**TAMPLATE RPO WM 21-27**

**CP 3**

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** | (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 | Zgodnie z dokumentem Komisji Europejskiej: Sprawozdanie krajowe – Polska 2019, 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 szczególności w celu:  -wyeliminowania luk w kolejowej sieci TEN-T oraz wsparcia przejścia od transportu drogowego do kolejowego i innych zrównoważonych form transportu.  Jak wynika ze sprawozdana krajowego KE – Polska 2020 wysoki wzrost przewozów w transporcie drogowym ma wpływ na mniejszy udział przewozów kolejowych w transporcie towarów i osób. Modernizacja linii kolejowych postępuje w wolniejszym tempie niż rozwój dróg szybkiego ruchu. Niezadowalający stan techniczny infrastruktury kolejowej, ograniczenia przepustowości i przedłużające się remonty trakcji kolejowych prowadzą do częstych zakłóceń ruchu i ograniczeń operacyjnych pod względem szybkości, przepustowości i długości pociągu.  Na terenie województwa eksploatowanych jest 1 704 km linii kolejowych normalnotorowych. Gęstość sieci kolejowej wynosiła 4,8 km/100km2, co plasowało Mazowsze na 13 miejscu wśród wszystkich województw w Polsce. W 2018 roku statystycznie każdy mieszkaniec kraju ponad 8 razy podróżował pociągiem. To wynik lepszy od lat ubiegłych, ale nadal poniżej średniej europejskiej wynoszącej 20 przejazdów rocznie. We Francji wskaźnik wynosi 21 razy w roku, Niemczech 35, a w Szwajcarii 69 razy do roku. Porównanie z innymi krajami pokazuje, jaki potencjał ma kolej. Najwyższy poziom wskaźnika wykorzystania kolei odnotowano w województwach pomorskim (24,8) i mazowieckim (18,2) poniżej średniej UE. Spółka Koleje Mazowieckie eksploatuje 302 pojazdy, z czego ok 39% to pojazdy nowe, 61% to pojazdy zmodernizowane. Tabor WKD to 21 szt. nowoczesnych pojazdów; w tym jeden z 2004 roku, 14 szt. z 2011-2012 roku oraz 6 szt. dostarczonych w 2016 roku.  W ramach celów określonych w SRWM do 2030 roku oraz Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku) m.in. zidentyfikowano działania związane z rozwojem kolejowego publicznego transportu zbiorowego. Dotyczą one.:  - budowy zapleczy utrzymaniowo-naprawczych;  - modernizacji infrastruktury kolejowej;  - zakupu taboru.  Wszystkie wyżej wskazane działania są ze sobą kompatybilne i mają zanaczenie w rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Poza modernizacją infrastruktury, powinna następować sukcesywna wymiana taboru kolejowego, który powinien również mieć zapewnione zaplecze do jego obsługi i bieżącej naprawy. Działania w tych płaszczyznach spowodują zwiększenie częstotliwości i prędkości połączeń kolejowych oraz podniesienie standardu jakości świadczonych usług przewozowych. |

*\*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]** (należy powtórzyć dla każdego priorytetu)

