

Załącznik 3. Studia przypadków

OP IV Poprawa dostępności transportowej

Informacje podstawowe o projekcie

Działanie/ poddziałanie: 4.1. Mobilność regionalna

Wartość projektu: 58 730 089,60 zł

Wartość unijnego dofinansowania: 35 602 160,51 zł

Beneficjent: Miasto Suwałki

Tytuł projektu: "Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na terenie miasta Suwałki – III etap (przebudowa ul. Sejneńskiej od granic administracyjnych miasta do torów wraz z budową odcinka od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata z mostem i tunelem pod torami)"

Opis projektu

Przedmiotem projektu była poprawa układu komunikacyjnego miasta poprzez zmianę przebiegu dróg wojewódzkich Nr 653 i 655 w granicach administracyjnych miasta Suwałk polegająca na budowie nowej drogi klasy G na odcinku od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata wraz z budową tunelu pod linią kolejową Suwałki-Sokółka i mostu na rzece Czarna Hańcza, a także rozbudowie ulicy Sejneńskiej od granic administracyjnych miasta Suwałki do przejazdu kolejowego, tj. od km 33+625,75 do km 35+548. Projekt objął dwa zadania:

- Zadanie 1: przebudowa ul. Sejneńskiej usytuowanej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 653 na odcinku o dł. ok. 1922 m od km 33+625,75 do km 35+548,00 tj. od ulicy Młynarskiej do granicy administracyjnej miasta Suwałki.
- Zadanie 2: budowa nowej drogi klasy G na odcinku od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata (dł. 1.512,72m) wraz z budową tunelu pod linią kolejową Suwałki-Sokółka i mostu na rzece Czarna Hańcza, rozbudowa ul. Utrata na odcinku od ul. Staniszewskiego do ul. Mereckiego (541,13m).

Głównym celem projektu było zwiększenie dostępności transportowej miasta Suwałki i regionu w ruchu drogowym. Projekt ma służyć poprawie spójności przestrzennej w wymiarze wewnątrzregionalnym, międzyregionalnym oraz

lepszemu zintegrowaniu infrastruktury transportowej obsługującej miasto Suwałki zaliczanej do węzłów trzeciorzędnych z siecią TEN-T. Inwestycja przyczynia się również do zmniejszenia zatłoczenia i ograniczeń przepustowości dróg wojewódzkich Nr 653 i 655 na terenie miasta Suwałki.

Zidentyfikowane mocne strony

Projekt jest bardzo dobrym przykładem etapowego realizowania istotnych inwestycji przez samorząd lokalny, z uwzględnieniem planowania strategicznego, a także komplementarności podejmowanych działań.

Konkretna wskazana inwestycja jest częścią większego przedsięwzięcia transportowego zgodnego z planami strategicznymi. W ramach ewaluowanej interwencji zostały też zrealizowane pozostałe etapy przedsięwzięcia, dlatego też w tym przypadku można mówić o pozytywnej inicjatywie podjętej przez samorząd, który zadbał o realizację spójnego większego przedsięwzięcia, a także kompleksowość podejmowanych działań, zręcznie wykorzystując dostępne dofinansowanie. Przedsięwzięcie jest jednym z kluczowych dla miasta i jego realizacja wiąże się z wpływem na osiągnięcie różnych rezultatów o charakterze społeczno-gospodarczym.

Przedmiotem inwestycji był odcinek trasy stanowiącej wschodnią obwodnicę miasta, która ma docelowo połączyć północ, gdzie jest zlokalizowane największe osiedle mieszkaniowe, z południem, gdzie jest zlokalizowana największa strefa przemysłowa na terenie miasta, gdzie pracuje duża część lokalnej społeczności. Projekt stanowi więc **przykład oddziaływania inwestycji transportowej na komfort mieszkańców, w którym wzięto pod uwagę ich potrzeby, rozkład przestrzenny miasta i jego różnych stref, a także potrzeby przedsiębiorców stanowiących o potencjale gospodarczym obszaru.**

Warto zaznaczyć, że w ramach całego przedsięwzięcia **połączono nie tylko dofinansowanie w ramach odrębnych projektów realizowanych pod RPOWP, ale także (co uznać należy za bardzo dobrą praktykę) wykorzystano kombinację różnych źródeł – w tym realizatorzy inwestycji wymienili Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.**



