,02 km	drogi dla rowerów	96
Tczew	3,15 km (oraz 1,51 km przebudowanych)	drogi dla rowerów	bd.
Ustka	0,2 km	bd.	70
Wejherowo (m. Gościcino)	2,9 km	drogi dla rowerów	36
Wejherowo (miasto)	1,2 km	ciągi pieszo-rowerowe	2 parkingi B&R
Władysławowo	bd.	bd.	30
Żukowo	15,15 km	drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe	20

Źródło: opracowanie własne

Drogi dla rowerów powstawały zarówno w miejscowościach, gdzie zlokalizowano węzły, jak i w miejscowościach przyległych, tworząc korytarze dojazdowe do miejscowości oraz węzłów. W ramach porozumień partnerskich powstawały także drogi rowerowe w sąsiadujących gminach. Sytuacja taka miała miejsce w przypadku węzła Gdańsk Rębiechowo, gdzie mimo powstawania węzła w Gdańsku, drogi rowerowe zlokalizowano również w sąsiedniej gminie Żukowo z uwagi na silne powiązania funkcjonalne. W ramach części dróg powstawały również liczniki ruchu rowerowego, jak w przypadku Tczewa.

W ramach Działania 9.3. drogi rowerowe o łącznej długości ponad 100 km powstały na następujących fragmentach w ramach modernizacji:

- drogi wojewódzkiej nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno,
- drogi wojewódzkiej nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa,
- drogi wojewódzkiej nr 209 na odcinku Borzytuchom – Bytów,

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

- drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Mojusz – Kartuzy i Śmiechowo – Rokity,
- drogi wojewódzkiej nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda (łącząca się z dalszym ciągiem do Lęborka),
- drogi wojewódzkiej nr 222 i 229 na odcinku Starogard Gdański – węzeł Pelplin,
- drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański,
- drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku Godziszewo – węzeł Stanisławie,
- drogi wojewódzkiej nr 515 na odcinku Malbork – Grzymała,
- drogi wojewódzkiej nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty,
- obwodnicy Kartuz, etap I.

Dzięki interwencji powstały korytarze dojazdowe do miast z ich obszarów funkcjonalnych, a także korytarze lub części korytarzy łączące istotne miejscowości, np. Pelplin i Starogard Gdański, Lębork i Łebę czy Kwidzyn i Prabuty.

Choć respondenci nie wskazują na jasną tendencję wzrostową ruchu rowerowego przy drogach wojewódzkich, to z wywiadów swobodnych wynika, że komfort jazdy po wydzielonej drodze dla rowerów oddzielnie od samochodów zachęca mieszkańców do korzystania z roweru. W niektórych przypadkach brak jest dodatkowej infrastruktury, m.in. przejazdów rowerowych przy przejściach dla pieszych. Uważa się, że w warunkach ogólnej poprawy spójności sieci rowerowej drogi rowerowe przy drogach wojewódzkich, zbudowane i utrzymane w odpowiednim standardzie, będą znaczącą zachętą do korzystania z mobilności aktywnej.

Ponadto jako efekty interwencji obu działań wskazuje się:

- zwiększenie atrakcyjności węzłów integracyjnych,
- skrócenie czasu dojazdu i dojazdu rowerem do węzłów integracyjnych,
- stworzenie środka do integracji transportu kolejowego z ekologicznym i zeroemisyjnym środkiem transportu,
- umożliwienie wykorzystania roweru w podróżach krótkodystansowych oraz jako elementu mobilności multimodalnej,
- włączenie węzłów integracyjnych w sieć dróg rowerowych o znaczeniu międzynarodowym poprzez stworzenie połączeń z trasami rowerowymi EuroVelo,
- stworzenie sieci dróg rowerowych umożliwiających komfortowy i bezpieczny przejazd.

Jako długoterminowe efekty działań w zakresie infrastruktury rowerowej wskazuje się:

- usprawnienie bezpieczeństwa transportu pieszego i przyczynienie się do popularyzacji roweru jako taniego i zdrowego środka transportu,
- wzrost świadomości mieszkańców na temat nisko- i zeroemisyjnych środków transportu i efektywności wykorzystania roweru w codziennych dojazdach,
- możliwość optymalizacji mobilności dzięki infrastrukturze rowerowej,

- zmniejszenie intensywności korzystania z transportu samochodowego i w efekcie obniżenie emisji zanieczyszczeń i hałasu,
- podniesienie poziomu zdrowia i jakości życia,
- rozwój turystyki rowerowej.

Interwencje z Działania 9.1 Transport miejski przyczyniły się do znacznego wzrostu długości dróg rowerowych w gminach beneficjentek oraz partnerskich. Warty zwrócenia uwagi jest fakt, że powstała w ramach OP 9 RPO WP liniowa infrastruktura rowerowa wielokrotnie stanowi znaczną część infrastruktury drogowej danej gminy. Jednocześnie utrudnione jest wyróżnienie wskazanych inwestycji w statystykach Głównego Urzędu Statystycznego z uwagi na nierozliczenie dotychczas części projektów oraz opóźnienia w przekazie danych (por. Tabela 17).

Ponadto efektem interwencji w ramach Działania 9.3 było wybudowanie przy drogach wojewódzkich ciągów pieszo-rowerowych o znacznej długości. Przykładem działania na korzyść mobilności aktywnej była modernizacja drogi wojewódzkiej nr 203 od granicy województwa do Ustki, która wpisywała się w przedsięwzięcie strategiczne Pomorskie Trasy Rowerowe – gmina zrezygnowała z odcinka swojej trasy rowerowej w projekcie, ale w zamian została wykonana droga rowerowa przy okazji modernizacji tej drogi.

Tabela 17. Sieć dróg rowerowych w gminach województwa pomorskiego w latach 2014-2021 [km]

GMINA BENEFICJENCKA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bytów	7,8	7,8	8,6	8,9	9,5	10,3	10,3	10,5
Chojnice / Człuchów	31,6	31,6	35,1	36,8	39,1	39,7	45,8	43,9
Gdańsk	159,8	167,1	173,5	174,5	182,3	196,0	203,0	213,0
Jastarnia	16,2	16,2	16,2	16,2	16,7	16,7	16,7	16,7
Kartuzy	5,4	5,4	8,4	9,2	17,4	18,1	22,1	26,0
Kościerzyna	15,8	15,8	15,8	19,6	19,6	25,9	25,9	34,2
Lębork	6,4	10,1	11,4	13,7	17,0	17,0	17,0	19,7
Malbork	16,9	20,7	21,5	27,8	31,6	31,6	31,7	31,7
Nowy Dwór Gdański	4,7	4,7	4,7	5,8	8,6	13,0	17,5	17,5
Nowy Staw	2,8	7,8	7,8	7,8	15,1	15,1	15,1	15,1
Pruszcz Gdański (gmina miejska i wiejska)	29,3	29,5	35,6	33,7	36,4	50,7	49,0	49,0
Pszczółki	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	6,4	6,4	6,4
Reda	8,8	9,5	10,2	11,0	11,3	11,3	12,3	12,3
Rumia	13,3	13,3	13,3	13,3	13,3	13,7	15,7	22,1

**OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W  
RAMACH RPO WP 2014-2020**

<b>GMINA BENEFICJENCKA</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Sierakowice	3,5	6,7	7,2	7,2	14,3	14,6	14,6	14,6
Słupsk	30,4	38,7	38,7	41,4	45,0	45,0	48,7	51,0
Somonino	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	3,8	6,8	7,0
Sopot	18,1	20,3	20,3	20,3	21,0	22,3	22,3	22,3
Starogard Gdański	14,2	16,5	17,6	18,4	19,8	22,0	22,7	23,6
Stężyca	0,0	0,0	0,0	28,9	22,0	45,1	45,1	45,1
Tczew	12,8	14,8	18,7	18,2	19,3	21,9	24,6	24,9
Wejherowo	25,6	27,5	27,5	22,5	21,3	18,9	28,7	29,2
Żukowo	2,6	3,9	6,4	5,4	5,4	5,4	5,4	7,1

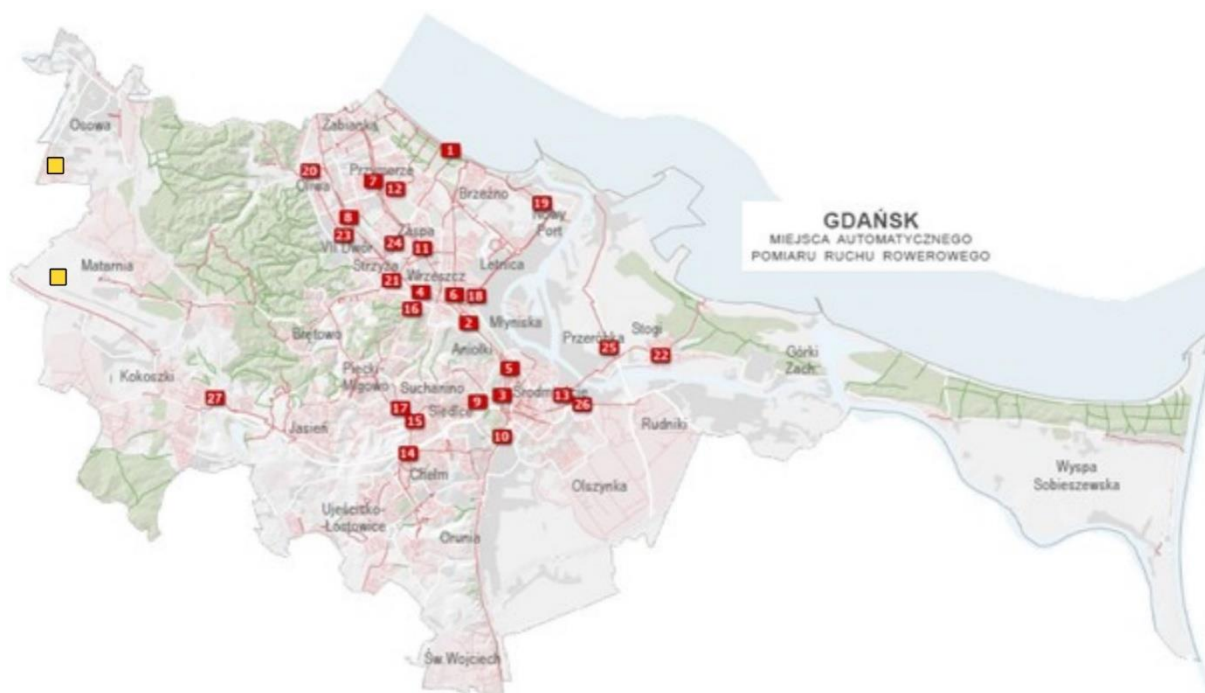
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

W ramach analizy danych statystycznych pozyskiwano od beneficjentów statystyki dotyczące liczby przejazdów rowerowych. Ostatecznie dane użyteczne dla tego badania posiadały jedynie Gdańsk, Gdynia i Tczew, pozostałe gminy nie posiadają opracowań na ten temat lub są one w znacznym stopniu okrojone.

