

EWALUACJA

**DOTYCZĄCA SPOSOBU, W JAKI WSPARCIE W RAMACH
RPO WSL NA LATA 2014-2020 (OP VI, OP IV-PI 4E)
PRZYCZYNIŁO SIĘ DO OSIĄGNIĘCIA CELÓW
DOTYCZĄCYCH OBSZARU TRANSPORTU**

BROSZURA INFORMACYJNA

LISTOPAD 2020

SŁOWNIK POJĘĆ

CATI	Wspomagany komputerowo wywiad telefoniczny (ang. <i>Computer Assisted Telephone Interview</i>)
CAWI	Wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony WWW (ang. <i>Computer-Assisted Web Interview</i>)
IP	Instytucja Pośrednicząca
IZ	Instytucja Zarządzająca
LSI	Lokalny System Informatyczny
OP	Oś Priorytetowa
PI	Priorytet Inwestycyjny
RPO WSL	Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego
UE	Unia Europejska
ZIT/RIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne/Regionalne Inwestycje Terytorialne

CEL I METODOLOGIA BADANIA

Głównym celem badania była weryfikacja sposobu, w jaki wsparcie w ramach RPO WSL na lata 2014-2020 w ramach OP VI i OP IV-PI 4e przyczyniło się do osiągnięcia celów dotyczących obszaru transportu, wśród których znalazły się:

- lepsza dostępność głównych szlaków drogowych województwa,
- lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich,
- zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów.

W szczególności odniesiono się do problemów badawczych skupionych wokół czterech głównych obszarów badawczych:

1. Oceny dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu;
2. Oceny przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu;
3. Oceny możliwości osiągnięcia założonych w programie celów dotyczących obszaru transportu;
4. Wskazania rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027.

Zakresem badania objęto okres od początku wdrażania RPO WSL 2014-2020 do dnia 13.07.2020 r.

W ramach badania wykorzystano następujące metody badawcze:

- analizę danych zastanych (desk research)
- indywidualne wywiady pogłębione
 - z przedstawicielami IZ RPO WSL 2014-2020
 - z przedstawicielami IP-ZIT/RIT RPO WSL
 - z ekspertami dziedzinowymi z obszaru transportu
- wywiad grupowy
- badanie ilościowe CAWI/CATI (mix mode) z beneficjentami projektów
- studia przypadków
- studia przypadków z elementami oceny społecznego odbioru interwencji

OCENA SKUTECZNOŚCI WSPARCIA

Cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 w obszarze transportu realizowane są poprzez interwencję w ramach VI Osi Priorytetowej Transport oraz w ramach IV OP Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna w zakresie Priorytetu Inwestycyjnego 4e.

Cele interwencji stanowią odpowiedź na wskazane w Programie wyzwania zdiagnozowane dla województwa śląskiego, w tym niewystarczającą dostępność i wykorzystanie potencjału infrastruktury drogowej i kolejowej (w tym sieci TEN-T), niską dostępność komunikacyjną niektórych obszarów województwa śląskiego, bardzo wysokie natężenie ruchu na drogach krajowych i regionalnych, jak również wysoką emisyjność gospodarki generowaną w sektorze transportu w regionie.

Powyższe wyzwania są adresowane poprzez następujące typy przedsięwzięć:

- w ramach OP VI, PI 7b (zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi):
 - budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- w ramach OP VI, PI 7d (rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu):
 - zakup taboru na potrzeby transportu kolejowego,
 - budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru,
 - budowa, przebudowa liniowej infrastruktury kolejowej,
 - przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej;
- w ramach OP IV, PI 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):
 - budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, bus pasy),
 - rozwój sieci regionalnych tras rowerowych,
 - wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS),
 - zakup taboru autobusowego i tramwajowego na potrzeby transportu publicznego wraz z budową infrastruktury,
 - budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej.

Interwencja powinna w założeniach prowadzić do osiągnięcia celów szczegółowych wyrażonych poprzez:

- lepszą dostępność głównych szlaków drogowych województwa (cel szczegółowy dla Działania 6.1 Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne),
- lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich (cel szczegółowy dla Działania 6.2 Transport kolejowy),

- zwiększoną atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów (cel szczegółowy dla Działania 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie).

