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

Zamawiający: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Raport końcowy

Warszawa, listopad 2020

Spis treści

Wykaz skrótów 3
Streszczenie 5
Summary 11
1. Wprowadzenie 17
2. Metodologia i źródła informacji wykorzystane w badaniu 20
3. Wyniki badania 24
3.1 Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu 24
3.1.1 Ocena skuteczności wsparcia 24
3.1.2 Ocena skuteczności formuły ZIT/RIT 35
3.1.3 Pozostałe efekty udzielonego wsparcia 39
3.1.4 Efektywność wsparcia 54
3.1.5 Ocena systemu wskaźników 64
3.1.6 Trwałość wsparcia 67
3.1.7 Wpływ czynników zewnętrznych i wewnętrznych na realizację celów interwencji 73
3.1.8 Społeczny odbiór projektów transportowych 81
3.2 Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu 85
3.2.1 Realizacja zasad horyzontalnych 85
3.2.2 Ocena założeń wsparcia 91
3.2.3 Ocena komplementarności inwestycji transportowych 106
3.3 Ocena możliwości osiągnięcia założonych w programie celów dotyczących obszaru transportu 113
3.4 Rozwiązania w zakresie transportu możliwe do realizacji w perspektywie 2021-2027 126
3.4.1 Aktualność celów 126
3.4.2 Aktualność form interwencji 129
3.4.3 Obszary wymagające wsparcia w perspektywie 2021+ 135
4. Wnioski i rekomendacje 137
Spis tabel 142
Spis wykresów 143
Spis map 145
Załączniki 146

Wykaz skrótów

Skrót	Rozwinięcie
BDL GUS	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
B&R	Bike&Ride (obiekt typu „parkuj i jedź") – system parkingów dla rowerów
CATI	Wspomagany komputerowo wywiad telefoniczny (ang. *Computer Assisted Telephone Interview*)
CAWI	Wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony WWW (ang. *Computer-Assisted Web Interview*)
CO_2	Dwutlenek węgla
CT	Cel Tematyczny
DTŚ	Drogowa Trasa Średnicowa
EPC	Ekwiwalent pełnego czasu pracy
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
IDI/TDI	Indywidualny wywiad pogłębiony *(*ang. *Individual in-Depth Interview);* Telefoniczny indywidualny wywiad pogłębiony *(*ang. *Telephone in-Depth Interview)*
IOK	Instytucja Organizująca Konkurs
IP	Instytucja Pośrednicząca
ITS	Inteligentny system transportowy
IŻ	Instytucja Zarządzająca
JST	Jednostka samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
LSI	Lokalny System Informatyczny
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
NSA	Naczelny Sąd Administracyjny

OP	Oś Priorytetowa
PI	Priorytet Inwestycyjny
PLN	Polski złoty
PKP PLK SA	PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.
P&R	Park&Ride (obiekt typu „parkuj i jedź") – system parkingów dla samochodów
Pzp	Prawo zamówień publicznych
RIT	Regionalne Inwestycje Terytorialne
RPO WSL 2014-2020	Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020
SARS-CoV-2	(ang. Severe acute respiratory syndrome coronavirus 2)
SIWZ	Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
UE	Unia Europejska
UoD	Umowa o dofinansowanie
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
WoD	Wniosek o dofinansowanie
WSA	Wojewódzki Sąd Administracyjny
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Streszczenie

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: (i) lepsza dostępność głównych szlaków drogowych województwa, (ii) lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich oraz (iii) 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 oraz (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 2014-2020, z ekspertami dziedzinowymi z obszaru transportu), wywiad grupowy podsumowujący wyniki badania, badanie ilościowe CAWI/CATI (mix mode) z beneficjentami projektów, studia przypadków oraz studia przypadków z elementami oceny społecznego odbioru interwencji.

Ocena skuteczności wsparcia przeprowadzona w jej aspekcie ilościowym (wyrażonym stopniem osiągnięcia wartości docelowych wskaźników) oraz aspekcie jakościowym (poprzez postrzeganą realizację celów interwencji w obszarze transportu) 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) realizację większości wskaźników odzwierciedlających cele interwencji. Niższy postęp jest widoczny we wnioskach o płatność zatwierdzonych przez IZ, jak również we wnioskach o płatność przekazanych do certyfikacji, co wynika jednakże 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. Duża niepewność dotyczy możliwości osiągnięcia wartości docelowej wskaźnika *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych*, gdzie głównymi problemami związanymi z osiągnięciem zakładanej wartości docelowej są: wysoki stopień skomplikowania wskaźnika i związane z nią trudności z jego mierzalnością, duża uznaniowość w jego pomiarze (wobec braku jednoznacznej metodologii), jak również wysoka zależność uzyskanych efektów od faktycznego podziału środków finansowych na różne typy projektów (mogące istotnie różnić się pod względem efektów generowanych w zakresie emisji gazów cieplarnianych).