W Gdyni funkcjonuje obecnie 11 liczników ruchu rowerowego. W ramach inwestycji w ramach RPO WP realizuje się powstanie węzła Gdynia Karwiny, który jednak w dalszym ciągu jest w budowie. Brak jest więc możliwości oceny wpływu inwestycji na mobilność aktywną. W Gdańsku zrealizowano budowę węzłów z elementami dla rowerów oraz inwestycje w drogi rowerowe przy węzłach Gdańsk Osowa i Gdańsk Rębiechowo, które zlokalizowane są w oddalonej od centrum miasta, przygranicznej części Gdańska. Mimo sieci 30 liczników ruchu rowerowego w mieście, do najbliższego licznika od tych inwestycji jest około 8 km (por. Rysunek 40), więc brak jest wiarygodnego odniesienia. Z kolei inwestycje w węzły Gdańsk Główny i Gdańsk Wrzeszcz z infrastrukturą towarzyszącą nie zostały ukończone na dzień tworzenia raportu.



Rysunek 40. Lokalizacje punktów pomiaru ruchu rowerowego w Gdańsku; zrealizowane inwestycje w ramach RPO WP znajdują się w zachodnich dzielnicach Matarnia i Osowa



Źródło: opracowanie własne na podstawie ilustracji ze strony Rowerowy Gdańsk

W Tczewie funkcjonują obecnie 4 liczniki ruchu rowerowego: w ciągu ul. Armii Krajowej, ul. Gdańskiej, ul. Wojska Polskiego i ul. Pomorskiej. Trzy pierwsze zostały zrealizowane wraz z drogami rowerowymi jako część projektu w ramach RPO WP i funkcjonują od kwietnia 2018 roku (sama inwestycja dworcowa została oddana do użytku w całości w listopadzie 2020 roku), natomiast licznik przy ul. Pomorskiej, obok dworca kolejowego, funkcjonuje od lipca 2012 roku. Wyniki pomiarów dla ostatnich czterech lat prezentują się następująco (por. Tabela 18):

Tabela 18. Wyniki liczby przejazdów rowerowych z liczników w Tczewie

LICZNIK / ROK	POMORSKA	ARMII KRAJOWEJ	GDAŃSKA	WOJSKA POLSKIEGO
2019	90886	127809	137760	215794
2020	83127	129101	134584	221342
2021	64153	131237	127438	194620
2022	70185	149007	135467	231773

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM Tczew

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Widoczna jest zatem ogólna tendencja wzrostowa liczby przejazdów dzięki powstawaniu nowej infrastruktury i poprawie spójności sieci dróg rowerowych. W dalszym ciągu jednak wpływ na liczbę przejazdów ma pandemia COVID-19, która spowodowała mniejsze korzystanie z transportu ogółem (w tym rowerowego) w związku z lockdownami i zmianą zachowań komunikacyjnych oraz rozpowszechnieniem możliwości pracy zdalnej.

Najsilniejszy wpływ pandemii widoczny jest na liczniku Pomorska, położonym w pobliżu węzła integracyjnego, który odnotował największe spadki. Zliczenia na tejże trasie dotyczą przede wszystkim dojazdów do węzła integracyjnego w celu dalszego transportu np. do Trójmiasta, natomiast pozostałe drogi rowerowe służą przede wszystkim przemieszczaniu się w rejonie Tczewa i okolicy. Prognozuje się więc, że wraz z ponownym wzrostem mobilności mieszkańców poza obszar miasta (do pracy stacjonarnej czy usług) liczba przejazdów rowerami do węzła będzie wzrastać dzięki spójnej sieci dróg rowerowych i wygodzie dojazdu do dworca, zapewnionych także inwestycjami w ramach RPO WP.

Respondenci zauważają znaczny wzrost ruchu rowerowego w rejonie węzłów integracyjnych oraz raportują o dużym stopniu wykorzystania stojaków rowerowych na węzłach. Wizje lokalne również wykazały wiele zajętych stojaków rowerowych oraz ruch na drogach rowerowych powstałych w ramach RPO WP, nawet w trudnych warunkach pogodowych. Ponadto w miejscach, gdzie stojaków nie postawiono – np. po drugiej stronie linii kolejowej od węzła – odnotowano przypinanie rowerów do elementów infrastruktury (por. Rysunek 41).

Rysunek 41. Rowery przypięte do znaku drogowego przy węźle integracyjnym Reda



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Wartym zwrócenia uwagi jest fakt, iż część ciągów pieszo-rowerowych zbudowanych przy drogach wojewódzkich w ramach interwencji RPO WP jest elementem korytarzy rowerowych EuroVelo. Sytuacja taka ma miejsce na drodze wojewódzkiej nr 203 prowadzącej do Ustki, gdzie 9-kilometrowy ciąg pieszo-rowerowy jest częścią trasy EuroVelo 10/13. Powstanie rowerowej infrastruktury liniowej przy drodze wojewódzkiej nr 203 miało wpływ na spójność korytarza EuroVelo i przyczyniło się do wzrostu wykorzystania trasy, a co za tym idzie rozpowszechnienia mobilności aktywnej. Na liczniku ruchu rowerowego w miejscowości Poddąbie, położonej na trasie EuroVelo 10/13 w pobliżu Ustki, odnotowuje się znaczący wzrost liczby rowerzystów korzystających z infrastruktury – z 31 688 osób w 2020 roku do 45 079 osób w 2022 roku (budowę ciągu pieszo-rowerowego ukończono w lipcu 2020 roku).

W wywiadach badawczych wielokrotnie pojawiła się teza, że na rowery przesiadły się zwykle nie osoby poruszające się samochodami, lecz pasażerowie transportu autobusowego, którzy oszczędzają w ten sposób pieniądze, oraz piesi, którzy skorzystali na powstaniu nowej infrastruktury rowerowej. Nie jest to jednak wada, bowiem transportu rowerowego nie należy postrzegać jako konkurencji wobec transportu zbiorowego – ubytek pasażerów transportu zbiorowego na krótkich dystansach przesiadających się, zwłaszcza sezonowo, na rowery nie ma dużego znaczenia.

Zdecydowanie większe znaczenie ma bardzo mocna synergia wynikająca z potencjału dowozowego rowerów do węzłów komunikacji zbiorowej, dzięki czemu pojawiają się nowi pasażerowie wykonujący podróże kombinowane. Transport rowerowy może istotnie wspomagać transport zbiorowy jako alternatywa dla transportu indywidualnego, pełniąc funkcję metody na pokonanie „ostatniej mili” – odcinka od węzła transportowego do celu pasażera, której transport zbiorowy zwykle nie jest w stanie zapewnić.

Podstawową kwestią problematyczną, przez którą utrudniony jest wzrost wykorzystania roweru jako środka transportu w codziennych podróżach, jest brak spójności sieci – zwarty organizm wydzielonych dróg rowerowych, łączących najważniejsze obiekty, jest elementem kluczowym w budowaniu mobilności aktywnej. Przedsięwzięcia w tym zakresie bazują na doraźnym, a nie na stałym i sukcesywnym finansowaniu, które byłoby oparte na systemowo zaplanowanej, spójnej i zintegrowanej sieci infrastruktury rowerowej. W kwestii planowania sieci następuje jednak znacząca poprawa dzięki opracowaniu w 2021 roku koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim.

Relatywnie niski jest poziom spójności regionalnych tras rowerowych na poziomie międzywojewódzkim (por. Rozdział 3.4.5), w związku z czym należy zwrócić uwagę na koordynację planów rozwoju infrastruktury rowerowej między województwami w celu zachowania spójności na ich granicach.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Problem braku spójności potęgowany jest tym, że drogi wojewódzkie, które powstały wiele lat temu, nie uwzględniały budowy dróg rowerowych i wymagają dalszych inwestycji. Przy aktualnych modernizacjach i budowach drogi rowerowe są uwzględniane w projektach, co sprzyja poprawie spójności. Jednakże budowa infrastruktury rowerowej przy modernizowanych w ramach RPO WP drogach wojewódzkich, gdzie kryterium doboru była jedynie niska jakość nawierzchni drogi, może powodować fragmentaryzację infrastruktury rowerowej i niepełną poprawę w zakresie jej spójności.

Respondenci, w tym beneficjent Działania 9.3, wielokrotnie podkreślali, że przy modernizacji dróg wyższych klas budowa ciągów pieszo-rowerowych lub dróg rowerowych powinna być obligatoryjna i spójna ze strategią budowy tego rodzaju korytarzy, a elementy infrastruktury rowerowej powinny być wykonywane według odgórnie narzuconych standardów z zapewnieniem wysokiej jakości. Zwracano również uwagę na potrzebę budowy dróg rowerowych łączących ciągi pieszo-rowerowe przy drogach wojewódzkich z przystankami kolejowymi.