Ocena skuteczności wsparcia przeprowadzona w jej aspekcie ilościowym (wyrażonym stopniem osiągnięcia wartości docelowych wskaźników) oraz aspekcie jakościowym (poprzez odniesienie do właściwości celów Programu w obszarze transportu i założeń związanych z tymi właściwościami oraz samymi celami, jak również do zasięgu osiągniętego efektu) wskazała na osiągnięcie wysokich poziomów postępu finansowego i rzeczowego w realizacji projektów transportowych. Duża część alokacji została zakontraktowana i pozwala oczekiwać (w oparciu o szacunki przedstawione w zawartych umowach) osiągnięcia większości wskaźników odzwierciedlających cele interwencji. Niższy postęp widoczny we wnioskach o płatność zatwierdzonych przez IZ, jak również we wnioskach o płatność przekazanych do certyfikacji, wynika ze specyfiki przedsięwzięć o charakterze infrastrukturalnym, jakimi są projekty w zakresie transportu, charakteryzujące się relatywnie długim okresem realizacji (w tym także często dłuższym okresem przygotowawczym związanym z zatwierdzaniem przez odpowiednie organy dokumentacji związanej z przyszłą inwestycją) i wielkością budżetu.

Spośród trzech celów szczegółowych w obszarze transportu osiągnięto na chwilę obecną wartości docelowe wskaźników mierzących poprawę dostępności głównych szlaków drogowych województwa oraz warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich (po jednym spośród dwóch wyznaczonych dla każdego z tych celów). Nie jest możliwe osiągnięcie celu zwiększonej atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów mierzone liczbą przewozów pasażerskich komunikacją miejską, pomimo korzystnych zmian w postrzeganiu przez mieszkańców atrakcyjności transportu publicznego wywołanych realizacją projektów dofinansowanych w ramach RPO WSL 2014-2020.

Ocena zasięgu efektów projektów ukierunkowanych na podniesienie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów pokazuje, że były one rozproszone w 13 lokalizacjach na terenie całego województwa śląskiego. Potencjalne korzyści z ich realizacji mogą być zatem uzyskiwane przez szerokie grono mieszkańców województwa śląskiego. Atrakcyjność transportu publicznego może być postrzegana poprzez m.in. pewność podróży, bezpieczeństwo podróży, komfort podróży, punktualność transportu, rytmiczność transportu. Cel zwiększonej dostępności głównych szlaków drogowych województwa realizowany jest przez ogółem 17 projektów. W wyniku ich realizacji zostanie wybudowanych blisko 50 km nowych odcinków dróg wojewódzkich i przebudowanych nieco ponad 70 km. Korzystnie należy ocenić fakt znacznego rozproszenia inwestycji drogowych, co oznacza że udzielone wsparcie poprawi dostępność dróg wojewódzkich dla licznej rzeszy mieszkańców województwa śląskiego. Jednocześnie, w kontekście lepszej dostępności pojawiają się wraz z tymi inwestycjami takie dodatkowe efekty jak: wzrost mobilności osób i towarów, usprawnienie ruchu turystycznego i rekreacyjnego, rozwój terenów przemysłowych. Cel poprawy warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich realizują dwa projekty. W projekcie związanym z modernizacją taboru kolejowego zasięg uzyskanych efektów jest pomimo tego wysoki z uwagi na fakt, że beneficjent projektu obejmuje swoimi usługami obszar całego województwa śląskiego. W przypadku drugiego z projektów (Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów-Bieniowiec-Skoczów-Goleszów-Cieszyn/Wisła Głębce) zasięg oddziaływania jest relatywnie niewielki, bowiem projekt realizowany jest na małym obszarze.

Projekty są dobrze oceniane przez mieszkańców regionów jako pozytywnie zmieniające obszar transportu w województwie śląskim. Ich realizacja przyczynia się do lepszej

dostępności głównych szlaków drogowych województwa i tworzy lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich, jednakże nie przekłada się w stopniu, jakiego można by oczekiwać, na większe zainteresowanie transportem publicznym przez mieszkańców.

