**TAMPLATE RPO WM 21-27**

**CP3**

1. **Strategia programu: główne wyzwania w zakresie rozwoju i odnośne rozwiązania polityczne**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 3 lit. a) ppkt (i)–(vii) i art. 17 ust. 3 lit. b)*

*W odniesieniu do celu „Zatrudnienie i wzrost”*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tabela 1** | | |
| **Cel polityki** | **Cel szczegółowy** | **Uzasadnienie (streszczenie)** |
| **CP 3** | (ii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu | Zgodnie z dokumentem Komisji Europejskiej: Sprawozdanie krajowe – Polska 2019, załącznik D: Wytyczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021–2027 siatkę połączeń transportowych, zwłaszcza w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) charakteryzują luki. Problemem są też niskie standardy w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa. Niniejsze potrzeby inwestycyjne określono jako wysoce priorytetowe w tym w szczególności wyeliminowanie luk w kolejowej sieci TEN-T oraz wsparcia przejścia od transportu drogowego do kolejowego i innych zrównoważonych form transportu.  Jak wynika ze Sprawozdania krajowego KE – Polska 2020 **Infrastruktura transportowa ma wpływ na lokalny rozwój i różnice między regionami.** Od przystąpienia Polski do UE infrastruktura drogowa w Polsce znacznie się poprawiła. To z kolei doprowadziło do poprawy łączności wielu obszarów z ośrodkami działalności gospodarczej oraz ułatwiło ich rozwój. Jednocześnie obszary peryferyjne nadal są niedostatecznie dostępne; dotyczy to w szczególności obszarów na pograniczach poszczególnych województw. Ponadto połączenia nowo wybudowanych autostrad i dróg ekspresowych z siecią dróg drugorzędnych nie zawsze są wystarczające, aby zlikwidować izolację obszarów peryferyjnych.  Sieć dróg wojewódzkich Mazowsza ma długość ponad 2835 km, co stanowi 6% dróg publicznych na terenie województwa. Na dzień 01.01.2020r. sieć dróg wojewódzkich Mazowsza bezpośrednio łączących się z siecią TEN-T wynosi ok: 1 100 km. Sieć tę tworzą 124 drogi wojewódzkie, o długości od 0,32 km do 91,7 km. Na 100 km2 powierzchni województwa przypadało 108,7 km (w Polsce – 97,2 km) dróg publicznych o twardej nawierzchni. Pod względem gęstości sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni województwo mazowieckie znajdowało się na piątym miejscu w kraju. Stan dróg wojewódzkich z każdym rokiem ulega stopniowej poprawie, między innymi dzięki nakładom finansowym pochodzącym z UE. Ponad połowa dróg (69,96%) jest w stanie dobrym i zadowalającym. Jednak (30,04%) w dalszym ciągu pozostaje w złym lub niezadowalającym stanie (04.2020 r.). Nowoczesna sieć transportowa na Mazowszu dopiero się tworzy i nie stanowi jeszcze spójnej całości. W każdej gałęzi transportu są widoczne niedobory infrastruktury, które ograniczają możliwość sprawnego dojazdu do wielu ośrodków w województwie, zarówno do stolicy, do subregionów, jak i do innych miast/miejscowości. Obecny stan sieci transportowej nie spełnia wymagań stawianych nowoczesnemu systemowi transportowemu. Zarówno stan infrastruktury (drogowej, jak i kolejowej), stan taboru, wymagają nakładów i inwestycji. |

*\*Odrębne priorytety zgodnie z rozporządzeniem w sprawie EFS+*

1. **Priorytety inne niż pomoc techniczna**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 2 i art. 17 ust. 3 lit. c)*

**Tabela 1 T: Struktura programu\***

**2.1 Tytuł priorytetu [300]**

**Lepiej połączone Mazowsze dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych**

* + 1. **Cel szczegółowy[[1]](#footnote-1) (cel „Zatrudnienie i wzrost”)** – **powtarzać - w odniesieniu do każdego wybranego celu szczegółowego** lub obszaru wsparcia, do priorytetów innych niż pomoc techniczna

|  |
| --- |
| **Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej** |

**2.1.1.1 Interwencje w ramach funduszy**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (i), (iii), (iv), (v), (vi);*