Inwestycja w infrastrukturę pieszo-rowerową przy drogach wojewódzkich powinna być realizowana ze środków unijnych jako sprzyjająca zrównoważonej mobilności. Ważne jest ponadto, aby te inwestycje realizowane były ze środków unijnych przez jeden podmiot, jakim jest Zarząd Dróg Wojewódzkich. Gdyby kwestia ta miała być organizowana przez oddzielne jednostki samorządu terytorialnego, brak byłoby jednego inwestora do realizowania takich działań, co obecnie zapewnia spójność w standardach realizacji. Dzięki realizacji bezpośrednio przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, zamiast rozbicia na mniejsze jednostki samorządu terytorialnego, zachowana jest spójność inwestycji również pod względem wykorzystanej technologii, typu ciągu, a jednocześnie ogranicza to formalności i skraca czas potrzebny na inwestycje.

Na zmniejszenie efektów interwencji na mobilność aktywną wpłynęło niepowodzenie funkcjonowania systemu roweru metropolitalnego MEVO (por.

Rysunek 42). System, w przypadku stabilnego funkcjonowania, mógł znacząco wzmocnić interwencję, zachęcając do korzystania ze środków transportu zatrzymujących się na węzłach integracyjnych w związku z lokalizacją na nich stacji roweru miejskiego. Jednocześnie jednak należy zauważyć, że wpływ systemu roweru miejskiego na wzrost popularności mobilności aktywnej na danym obszarze jest mniejszy niż prawidłowo zbudowanej trasy rowerowej.

Rysunek 42. Oznaczenie systemu MEVO na węźle integracyjnym Reda wraz z logo Funduszy Europejskich mimo wycofania dofinansowania



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Projekty RPO WP wpływają na upowszechnienie mobilności aktywnej dzięki powstaniu nowej infrastruktury punktowej i liniowej – w tym zwiększeniu o w sumie około 220 kilometrów długości dróg rowerowych w poszczególnych gminach i przy modernizowanych drogach wojewódzkich, a także dzięki działaniom informacyjno-edukacyjnym. Określenie konkretnego wpływu poprzez pomiary z liczników ruchu rowerowego jest utrudnione z powodu wpływu pandemii COVID-19. Barię w skuteczności działań w zakresie mobilności aktywnej jest przede wszystkim brak spójności infrastruktury w poszczególnych obszarach, powiązań między nimi oraz z sąsiednimi województwami.

### 3.5. REKOMENDACJE WDROŻENIOWE DLA PERSPEKTYWY FINANSOWEJ 2021-2027

#### 3.5.1. KLUCZOWE INTERWENCJE W FEP

W ramach uzgodnionego programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (FEP) dofinansowanie będą mogły uzyskać następujące interwencje:

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

- rozbudowa istniejących węzłów integracyjnych oraz budowa nowych poza obszarami centralnymi miast,
- rozwój linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych, bez rozbudowy sieci drogowej dla ruchu indywidualnego,
- rozwój infrastruktury dla mobilności aktywnej w postaci dróg dla rowerów, ciągów pieszych i pieszo-rowerowych oraz systemów bikesharing,
- zakup zero- i niskoemisyjnego taboru miejskiego transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów zeroemisyjnych,
- cyfryzacja transportu miejskiego (w tym Inteligentne Systemy Transportowe ITS, systemy organizacji przewozów, Systemy Informacji Pasażerskiej, aplikacje planowania podróży),
- działania edukacyjne z zakresu ograniczenia popytu na transport, negatywnego wpływu transportu na środowisko i wzrostu bezpieczeństwa,
- drogi wojewódzkie – luki w połączeniach do sieci TEN-T, terenów inwestycyjnych, terminali, węzłów integracyjnych; drogi wojewódzkie niezbędne dla usług transportu zbiorowego, z ukierunkowaniem na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego; obwodnice miast,
- zakup taboru kolejowego do przewozów regionalnych.

Jako pierwszą z kluczowych interwencji do podjęcia w FEP wskazuje się inwestycję w rozwój linii komunikacji zbiorowej. Jak stwierdzono wielokrotnie w tym raporcie, działania organizacyjne, które mają na celu poszerzenie obszaru objętego transportem zbiorowym, poprawę częstotliwości kursowania i wzrost ogólnie pojętej jakości obsługi, są podstawą w budowie konkurencyjności transportu zbiorowego. W obecnej perspektywie finansowej powstała znaczna ilość infrastruktury dla transportu zbiorowego (przede wszystkim węzły integracyjne), ale efekt interwencji jest zmniejszony z uwagi na niedostatek działań organizacyjnych mających na celu uzyskanie odpowiedniej siatki połączeń – wynika to m.in. z niewydolnego finansowania i braku jasnego wskazania organizatora (por. Rozdział 3.1.2), ale także braku taboru lub jego niedostosowania do potrzeb (por. Rysunek 43).



Rysunek 43. Przestarzały tabor autobusowy kursujący w rejonie Starogardu Gdańskiego



Źródło: archiwum własne, Jakub Kaczorowski / Dominik Makurat, 12.2022

Jako drugą z kluczowych interwencji wskazuje się więc inwestycję w tabor autobusowy. Przy zapewnieniu odpowiedniego finansowania zakup taboru umożliwi nie tylko poprawę komfortu jazdy i atrakcyjności istniejących sieci komunikacji zbiorowej, ale także pozwoli na poszerzenie sieci połączeń. Utrudnienie będzie stanowić jednak zakres typów taboru autobusowego dopuszczonego do dofinansowania w związku z ustaleniami z Komisją Europejską – wskazany do objęcia wsparciem tabor nisko- i zeroemisyjny jest kosztowny w eksploatacji oraz wymaga specjalnej infrastruktury, możliwe więc, że obecnie funkcjonujący organizatorzy nie będą wnioskować o dofinansowanie zakupu taboru z obawy o wzrost kosztów eksploatacji. Wymagane jest zatem jednoczesne wskazanie priorytetu wobec rozwoju infrastruktury ładowania, która z dużym prawdopodobieństwem będzie wraz z taboru autobusowym przedmiotem wniosków o dofinansowanie składanych jedynie przez beneficjentów bez obecnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej.

Trzecią kluczową interwencją jest zakup taboru kolejowego do przewozów regionalnych. Wraz z postępującą i wyróżniającą się rozbudową sieci linii kolejowych w województwie – Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, bajpasa kartuskiego czy rozważanych inwestycji PKM Północ i PKM Południe, wzrastać będzie zapotrzebowanie na tabor kolejowy w celu zapewnienia odpowiedniej obsługi układu komunikacyjnego. Zakup taboru kolejowego i kontynuacja działań w zakresie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest również przedsięwzięciem

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

strategicznym zawartym w Regionalnym planie strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji.

Kolejną z kluczowych interwencji jest poprawa spójności sieci dróg rowerowych. Obecnie drogi rowerowe w województwie są silnie pofragmentowane, przez co często nie spełniają potrzeb w zakresie aktywizacji mobilności aktywnej jako alternatywy dla transportu indywidualnego i komplementarnego środka transportu dla transportu zbiorowego. W ramach RPO WP powstały drogi rowerowe umożliwiające dojazd do węzłów oraz drogi rowerowe wzdłuż dróg wojewódzkich, jednak często nie były to inwestycje znacząco wpływające na spójności sieci dróg rowerowych, w związku z czym wymagane są dalsze inwestycje. Powstawanie wydzielonej infrastruktury liniowej tworzącej sieć ma najsilniejszy wpływ na rozwój mobilności aktywnej. Wybierając projekty do dofinansowania, należy zwracać uwagę na spójność z sąsiednimi województwami oraz szlakami turystycznymi, a także na możliwość dojazdu do miast, ich obszarów funkcjonalnych oraz węzłów integracyjnych.

Ważną interwencją do podjęcia w ramach FEP jest także szeroko pojęta cyfryzacja, usprawniająca funkcjonowanie mobilności w województwie pomorskim zarówno z punktu widzenia organizatorów, jak i pasażerów. Środki powinny być zatem lokowane w systemy informatyczne ITS, dynamiczną informację pasażerską „na żywo” zapewniającą informacje o przewozach oraz systemy umożliwiające zbieranie danych o transporcie publicznym – także na szczeblu wojewódzkim (obecnie brak jest informacji do analiz m.in. transportu autobusowego pozwalających na skuteczniejsze zarządzanie i funkcjonowanie transportu publicznego). Wybierając inwestycje priorytetowe, warto wziąć pod uwagę casus Wejherowa, jedyne miasto, w którym nie odnotowano spadków w liczbie pasażerów komunikacji miejskiej w pandemii COVID-19 – osiągnięto to dzięki stałym analizom sieci komunikacyjnej na podstawie aktualnych danych i wprowadzanym na bieżąco zmianom. Istotną interwencją będzie również kontynuacja działań nad systemem Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności FALA w zakresie pełnej integracji transportu zbiorowego.

W ramach inwestycji kluczowych wyróżnia się także inwestycje drogowe, ale jedynie w obwodnice miejskie, które, wyprowadzając ruch z miast, poprawiają jakość życia i zmniejszają natężenie ruchu na lokalnych drogach. Sugeruje się położyć nacisk na powstawanie obwodnic, a także na modernizację kluczowych dróg wojewódzkich zapewniających dowiązania do transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T, zgodnie z ustaleniami Regionalnego planu strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji.

Zwraca się uwagę na potrzebę położenia znacznie mniejszego nacisku na modernizację dróg wojewódzkich innego typu, jako że jest to działanie ukierunkowane przede wszystkim na transport indywidualny. Część dróg wojewódzkich jest w złym stanie i mogą być modernizowane, jednak środki w ramach FEP powinny być przeznaczane na działania wspierające bezpośrednio zrównoważoną mobilność, a nie mobilność indywidualną. Zamiast

wspierania modernizacji dróg wojewódzkich pod kątem ruchu pojazdów indywidualnych, sugeruje się budowę wzdłuż tych dróg oddzielnych i spójnych ciągów pieszo-rowerowych.