OCENA SKUTECZNOŚCI FORMUŁY ZIT/RIT

Wsparcie zrównoważonego rozwoju Subregionów realizowane w oparciu o zapisy Strategii ZIT/RIT obejmuje cel RPO WSL 2014-2020, jakim jest wzrost atrakcyjności transportu publicznego. Zastosowana formuła ZIT/RIT wskazuje na jej skuteczność zapewniając znacznie większy postęp realizacyjny aniżeli w przypadku projektów realizowanych poza tą formułą.

POZOSTAŁE EFEKTY UDZIELONEGO WSPARCIA

Realizacja projektów transportowych przyniosła także szereg efektów niezwiązanych bezpośrednio z trzema głównymi celami interwencji. Do najważniejszych z nich należą:

- ➔ poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania
- ➔ pewność podróży
- ➔ zwiększenie prędkości podróży
- ➔ wzrost mobilności osób i towarów
- ➔ usprawnienie ruchu turystycznego i rekreacyjnego
- ➔ ograniczenie hałasu i zanieczyszczeń
- ➔ rozwój multimodalności

Efekty niezamierzone

Wzrost świadomości ekologicznej, poprawa stanu zdrowia mieszkańców, poprawa atrakcyjności gminy, podział społeczności na zwolenników i przeciwników wyprowadzania ruchu samochodowego z centrów miast.

EFEKTYWNOŚĆ WSPARCIA

Na podstawie wartości kosztów jednostkowych wskaźników odnoszących się do projektów realizowanych w ramach Działania 4.5 należy stwierdzić, że w przeważającej większości efektywność jest stosunkowo wysoka. W przypadku projektów związanych z zakupem taboru komunikacji publicznej na etapie postępowań przetargowych udało się pozyskać korzystne oferty. W przypadku budowy zintegrowanych centrów przesiadkowych istnieją bardzo duże rozbieżności w kosztach jednostkowych. Wynika to z bardzo różnorodnej skali realizowanych projektów oraz z tworzenia infrastruktury towarzyszącej wpływającej na koszty, w szczególności dróg dla rowerów. Równie zróżnicowane są koszty tworzenia ITS, jednak efektywność w tego typu projektach oceniana jest jako wysoka. Koszty realizacji projektu

dotyczącego przebudowy linii tramwajowej w Częstochowie są na poziomie jednostkowym niższe niż zakładano, a dodatkowo należy zauważyć, że w ramach tego projektu zaplanowano także wymianę taboru, co zwiększa koszt jego realizacji. Wysokie są koszty jednostkowe wskaźnika dotyczącego tworzenia infrastruktury rowerowej, jednak wynika to z częstego włączenia tego typu inwestycji do szerszych projektów, w szczególności związanych z budową węzłów przesiadkowych.

Niestety nisko ocenia się efektywność w przypadku wskaźnika dotyczącego spadku emisji gazów cieplarnianych. Zmniejszenie szkodliwej emisji jest jednym z najważniejszych celów RPO WSL, lecz pomimo wysokich nakładów, nie udało się osiągnąć zakładanych wartości docelowych wskaźnika.

W przypadku Działania 6.1 porównanie postępów wydatkowania środków z osiągniętymi wartościami wskaźników produktu nie jest korzystne. Zakontraktowano bowiem już 99% dostępnej alokacji, zaś podpisane umowy pozwolą na zrealizowanie jedynie 74% i 83% zakładanych wartości wskaźników postępu rzeczowego. W związku z tym należy ocenić, że efektywność w przypadku budowy dróg lub ich modernizacji w ramach RPO WSL 2014-2020 nie jest wysoka. W przypadku Działania 6.2 można ocenić, że efektywność jest zbliżona (a nawet wyższa) do tej zakładanej. W związku z istniejącymi potrzebami związanymi z rozwojem transportu kolejowego i wobec stosunkowo wysokiej efektywności, sugeruje się kontynuowanie tego typu wsparcia w kolejnych latach.