Zastosowana formuła ZIT/RIT wskazuje na jej skuteczność. Postęp finansowy realizacji wskaźników ZIT/RIT można ocenić jako zadowalający i nie odbiegający od postępu w zakresie projektów realizowanych na zasadzie konkursów otwartych. Z problemami

przebiega realizacja wskaźnika *Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych.*

Realizacja projektów transportowych przyniosła także szereg efektów niezwiązanych bezpośrednio z trzema głównymi celami interwencji. Do najważniejszych z nich należy poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, zarówno w przypadku inwestycji związanych z budową i modernizacją dróg, jak również zakupu taboru autobusowego i kolejowego. Realizowane projekty drogowe przyczyniają się także do wzrostu dostępności i atrakcyjności terenów inwestycyjnych, w pobliżu których przebiegają, stwarzając możliwość rozwijania działalności gospodarczej. Poprawie ulega również estetyka terenów objętych inwestycją, a w przypadku części projektów wybudowana droga służy także wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza centrum miasta oraz poprawie warunków życia mieszkańców dzięki ograniczeniu hałasu oraz zmniejszeniu ryzyka wypadków drogowych. Istotnym efektem realizacji projektów w ramach Działania 4.5 jest także ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery z uwagi na wymianę taboru na pojazdy nisko- i zeroemisyjne. Dzięki stworzonym węzłom przesiadkowym dającym możliwość wygodnej zmiany środka transportu, poprawie uległa także dostępność komunikacji publicznej – inwestycje te przyczyniają się do rozwoju multimodalności, zachęcając mieszkańców do pozostawiania własnych pojazdów w wyznaczonych do tego miejscach i skorzystania z oferty transportu publicznego.

W opinii ewaluatorów system wskaźników funkcjonujący w obecnej perspektywie finansowej należy uznać za właściwy, pozwalający dobrze mierzyć efekty i rezultaty realizowanych projektów w obszarze transportu i nie obciążający nadmiernie beneficjentów. Beneficjenci podkreślali dużą prostotę wskaźników. Przypadki, gdy wskaźniki przysparzały problemów w ich pomiarze, były jednostkowe. Najwięcej trudności z pomiarem przysparzał wskaźnik Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (5,7% respondentów deklarujących trudności z jego pomiarem), gdzie jako główne problemy wskazywano: wysoki stopień skomplikowania wskaźnika i związane z nią trudności z jego mierzalnością i dużą uznaniowość w jego pomiarze (wobec braku jednoznacznej metodologii). W opinii ewaluatorów jedynie ten wskaźnik wymaga doprecyzowania.

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, w przypadku zdecydowanej większości projektów uzyskane efekty będą trwałe. Zidentyfikowane możliwe trudności w tym zakresie, takie jak opóźniania, awarie, wady fabryczne czy wygaśnięcie umowy o świadczeniu usług w zakresie transportu zbiorowego przed upłynięciem okresu trwałości nie wpłyną znacząco na realizację celów Programu. Wśród czynników sprzyjających zachowaniu trwałości wymienić należy zapewnienie wkładu własnego oraz stałego źródła finansowania działań projektowych po jego zakończeniu, dokładne określenie na etapie zamówienia publicznego warunków gwarancji i eksploatacji inwestycji oraz zawarcie w umowie o świadczeniu usług publicznych zapisów dotyczących odpowiednio długiego czasu świadczenia tej usługi. Pomocne jest także dysponowanie własną bazą transportową z wyposażonym w pełni zapleczem technicznym, a także dalsze rozwijanie inwestycji zgodnie z występującymi potrzebami po zakończeniu projektu.

Na realizację projektów w zakresie transportu, a tym samym na osiąganie wyznaczonych w Programie celów wpływają czynniki sprzyjające bądź utrudniające wdrażanie interwencji. Do zidentyfikowanych pozytywnych czynników zewnętrznych należą m. in. stabilna sytuacja