Wskazuje się, że w ramach RPO WP powstała znaczna liczba węzłów integracyjnych, które tworzą stosunkowo spójną sieć, jednak nie funkcjonują prawidłowo przy braku działań organizacyjnych oraz dodatkowych środków na transport zbiorowy i tabor. W tej sytuacji proponuje się nie kłaść nacisku na powstawanie kolejnych węzłów integracyjnych w tej perspektywie czasowej, lecz skierować środki na inne działania poprawiające funkcjonowanie transportu miejskiego i na rozbudowę istniejących węzłów integracyjnych.

Jako działania wspierające wdrażanie FEP należy położyć przede wszystkim nacisk na organizację transportu zbiorowego. Pod tym względem wymagane są działania na szczeblu rządowym, dążące do stworzenia krajowej strategii integracji i rozwoju transportu na obszarach funkcjonalnych: ustalenie poprawnych struktur organizacyjnych transportu, zapewnienie stabilnego i długoterminowego finansowania, likwidacja barier (obecny system ulg) oraz stworzenie metodyki prawno-organizacyjnej dotyczącej integracji taryfowej i międzygałęziowej transportu zbiorowego.

Działaniem wspierającym rozwój transportu zbiorowego w województwie powinno być podjęcie przez Zarząd Województwa i UMWP projektu pomocowego w zakresie organizacji i finansowania związków powiatowo-gminnych. Chodzi o ułatwienie tworzenia silnych organizatorów transportu na poszerzonym obszarze, co pozwoli obniżyć koszty funkcjonowania za sprawą lepszej efektywności wykorzystania taboru. Ponadto działaniem znacznie zwiększającym efekty interwencji byłoby powołanie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego.

Efekty interwencji będą również zwiększone w przypadku akceptacji do dofinansowania jedynie projektów o pełnej gotowości dokumentacyjnej – w ten sposób możliwe będzie ograniczenie wpływu czynników zewnętrznych oraz interesariuszy na kształt inwestycji oraz przygotowanie szczegółów inwestycji w taki sposób, aby jak najszerzej i najskuteczniej wpisywały się one w potrzeby województwa i przyniosły najsilniejszą efektywność interwencji.

Ponadto w związku z ograniczonymi środkami dostępnymi na transport drogowy wymagana jest interwencja ministerialna w zakresie zapewnienia finansowania dróg wojewódzkich ze szczebla krajowego poprzez nadanie priorytetu dla modernizacji dróg wojewódzkich wobec niedługiego zakończenia budowy sieci dróg wyższej kategorii oraz zaprojektowanie narzędzi finansowania, rozwoju i modernizacji sieci dróg wojewódzkich.

Zwiększona efektywność zostanie również zapewniona dzięki wykorzystaniu odpowiednich kryteriów wyboru projektów (por. Rozdział 3.5.4).

Sugeruje się, aby audyty zrealizowanych projektów pod kątem osób z niepełnosprawnościami były wykonywane w momencie rozliczenia celem poprawy rozwiązania przez beneficjenta. Promowane powinny być rozwiązania, które nie wymagają kosztownego utrzymania (np.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

przejścia w poziomie torów lub pochylnie zamiast wind, jeśli umożliwiają to warunki terenowe) – mniejsza wadliwość takich rozwiązań może też przysłużyć się efektywności.

W ramach FEP należy położyć nacisk na interwencje z zakresu rozwoju linii komunikacji zbiorowej, zakupu taboru autobusowego i kolejowego oraz infrastruktury ładowania, poprawy spójności dróg rowerowych, szeroko pojętej cyfryzacji oraz inwestycji drogowych w obwodnice oraz połączenia z siecią TEN-T. Należy wdrożyć ponadto działania organizacyjne poza FEP, mające na celu wsparcie w tworzeniu związków powiatowo-gminnych, a także wprowadzenie odpowiednich kryteriów dopuszczających do dofinansowania. Istotnym elementem jest również wsparcie na szczeblu rządowym w zakresie finansowania i organizacji transportu zbiorowego oraz modernizacji dróg wojewódzkich.

### 3.5.2. KONTYNUACJA SKUTECZNYCH PROJEKTÓW W FEP

Nawiązując do działań, których dofinansowanie będzie możliwe w ramach następnej perspektywy finansowej, oraz po przeprowadzeniu analizy skuteczności poszczególnych typów projektów w osiągnięciu celów RPO WP, wskazuje się interwencje mające najbardziej efektywny wpływ w zakresie transportu w województwie pomorskim i tym samym wartość kontynuacji w ramach FEP.

W dalszym ciągu istnieje silna potrzeba uzupełnienia dostępnej ilości taboru autobusowego w województwie. Jak wykazano, zakup taboru w ramach projektów z Działania 9.1 umożliwił uruchomienie skutecznego autobusowego transportu zbiorowego w kilku częściach województwa oraz wymianę przestarzałego taboru u istniejących organizatorów transportu. Wraz z podjęciem działań organizacyjnych zakup taboru autobusowego będzie w dalszym ciągu przynosić wymierne skutki na rzecz konkurencyjności transportu zbiorowego.

Skutecznym projektem w ramach RPO WP był również projekt dotyczący zakupu taboru kolejowego, który pozwolił na uzupełnienie parku taborowego umożliwiając częstsze połączenia za pomocą nowoczesnych pojazdów. W związku z intensywnym rozwojem transportu kolejowego w województwie i planami poszerzenia sieci linii kolejowych, a także znacznym zapełnieniem pojazdów na niektórych połączeniach i ogólnie rosnącym wykorzystaniem kolei, zapotrzebowanie na nowy tabor będzie się zwiększać. Sugeruje się zatem kontynuowanie realizacji projektów dotyczących taboru kolejowego w ramach FEP. Istotnym jest, aby dla pełnej integracji między środkami transportu wspomniany tabor kolejowy uwzględniał również możliwość przewozu rowerów w jak najszerszym zakresie, minimum 10-12 rowerów na skład.

Część węzłów integracyjnych – w szczególności na obszarze ZIT, gdzie obsługiwane są one dobrym jakościowo transportem publicznym – przyniosła znaczną efektywność, która charakteryzuje się silnym zapełnieniem parkingów przesiadkowych oraz dużymi wielkościami potoków pasażerskich i przesiadających się osób. Wobec tego sugeruje się kontynuację w

ramach FEP działań na węzłach integracyjnych, które przyniosły sukces i wymagają dalszych inwestycji.

Szeroko zakrojone i oparte na licznych grupach odbiorców działania informacyjno-edukacyjne przyniosły efekt w postaci zmian zachowań komunikacyjnych. Sugeruje się kontynuację działań tego rodzaju przy jednoczesnym wdrożeniu standardów działań edukacyjnych.

Spodziewane znaczne efekty inwestycji dotyczącej systemu zarządzania na linii Szybkiej Kolei Miejskiej, takie jak bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, komfort korzystania i zwiększenie konkurencyjności, zwracają uwagę na potrzebę kontynuowania realizacji projektów dotyczących cyfrowych systemów zarządzania ruchem czy bezpieczeństwem.

Znaczącym sukcesem okazały się działania skierowane na mobilność aktywną, zawarte w działaniach 9.1 i 9.3 – powstało ponad 220 kilometrów rowerowej infrastruktury liniowej oraz wiele elementów infrastruktury punktowej, które są chętnie wykorzystywane przez osoby niezmotoryzowane, ponieważ tworzą korytarze prowadzące do głównych miejscowości obszarów funkcjonalnych oraz łączą istotne miasta. Sugeruje się intensyfikację działań nakierowanych na mobilność aktywną, również w ramach niezależnych projektów.

Inwestycje z działania 9.3 przyniosły znaczną skuteczność w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego – dzięki zastosowanym licznym środkom zmalała zarówno liczba zdarzeń, jak i poszkodowanych. Poprawie uległa także dostępność autostrady A1, a więc również sieci TEN-T, natomiast powstałe obwodnice pozwoliły na wyprowadzenie narastającego ruchu drogowego z miejscowości województwa. W związku z tym na tego rodzaju inwestycjach drogowych – ukierunkowanych na bezpieczeństwo, dostępność sieci TEN-T i wyprowadzanie ruchu z miast – należy skupić się w ramach FEP.

---

**Jako przedsięwzięcia o wysokiej skuteczności i efektywności, które należy kontynuować w ramach najbliższej perspektywy FEP, wskazuje się projekty dotyczące zakupu taboru autobusowego i kolejowego, rozbudowy węzłów integracyjnych wymagających inwestycji, szeroko zakrojone działania edukacyjne, projekty dotyczące cyfryzacji i zarządzania infrastrukturą. Wskazane jest również kontynuowanie projektów infrastrukturalnych w zakresie mobilności aktywnej oraz inwestycji drogowych w obwodnice i połączenia z siecią TEN-T przy zapewnieniu dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

---

### 3.5.3. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE WSPARCIE W RAMACH FEP

Analizując ryzyka i czynniki sukcesu we wdrażaniu interwencji FEP, należy zwrócić uwagę przede wszystkim na omówioną w Rozdziale 3.5.1 kwestię organizacji transportu zbiorowego wraz z metodami wprowadzania rozwiązań w życie. Jest ona najważniejszym czynnikiem sukcesu warunkującym skuteczność interwencji FEP. W przypadku niezapewnienia odpowiedniej liczby czy częstotliwości połączeń efekt interwencji FEP będzie zaniżony, natomiast w przypadku wdrożenia działań towarzyszących skuteczność będzie silniejsza i wzmocni konkurencyjność transportu zbiorowego, zachęcając do korzystania z niego. Czynniki

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

sukcesu to zapewnienie odpowiedniej wielkości organizatorów, odpowiedniego taboru, a także finansowania, co w znacznym stopniu zależne jest również od polityki ministerialnej.

W związku z obecną sytuacją społeczno-gospodarczą – silną inflacją, atakiem Rosji na Ukrainę i skutkami pandemii COVID-19 – bardzo nieprzewidywalne są koszty inwestycji, co skutkować może problemami z ich realizacją. Należy w dalszym ciągu zapewnić możliwość etapowania projektów, a w razie potrzeby zmiany ich zakresu, skupiając się przede wszystkim na pozostawieniu elementów zorientowanych na zrównoważoną mobilność.