**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 (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, w szczególności, następujący typ projektów:**  - linie kolejowe - budowa lub modernizacja,  - tabor kolejowy - zakup lub modernizacja,  - budowa zapleczy utrzymaniowo-naprawczych.  Rozwój transportu kolejowego będzie miał kluczowe znaczenie w skali regionu. Potencjał tej gałęzi powinien zostać zwiększony poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury liniowej oraz poprawę standardów jej utrzymania a także poprzez budowę zapleczy utrzymaniowo-naprawczych do bieżącej obsługi technicznej pojazdów szynowych. Działaniami naprawczymi należy objąć wymagające renowacji linie o znaczeniu lokalnym i regionalnym, co umożliwi rozwój spójnej sieci przewozów kolejowych.  Należy podkreślić, że przedstawiany zakres wsparcia warunkowany jest realizacją w ramach programu zarządzanego z poziomu krajowego kluczowych dla rozwoju Województwa Mazowieckiego, projektów realizowanych przez PKP PLK w tym inwestycji polegającej na budowie odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do MPL oraz budowa stacji kolejowej MPL. W przeciwnym wypadku zakres wsparcia RPO zostanie rozszerzony o budowę linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK.  Ponadto w ramach rozwoju transportu kolejowego SRWM stanowi, iż:  -poza modernizacją infrastruktury, sukcesywnej wymiany wymaga tabor kolejowy, który powinien również mieć zapewnione zaplecze do jego obsługi i bieżącej naprawy. Działania w obu płaszczyznach spowodują zwiększenie częstotliwości i prędkości połączeń kolejowych oraz podniesienie standardu jakości świadczonych usług przewozowych. Transport kolejowy będzie miał kluczowe znaczenie w skali regionu. Zgodnie z tym założeniem należy dążyć, aby na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T pociągi pasażerskie kursowały z prędkością maksymalną 160 km/h, na liniach regionalnych z prędkością 100-120 km/h, a pociągi w ruchu towarowym 120 km/h.  Projekt związany z zakupem taboru wypełnia określone w strategii kierunki działań dotyczące poprawy dostępności komunikacyjnej i transportu w regionie oraz wzmocnienie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych i małych miast poprzez zakup taboru służącego do realizacji połączeń aglomeracyjnych.  Projekt związany z zakupem taboru wpisuje się również w zasady zrównoważonego rozwoju poprzez promocję transportu szynowego, traktowanego, jako transport ekologiczny. Wzrost atrakcyjności transportu kolejowego na skutek wprowadzenia do ruchu taboru zapewniającego lepszy czas przejazdu i większy komfort podróży spowoduje przejęcie podróżnych z transportu samochodowego, czego wynikiem będzie mniejsza ilość samochodów w ruchu drogowym, a co za tym idzie mniejsza emisja gazów do atmosfery. Promocja zbiorowego transportu sprzyja bardziej racjonalnemu i oszczędniejszemu wykorzystaniu zasobów, co jest kluczowym elementem zasad zrównoważonego rozwoju. Zakup taboru wpisze się w poszczególne obszary polityki horyzontalnej Unii Europejskiej, ponieważ jego realizacja w pozytywny sposób wpływa na rozwój systemu transportu publicznego, z zachowaniem zasad równego dostępu, jak również poprawy konkurencyjności obszaru, na który zostanie skierowany tabor.  W województwie mazowieckim wykorzystanie kolei kształtowało się na poziomie 18,2 przejazdów na mieszkańca. Mazowsze wyróżnia się także największą liczbą pasażerów – 98 mln w 2018 r. W roku tym odnotowano spadek liczby pasażerów związany z modernizacjami ważnych odcinków linii kolejowych. Charakterystyczna dla województwa mazowieckiego jest rola Warszawy, w której kolej jest elementem komunikacji miejskiej. W świetle założeń określonych w SRWM, w dziedzinie transportu priorytetem będzie stworzenie warunków zachęcających do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu. W skali międzynarodowej, istotne znaczenie będzie miał rozwój infrastruktury wchodzącej w skład transeuropejskich sieci transportowych TEN-T, w tym Warszawskiego Węzła Transportowego.  Istotne znaczenie w perspektywie 2021-2027 również będzie miało stworzenie spójnej sieci szkieletowej tras rowerowych w skali województwa oraz wdrożenie standardów infrastruktury rowerowej na poziomie regionalnym. W celu stowrzenia kompleksowej sieci tras rowerowych tworzone będą trasy wzdłuż linii kolejowych. Pozwoli ta na wytworzenie sieci szkieletowej, do której będą mogły dowiązywać trasy na poziomie lokalnym, zapewniając spójność na poziomie województwa.  Dzięki wsparciu finansowanemu UE udało się zrealizować wiele inwestycji transportowych, które wpłynęły na poprawę jakości oraz bezpieczeństwo całej sieci. Jednak nowoczesna sieć transportowa na Mazowszu dopiero się tworzy i nie stanowi jeszcze spójnej całości. Istotny element regionalnego systemu transportowego stanowi infrastruktura kolejowa. Obecna oferta przewoźników, pomimo realizowanych inwestycji nie zaspokaja w pełni potrzeb przewozowych i oczekiwań podróżnych z uwagi na zbyt długi czas przejazdu, częstotliwość kursowania, stan techniczny eksploatowanego taboru, a także nie w pełni satysfakcjonujący stopień bezpieczeństwa.  W najbliższej perspektywie kluczowe znaczenie w rozwoju infrastruktury kolejowej będzie mieć:  • zakup i modernizacja taboru, która wpłynie na zwiększenie komfortu jazdy, poprawę bezpieczeństwa podróży, likwidowanie barier w dostępie osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych,  • poprawa stanu technicznego linii o znaczeniu regionalnym, która przyczyni się do eliminowania miejscowych ograniczeń przepustowości (tzw. wąskich gardeł), poprawy stanu technicznego oraz parametrów użytkowych, co wpłynie na zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu jazdy oraz zwiększenie mobilności mieszkańców,  • budowa zapleczy utrzymaniowo-naprawczych do bieżącej obsługi technicznej pojazdów szynowych, która przyczyni się do zwiększenia jakości i efektywności oferowanych usług oraz umożliwi zapewnienie płynności w realizacji przewozów i optymalizacji wykorzystania parku taborowego.  Interwencja w zakresie regionalnego systemu transportowego wpisuje się w realizację priorytetu Strategii Europa 2020 oraz Białej Księgi. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu-dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu (Transport 2050). Tym samym przyczynić się do osiągniecia celów zawartych w opracowanych dokumentach strategicznych. |