ekonomiczna beneficjenta i wykonawcy, sprzyjający klimat dla przygotowania i realizacji inwestycji oraz oczekiwania społeczne, a także postęp technologiczny w dziedzinie transportu, ułatwiający stosowanie nowoczesnych rozwiązań wzmacniających uzyskane efekty. Do głównych negatywnych czynników zewnętrznych zaliczyć należy wzrost cen na rynku materiałów i usług budowlanych, skutkujący opóźnieniami i zmianą wysokości kosztów, trudności z interpretacją i zastosowaniem Pzp, opóźniania dostaw wynikające z trudności finansowych podwykonawców oraz utrudnienia związane z prawem własności czy warunkami atmosferycznymi. Nowym czynnikiem wpływającym negatywnie na realizację projektów jest pandemia SARS-CoV-2. W wyniku wprowadzonych obostrzeń dotyczących m. in. ograniczenia poruszania się pojawiły się trudności z dostępnością wykonawców prac projektowych oraz możliwością zakupu materiałów budowlanych. Prawdopodobnym jest także, iż okoliczności te mogą skutkować wzrostem cen towarów i usług. Długotrwałe utrudnienia związane ze stanem epidemicznym mogą wpłynąć na powstawanie opóźnień w projektach, które będą wymagać wydłużenia terminu zakończenia kolejnych etapów inwestycji. Wśród pozytywnych czynników wewnętrznych wpływających na wdrażanie interwencji wymienić należy natomiast bezzwrotną formę dofinansowania, konkursowy tryb wyboru projektów, sprzyjający większej konkurencji i jakości składanych wniosków, a także wysoki poziom dofinansowania projektów. Pozytywny wpływ na realizację projektów oraz ich efekty miały także modyfikacje dokonywane w trakcie trwania obecnej perspektywy, takie jak wprowadzenie nowego typu projektu, umożliwiającego dofinansowanie przygotowania dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla inwestycji dotyczących budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej. Czynnikiem wewnętrznym mogącym potencjalnie negatywnie wpłynąć na realizację interwencji są opóźnienia wynikające z formuły „zaprojektuj i wybuduj".

Społeczny odbiór projektów transportowych realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020 nie ma jednorodnego wydźwięku. Istotnym czynnikiem wpływającym na opinie na temat wykonanych inwestycji, były prowadzone konsultacje społeczne. W dużej mierze miały one ograniczony charakter, przez co społeczność lokalna nie posiadała pełnej możliwości przedstawienia swoich opinii i propozycji wpływających na poprawę użyteczności inwestycji. Mieszkańcy, którzy uczestniczą w dobrze przygotowanych konsultacjach społecznych, mają szansę wpłynąć na zwiększenie użyteczności planowanych rozwiązań, a głosy krytyki są wówczas mniejsze. Wpływ na ogólny wydźwięk oraz wykorzystanie efektów projektów miały także działania informacyjne oraz promocyjne. Brak działań zachęcających oraz informujących o możliwościach użytkowania nowych obiektów przekłada się na mniejsze zainteresowanie wykorzystaniem nowopowstałej infrastruktury. Mieszkańcy pozytywnie odbierają przede wszystkim działania związane z zakupem nowego taboru autobusowego, kolejowego, a także związane z rozwiązaniami na rzecz usprawniania ruchu rowerowego. Inwestycje transportowe pozwalają na osiąganie takich korzyści wpływających na poprawę jakości życia mieszkańców, jak poprawa sprawności przemieszczania się pomiędzy różnymi punktami, większa wygoda podróżowania oraz lepsza dostępność środków transportu. Dodatkowo, opinie społeczne są podyktowane także poprawą bezpieczeństwa podróży.

Wprowadzenie instrumentu ZIT/RIT do interwencji w obszarze transportu w sposób pozytywny wpłynęło na wdrażanie Programu. Możliwość dokonywania konsultacji i uzgodnień pomiędzy IZ i IP ZIT/RIT usprawniła organizację naborów, a nadzór IP ZIT/RIT nad wnioskodawcami w poszczególnych subregionach przełożył się na możliwość

odpowiedniego rozplanowania najważniejszych inwestycji, które będą brać udział w konkursach. Formuła ZIT/RIT oddziałuje jednocześnie na promowanie współpracy między samorządami w zakresie inwestycji transportowych, choć projekty podjęte w obecnej perspektywie unijnej w przeważającej części stanowiły odzwierciedlenie indywidualnych potrzeb miast i gmin. Wspólne uzgodnienia i konsultacje w ramach ZIT/RIT dają jednak podstawy do kreowania ponadlokalnego podejścia do kwestii transportowych w przyszłości.

Pozytywne znaczenie miała także formuła dużych projektów. Mimo dodatkowych wymogów, z jakimi wiąże się realizacja tego typu inwestycji, w przypadku obszaru transportu nie odnotowano istotnych problemów. Znacznym ułatwieniem na etapie przygotowania projektów do ubiegania się o dofinansowanie są usługi doradcze JASPERS świadczone na rzecz dużych projektów. Profesjonalna pomoc uzyskiwana przez wnioskodawców ma swoje odzwierciedlenie w wyższej jakości wniosku o dofinansowanie czy też mniejszej liczbie problemów napotykanych na etapie wdrażania inwestycji.