Sukces interwencji uwarunkowany jest również współpracą jednostek samorządu terytorialnego w ramach ZIT ukierunkowaną na efekt dla całego obszaru funkcjonalnego. Sposobem na mitygację nieodpowiedniej współpracy jest wspomniane wcześniej zarządzanie programem wsparcia w zakresie tworzenia związków powiatowo-gminnych. Zwiększoną skutecznością interwencji może poskutkować włączenie OMGGG we wspieranie współpracy międzygminnej w szerszym zakresie.

Czynnikiem ryzyka jest utrzymanie sterowania podażowego w krajowej i regionalnej polityce w zakresie transportu drogowego. Dalsze stymulowanie rozwoju ruchu drogowego poprzez rozbudowę infrastruktury będzie zaniżało efektywność inwestycji FEP w związku z kontynuacją zmian zachowań komunikacyjnych, wzrostem zatłoczenia dróg i rezygnacją z transportu zbiorowego.

W związku z przeniesieniem na szczebel centralny takich inwestycji jak rewitalizacja linii kolejowych istnieje ryzyko niezrealizowania potrzebnych inwestycji w najważniejszym elemencie zrównoważonego transportu w województwie pomorskim, jakim jest transport kolejowy. Istnieje bowiem zagrożenie skierowania środków na inwestycje w inne regiony. Sukces w tej kwestii może być uwarunkowany istnieniem gotowej dokumentacji projektowej, która pozwoli na przekazanie środków na inwestycje w województwie pomorskim w przypadku niepowodzenia inwestycji kolejowych w innych regionach, co wywoła nagłą potrzebę przeniesienia środków na inne projekty.

Działania w ramach FEP powinny być spójne z inwestycjami w sąsiednich województwach. W sytuacji gdy nie są one tam planowane lub nie zostaną zrealizowane, powstanie ryzyko zmniejszonej efektywności interwencji. Aby zmniejszyć to ryzyko, należy wdrożyć procedury dotyczące ustalenia stanu obecnego oraz planów inwestycyjnych w sąsiednich województwach (również z funduszy europejskich) w celu skierowania preferencji dla inwestycji dających spójność na obszarze międzywojewódzkim.

Ryzykiem jest także niechęć mieszkańców do inwestycji, przede wszystkim ingerujących w istotne przyrodniczo obszary zielone. Aby to ryzyko zniwelować, należy w szerokim stopniu stosować konsultacje społeczne wdrażanych projektów, jeśli obejmują one elementy, które mogą powodować protesty.



Czynnikiem ryzyka jest w dalszym ciągu kwestia porozumienia z interesariuszami na poszczególnych etapach realizacji projektów, w związku z czym należy wdrożyć obowiązkową gotowość dokumentacyjną projektów w celu ograniczenia wpływu zmian w projektach wprowadzanych w trakcie realizacji.

Do czynników ryzyka i przeciwdziałaniu im, a także do czynników sukcesu w znacznym stopniu odnoszą się zaproponowane kryteria wyboru projektów, które opisano szczegółowo w następnym rozdziale (por. Rozdział 3.5.4).

---

**Czynnikami wpływającymi na sukces interwencji lub jego brak są m.in. działania organizacyjne wobec transportu zbiorowego, utrudniona sytuacja społeczno-gospodarcza, współpraca samorządów w ramach ZIT, utrzymanie sterowania podażowego w transporcie drogowym i utrzymanie zmian zachowań komunikacyjnych oraz kwestia porozumień z interesariuszami.**

---

#### 3.5.4. KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW W FEP

Wpływającym z badania podstawowym wnioskiem dotyczącym kryteriów wyboru projektów w ramach FEP powinno być wprowadzenie zasady całkowitej zgodności z Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji. Dokument ten, będący bardzo szczegółowym zapisem potrzeb transportowych województwa, może zapewnić, że zrealizowane w ramach FEP projekty realnie wpiszą się w aktualną politykę transportową. Zgodność z dokumentem RPS może stać się filtrem odsiewającym inwestycje niespełniające najważniejszych potrzeb województwa, czego według respondentów w obecnej perspektywie zabrakło. Taki filtr może też wskazać, że dana inwestycja powinna być realizowana w późniejszej perspektywie, a w obecnej istnieją ważniejsze inwestycje do zrealizowania.

Zaistniały sytuacje, że współpraca w ramach ZIT miała w niektórych przypadkach charakter sojuszu jedynie na czas wnioskowania o uzyskiwanie dofinansowania, ale brak było późniejszej realnej współpracy. W efekcie tabor autobusowy zakupiony z dofinansowaniem w ramach instrumentu terytorialnego, mającego na celu współpracę samorządów, kursował później na obszarze tylko jednej, głównej jednostki. Sugeruje się więc wprowadzenie nowego kryterium warunkującego otrzymanie dofinansowania na tabor autobusowy:

- w przypadku trybu pozakonkursowego – tylko w przypadku wykazania, że obejmie minimum dwie gminy lub zostanie zawiązany związek powiatowo-gminny/porozumienie międzypowiatowe oraz obsługą zostaną objęte węzły integracyjne;
- w przypadku trybu konkursowego – wprowadzenie punktowanego kryterium dotyczącego powierzchni objętej przez organizatora transportem zbiorowym w wyniku realizacji projektu z dofinansowaniem albo wzrostu pracy eksploatacyjnej.

Kierowanie finansowania do organizatorów o dużej powierzchni obszaru działania lub organizatorów zwiększających siatkę połączeń (pracę eksploatacyjną) zachęci samorządy do łączenia się dla osiągnięcia celów. Zwiększy to efektywność interwencji.

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Ponadto realizacja w obecnej perspektywie węzłów integracyjnych przy przystankach kolejowych, na których nie odbywa się ruch pasażerski, skutkuje zmniejszoną efektywnością funkcjonowania węzła. Sugeruje się więc ustalenie kryterium priorytetyzującego dofinansowanie inwestycji w węzły na obszarach, gdzie funkcjonuje pasażerski transport kolejowy oraz intensywny autobusowy ruch dowozowy. Powinno się również nadać priorytet rozbudowie istniejących węzłów, które funkcjonują skutecznie, również w zakresie organizacyjnym, ale wymagają dalszych inwestycji. Wskazuje się, że jest to istotniejsza potrzeba aniżeli budowa nowych węzłów.

Część infrastruktury towarzyszącej, która powstała wraz z węzłami integracyjnymi i została dofinansowana w ramach RPO WP, nie służy bezpośrednio dojazdowi do węzłów – beneficjenci wykorzystywali środki unijne w tej perspektywie również do realizacji własnych potrzeb, niespójnych z celami RPO WP, jak remont dróg lub powstanie parkingu z dala od węzła integracyjnego. Sugeruje się wprowadzenie w ramach FEP kryteriów oceny projektów, które ustalałyby jak daleko od węzła integracyjnego zlokalizowane mogą być modernizowane drogi dojazdowe i parking przesiadkowy.

Działania informacyjno-edukacyjne podejmowane przez beneficjentów są zróżnicowane i część z nich – szczególnie krótkoterminowych i skoncentrowanych jedynie na mobilności aktywnej – może nie przynieść skutków w kwestii poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego. Sugeruje się utrzymanie działań informacyjno-edukacyjnych, jednakże z zapewnieniem opracowania standardu działań informacyjno-edukacyjnych dotyczących transportu zbiorowego (np. ustandaryzowany przekaz i sposób jego wyrażania, wykorzystywany również do promocji województwa). Uwzględnienie standardu będzie kryterium oceny projektów. Do inwestycji dotyczących dróg należy włączyć element edukacyjny na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Powszechne niestosowanie przez beneficjentów ZIT standardów inwestycyjnych dotyczących aspektów wizualno-funkcjonalnych stworzonych przez OMGGS obniża jakość i efektywność inwestycji, negatywnie wpływając na wizerunek i spójność działań w obszarze OMGGS.W związku ze zgłaszanymi uwagami do obecnego kształtu dokumentu określającego standardy, sugeruje się stworzenie nowego dokumentu, dopasowanego do aktualnych potrzeb i celów, wskazując jego stosowanie jako obligatoryjne dla wszystkich beneficjentów, co zapewni spójność na obszarze całego województwa.

Jak wynikało z badania zmian dostępności w wyniku modernizacji infrastruktury drogowej, powstanie tej infrastruktury w świetle narastającego natężenia ruchu nie przyczynia się do poprawy. Mając na uwadze brak realnej skuteczności, proponuje się więc rezygnację z kryterium/preferencji dla projektów poprawiających dostępność. Nie powinno się również stosować kryteriów ani wskaźników dotyczących poprawy przepustowości czy wzrostu natężenia ruchu, gdyż są one – niezgodnie z paradygmatami polityki mobilności UE – jasno skierowane na transport indywidualny. Sugeruje się za to wprowadzenie kryteriów

dotyczących poprawy dostępności za pomocą transportu zbiorowego oraz wprowadzenie wskaźników rezultatu w postaci spadku liczby zdarzeń w ruchu drogowym i liczby osób, które skorzystały z powstałych ciągów dla niezmotoryzowanych.

Proponuje się wprowadzenie kryterium dotyczącego wprowadzenia do inwestycji elementów zielono-błękitnej infrastruktury, zapewniając punktację za każdy ustalony wcześniej element – nawierzchnię przepuszczalną na węźle integracyjnym, nasadzenie pewnej ilości drzew itp. Przykłady inwestycji w ramach RPO WP dowiodły, że zieleń nie była ważnym elementem interwencji, a w świetle kryzysu klimatycznego należy dążyć do minimalizacji powierzchni zasklepionych, a także do uznawania zielono-błękitnej infrastruktury za obowiązkowy element inwestycji publicznych i prywatnych.

Sugeruje się również wprowadzenie kryterium stanu gotowości do realizacji inwestycji. Kryterium zagwarantuje pewność dotyczącą realizacji dokumentacji przygotowawczej w rzetelny sposób i w porozumieniu z interesariuszami, dzięki czemu zwiększy się szansa na sprawną realizację, co będzie miało również pozytywny skutek finansowy.

