



WOJEWÓDZTWO
KUJAWSKO-POMORSKIE



**Stan prac nad
Kujawsko-pomorskim
planem spójności komunikacji
drogowej i kolejowej
2014-2020**

Stan na dzień 27 stycznia 2016 r.



Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej jest programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r., poz. 1649, z późn. zm.), stanowi więc podstawowe narzędzie realizacji *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+* w zakresie spójności przestrzennej i dostępności komunikacyjnej regionu. Dodatkowo dokument ten jest jednym z tzw. warunków ex ante, od wypełnienia którego uzależnione jest rozpoczęcie wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 w obszarze Celu Tematycznego 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”. Warunek ten związany jest z przygotowaniem kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych, które poprawiają łączność z bazową siecią TEN-T.

Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020 jest dokumentem odnoszącym się do wielu płaszczyzn funkcjonowania sieci transportowej w skali regionalnej: obejmuje drogi wojewódzkie i lokalne, wraz z relacjami do sieci krajowej oraz sieci TEN-T, linie kolejowe i punkty kolejowej odprawy pasażerskiej oraz tabor autobusowy. Przyjęcie i realizacja ustaleń *Planu* przyczyni się do poprawy stanu dróg w województwie kujawsko-pomorskim oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę warunków jazdy. *Plan* realizuje również cele polityki zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska. Dokument ten ma także na celu promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.

Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020, jako program rozwoju, musi być zgodny z regulacjami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Zgodnie z art. 6 w związku z art. 19a tej ustawy projekt *Planu spójności* podlega konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W związku z tym, w dniu 30 września 2015 r. ukazało się w prasie regionalnej ogłoszenie Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego zapraszające do udziału w konsultacjach społecznych projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020*. Tego samego dnia projekt *Planu* został zamieszczony na stronie internetowej BIP oraz udostępniony do wglądu w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu (Plac Teatralny 2, pokój 347a).

Konsultacje społeczne trwały w dniach 30 września 2015 r. – 5 listopada 2015 r. W ich ramach, w dniu 6 października 2015 r., odbyła się konferencja konsultacyjna z udziałem przedstawicieli środowisk samorządowych i partnerów społeczno-gospodarczych.

Uwagi i wnioski zainteresowani mogli wносить na formularzu konsultacyjnym drogą elektroniczną, w formie pisemnej lub osobiście. Do dnia 5 listopada 2015 r. na formularzu konsultacyjnym 149 podmiotów zgłosiło łącznie 596 uwag, z czego wiele dotyczyło tych samych zagadnień, w związku z czym jako odrębne zostały wydzielone 173 uwagi. Wśród 149 podmiotów uczestniczących w konsultacjach społecznych znalazło się:

- 96 osób fizycznych,
- 38 jednostek samorządu terytorialnego,
- 15 instytucji i partnerów społeczno-gospodarczych, m.in. stowarzyszenia, policja, posłowie, radni sejmiku województwa, przewoźnik kolejowy, Urząd Statystyczny, Związek Pracodawców.

Wśród 596 uwag:

- 124 dotyczyło dróg,
- 451 dotyczyło transportu publicznego, w tym kolei,
- 21 było uwagami ogólnymi.

Dodatkowo po wyznaczonym terminie, tj. po 5 listopada 2015 r., swoje propozycje złożyło jeszcze 8 podmiotów. Wnioski te nie podlegały rozpatrzeniu, jednakże część z nich pokrywała się z innymi terminowo złożonymi wnioskami.

Wszystkie przedstawione uwagi oraz propozycje zostały poddane wnikliwej analizie przez Zespół ds. *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej*. Głównym wyznacznikiem oceny była zgodność z ustaleniami oraz kryteriami wynikającymi z Umowy Partnerstwa, zasadami określonymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz ustaleniami wynikającymi z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (przyjętego uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego w dniu 29 września 2014 r.). W przypadku linii kolejowych konieczne było też zachowanie zgodności z planami działań, jakie przygotowują PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym z Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku.

Istotnym elementem procesu konsultacji była dyskusja z przedstawicielami środowisk samorządowych oraz społeczno-gospodarczych, w szczególności z członkami Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury Sejmiku Województwa

Kujawsko-Pomorskiego, jak również przedstawienie projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020* na sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Dokument ten był również prezentowany w dniu 21 października 2015 r. na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej i Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdzie otrzymał bardzo wysoką ocenę za jakość, poziom szczegółowości oraz kompleksowość proponowanych rozwiązań. *Plan* był ponadto przedmiotem dyskusji w czasie obrad Społeczno-Gospodarczej Rady ds. Modernizacji Regionu.