Konkursowy tryb wyboru projektów nie został w przypadku interwencji dotyczącej transportu zastosowany w standardowy sposób. Projekty biorące udział w naborach dedykowanych Poddziałaniu 4.5.1 oraz 4.5.2 były wynikiem uzgodnień dokonywanych w poszczególnych subregionach przed ostatecznym zatwierdzeniem RPO WSL 2014-2020 przez Komisję Europejską. Pierwotne założenia Programu, związane z dość szerokim wprowadzeniem trybu pozakonkursowego, nie zaakceptowane ostatecznie na poziomie unijnym, spowodowały brak faktycznego elementu konkurencji pomiędzy wnioskodawcami. Ponadto, wprowadzenie w Poddziałaniu 4.5.1 oraz 4.5.2 dedykowanej koperty środków finansowych dla każdego subregionu miało przełożenie na brak pełnej dyscypliny wśród wnioskodawców pod kątem terminowego przygotowania wniosku na planowany nabór. W przypadku Poddziałania 4.5.3, mimo ograniczonej liczby projektów ubiegających się o dofinansowanie oraz realizowanych, w sposób pozytywny oddziałują one na skuteczność wdrażania Programu poprzez swój znaczny udział w realizacji wskaźników. Brak typowego zastosowania procedury konkursowej wystąpił także w ramach Działania 6.1 typ 1 i 6.2. W pierwszym przypadku, możliwość udziału w konkursach dedykowanych drogom wojewódzkim została ograniczona do projektów znajdujących się na liście inwestycji wymienionych w Planie rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim. Niektóre z nich nie były odpowiednio przygotowane do realizacji, a zamknięta forma listy uniemożliwiała dopisywanie przedsięwzięć o większym stopniu gotowości. W ramach Działania 6.2 konkursy były odpowiedzią na zapotrzebowanie zgłaszane przez podmioty odpowiedzialne za organizację transportu kolejowego w województwie śląskim oraz nadzór nad liniami kolejowymi. W efekcie, w każdym konkursie udział brał tylko jeden podmiot. W przypadku tego rodzaju transportu typowa konkurencja jest ograniczona, stąd zastosowanie trybu konkursowego nie oddziaływało na motywację wnioskodawców.

Preferencje dotyczące Działania 6.1 typ 2, związane z budową nowych dróg, nie zostały w wystarczający sposób uwzględnione w kryteriach wyboru projektów i nie miały istotnego przełożenia na wykonanie założeń wskaźnikowych w Programie. Zawarcie preferencji w ramach kryterium „Długość drogi objętej przedmiotowym wsparciem” spowodowało zaburzenie czytelności zapisów, a także możliwość uzyskania takiej samej liczby punktów w przypadku przebudowy drogi o długości powyżej 2,5 km, co w przypadku budowy nowej drogi. W efekcie, 2/3 inwestycji dla Działania 6.2 typ 2 dotyczyło przebudów istniejących

odcinków drogowych, natomiast pozostała 1/3 projektów mogła w niewielkim stopniu wpłynąć na poprawę wartości wskaźnika dotyczącego budowy nowych dróg.

Analiza komplementarności projektów w ramach obszaru transportu wskazała na rozbieżności w podejściu beneficjentów do tego zagadnienia. Interpretacje działań ze sobą komplementarnych nie zawsze były trafione, choć przeważnie wykazywali oni dużą liczbę inwestycji uzupełniających się z danym projektem. Przypadki takie dotyczyły głównie projektów nie realizujących wspólnego celu, jaki powinien przyświecać przedsięwzięciom komplementarnym. W większości przypadków, uzasadnienia prezentowane we wnioskach o dofinansowanie pozwalały jednak twierdzić o słusznym kierunku myślenia na temat inwestycji wobec siebie komplementarnych. Najczęściej występującym rodzajem komplementarności była jednookresowość (dla inwestycji realizowanych w trakcie trwania jednej perspektywy finansowej UE), a następnie międzyokresowość (dla inwestycji realizowanych w różnych perspektywach finansowych UE) – przede wszystkim dla inwestycji współfinansowanych z RPO WSL 2014-2020. Niektóre projekty wykazywały komplementarność międzyprogramową, głównie wobec POIiŚ 2014-2020/2007-2013. Ponadto, istniały przedsięwzięcia komplementarne z tymi współfinansowanymi z programów WFOŚiGW czy NFOŚiGW oraz ze środków własnych beneficjentów, choć stanowiły one nieliczne przykłady. W zakresie inwestycji drogowych komplementarność dość często zachodziła zaś z działaniami realizowanymi w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych czy też Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020. Dodatkowe rezultaty wynikające z realizacji projektów komplementarnych zaobserwowało 27,8% respondentów badania ilościowego. Najczęściej wiązały się one z poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego czy też ze wzrostem mobilności. Szczególnym przykładem wzajemnej koordynacji projektów transportowych są inicjatywy podejmowane w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, gdzie dostrzec można efekty synergii w postaci znacznego poszerzenia zakresu usług świadczonych w ramach transportu miejskiego i obsługa znacznie większej liczby pasażerów.