OCENA SYSTEMU WSKAŹNIKÓW

Funkcjonujący obecnie system wskaźników można generalnie określić jako trafny i właściwy, pozwalający dobrze mierzyć efekty i rezultaty realizowanych projektów w obszarze transportu i nie obciążający nadmiernie beneficjentów. Na podkreślenie zasługuje relatywnie duża prostota wskaźników. Przypadki, gdy wskaźniki przysparzały problemów w ich pomiarze, były jednostkowe. W opinii ewaluatorów doprecyzowania wymaga jedynie wskaźnik *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych*, w przypadku którego beneficjenci wskazywali na wysoki stopień jego skomplikowania i na trudności z mierzalnością i uznaniowością w jego pomiarze (ze względu na brak jednoznacznej metodologii).

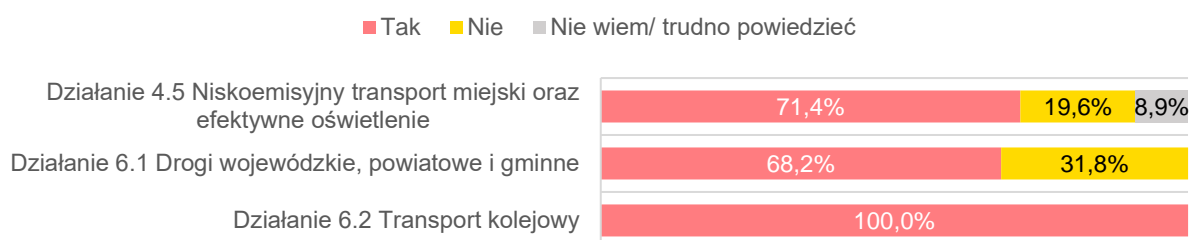
TRWAŁOŚĆ WSPARCIA

W przypadku zdecydowanej większości projektów uzyskane efekty będą trwałe. Zidentyfikowane możliwe trudności w tym zakresie, takie jak opóźnienia, awarie, wady fabryczne czy wygaśnięcie umowy o świadczeniu usług w zakresie transportu zbiorowego przed upłynięciem okresu trwałości, nie wpłyną znacząco na realizację celów Programu.

Badanie wykazało także istnienie pewnych działań możliwych do podjęcia przez beneficjentów, które mogą wpłynąć pozytywnie na trwałość projektu i przeciwdziałać trudnościom związanym z jej utrzymaniem. Do działań tych należy:

- zapewnienie wkładu własnego oraz stałego źródła finansowania działań projektowych po jego zakończeniu,
- dokładne określenie na etapie zamówienia publicznych warunków gwarancji i eksploatacji inwestycji,
- zawarcie w umowie o świadczeniu usług publicznych zapisów dotyczących odpowiednio długiego czasu świadczenia tej usługi,
- dysponowanie własną bazą transportową z w pełni wyposażonym zapleczem technicznym,
- dalsze rozwijanie inwestycji zgodnie z występującymi potrzebami po zakończeniu projektu.

WYKRES . CZY PANA/I ZDANIEM ZOSTANIE OSIĄGNIĘTA TRWAŁOŚĆ WSPARCIA? – W PODZIALE NA DZIAŁANIA:



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=80

WPŁYW CZYNNIKÓW ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH NA REALIZACJĘ CELÓW INTERWENCJI

Na realizację projektów w zakresie transportu, a tym samym na osiągnięcie wyznaczonych w Programie celów wpływają czynniki sprzyjające bądź utrudniające wdrażanie interwencji.

Czynniki zewnętrzne

- + sprzyjający klimat dla przygotowania i realizacji projektu
- + stabilna sytuacja ekonomiczna beneficjenta
- + postęp technologiczny w dziedzinie transportu
- + presja mieszkańców mobilizująca JST do aktywności inwestycyjnej
- + sprzyjające warunki środowiskowe
- wzrost cen na rynku materiałów i usług budowlanych
- trudności finansowe beneficjentów i wykonawców
- protesty społeczne
- utrudnienia związane z niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi
- epidemia SARS-CoV-2

Czynniki wewnętrzne

- + bezzwrotna forma dofinansowania
- + konkursowy tryb wyboru projektów
- + wysoki poziom dofinansowania
- + znaczna elastyczność dotycząca możliwości wprowadzania koniecznych modyfikacji Programu
- opóźnienia w projektach wdrażanych w formule „zaprojektuj i wybuduj”
- skomplikowane procedury związane z realizacją i rozliczeniem projektu