*Powiązane rodzaje działań – art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (i):*

|  |
| --- |
| **W ramach celu szczegółowego 3 (ii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu realizowane będą, w szczególności, następujące typy projektów:**  - Drogi o kategorii innej niż krajowe  Analiza sieci transportowej zawarta w Planie wykonawczym do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku - w obszarze Przestrzeń i Transport wskazuje, w sposób syntetyczny na mocne strony transportu na Mazowszu, które odpowiednio wykorzystane przyczynią się do zwiększenia szans i uniknięcia zagrożeń rozwojowych. Prowadzi także do następujących wniosków: położenie województwa wraz ze stolicą Polski w centrum kraju, rozwój sieci drogowej, rozwój lotnisk, dogodne połączenia z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi, stwarzają dogodne warunki dla rozwoju województwa. Dla pełnego wykorzystania tych zalet konieczna jest m.in. rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury transportowej. Infrastruktura ta, przyczyni się do rozwoju województwa, a także wpłynie na poprawę, jakości życia mieszkańców.  Zadania inwestycyjne na poziomie regionalnym podzielono na trzy priorytetowe obszary tj.: inwestycje kolejowe, drogowe oraz pozostałe.  Osiągnięcie ww. założonych celów w perspektywie do 2030 r. możliwe będzie poprzez realizację inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym.  ***W zakresie infrastruktury drogowe***j do najważniejszych działań należą:  • dostosowanie jakości i układu dróg do potrzeb mieszkańców i regionu, w tym połączenie z systemem dróg krajowych i/lub z siecią TEN-T,  • poprawa parametrów technicznych dróg, podnoszących ich nośność i przepustowość, ale także wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu i skrócenie czasu przejazdu,  • poprawa bezpieczeństwa , ochrona środowiska oraz odciążanie miast od ruchu tranzytowego min. poprzez realizację projektów drogowych polegających na budowie obwodnic miast i innych terenów zurbanizowanych,  Głównym problemem systemu transportowego województwa jest niezadowalający stan dróg (w tym stanowiących uzupełnienie sieci dróg krajowych, w szczególności leżących  w sieci TEN-T), niedostateczny poziom bezpieczeństwa, zbyt duże natężenie ruchu samochodowego na większości odcinków dróg krajowych i niektórych wojewódzkich zwłaszcza na trasach wlotowych do Warszawy. Istotny problem stanowi również coraz większa liczba pojazdów i zwiększające się w związku z tym natężenie ruchu, co ma negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.). Istnieje zatem potrzeba dalszego rozwoju systemu dróg na Mazowszu poprzez budowę nowych oraz modernizację istniejących dróg, przy czy priorytetem powinny być inwestycje mające powiązanie z siecią TEN-T, z drogami krajowymi oraz poprawiające bezpieczeństwo m.in. poprzez budowę obwodnic i wyprowadzanie ruchu drogowego poza miasta.  Istotne znaczenie dla działań w zakresie infrastruktury dla usług transportowych – będzie miało również stworzenie spójnej sieci szkieletowej tras rowerowych w skali województwa oraz wdrożenie standardów infrastruktury rowerowej na poziomie regionalnym. W celu stowrzenia kompleksowej sieci tras rowerowych zakłada się tworzenie tras rowerowych wzdłuż modernizowanych lub wybudowanych dróg. Pozwoli to na wytworzenie sieci szkieletowej, do której będą mogły dowiązywać trasy na poziomie lokalnym, zapewniając spójność na poziomie województwa.  Kluczowe znaczenie w rozwoju infrastruktury drogowej ma:  - budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z systemem dróg krajowych lub siecią TEN-T oraz najważniejszych odcinków dróg w poszczególnych subregionach województwa, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa (w tym niezmotoryzowanych uczestników ruchu) i przepustowości ruchu na tych drogach,  - budowa obwodnic miast, które przyczynią się do wyprowadzenia z nich ruchu tranzytowego, co w połączeniu z uspokojeniem ruchu i racjonalizacją przekroju na dawnych przebiegach tych dróg doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miast oraz stanu środowiska naturalnego,  - budowa i przebudowa dróg lokalnych (powiatowe i gminne) - gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.  Plan rozwoju transportu na terenie Województwa Mazowieckiego ma umożliwić osiągnięcie celów strategicznych w zakresie transportu szczegółowo określonych w strategii rozwoju województwa, a tym samym przyczynić się do osiągniecia celów zawartych w opracowanych dokumentach strategicznych Unii Europejskiej, jak również dokumentach krajowych. |