Źródło: [Przebudowa ulicy Sejneńskiej, budowa mostu i tunelu \(um.suwalki.pl\)](http://Przebudowa%20ulicy%20Sejne%C5%84skiej,%20budowa%20mostu%20i%20tunelu%20(um.suwalki.pl))

OP V Gospodarka niskoemisyjna

Informacje podstawowe o projekcie

Działanie/ poddziałanie: 5.4.1 Strategie niskoemisyjne z wyłączeniem BOF

Wartość projektu: 42 032 476,59 zł

Wartość unijnego dofinansowania: 27 974 577,02 zł

Beneficjent: Miasto Łomża

Tytuł projektu: "Zrównoważona mobilność miejska w Łomży"

Opis projektu

W wyniku realizacji projektu został wdrożony nowoczesny system zrównoważonej mobilności miejskiej w Łomży, który pozwoli osiągnąć cele projektu tj. polepszy jakość życia mieszkańców poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i pyłów do atmosfery przez autobusy i samochody osobowe, rozwinie wykorzystanie rowerów i autobusów niskoemisyjnych i bezemisyjnych, poprawi dostępność i mobilność oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz przyniesie pozytywny efekt gospodarczy – poprawę atrakcyjności inwestycyjnej i gospodarczej miasta. Przedmiotem projektu było: zakup 8 sztuk autobusów elektrycznych z dostosowaniami pod względem komfortu podróżowania oraz zakup ITS, w tym SDIP; budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu; instalacja do dystrybucji energii elektrycznej na bazie MPK (ładownia dwustanowiskowa z magazynem energii); budowa systemu roweru publicznego z 15 stacjami wypożyczeń rowerów wraz z pełnym wyposażeniem oraz rowerami tradycyjnymi (100 szt.) i elektrycznymi (30 szt.), licencją niewyłączną na użytkowanie oprogramowania do obsługi systemu; wyposażenie dróg/ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (zatoki, zjazdy) oraz infrastrukturę poprawiającą bezpieczeństwo pasażerów (przystanki -11 szt. wiat, wysepka na zjeździe z ul. Sikorskiego); budowa infrastruktury transportu publicznego i niezmotoryzowanego: centrum przesiadkowo-komunikacyjnego, drogi rowerowe (ul. Stacha Konwy – ścieżka rowerowa o dł. 440mb); działania informacyjne i edukacyjne.

Zidentyfikowane mocne strony

Projekt stanowi przykład szeroko zakrojonego przedsięwzięcia, w ramach które zaplanowano kompleksowy zakres działań – komplementarne względem siebie części będące przedmiotem inwestycji, a także połączenie działań infrastrukturalnych z działaniami o charakterze informacyjnym i edukacyjnym wśród mieszkańców.

Ponadto, przedmiotowy projekt jest najwyżej oceniany wśród innych inwestycji z tego samego zakresu (w ramach Działania 5.4), pod kątem **skuteczności jego realizacji oraz użyteczności i uzyskanych rezultatów o charakterze społeczno-gospodarczym, ekologicznym.**

Na podstawie analiz udostępnionej dokumentacji projektowej można podkreślić **wysoką dbałość przy planowania przedsięwzięcia o zapewnienie komplementarności z innymi przedsięwzięciami realizowanymi w mieście i spójność ze strategicznymi kierunkami rozwoju.** Ponadto, do projektu bardzo dobrze i szczegółowo przygotowano analizy oraz prognozy, w tym związane z demografią miasta, zapotrzebowaniem na usługi transportu publicznego, korzyściami realizacji inwestycji w wymiarze społecznym, ekonomicznym, ekologicznym itp.

Sami realizatorzy podkreślają, że **projekt wynikał przede wszystkim z bieżących potrzeb** (w tym o wymienić należy braki o charakterze infrastrukturalnym, m.in.: stary dworzec autobusowy, który w ramach projektu zmieniony został na centrum przesiadkowo-komunikacyjne., stary tabor autobusowy obejmujący jedynie autobusy zasilane olejem napędowym, brak ścieżek rowerowych czy brak systemu roweru miejskiego). Ponadto, realizacja projektu bezpośrednio wynikała z przyjętego **planu gospodarki niskoemisyjnej w mieście oraz z planu lokalnego programu rewitalizacji** – których priorytety omawiane były szeroko w ramach **konsultacji społecznych.**