Część wniosków oraz propozycji rozwiązań została uwzględniona w projekcie *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020*. Dotyczyło to między innymi wpisania do wykazu projektowanych przedsięwzięć: budowy węzła autostradowego na autostradzie A-1 w miejscowości Dźwierzno, remontu i przebudowy drogi wojewódzkiej nr 240, czy włączenia Inowrocławia do katalogu miast (miasta prezydenckie), w których planowane jest przeznaczenie środków UE na remont oraz przebudowę dróg wojewódzkich. Ponadto uwzględniony został wniosek samorządów lokalnych, które postulowały zmniejszenie dopuszczalnej nośności dróg z 100 kN/oś do 80 kN/oś. W odniesieniu do wniosków dotyczących połączeń kolejowych, wychodząc naprzeciw zapotrzebowaniu społecznemu, pojawiła się propozycja rozwiązania komunikacyjnego wykorzystującego istniejące linie kolejowe dla zapewnienia dojazdu mieszkańców Bydgoszczy do zachodniej granicy województwa, tj. rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa – Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią.

Należy podkreślić, że w wyniku konsultacji, jakie prowadziło Ministerstwo Rozwoju z Komisją Europejską w odniesieniu do możliwości finansowania ze środków EFRR inwestycji w drogi lokalne, uzyskano zgodę na rozszerzenie zakresu kryteriów dostępu do puli środków europejskich dla tej kategorii dróg. I tak zgodnie z Umową Partnerstwa alokacja na drogi lokalne w ramach CT7 nie może stanowić więcej niż 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy w Regionalnym Programie Operacyjnym, przy czym musi być spełniony co najmniej jeden z poniższych warunków:

1. inwestycje w drogi lokalne zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T;
2. inwestycje w drogi lokalne zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

Umowa Partnerstwa stanowi również, że inwestycje w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego uwarunkowane będą zapewnieniem właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych, finansowanego ze środków własnych beneficjenta lub w ramach projektu komplementarnego ze środków EFSI w ramach między innymi CT7, zgodnie z warunkami określonymi w Umowie Partnerstwa. Dlatego też, w ramach CT7 istnieje dodatkowa możliwość finansowania:

3. inwestycji w drogi lokalne zapewniających konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3, zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa (str. 101).

Warunek zapewnienia bezpośredniego połączenia drogi lokalnej należy postrzegać z punktu widzenia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T i jej celów. Aby mówić o interoperacyjności, sieć TEN-T powinna istnieć, być w trakcie budowy lub być przewidziana do budowy w obecnej perspektywie finansowej. Kwestia zapewnienia połączeń i interoperacyjności krajowych, regionalnych i lokalnych systemów transportowych z systemem europejskim leży u podstaw europejskiej i krajowej polityki transportowej. Dlatego pod pojęciem „bezpośrednie” należy rozumieć drogi lokalne łączące się fizycznie bezpośrednio z istniejącą, budowaną lub planowaną do budowy w obecnej perspektywie finansowej siecią TEN-T.

W związku z tym o spełnieniu tego warunku w przypadku drogowej sieci TEN-T można mówić, jeżeli budowany lub przebudowywany odcinek drogi lokalnej fizycznie połączy się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej. W praktyce może wystąpić przypadek, gdy taki odcinek drogi lokalnej został już przebudowany i spełnia wymagane parametry techniczne, w takim przypadku można realizować bezpośrednio przylegający do niego odcinek tej samej drogi lokalnej (o tej samej kategorii i numerze), jeżeli jest to niezbędne dla osiągnięcia efektu sieciowego, w żadnym przypadku jednak nie dalej niż do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką. Takie same zasady mają zastosowanie do bezpośrednich połączeń dróg z:

- innymi sieciami TEN-T: kolejowymi, portami lotniczymi, portami morskimi, portami rzecznyymi,
- przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T,

- istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej).