*Główne grupy docelowe – art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (iii):*

*Pole tekstowe [1 000]*

Zestawienie głównych grup beneficjentów:

- Samorząd Województwa Mazowieckiego,

- jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną.

Zestawienie głównych grup docelowych:

- osoby i instytucje z województwa mazowieckiego,

- użytkownicy infrastruktury drogowej

*Szczególne terytoria docelowe, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych – art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (iv)*

*Pole tekstowe [2 000]*

*Przedsięwzięcia międzyregionalne i transnarodowe – art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (v)*

*Pole tekstowe [2 000]*

*Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych – art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (vi)*

*Pole tekstowe [1 000]*

**1.2 Wskaźniki[[2]](#footnote-2)**

*Podstawa prawna: art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (ii)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabela 2: Wskaźniki produktu** | | | | | | | | |
| **Priorytet** | **Cel szczegółowy (cel „Zatrudnienie i wzrost”) lub obszar wsparcia (EFMR)** | **Fundusz** | **Kategoria regionu** | **Nr identyfikacyjny [5]** | **Wskaźnik [255]** | **Jednostka miary** | **Cel pośredni (2024) kamień milowy ?** | **Cel (2029) końcowy** |
|  | **(ii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu** | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCO44 | Długość nowych dróg objętych wsparciem – inne | km |  |  |
|  | (ii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCO46 | Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych – inne | km |  |  |
|  | **(iii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej** | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCO50 | Długość linii kolejowych przebudowanych lub zmodernizowanych – inne | km |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabela 3: Wskaźniki rezultatów** | | | | | | | | | | | |
| **Priorytet** | **Cel szczegółowy (cel „Zatrudnienie i wzrost”) lub obszar wsparcia (EFMR)** | **Fundusz** | **Kategoria regionu** | **Nr identyfikacyjny [5]** | **Wskaźnik [255]** | **Jednostka miary** | **Wartość bazowa lub wartość odniesienia** | **Rok referencyjny** | **Cel (2029)** | **Źródło danych [200]** | **Uwagi [200]** |
|  | **(ii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu** | **EFRR** | **Lepiej rozwinięte / Słąbiej rozwinięte** | **CCR13** | **Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej** | **osobolata** | **0** | **2021** |  |  |  |
|  | (ii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCR55 | Użytkownicy nowo wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg | Pasażerokilometry/rok | 0 | 2021 |  |  |  |
|  | (ii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCR56 | Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej | osobolata | 0 | 2021 |  |  |  |
|  | **(iii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej** | **EFRR** | **Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte** | **CCR14** | **Roczna liczba pasażerów korzystających z ulepszonego transportu kolejowego** | **Osoby/rok** | **0** | **2021** |  |  |  |
|  | (iii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCR58 | Roczna liczba pasażerów na wspieranych liniach kolejowych | Osoby/rok | 0 | 2021 |  |  |  |
|  | (iii) Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej | EFRR | Lepiej rozwinięte / Słabiej rozwinięte | RCR101 | Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej | osobolata | 0 | 2021 |  |  |  |

**Załącznik 2 a**

Lista planowanych projektów strategicznych

*Pole tekstowe [2 000]*

1. Z wyjątkiem celu szczegółowego określonego w art. 4 ust. 1 lit. c) ppkt (vii) rozporządzenia EFS+. [↑](#footnote-ref-1)
2. Przed przeglądem śródokresowym w 2025 r. w przypadku EFRR, EFS+ oraz Funduszu Spójności, podział na lata tylko w przedziale 2021–2025. [↑](#footnote-ref-2)