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 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, choć przyczyn tego stanu rzeczy nie należy upatrywać w niewłaściwym oszacowaniu wskaźników, lecz raczej w trudnościach z szacowaniem wynikających z dużej złożoności projektów w obszarze transportu i różnorodności rozwiązań realizacyjnych, jakie mogą zostać przyjęte.

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, 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. Dalsze zwiększanie dostępności głównych szlaków drogowych województwa jest istotne zwłaszcza w kontekście poprawy parametrów istniejących dróg, co skutkuje podnoszeniem

poziomu bezpieczeństwa i komfortu jazdy oraz przepustowości tych dróg. Aktualny pozostaje także cel dotyczący zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. W związku ze stale malejącą liczbą pasażerów miejskiej komunikacji publicznej oraz wzrostem liczby samochodów osobowych w województwie, konieczne jest wpieranie i promowanie transportu zbiorowego poprzez zakup nowego nisko- lub zeroemisyjnego taboru, rozwoju multimodalności dzięki tworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a także dalszego rozwijania systemów informacji pasażerskiej i sterowania ruchem. Nadal aktualne pozostają także potrzeby dalszego uzupełniania brakujących odcinków dróg rowerowych, zwłaszcza w celu tworzenia zintegrowanych sieci infrastruktury rowerowej łączących sąsiadujące ze sobą gminy.

Kierunki dalszej interwencji prowadzonej w obszarze transportu w RPO WSL na lata 2021-2027 powinny koncentrować się wokół zmiany priorytetu ruchu samochodowego na publiczny transport miejski, transport rowerowy oraz kolejowy. Wszystkie typy interwencji wdrażane obecnie w ramach Działania 4.5 mają uzasadnienie dalszej kontynuacji w kolejnej perspektywie unijnej. Większy nacisk powinien zostać położony na wsparcie transportu rowerowego, intensywnie rozwijającego się w wielu miastach województwa, lecz nie posiadającego w pełni spójnych sieci dróg rowerowych oraz wystarczająco rozwiniętej infrastruktury wspierającej. Inwestycje w tabor autobusowy powinny zaś skupiać się na dofinansowywaniu pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, wraz z budową odpowiedniego zaplecza przeznaczonego do ich tankowania/ładowania. Biorąc pod uwagę dążenia Unii Europejskiej do zmniejszania presji transportu na środowisko naturalne, budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych nie powinna być w dalszym ciągu wspierana w ramach RPO. W Programie na lata 2021-2027 należy skupić się na wsparciu najważniejszych inwestycji drogowych dla rozwoju województwa, wpływających na poprawę przepustowości i usprawniających połączenia z siecią TEN-T oraz unikać ich znacznego rozdrobnienia.

Realizacja projektów związanych z obszarem transportu powinna być kontynuowana za pomocą wsparcia dotacyjnego. Zwrotne formy finansowania mają szanse powodzenia w przypadku projektów dotyczących zakupu taboru autobusowego. Wobec strategicznych projektów i z punktu widzenia rozwoju województwa w zakresie budowy i przebudowy dróg, zalecane jest wprowadzenie trybu pozakonkursowego, pozwalającego na dokładną identyfikację ważnych projektów, ich wcześniejsze rozplanowanie, przygotowanie odpowiedniej dokumentacji i dokonanie odpowiednich uzgodnień. Tryb konkursowy sprawdzi się zaś w przypadku pozostałych projektów wdrażanych w obszarze transportu.

Z punktu widzenia powodzenia inwestycji transportowych ważne staje się wprowadzenie możliwości dofinansowania działań informacyjno-promocyjnych, jako komponentu projektów inwestycyjnych. Właściwa komunikacja o projekcie wpływa na efekty jego realizacji i sprzyja promowaniu zachowań ekologicznych podczas wyborów transportowych wśród użytkowników. Z kolei w ramach inwestycji dotyczących zakupów taboru kolejowego, należy zwrócić uwagę na możliwość uwzględnienia, jako element projektu, dofinansowania budowy odpowiedniego zaplecza w postaci centrów serwisowych/obsługi taboru.

Summary

The main objective of the study was to verify the manner in which the support under the Regional Operational Programme for the Śląskie Voivodship for the years 2014-2020 (ROP WSL for 2014-2020) under Priority Axis (PA) VI and PA IV-Investment Priority (IP) 4e contributed to the achievement of the objectives related to the transport area, which included: (i) better accessibility of the main route roads in the voivodship, (ii) better conditions for regional passenger transport and (iii) increased attractiveness of public transport for passengers.

In particular, reference was made to research problems focused around four main research areas: (1) assessment of the current and expected effects of support for the transport area, (2) assessment of the adopted mechanisms for the implementation of transport interventions, (3) assessment of the possibility of achieving the transport objectives set in the programme and (4) indications of transport solutions that can be implemented in the 2021-2027 perspective.