Ponadto, jeśli nie wspomniano o nich wyżej, należy zastosować kryteria wykorzystane w ramach RPO WP.

---

**W ramach FEP należy zastosować kryteria wyboru projektów dotyczące pełnej zgodności z RPS w zakresie mobilności i komunikacji, współpracy międzygminnej na rzecz transportu zbiorowego, priorytetyzacji dofinansowania węzłów o dobrej obsłudze, uniemożliwienia realizacji inwestycji niezgodnych z celami FEP, ustandaryzowania działań informacyjno-edukacyjnych oraz aspektów wizualno-funkcjonalnych, prognozowanego spadku liczby zdarzeń drogowych, wzrostu liczby osób niezmotoryzowanych korzystających z inwestycji, dostępności transportem zbiorowym, gotowości dokumentacyjnej oraz wprowadzenia zielono-błękitnej infrastruktury.**

---

#### 4. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Tabela 19. Wnioski wynikające z badania RPO WP i rekomendacje dla kolejnych perspektyw

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
1.	<p>Węzły integracyjne powstałe w ramach RPO WP na obszarach, które nie posiadają dobrze rozwiniętego systemu transportu publicznego (system ten ogranicza się do miast i terenów do nich bezpośrednio przyległych), mają ograniczoną efektywność ze względu na brak krajowej polityki rozwoju transportu regionalnego, w szczególności zaś ze względu na istnienie barier integracji i rozwoju transportu publicznego, polegających na rozproszeniu kompetencji organizatorów transportu, zróżnicowaniu ulg na różne środki transportu oraz przyznawaniu dofinansowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych jedynie na okres roku. [Rozdział 3.1.2]</p>	<p>Stworzenie krajowej strategii integracji i rozwoju transportu poza miastami</p>	<p>Efektywne wydatkowanie środków na transport publiczny poza miastami będzie wysoce utrudnione, jeśli wciąż nie zostaną usunięte podstawowe bariery efektywnej organizacji i integracji transportu publicznego. Dotyczy to zarówno środków wydawanych ze środków unijnych na węzły przesiadkowe, jak i na tabor, ale również nakładów samorządowych.</p> <p>Należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stworzyć jasne, przejrzyste, efektywne i obligatoryjne struktury organizacyjne transportu w skali regionu lub subregionów – na przykład w formie związków metropolitalnych, a w pozostałych częściach kraju związków powiatowo-gminnych obejmujących subregiony;</li> <li>• zapewnić tym strukturom na mocy ustaw długoterminowe i stabilne finansowanie, np. w formie rozdzielania między organizatorów komunikacji środków przeznaczanych dotychczas na Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz dopłaty do ulg ustawowych – w formie ryczałtowej i długoterminowej;</li> <li>• zlikwidować barierę efektywności działania tych struktur poprzez uwzględnienie w systemie ulg ustawowych biletów zintegrowanych (np. kolej + autobusy powiatowo gminne + komunikacja miejska);</li> <li>• zdefiniować wzajemne relacje związków powiatowo-gminnych oraz samorządu województwa, zaprojektować relacje między nimi w kontekście integracji transportu kolejowego i autobusowego oraz zaprojektować system integracji taryfowej w skali kraju.</li> </ul>	<p>Ministerstwo Infrastruktury</p>	<p>31 marca 2024 roku</p>	<p>Pozasystemowa</p>	<p>Transport</p>

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNISKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
2.	Występuje presja na wykorzystanie środków unijnych na rozbudowę i naprawy dróg wojewódzkich ze względu na brak innych, krajowych narzędzi finansowania dróg (środki rządowe są przeznaczane na drogi krajowe i lokalne, ale nie na drogi wojewódzkie). [Rozdział 3.3.4]	Stworzenie narzędzi finansowania inwestycji na drogach wojewódzkich, zwłaszcza w celu powiązania ich z siecią dróg szybkiego ruchu	<p>Nowe inwestycje na sieci dróg szybkiego ruchu – często sprzeczne z dawnymi planami lokalizacji zjazdów – wymagają od zarządców dróg wojewódzkich odpowiedniego dostosowania sieci drogowej. Wobec braku innych narzędzi finansowania samorządy województw wykorzystują do tego fundusze europejskie, gdyż nie otrzymują dofinansowań z budżetu państwa (w przeciwieństwie do innych zarządców dróg).</p> <p>Biorąc pod uwagę aktualne stanowisko KE, ze względu na możliwy brak finansowania takich inwestycji w perspektywie 2028+ należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nadać odpowiedni priorytet w krajowej polityce transportowej dostosowaniu sieci dróg wojewódzkich do aktualnych parametrów i potoków ruchu – zwłaszcza w obliczu niedługiego zakończenia budowy szkieletowej sieci dróg ekspresowych i autostrad;</li> <li>zaprojektować krajowe narzędzia finansowania rozwoju i modernizacji sieci dróg wojewódzkich poza FE dla regionów, jeśli finansowanie takich inwestycji nie będzie możliwe z FE dla regionów w kolejnej perspektywie finansowej.</li> </ul>	Ministerstwo Infrastruktury	31 marca 2027 roku	Pozasystemowa	Transport

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
3.	<p>Pozytywnie ocenia się kolejne projekty dokumentacyjne, dzięki którym możliwa jest sprawniejsza realizacja inwestycji kolejowych, a RPO WP uznaje się za jeden z nielicznych sposobów na uzyskanie dofinansowania na tego typu projekty. Realizacja projektów dokumentacyjnych dotyczących zrównoważonego rozwoju mobilności i powiązania go z innymi dziedzinami może przynieść wymierne skutki. [Rozdział 3.2.5]</p>	<p>Kontynuacja i intensyfikacja działań w zakresie lepszego przygotowania projektów na kolejne perspektywy</p>	<p>Modyfikacja działań dofinansowanych w ramach funduszu poprzez kontynuację projektów dokumentacyjnych, ale również szersze działania z zakresu planowania transportu i powiązań z zagospodarowaniem przestrzennym, co pomogłoby rozszerzyć zakres beneficjentów. Działania te mogą polegać na przygotowaniu dla regionu planu mobilności zgodnego z zasadami SUMP dla aglomeracji i/lub masterplanów zagospodarowania przestrzennego w pobliżu linii kolejowych przewidzianych do modernizacji w ramach funduszy regionalnych i krajowych. Taki masterplan umożliwi – wzorem sukcesu PKM – lepsze wykorzystanie nowo budowanych dworców i przystanków kolejowych jako zaczynów nowych osiedli, stref logistycznych itp., a nie jedynie miejsc przesiadania się mieszkańców.</p> <p>Możliwa byłaby także realizacja w ramach środków unijnych strategii i masterplanu eliminacji czarnych punktów na sieci dróg wojewódzkich oraz budowy wzdłuż niej ciągów pieszo-rowerowych i dróg rowerowych . Po uzyskaniu odpowiednich informacji i określeniu planu działania można by skutecznie wdrożyć działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz warunki poruszania się osób niezmotoryzowanych.</p>	IZ	31 marca 2027 roku	Programowa strategiczna	Transport



LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
4.	Realizacja inwestycji infrastrukturalnych bez włączenia działań organizacyjnych w zakresie przewozów pasażerskich oraz słabość potencjalnych beneficjentów i rozdzielanie odpowiedzialności za transport publiczny na różne szczeble samorządu obniża efektywność inwestycji. [Rozdział 3.1.2]	Przygotowanie potencjalnych beneficjentów FEP 2028+, poprzez sfinansowanie z FEP 2021-2027 projektu pomocy w tworzeniu struktur organizacji pozamiejskich przewozów pasażerskich (zwłaszcza związków powiatowo-gminnych).	<p>Uruchomienie finansowanego z FEP projektu pomocowego dotyczącego powoływania związków powiatowo-gminnych dla potencjalnych beneficjentów perspektywy 2028+ w zakresie organizacji i finansowania związków powiatowo-gminnych. Wsparcie mogłoby być okazywane poprzez doradztwo formalne (wyłonienie konsultanta mającego na celu wskazywanie, co robić, aby silni, zorganizowani przewoźnicy kursowali do węzłów integracyjnych), inicjowanie współpracy oraz skierowanie do takich związków intensywnego i priorytetowego wsparcia na zakup taboru autobusowego – pod określonymi warunkami (np. dużego wykorzystania taboru, komplementarności wobec stworzonych węzłów przesiadkowych, projektu FALA, integracji taryfowej, powiązań z połączeniami wojewódzkimi).</p> <p>Projekt taki powinien być realizowany przez UMWP jako beneficjenta, wzorem realizowanego w perspektywie finansowej 2014-2020 przez CUPT projektu pomocy aglomeracjom miejskim – jako potencjalnym beneficjentom Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – w przygotowaniu SUMP.</p>	IZ	30 września 2023 roku	Programowa strategiczna	Transport