Podjęte działania zaradcze:

- wydłużanie terminów realizacji poszczególnych etapów projektu,
- zwiększanie poziomu dofinansowania projektów,
- ograniczenie możliwości realizacji projektów w formule „zaprojektuj i wybuduj”,
- uproszczenie obsługi i realizacji projektów dzięki rezygnacji z papierowej formy podpisywanych aneksów do umów,
- bieżące dopasowywanie istniejących warunków konkursów do pojawiających się potrzeb (np. umożliwienie dofinansowania nowego typu projektów w ramach Działania 6.2 *Transport kolejowy*, polegającego na przygotowaniu dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej),
- przeznaczenie niewykorzystanych środków z OP VI *Transport* na zwiększenie alokacji w Działaniu 10.1 *Infrastruktura zdrowia* na nowy typ projektu związany z zakupami niezbędnego sprzętu oraz adaptacją pomieszczeń jednostek służby zdrowia w związku z pojawieniem się epidemii SARS-CoV-2,
- zmiany w regulaminach konkursów związane ze stanem epidemicznym.

SPOŁECZNY ODBIÓR PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

- Ważnym czynnikiem mającym wpływ na odbiór projektów przez społeczność lokalną oraz korzystanie z ich efektów, jest włączenie społeczne w przygotowanie projektu
- Informacja i promocja inwestycji nakierowana na zwiększenie wykorzystania nowopowstałej infrastruktury jest niewystarczająca – w przypadku części projektów mieszkańcy nie otrzymywali komunikatów zachęcających do korzystania z nowopowstałej infrastruktury oraz informacji na temat możliwych sposobów jej użytkowania, co skutkowało niezadowalającym poziomem wykorzystania obiektów
- Bardzo pozytywny odbiór posiadają projekty związane z zakupem taboru autobusowego na potrzeby miejskiej komunikacji publicznej
- Dobre oceny mają rozwiązania skierowane do rowerzystów, choć znaczenie ruchu rowerowego w miastach wciąż wymaga szerszej edukacji społecznej
- Realizacja projektów związanych z budową/przebudową dróg spotyka się z ogólną aprobatą społeczną
- Mieszkańcy w największym stopniu doceniają w zrealizowanych projektach poprawę komfortu oraz bezpieczeństwa podróży.

REALIZACJA ZASAD HORYZONTALNYCH

- Na etapie aplikowania wnioskodawcy deklarują pozytywny wpływ projektów na realizację:
 - **Działania 4.5:** zasady zrównoważonego rozwoju (96,1%), zapobiegania dyskryminacji (93,7%), partnerstwa (71,7%).
 - **Działania 6.1 i 6.2:** zapobiegania dyskryminacji (81,2%), zrównoważonego rozwoju (71%) oraz polityki przestrzennej (56,5%).
- **Zasada zrównoważonego rozwoju** – w projektach transportowych - zgodnie z założeniami RPO WSL – jest ona najsilniej realizowana. Dotyczy to przede wszystkim Działania 4.5 oraz Działania 6.2 (zakup ekologicznego taboru, poprawa warunków podróżowania komunikacją publiczną, ścieżki rowerowe itd.), zaś Działania 6.1 – w mniejszym stopniu.
- **Zasada równości szans i niedyskryminacji** – realizowana w szczególności w odniesieniu do osób z niepełnosprawnościami (remonty chodników, tabor niskopodłogowy, windy, kolorowe oznaczenia). Wątpliwości w tym kontekście budzi budowa przejść podziemnych i kładek.
- **Zasada równości szans kobiet i mężczyzn** – nikły wpływ projektów transportowych