Równolegle prowadzone są konsultacje z inicjatywą JASPERS (Joint Assistance to Support Projects In European Regions, pol. Wspólna Pomoc we Wspieraniu Projektów dla Europejskich Regionów), której celem jest usprawnienie przygotowania projektów ubiegających się o finansowanie z funduszy unijnych. W ich wyniku uzgodniono zakres przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem wytycznych dotyczących adaptacji do zmian klimatu, tj. uwzględnieniem przy przygotowywaniu inwestycji zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe. Wskazano również na konieczność poszerzenia *Planu* o dodatkowy fragment obejmujący kierunki oddziaływania wskazanych w dokumencie przedsięwzięć na środowisko naturalne. Uzgodniono, że *Plan* zostanie uzupełniony o szczegółową analizę całej sieci dróg wojewódzkich, która stanowi podstawę podziału planowanych przedsięwzięć na grupy realizacyjne. Analiza ta zostanie przeprowadzona w oparciu o ministerialne kryteria techniczne, jak również uwzględniać będzie dodatkowe kryterium stanu nawierzchni dróg oraz ich znaczenia dla komunikacji wewnętrznej w województwie. Pozwoli to na odejście od oczekiwanych przez Komisję Europejską wskaźników popytowych oraz ekonomicznych związanych z eksploatacją i remontami dróg. Dodatkowo zauważono konieczność pogłębienia diagnozy zawartej w *Planie* o związek planowanych przedsięwzięć z ustaleniami wynikającymi z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, przyjętego uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r.. Działania takie zostały podjęte i aktualnie prowadzone są prace nad poszerzeniem dokumentu o wskazane powyżej elementy.

Jednocześnie trwają konsultacje z JASPERS, m.in. na wniosek Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego, w sprawie ujęcia w *Kujawsko-pomorskim planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020* rewitalizacji linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego.

Systematycznie odbywają się również spotkania Zespołu roboczego ds. *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej*, podczas których omawiane są poszczególne etapy prac nad *Planem*, jak też odbywa się analiza uwag i sugestii zgłaszanych przez Radnych Województwa. Na bieżąco przedstawiane są też wyniki prac nad dokumentem członkom Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa

i Infrastruktury Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego (19 listopada 2015 r., 3 grudnia 2015 r., 17 grudnia 2015 r.).

Podjęto prace nad zleceniem opracowania ewaluacji ex-ante projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej*. Zgodnie bowiem z art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (art. 15 ust. 6) każdy program rozwoju o wartości powyżej 300 mln zł (całkowita kwota na realizację projektów wynikających z *Planu* wynosi 242 321 269 EUR) musi mieć opracowany raport ewaluacyjny zawierający uprzednią ewaluację realizacji programu.

Ewaluacja ex-ante jest oceną programu rozwoju dokonywaną przed jego rozpoczęciem w celu poprawy jakości dokumentu. Jej głównym zadaniem jest ocena przyjętej w ramach programu logiki interwencji. Jest ona ściśle powiązana z procesem programowania, a jej głównym produktem są wnioski i rekomendacje, przybierające postać propozycji zmian w zapisach programu rozwoju.

Zlecone zostało ponadto, zgodnie z art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235, z późn. zm.), przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu *Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej*. W jej ramach opracowana zostanie prognoza oddziaływania na środowisko oraz zapewniony zostanie udział społeczeństwa w procedurze soos, polegający na możliwości zgłaszania uwag i wniosków do prognozy, jak również udziale w konferencji konsultacyjnej, która planowana jest na początek lutego 2016 r.

Należy zaznaczyć, iż omawiany tu zakres prac nie obejmuje zmian przedsięwzięć merytorycznych związanych z budową układu komunikacyjnego wewnątrz województwa (drogi, kolej, punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, tabor).

Opracowywany *Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020* będzie ważnym instrumentem realizacji *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+* w zakresie przede wszystkim celu strategicznego: Dostępność i spójność. Jednocześnie stanowił będzie istotny element poprawy poziomu jakości życia mieszkańców, zwłaszcza w odniesieniu do dostępności komunikacyjnej. Zakładamy, że dzięki jego realizacji nastąpi poprawa warunków dojazdów do pracy, a także polepszy się jakość oraz ulegnie skróceniu czas podróży środkami transportu publicznego. W perspektywie sprzyjać to będzie wzmocnieniu potencjału konkurencyjnego województwa, eliminowaniu różnic wewnątrzregionalnych oraz

przeciwdziałaniu marginalizacji niektórych obszarów, co jest ważnym elementem współcześnie pojmowanej wewnątrzwojewódzkiej polityki spójności i jej odniesień społeczno-gospodarczych i przestrzennych.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Piotr Całbecki