The scope of the study covered the period from the beginning of the implementation of ROP WSL 2014-2020 to July 13, 2020.

The following research methods were used as part of the study: desk research, individual in-depth interviews (with representatives of the Management Authority of ROP WSL 2014-2020, with representatives of Intermediary Institution for Integrated Territorial Investments / Regional Integrated Investments of ROP WSL 2014-2020, with experts in the field of transport), group interview summarizing the results of the study, quantitative CAWI / CATI (mix mode) study with project beneficiaries, case studies and case studies with elements of social perception of interventions.

The evaluation of the effectiveness of the support carried out in its quantitative aspect (expressed in the degree of achieving the target values of indicators) and in the qualitative aspect (through the perceived achievement of the objectives of intervention in the area of transport) indicated the achievement of high levels of financial and material progress in the implementation of transport projects. A large part of the allocation was contracted and allows us to expect (based on the estimates presented in the concluded contracts) the implementation of most of the indicators reflecting the intervention objectives. Lower progress is visible in applications for payment approved by the Managing Authority, as well as in applications for payment submitted for certification, which, however, results from the specific nature of infrastructure projects, such as transport projects, characterized by a relatively long implementation period (including often a longer preparatory period related to the approval by the relevant authorities of documentation in connection with the future investment) and the size of the budget. High uncertainty concerns the possibility of achieving the target value of the indicator *Estimated annual decrease in greenhouse gas emissions*, where the main problems related to achieving the assumed target value are: high degree of complexity of the indicator and the related difficulties with its measurability, high discretion in its measurement (due to the lack of an explicit methodology) , as well as the high dependence of the obtained effects on the actual division of funds into various types of projects (which may significantly differ as to the effects generated in terms of greenhouse gas emissions).

The Integrated Territorial Investments / Regional Integrated Investments (ZIT / RIT) formula used indicates its effectiveness. Financial progress in the implementation of ZIT / RIT indicators can be assessed as satisfactory and does not differ from the progress in the field of projects implemented on the basis of open competitions. The implementation of two indicators is problematic: *Number of installed intelligent transport systems* implemented only in ZIT / RIT projects and the indicator *Estimated annual decrease in greenhouse gas emissions*. In the case of the second of these indicators, it is worth noting that the ZIT / RIT formula ensures much greater implementation progress than in the case of projects implemented outside this formula.

The implementation of transport projects also brought a number of effects not directly related to the three main objectives of the intervention. The most important of them includes the improvement of safety and comfort of travelling, both in the case of investments related to the construction and modernization of roads, as well as the purchase of bus and railway rolling stock. The implemented road projects also contribute to the increase in the accessibility and attractiveness of investment areas in the vicinity of which they run, creating the possibility of developing business activities. The aesthetics of the areas covered by the investment is also improving, and in the case of some projects, the constructed road also serves to lead transit traffic outside the city centre and improve the living conditions of residents by reducing noise and reducing the risk of road accidents. An important effect of the implementation of projects under Measure 4.5 is also the reduction of pollutant emissions into the atmosphere due to the replacement of the rolling stock with low- and zero-emission vehicles. Thanks to the created transfer nodes, which allow for a convenient change of means of transport, the accessibility of public transport has also improved - these investments contribute to the development of multimodality, encouraging residents to leave their vehicles in designated places and use the public transport offer.

In the opinion of the evaluators, the system of indicators functioning in the current financial perspective should be considered as appropriate, allowing for a good measurement of the effects and results of implemented projects in the area of transport and not overburdening the beneficiaries. Beneficiaries emphasized the simplicity of the indicators. The cases where the indicators caused problems in their measurement were few. The most difficult to measure was the indicator *Estimated annual decrease in greenhouse gas emissions* (5.7% of respondents declaring difficulties with its measurement), where the main problems were: high level of complexity of the indicator and the related difficulties with its measurability and high discretion in its measurement (in the absence of an unambiguous methodology). In the opinion of the evaluators, only this indicator requires clarification.

As results from the analyses carried out, in the case of the vast majority of projects, the obtained effects will be sustainable. Identified possible difficulties in this regard, such as delays, breakdowns, manufacturing defects or expiry of the contract for the provision of public transport services before the expiry of the durability period, will not significantly affect the achievement of the Programme objectives. The factors contributing to sustainability include the provision of own contribution and a permanent source of financing for project activities after its completion, precise definition of the terms of guarantee and operation of the investment at the public procurement stage, and the inclusion in the public service contract of provisions regarding an adequately long time for the provision of this service. It is also helpful to have your own transport base with fully equipped technical facilities, as well as to further

develop the investment in accordance with the needs arising after the completion of the project.