OCENA ZAŁOŻEŃ WSPARCIA

Zintegrowane i Regionalne Inwestycje Terytorialne

- Instytucje Pośredniczące ZIT/RIT w perspektywie unijnej 2014-2020 pełnią istotną rolę „łącznika” pomiędzy Instytucją Zarządzającą RPO a beneficjentami. Rola ta może zostać wykorzystana w kolejnym okresie programowania do utworzenia spójnej wizji rozwoju obszaru transportu w poszczególnych subregionach.
- ZIT/RIT promują partnerski model współpracy, który w obecnej perspektywie przyjął postać przede wszystkim wspólnego uzgadniania projektów mających ubiegać się o dofinansowanie w naborach dedykowanych poszczególnym subregionom.
- Wspólne uzgodnienia i konsultacje w ramach ZIT/RIT dają podstawy do kreowania ponadlokalnego podejścia do kwestii transportowych w przyszłości.
- Obszar transportu stanowi jedno z najbardziej pożądaných pól współpracy w ramach idei zintegrowanych inwestycji terytorialnych – potencjał kompleksowego integrowania działań, wychodzącego poza granice administracyjne miast, nie został w pełni wykorzystany. Nowy sposób realizacji projektów za pomocą formuły ZIT/RIT stał się dla samorządów dużym wyzwaniem, stąd podczas uzgodnień projektowych skupiały się one na wewnętrznych potrzebach. Rozmowy w dużej mierze związane były z podziałem środków finansowych pomiędzy poszczególne samorzady, co utrudniło integrację projektów w poszczególnych subregionach.

Duże projekty

- Z uwagi na znaczny udział w realizacji zobowiązań wskaźnikowych przyjętych na rok 2023, duże projekty mają kluczowy wpływ na skuteczność wdrażania Programu
- Poprzez swój ponadlokalny charakter i skalę oddziaływania mają znaczny wpływ na poprawę warunków podróżowania w województwie
- Wymagają mechanizmów jak najwcześniejszej identyfikacji i sprawnego przedkładania wniosków o dofinansowanie oraz ich ostatecznego zatwierdzenia, w celu minimalizowania ryzyka znacznego wzrostu kosztów inwestycyjnych w czasie

Konkursowy tryb wyboru projektów

- Brak typowej procedury konkursowej w ramach projektów transportowych (wyjątek w przypadku Działania 6.1 typ 2 oraz Poddziałania 4.5.3).
- Niektóre wnioski o dofinansowanie (uzgadniane uprzednio pomiędzy beneficjentem a Instytucją Pośredniczącą ZIT/RIT), nie były składane zgodnie z planem; nabory należało powtarzać do wyczerpania środków.
- Lista projektów zawartych w Planie rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim zawiera znaczną liczbę planowanych inwestycji; stopień przygotowania niektórych z nich nie pozwalał na ubieganie się o dofinansowanie w konkursach.
- W perspektywie unijnej 2021-2027 lista powinna zostać skrócona, a jej założenia – opierać się na najistotniejszych inwestycjach z punktu widzenia rozwoju systemu transportu w województwie śląskim.
- Konkursowy tryb wyboru projektów sprzyja zwiększaniu motywacji do sprawnego przygotowywania wniosków o dofinansowanie i zachowania ich najwyższej jakości.
- W perspektywie unijnej 2021-2027 procedura konkursowa powinna zostać zachowana dla wszystkich typów projektów, z wyłączeniem projektów strategicznych z punktu widzenia celów rozwojowych województwa i/lub celów RPO.



PREFERENCJA DOTYCZĄCA DZIAŁANIA 6.1 TYP 2

- Preferencja odnosi się do premiowania inwestycji zakładających budowę nowych dróg podczas oceny wniosków o dofinansowanie w ramach konkursu dla dróg powiatowych i gminnych.
- Znalazła się ona w kryteriach wyboru projektów, w ramach kryterium „Długość drogi objętej przedmiotowym wsparciem”.
- Nie została ona w wystarczający sposób uwydatniona w ramach kryteriów – utrudniona była jej czytelność.
- Preferencja nie była wystarczająco silna, by wnioskodawcy chętnie z niej korzystali.
- 2/3 inwestycji wybranych do dofinansowania w konkursie dotyczącym budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych, dotyczyło przebudowy istniejących odcinków dróg.

- Wprowadzenie preferencji wpłynęło w nieznacznym stopniu na poprawę sprawności wdrażania programu – podpisane umowy o dofinansowanie nie gwarantują pełnego wykonania wskaźnika „Całkowita długość nowych dróg”.