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

*Pole tekstowe [1 000]*

Zestawienie głównych grup beneficjentów:

- Województwo Mazowieckie

- Spólka Koleje Mazowieckie-KM" sp z o.o.

- Warszawska Kolej Dojazdowa sp z o.o.

- PKP PLK[[2]](#footnote-2)

Zestawienie głównych grup docelowych:

- osoby i instytucje z województwa mazowieckiego.

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

*Pole tekstowe [2 000]*

**2.1.1.2 Wskaźniki[[3]](#footnote-3) -**

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

*art. 17 ust. 3 lit. d) ppkt (ii)* wskaźniki produktu i wskaźniki rezultatu wraz z odnośnymi celami pośrednimi i celami końcowymi;

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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** |
|  | **(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]** |
|  | **(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** | **Nd.** | **Nd.** |  |  |  |
|  | (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 | Nd. | Nd. |  |  |  |
|  | (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 | Nd. | Nd. |  |  |  |

**Załącznik 2 a**

Lista planowanych projaktów stretegicznych

Pole tekstowe [2 000]

Lista planowanych projektów strategicznych planowanych przez Spółkę „Koleje Mazowieckie – KM”sp. z o.o.:

•Zakup 25 sztuk pięcioczonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych o przewidywanej pojemności ok. 260 miejsc siedzących na pojazd;

•Zakup 15 sztuk czteroczłonowych piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych   
o przewidywanej pojemności ok. 350 miejsc siedzących na pojazd;

•Zakup 10 sztuk hybrydowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych   
o przewidywanej pojemności ok. 150 miejsc siedzących na pojazd;

•Zakup 30 sztuk wagonów piętrowych do pociągów typu push – pull o przewidywanej pojemności ok. 136 miejsc siedzących na pojazd (wyłącznie wagony środkowe bez wagonów sterowniczych).

•Budowa bazy utrzymaniowo - naprawczej w Radomiu umozliwi wykonywanie przeglądów w poziomie utrzymania P1 i P2 oraz przeprowadzania napraw bieżących dla 10 szt. Dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych;

•Budowa bazy utrzamniowo - naprawczej w Sochaczewie wraz z myjnią taboru kolejowego umożliwi świadczenie usług utrzymania taboru kolejowego w poziomach P3 – P5;

•Rozbudowa Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Warszawa Grochów na potrzeby utrzymania użytkowanych pięcioczłonowych EZT, umożliwiająca optymalne wykorzystanie zaplecza technicznego, dostępnego terenu na potrzeby budowy torów postojowo – odstawczych oraz terenu pod budowę magazynu.

1. Z wyjątkiem celu szczegółowego określonego w art. 4 ust. 1 lit. c) ppkt (vii) rozporządzenia EFS+. [↑](#footnote-ref-1)
2. W przypadku. gdy wsparcie w oczekiwany zakres nie będzie kierowane z poziomu krajowego. [↑](#footnote-ref-2)
3. Przed przeglądem śródokresowym w 2025 r. w przypadku EFRR, EFS + oraz Funduszu Spójności, podział na lata tylko w przedziale 2021–2025. [↑](#footnote-ref-3)