The implementation of projects in the area of transport, and thus the achievement of the objectives set out in the Programme, is influenced by factors favouring or hindering the implementation of interventions. The identified positive external factors include, among others, stable economic situation of the beneficiary and the contractor, favourable climate for the preparation and implementation of investments, social expectations, as well as technological progress in the field of transport, facilitating the use of modern solutions enhancing the obtained effects. The main negative external factors include an increase in prices on the market of construction materials and services, resulting in delays and changes in the amount of costs, difficulties with the interpretation and application of public procurement law, delays in deliveries due to financial difficulties of subcontractors, and difficulties related to ownership or weather conditions. A new factor negatively affecting the implementation of projects is the SARS-CoV-2 pandemic. As a result of the introduced restrictions concerning, among others, mobility restrictions, difficulties arose with the availability of contractors for design works and the possibility of purchasing building materials. It is also likely that these circumstances may result in an increase in the prices of goods and services. Long-term difficulties related to the epidemic situation may cause delays in projects, which will require extending the deadline for completing the next stages of the investment. Among the positive internal factors influencing the implementation of the intervention, one should mention the non-returnable form of co-financing, the competitive mode of project selection stimulating greater competition and quality of submitted applications, as well as a high level of co-financing of projects. The modifications made during the current perspective, such as the introduction of a new type of project, enabling co-financing of the preparation of pre-design and design documentation for investments related to the construction and reconstruction of railway line infrastructure also had a positive impact on the implementation of projects and their effects. An internal factor that can potentially adversely affect the implementation of the intervention are delays resulting from the use of a "design and build" formula.

Social reception of transport projects implemented under the ROP WSL 2014-2020 is not uniform. Public consultations were an important factor influencing the opinions on the investments made. To a large extent, they were of a limited nature, so the local community did not have the full opportunity to present its opinions and proposals improving the utility of the investment. Residents who participate in well-prepared social consultations have a chance to increase the usefulness of the planned solutions, and the voices of criticism are then lower. Information and promotion activities also had an impact on the overall tone and the use of project effects. Lack of encouraging and informing about the possibilities of using new facilities translates into less interest in using the newly created infrastructure. Residents perceive positively primarily activities related to the purchase of new bus and railway rolling stock, as well as solutions related to the improvement of bicycle traffic. Transport investments make it possible to achieve such benefits that improve the quality of life of residents, such as improved efficiency of movement between different points, greater travel comfort and better availability of means of transport. In addition, public opinions are also driven by the improvement of travel safety.

The introduction of the ZIT / RIT instrument to interventions in the area of transport had a positive impact on the implementation of the Programme. The possibility of making consultations and arrangements between the Managing Authority and Intermediary Institution for ZIT / RIT improved the organization of recruitment, and the supervision of Intermediary Institution for ZIT / RIT over applicants in individual subregions translated into the possibility of appropriate planning of the most important investments that will participate in the competitions. The ZIT / RIT formula also affects the promotion of cooperation between local governments in the field of transport investments, although the projects undertaken in the current EU perspective largely reflect the individual needs of cities and municipalities. However, joint arrangements and consultations within the ZIT / RIT provide grounds for creating a supra-local approach to transport issues in the future.

The formula of large projects was also positive. Despite additional requirements related to the implementation of this type of investment, no significant problems were reported in the case of the transport area. JASPERS advisory services provided for large projects are a significant facilitation at the stage of preparing projects to apply for funding. Professional assistance obtained by applicants is reflected in a higher quality of the application for co-financing or a smaller number of problems encountered at the stage of investment implementation.

The competitive mode of project selection was not applied in the standard manner in the case of transport intervention. The projects participating in the calls for proposals dedicated to Sub-measures 4.5.1 and 4.5.2 were the result of arrangements made in individual subregions before the final approval of the ROP WSL 2014-2020 by the European Commission. The original assumptions of the Programme, related to the fairly wide introduction of the non-competitive procedure, not finally approved at the EU level, resulted in the lack of an actual element of competition between the applicants. Moreover, the introduction in Sub-measures 4.5.1 and 4.5.2 of a dedicated pool of financial resources for each sub-region translated into the lack of full discipline among applicants in terms of timely preparation of the application for the planned recruitment. In the case of Sub-measure 4.5.3, despite a limited number of projects applying for funding and being implemented, they have a positive impact on the implementation of the Programme. The lack of a typical application of the competition procedure also occurred under Measure 6.1, type 1 and 6.2. In the first case, the possibility of participating in competitions dedicated to voivodeship roads was limited to the projects included in the list of investments listed in the Development Plan for Voivodeship Roads in the Śląskie Voivodeship. Some of them were not properly prepared for implementation, and the closed form of the list made it impossible to add projects with a greater degree of readiness. As part of Measure 6.2, the competitions were a response to the demand reported by entities responsible for the organization of railway transport in the Śląskie Voivodeship and supervision of railway lines. As a result, only one entity participated in each competition. In the case of this type of transport, typical competition is limited, hence the application of the competition procedure did not affect the motivation of the applicants.