OCENA KOMPLEMENTARNOŚCI INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH

- większości przypadków beneficjenci podczas badania ilościowego nie dostrzegali komplementarnych powiązań swoich projektów z innymi projektami transportowymi realizowanymi w danym mieście/gminie. Wskazuje to na niewystarczającą świadomość realizatorów projektów odnośnie do roli projektów komplementarnych w procesach rozwoju transportu. Sugeruje jednocześnie potrzebę korekty kryterium wyboru projektów dotyczącego komplementarności, na przykład pod kątem ograniczenia liczby projektów komplementarnych wskazywanych przez wnioskodawców – w celu przedstawiania we wnioskach przemyślanych przykładów projektów komplementarnych.
- We wnioskach o dofinansowanie starano się wskazywać jak największą liczbę projektów komplementarnych – część z nich nie wpisywała się jednak w założenia zasady komplementarności (najczęściej brak realizacji wspólnego celu przez oba projekty bądź wykazywanie projektów, które nie są jeszcze realizowane).
- W większości wniosków o dofinansowanie można mówić jednak o właściwej interpretacji tej zasady przez beneficjentów; najczęściej pomiędzy projektami występuje komplementarność jednookresowa (dla inwestycji realizowanych w trakcie trwania jednej perspektywy finansowej UE), a także międzyokresowa (dla inwestycji realizowanych w różnych perspektywach finansowych UE).
- Efekt synergii w ramach projektów transportowych może być wywołany przede wszystkim efektem skali; w ramach badania ankietowego respondenci najczęściej wskazywali na poprawę poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz poprawę komfortu ruchu drogowego i wzrost mobilności; wskazane jest więc, by poszczególne projekty transportowe stanowiły element szerszej, kompleksowej wizji rozwoju systemu w danym subregionie czy w województwie; pozytywnym przykładem efektów synergii są projekty podjęte dotychczas w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, mające wpływ na poszerzenie zakresu usług świadczonych przez przewoźników transportu miejskiego, a także możliwość obsługi większej liczby pasażerów przy zapewnieniu odpowiedniego standardu obsługi oraz zwiększenie liczby użytkowników komunikacji miejskiej.

OCENA MOŻLIWOŚCI OSIĄGNIĘCIA ZAŁOŻONYCH W PROGRAMIE CELÓW DOTYCZĄCYCH OBSZARU TRANSPORTU

Obraz już osiągniętych i możliwych jeszcze do osiągnięcia wartości wskaźników w projektach realizowanych w obszarze transportu jest ogólnie pozytywny, choć niejednoznacznie we wszystkich obszarach. Cele RPO WSL 2014-2020 w obszarze transportu (wyrażone wartościami docelowymi wskaźników rezultatu strategicznego) zostaną osiągnięte w zakresie celu lepszej dostępności głównych szlaków drogowych województwa oraz celu określonego jako lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich. Nie zostaną natomiast osiągnięte w zakresie celu zwiększonej atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów.

Nie wszystkie wskaźniki zostaną osiągnięte, w przypadku wskaźników najbardziej problematycznych przyczyn tego stanu rzeczy należy upatrywać w niewłaściwym oszacowaniu wskaźników na etapie programowania, na co wpływ miały przede wszystkim trudności z szacowaniem wynikające z dużej złożoności projektów w obszarze transportu i różnorodności rozwiązań realizacyjnych, jakie mogą zostać przyjęte przez wykonawców.

AKTUALNOŚĆ CELÓW

Cele dedykowane interwencji w zakresie transportu są nadal aktualne. Mimo przeznaczenia znaczących środków na projekty transportowe, potrzeby dotyczące dalszego wspierania inwestycji transportowych nadal są ogromne.

Aktualne wyzwania:

- dalsze zwiększanie dostępności głównych szlaków drogowych województwa (poprawa parametrów istniejących dróg, tworzenie nowych połączeń uzupełniających istniejącą sieć drogową, integrujących miasta i ich obszary funkcjonalne z siecią TEN-T),
- dalsze zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego (wspieranie i promowanie transportu zbiorowego poprzez zakup nowego nisko- lub zeroemisyjnego taboru, rozwoju multimodalności dzięki tworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, dalsze rozwijanie systemów informacji pasażerskiej i sterowania ruchem),
- dalsze uzupełnianie brakujących odcinków dróg rowerowych, zwłaszcza w celu tworzenia zintegrowanych sieci infrastruktury rowerowej łączących sąsiadujące ze sobą gminy.