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
5.	<p>Realizacja interwencji w zakresie inwestycji drogowych przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do poprawy warunków poruszania się pieszych i rowerzystów dzięki rozdzielaniu ruchu, a także do poprawy przepustowości dzięki powstaniu obwodnic na drogach wojewódzkich. [Rozdziały 3.3.2 i 3.3.4]</p> <p>Interwencja nie przyniosła znaczącego skutku w zakresie poprawy dostępności drogowej w związku z ruchem indukowanym przez modernizację dróg oraz ogólną tendencją wzrostu ruchu drogowego, co potwierdziło wcześniejsze teorie na temat pobudzania ruchu przez zwiększanie przepustowości dróg. [Rozdział 3.3.3]</p> <p>Zastosowany na poziomie projektowym wskaźnik wielkości ruchu drogowego jest niezgodny z paradygmatami polityki mobilności UE (zmniejszanie popytu na transport), zaś zastosowane na poziomie RPO WP wskaźniki dostępności transportowej nie uwzględniają oddziaływania projektów poza określonymi izochronami. [Rozdział 3.3.3]</p>	<p>Większe ukierunkowanie interwencji na działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz budowę infrastruktury pieszo-rowerowej, redefinicja podejścia do dostępności transportowej.</p>	<p><b>Perspektywa 2021-2027:</b></p> <p>Wprowadzenie preferencji dla inwestycji w obwodnice oraz inwestycji nastawionych stricte na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Wprowadzenie wskaźników rezultatu dotyczących zarówno spadku liczby zdarzeń w ruchu drogowym, jak i liczby osób, które skorzystały z powstałych ciągów dla niezmotoryzowanych.</p> <p>Rezygnacja ze wskaźnika wzrostu dostępności drogowej w związku z jego nieskutecznością oraz ze wskaźnika wzrostu natężenia ruchu w związku ze sprzecznością z celami zrównoważonego rozwoju. Monitorowanie płynności ruchu na modernizowanych drogach za pomocą narzędzi opartych o pomiary zróżnicowania czasu przejazdu przed i po inwestycji (np. z wykorzystaniem API Google Maps).</p> <p><b>Perspektywa 2028+:</b></p> <p>Wycofanie się z finansowania modernizacji dróg wojewódzkich, pozostawienie możliwości finansowania obwodnic miast w celu poprawy dostępności drogowej przy jednoczesnym wyprowadzeniu ruchu z miast (obniżanie przepustowości starego ciągu, zwiększanie powierzchni przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów).</p> <p>Wprowadzenie możliwości finansowania interwencji w zakresie uspokajania ruchu w MOF, wprowadzenie możliwości punktowych i liniowych interwencji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym audytów).</p> <p>Wprowadzenie możliwości finansowania kompleksowych interwencji w zakresie ruchu pieszego i rowerowego.</p>	IZ	<p><b>Perspektywa 2021-2027:</b></p> <p>30 września 2023 roku</p> <p><b>Perspektywa 2028+:</b></p> <p>31 marca 2027 roku</p>	Programowa strategiczna	Transport

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
6.	Tryb pozakonkursowy wyboru projektów wniósł znaczne ułatwienie w kwestii planowania inwestycji przez beneficjentów, co przyczyniło się również do sprawniejszego wdrażania interwencji. Ponadto działania te, dzięki konkretnemu dopasowaniu do dokumentów strategicznych, wpisują się w najważniejsze potrzeby regionu. [Rozdziały 3.1.4 i 3.4.2]	Ustalenie w szerokim zakresie trybu pozakonkursowego jako sposobu wyboru projektów do dofinansowania w poszczególnych działaniach.	Utrzymanie lub zwiększenie liczby działań, w ramach których inwestycje do dofinansowania będą mogły być zgłaszane w trybie pozakonkursowym (w szczególności w zakresie zakupu autobusów, eliminacji <i>czarnych punktów</i> na drogach, planowania przestrzennego).	IZ	31 marca 2027 roku	Programowa strategiczna	Transport
7.	Znaczącym utrudnieniem z przygotowaniu i realizacji interwencji w ramach RPO WP była współpraca ze scentralizowanymi interesariuszami takimi jak PKP PLK, GDOŚ, konserwator zabytków czy Wody Polskie – m.in. z powodu długich terminów pozyskiwania decyzji administracyjnych oraz skomplikowanych struktur organizacyjnych. [Rozdział 3.4.2]	Wcześniejsze i bardziej kompleksowe planowanie inwestycji przed przystąpieniem do etapu realizacji.	Akceptacja projektów do dofinansowania jedynie w przypadku pełnej gotowości dokumentacyjnej.	IZ	30 września 2023 roku	Programowa strategiczna	Transport
8.	Inwestycje w transport kolejowy przynoszą wymierny efekt dla systemu transportowego województwa. Na szczeblu krajowym preferowane do finansowania są często inwestycje kolejowe o przebiegach istotnych z punktu widzenia państwa, a nie regionów. [Rozdział 3.2.2]	Umożliwienie dofinansowania inwestycji kolejowych w ramach perspektywy 2028+	Wprowadzenie możliwości finansowania regionalnych inwestycji kolejowych w postaci interwencji punktowych i liniowych.	IZ	31 marca 2027 roku	Programowa strategiczna	Transport

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
9.	Współpraca w ramach ZIT/ZPT miała w niektórych przypadkach charakter sojuszu jedynie na czas wnioskowania o uzyskiwanie dofinansowania, a później brak było realnej współpracy – np. tabor zakupiony z dofinansowaniem w ramach instrumentu terytorialnego, mającego na celu współpracę samorządów, kursuje później w obszarze tylko jednej, głównej jednostki. [Rozdział 3.1.4]	Wprowadzenie nowych kryteriów oceny projektu.	<p>Wprowadzenie kryterium warunkującego otrzymanie dofinansowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w przypadku trybu pozakonkursowego – tylko w przypadku wykazania, że obejmie minimum dwie gminy lub zostanie zawiązany związek powiatowo-gminny/porozumienie międzypowiatowe oraz obsługą zostaną objęte węzły integracyjne;</li> <li>• w przypadku trybu konkursowego – wprowadzenie punktowanego kryterium dotyczącego powierzchni objętej przez organizatora transportem zbiorowym w wyniku realizacji projektu z dofinansowaniem albo wzrostu pracy eksploatacyjnej</li> </ul> <p>W sytuacji deklarowanej współpracy oraz późniejszego niespełnienia warunków (sytuacja uruchomienia transportu zbiorowego w Kościerzynie w analizowanej perspektywie) należy rozwiązywać umowę o dofinansowanie. Kierowanie finansów do organizatorów o dużej powierzchni lub dla organizatorów zwiększających siatkę połączeń (pracę eksploatacyjną) zachęci samorzady do łączenia się dla osiągnięcia celów, co zwiększy efektywność interwencji.</p>	IZ	30 września 2023 roku	Programowa strategiczna	Transport

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
10.	<p>W ramach RPO WP wykonano inwestycje w węzły integracyjne przy przystankach kolejowych, na których nie odbywa się pasażerski ruch pasażerski. Skutkuje to zmniejszoną efektywnością funkcjonowania węzła. Zrealizowane inwestycje węzłowe są przeskalowane w zakresie liczby stanowisk postojowych dla autobusów w stosunku do potrzeb. [Rozdział 3.1.2]</p>	<p>Wprowadzenie nowego kryterium oceny projektów.</p>	<p>Ustalenie kryterium priorytetyzującego dofinansowanie inwestycji w węzły, gdzie w obszarze objętym działaniem potencjalnego węzła funkcjonuje pasażerski transport kolejowy oraz intensywny autobusowy ruch dowozowy. Nadanie priorytetu rozbudowie istniejących węzłów, które funkcjonują skutecznie – również w zakresie organizacyjnym – i wymagają inwestycji. Jest to istotniejsze niż budowa nowych węzłów.</p> <p>Określenie standardów dotyczących wielkości węzła integracyjnego w zależności od zapotrzebowania zawartego w dokumentach strategicznych (ściślej odniesienie się do rangi węzła) – przewozy prywatnych przewoźników będą mały zgodnie z obecnym trendem.</p> <p>W pozostałych obszarach, o mniejszym natężeniu ruchu, priorytetem powinno być powoływanie struktur organizacji transportu autobusowego oraz wyposażanie ich w podstawowe, wymagane środki techniczne (por. rekomendacja nr 4).</p>	IZ	30 września 2023 roku	Programowa strategiczna	Transport
11.	<p>Działania informacyjno-edukacyjne podejmowane przez beneficjentów są oceniane pozytywnie, choć są one bardzo zróżnicowane i część z nich – szczególnie krótkoterminowych oraz skoncentrowanych jedynie na mobilności aktywnej – może nie przynieść skutków w kwestii poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego. [Rozdział 3.1.6]</p>	<p>Opracowanie dokumentu standardu oraz zmiana kryteriów oceny projektów.</p>	<p>Utrzymanie działań informacyjno-edukacyjnych i opracowanie standardu działań informacyjno-edukacyjnych dotyczących transportu zbiorowego (np. ustandaryzowany przekaz i sposób jego wyrażania, wykorzystywany również do promocji województwa), którego uwzględnienie będzie kryterium oceny projektów. Włączenie elementu edukacyjnego na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego do inwestycji dotyczących dróg.</p>	IZ	30 września 2023 roku	Programowa strategiczna	Transport

LP.	WNIOSKI	REKOMENDACJE	PROPOZYCJE SPOSOBU WDROŻENIA	ADRESACI WNIOSKÓW I REKOMENDACJI	TERMIN WDROŻENIA REKOMENDACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY
12.	Standardy inwestycyjne dotyczące aspektów wizualno-funkcjonalnych stworzone przez OMGGS nie były w pełni stosowane przez beneficjentów ZIT, co obniża jakość, efektywność inwestycji oraz wizerunek i spójność działań w obszarze OMGGS. [Rozdział 3.1.4]	Wprowadzenie kryterium wyboru projektów do dofinansowania.	Stworzenie nowego dokumentu dotyczącego standardów wizualno-funkcjonalnych, dopasowanego do aktualnych potrzeb i celów, oraz wskazanie jego stosowania jako obligatoryjnego.	IZ IP	30 września 2023 roku	Programowa strategiczna	Transport
13.	Przykłady inwestycji w ramach RPO WP dowiodły, że zieleń nie była ważnym elementem interwencji, a w świetle kryzysu klimatycznego należy dążyć do minimalizacji powierzchni zasklepionych i do uznawania zielono-błękitnej infrastruktury za obowiązkowy element inwestycji publicznych i prywatnych. [Rozdział 3.1.2]	Wprowadzenie kryterium wyboru projektów do dofinansowania.	Proponuje się wprowadzenie kryterium dotyczącego wprowadzenia elementów dotyczących zielono-błękitnej infrastruktury do inwestycji, zapewniając punktację za każdy ustalony wcześniej element – nawierzchnia przepuszczalna na węźle integracyjnym, nasadzenie pewnej ilości drzew itp.	IZ	30 września 2023 roku	Programowa strategiczna	Transport
14.	Inwestycje OP 9 RPO WP spełniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami, jednak przy części inwestycji wykazano kwestie problematyczne jak brak obniżonych krawężników lub niefunkcjonujące windy. [Rozdział 3.4.3]	Zapewnienie wysokiej dostępności infrastruktury powstałej w ramach RPO WP.	Wykonywanie audytów zrealizowanych projektów pod kątem osób z niepełnosprawnościami w momencie rozliczenia w celu poprawy rozwiązania przez beneficjenta.  Promowanie rozwiązań niewymagających kosztownego utrzymania, jeśli jest to możliwe przy warunkach terenowych (np. przejścia w poziomie torów lub pochylnie zamiast wind).	IZ	30 września 2023 roku	Programowa operacyjna	Transport



## ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik nr 1. Metodyka badawcza
- Załącznik nr 2. Analiza dokumentów
- Załącznik nr 3. Arkusze studiów przypadku

# OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

## SPIS TABEL

Tabela 1. Podział środków na działania i poddziałania w ramach OP 9 Mobilność .....	16
Tabela 2. Projekty realizowane i zakończone w poszczególnych działaniach i poddziałaniach RPO WP .....	20
Tabela 3. Wartości wskaźników produktu RPO WP dotyczących Działania 9.1 .....	26
Tabela 4. Wartości wskaźników rezultatu RPO WP dotyczących Działania 9.1.....	28
Tabela 5. Liczba pasażerów autobusów poszczególnych organizatorów transportu w latach 2016-2021 (w tysiącach pasażerów) .....	32
Tabela 6. Średni wiek taboru autobusowego poszczególnych przewoźników województwa w latach 2016-2021.....	36
Tabela 7. Przegląd dokumentów wskazanych we wnioskach projektowych .....	48
Tabela 8. Wartości wskaźników produktu RPO WP dotyczących Działania 9.2 .....	58
Tabela 9. Wartości wskaźników rezultatu RPO WP dotyczących Działania 9.2.....	60
Tabela 10. Wymiana pasażerska w latach 2017-2021 na poszczególnych stacjach kolejowych poddanych interwencji RPO WP .....	63
Tabela 11. Zdarzenia na linii kolejowej nr 250 w latach 2014-2021.....	74
Tabela 12. Wartości wskaźników produktu RPO WP dotyczących Działania 9.3 .....	82
Tabela 13. Wartości wskaźników rezultatu RPO WP dotyczących Działania 9.3.....	83
Tabela 14. Zdarzenia na drogach wojewódzkich poddanych interwencji .....	87
Tabela 15. Średni dobowy ruch roczny na zmodernizowanych drogach wraz z prognozą .....	97
Tabela 16. Inwestycje rowerowe zrealizowane w ramach poszczególnych interwencji Działania 9.1.....	121
Tabela 17. Sieć dróg rowerowych w gminach województwa pomorskiego w latach 2014-2021 [km] .....	124
Tabela 18. Wyniki liczby przejazdów rowerowych z liczników w Tczewie .....	126
Tabela 19. Wnioski wynikające z badania RPO WP i rekomendacje dla kolejnych perspektyw .....	141

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Etapy realizacji badania .....	15
Rysunek 2. Projekty w poszczególnych działaniach i poddziałaniach RPO WP .....	21
Rysunek 3. Wartość ogółem projektów w poszczególnych działaniach i poddziałaniach RPO WP [mln zł].....	22
Rysunek 4. Mapa interwencji dofinansowanych z RPO WP .....	23
Rysunek 5. Projekty realizowane w ramach Działania 9.1 RPO WP.....	25
Rysunek 6. Remont dworca kolejowego w Chojnicach dofinansowany w ramach RPO WP.....	27
Rysunek 7. Przewozy pasażerów komunikacją miejską w ciągu roku w województwie pomorskim w latach 2012-2021 [mln os.] .....	29
Rysunek 8. Dworzec autobusowy w ramach węzła integracyjnego w Lęborku .....	31
Rysunek 9. Pełen samochodów parking na węźle integracyjny w Redzie .....	32
Rysunek 10. Przebieg roczny autobusów w wozokilometrach w odniesieniu do wartości dla 2014 roku (2014=100).....	34
Rysunek 11. Elektroniczny rozkład jazdy w Starogardzie Gdańskim – linia 28 kursuje cztery razy dziennie.....	35
Rysunek 12. Autobus zakupiony w ramach projektu RPO WP w Starogardzie Gdańskim na postoju na węźle integracyjnym .....	36
Rysunek 13. Zakres obszaru Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz poszczególnych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim.....	43
Rysunek 14. Totem informacyjny zgodny ze standardem Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na węźle integracyjnym Reda.....	45
Rysunek 15. Różne formy działań edukacyjno-informacyjnych: plakat akcji promocyjnej mobilności aktywnej, plakat z przebiegiem tras rowerowych, wycinek prasowy.....	53
Rysunek 16. Projekty realizowane w ramach Działania 9.2 RPO WP.....	57
Rysunek 17. Pociąg Polregio w ruchu na przystanku kolejowym Strzelinko na linii kolejowej nr 405.....	59
Rysunek 18. Zmiany wartości Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej w województwie pomorskim w latach 2013-2020 i oszacowanie wartości na 2023 rok.....	61
Rysunek 18. Wskaźnik wykorzystania kolei w województwie pomorskim i Polsce (liczba podróży przypadająca na jednego mieszkańca) .....	62

## OCENA EFEKTÓW REALIZACJI PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH W RAMACH RPO WP 2014-2020

Rysunek 19. Tabor kolejowy zakupiony w ramach środków RPO WP .....	63
Rysunek 20. Nowy przystanek kolejowy Słupsk Północny.....	66
Rysunek 21. Pochylnia umożliwiająca dostęp do dworca w Starogardzie Gdańskim osobom o ograniczonej mobilności.....	67
Rysunek 22. Parking przy jednym z zakładów przemysłowych w Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej.....	69
Rysunek 23. Zmodernizowany przejazd kolejowy z linią kolejową nr 243 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 229 .....	73
Rysunek 24. Prognozowane kolejowe przewozy pasażerskie w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot w 2030 roku.....	77
Rysunek 25. Projekty realizowane w ramach Działania 9.3 RPO WP.....	81
Rysunek 27. Zmiany wartości Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej w województwie pomorskim w latach 2013-2020 i oszacowanie wartości na 2023 rok.....	84
Rysunek 26. Azyl na przejściu dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 214 .....	86
Rysunek 27. Liczba samochodów osobowych na 1 000 ludności .....	91
Rysunek 28. Mapa dostępności drogowej do Trójmiasta w izochronie 60 minut w latach 2014 i 2022.....	92
Rysunek 29. Mapa dostępności drogowej do miast powiatowych w izochronie 30 minut w latach 2014 i 2022 .....	93
Rysunek 30. Standard zmodernizowanej drogi wojewódzkiej nr 214 ze zlokalizowanym po lewej stronie drogi ciągiem pieszo-rowerowym.....	96
Rysunek 31. Zastosowane rozwiązania dla osób z niepełnosprawnością, rzędami kolejno: pochylnia w Człuchowie, miejsca postojowe w Człuchowie, toaleta w Chojnicach, winda w Chojnicach, obniżony krawężnik w Starogardzie Gdańskim, krawędź ostrzegawcza na wyniesionym peronie w Lęborku.....	107
Rysunek 32. Brak obniżonego krawężnika w drodze na dworzec w Człuchowie .....	108
Rysunek 33. Wiata przystankowa z miejscem na wózek inwalidzki na przystanku kolejowym Słupsk Północny.....	109
Rysunek 34. Otwarta rampa ręczna pociągu 45WE.....	110
Rysunek 35. Przejście dla pieszych z obniżonymi krawężnikami i wyprofilowanym zjazdem na drodze wojewódzkiej nr 229.....	111

Rysunek 36. Niezniewielowany teren pod ciągiem pieszo-rowerowym na drodze wojewódzkiej nr 229 .....	112
Rysunek 37. Zadaszone stojaki rowerowe na węźle integracyjnym w Lęborku.....	120
Rysunek 38. Lokalizacje punktów pomiaru ruchu rowerowego w Gdańsku; zrealizowane inwestycje w ramach RPO WP znajdują się w zachodnich dzielnicach Matarnia i Osowa .....	126
Rysunek 39. Rowery przypięte do znaku drogowego przy węźle integracyjnym Reda .....	127
Rysunek 40. Oznaczenie systemu MEVO na węźle integracyjnym Reda wraz z logo Funduszy Europejskich mimo wycofania dofinansowania.....	130
Rysunek 41. Przestarzały tabor autobusowy kursujący w rejonie Starogardu Gdańskiego ....	132

## BIBLIOGRAFIA

### DOKUMENTY STRATEGICZNE I PROGRAMOWE

- Agenda na rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030–Rezolucja, przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne w dniu 25 września 2015 r.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 ze zm.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 ze zm.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności ze zm.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej ze zm.
- Umowa Partnerstwa na lata 2014-2020
- Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
- Plan Zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze



- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego
- Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego oraz plany dla gmin województwa
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji

#### DOKUMENTY DOTYCZĄCE RPO WP

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020
- Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO WP wraz z załącznikami
- Sprawozdania roczne z realizacji RPO WP
- Dokumentacja konkursowa dla naborów w ramach OP 9 RPO WP
- Studia wykonalności projektów
- Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027. Projekt programu

#### INNE OPRACOWANIA I BAZY DANYCH

- Archiwalne kolejowe rozkłady jazdy
- Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
- Baza danych SL2014
- Biuletyny Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej
- Dane Urzędu Transportu Kolejowego nt. wymiany pasażerskiej i wypadków kolejowych
- Generalny Pomiar Ruchu 2010, 2015, 2020/2021
- Opracowania "Transport – wyniki działalności", Główny Urząd Statystyczny
- Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)
- System Ewidencji Kolidacji i Wypadków

#### BAZY DANYCH PRZESTRZENNYCH

- Baza Danych Obiektów Topograficznych
- OpenStreetMap (c) autorzy OpenStreetMap
- Państwowy Rejestr Granic