AKTUALNOŚĆ FORM INTERWENCJI

- Kontynuowane powinny być wszystkie typy projektów w ramach Działania 4.5. Oceny zasadności dalszego wsparcia wymagają jedynie inwestycje dotyczące budowy i przebudowy liniowej infrastruktury tramwajowej, z uwagi na niewielką liczbę miast w województwie, posiadających sieci tramwajowe.
- Należy dążyć do rozszerzania zasięgu istniejących Inteligentnych Systemów Transportowych.
- Większy priorytet powinien zostać zapewniony wobec projektów dot. infrastruktury rowerowej, ze szczególnym uwzględnieniem projektów partnerskich. Interwencja pilotażowa dotyczą regionalnych sieci tras rowerowych charakteryzuje się istotnym potencjałem i niezbędną jest jej kontynuacja.
- Ważne jest zapewnienie wsparcia wobec taboru kolejowego.
- Wsparcie wobec inwestycji drogowych wymaga ograniczenia do najistotniejszych inwestycji z punktu widzenia rozwoju województwa.
- Inwestycje transportowe wymagają finansowania za pomocą dotacji.
- Dla projektów strategicznych powinna zostać wprowadzona procedura pozakonkursowa.
- Promowanie projektów kompleksowych; aktywnie konsultowanych ze społecznością lokalną; wprowadzenie kryterium komplementarności dla wszystkich typów projektów.

OBSZARY WYMAGAJĄCE WSPARCIA W PERSPEKTYWIE 2021+

- ➔ Kluczowym obszarem wsparcia na perspektywę 2021-2027 staje się elektromobilność – należy wspierać zakupy autobusów bezemisyjnych (zasilanych prądem lub wodorem), umożliwiając jednocześnie budowę stacji ładowania lub tankowania pojazdów w ramach projektów.
- ➔ Zalecane jest wprowadzenie wsparcia na rzecz rozbudowy zaplecza obsługi taboru kolejowego jako elementu projektów dotyczących zakupów taboru.
- ➔ Należy umożliwić wsparcie rozwiązań poprawiających ogólny komfort korzystania z komunikacji miejskiej, roweru czy kolei (tworzenie portali, aplikacji internetowych ułatwiających podróżowanie oraz o charakterze informacyjnym, tworzenie wspólnych biletów na różne środki transportu, tworzenie aplikacji mobilnych).
- ➔ Należy wprowadzić komponent informacyjno-promocyjny do projektów z zakresu realizacji centrów/węzłów przesiadkowych.

REKOMENDACJE

- ☀ W perspektywie unijnej 2021-2027 procedura konkursowa powinna zostać zachowana dla wszystkich typów projektów, z wyłączeniem projektów strategicznych z punktu widzenia celów rozwojowych województwa i/lub celów RPO z zakresu budowy i przebudowy dróg. Dla tego typu projektów powinien zostać zastosowany **tryb pozakonkursowy**.
- ☀ Zaleca się ograniczenie wsparcia dla dróg do inwestycji **najważniejszych z punktu widzenia rozwoju województwa**, np. takich, które zostaną zawarte w powstającym Regionalnym Planie Transportowym.
- ☀ Rekomenduje się uwzględnienie, jako element projektu, prowadzenie **kampanii informacyjno-promocyjnych** poświęconych nowym inwestycjom z zakresu transportu niskoemisyjnego.
- ☀ W perspektywie unijnej 2021-2027 należy nadać większy **priorytet projektom dotyczącym infrastruktury rowerowej**. Z racji powstania koncepcji sieci regionalnych tras rowerowych oraz rosnącego znaczenia komunikacji i turystyki rowerowej, w RPO WSL 2021-2027 priorytet ten powinien zostać nadany obecnej interwencji pilotażowej w zakresie zapewnienia spójnych sieci tras rowerowych. Niezwykle istotne w tej kwestii będą porozumienia pomiędzy samorządami, dlatego też preferencje powinny być kierowane w stronę projektów partnerskich.