The preferences for Measure 6.1 type 2, related to the construction of new roads, were not sufficiently included in the project selection criteria and did not have a significant impact on the implementation of the indicator assumptions in the Programme. The inclusion of preferences under the criterion "Length of the road covered by the aid" resulted in the disturbance of the legibility of the entries, as well as the possibility of obtaining the same

number of points in the case of reconstruction of a road longer than 2.5 km as in the case of building a new road. As a result, 2/3 of the investments for Measure 6.2 type 2 concerned the reconstruction of the existing road sections, while the remaining 1/3 of the projects could have a slight impact on the improvement of the indicator for the construction of new roads.

The analysis of the complementarity of the projects within the transport area showed the divergent approach of the beneficiaries to this issue. Interpretations of complementary activities were not always accurate, although they usually showed a large number of investments complementing a given project. Such cases concerned mainly projects that did not pursue a common goal that should be followed by complementary undertakings. In most cases, the justifications presented in the applications for co-financing, however, allowed to claim the right direction of thinking about complementary investments. The most common type of complementarity was single-term (for investments implemented during one EU financial perspective), and then inter-period (for investments implemented in different EU financial perspectives) - primarily for investments co-financed from the ROP WSL 2014-2020. Some projects showed complementarity between the programmes, mainly in relation to OP Infrastructure and Environment 2014-2020 / 2007-2013. In addition, there were projects that were complementary to those co-financed from the Regional Fund for Environmental Protection and Water Management or National Fund for Environmental Protection and Water Management programmes and from the beneficiaries' own funds, although they were a few examples. In terms of road investments, complementarity quite often occurred with measures implemented under the Programme for the development of municipal and county (poviat) road infrastructure for 2016-2019, the National Programme for the Reconstruction of Local Roads or the Rural Development Programme for 2014-2020. Additional results resulting from the implementation of complementary projects were observed by 27.8% of the respondents to the quantitative survey. Most often they were related to the improvement of the safety of road users or the increase in mobility. A special example of mutual coordination of transport projects are initiatives taken in the Metropolitan Area of Upper Silesia and Zagłębie, where synergy effects can be seen in the form of a significant extension of the scope of services provided as part of urban transport and handling of a much larger number of passengers.

The picture of the achieved and still achievable values of indicators in projects implemented in the field of transport is generally positive, although ambiguous across the areas. The objectives of the ROP WSL 2014-2020 in the area of transport will be achieved with regard to the goal of better accessibility of the main road routes of the voivodeship and the goal defined as better conditions for regional passenger transport. However, they will not be achieved with regard to the goal of increased attractiveness of public transport for passengers.

Not all indicators will be achieved, although the reasons for this situation should not be attributed to incorrect estimation of indicators, but rather to difficulties with estimation resulting from the high complexity of transport projects and the variety of implementation solutions that can be adopted.

As the conducted analyses show, the objectives attributed to interventions in the field of transport are still valid. Despite significant funding for transport projects, the need to further support transport investment remains enormous. Further increasing the accessibility of the

voivodeship's main road routes is important especially in the context of improving the parameters of the existing roads, which results in increasing the level of safety and driving comfort as well as the capacity of these roads. The objective of increasing the attractiveness of public transport also remains valid. Due to the constantly decreasing number of passengers of public transport in the city and the increase in the number of passenger cars in the voivodeship, it is necessary to support and promote public transport by purchasing new low- or zero-emission rolling stock, developing multimodality thanks to the creation of integrated transfer nodes, as well as further development of passenger information systems and traffic control. The needs for further supplementing the missing sections of bicycle paths also remain valid, especially in order to create integrated networks of bicycle infrastructure linking neighbouring municipalities.

The directions of further intervention in the area of transport in the ROP WSL for the years 2021-2027 should focus on changing the priority of car traffic onto public urban transport, bicycle and rail transport. All types of interventions currently implemented under Measure 4.5 are justified for further continuation in the next EU perspective. Greater emphasis should be placed on supporting bicycle transport, which is intensively developing in many cities of the voivodeship, but does not have a fully coherent network of bicycle routes and a sufficiently developed supporting infrastructure. Investments in the bus fleet should focus on co-financing vehicles powered by alternative fuels, along with the construction of appropriate facilities for refueling / charging them. Taking into account the European Union's efforts to reduce the pressure of transport on the natural environment, the construction and reconstruction of county and commune roads should no longer be supported under the ROP. The Programme for 2021-2027 should focus on supporting the most important road investments for the development of the voivodeship, improving the capacity and improving connections with the TEN-T network, and avoiding their significant fragmentation.

The implementation of projects related to the area of transport should be continued with the aid of subsidies. Repayable forms of financing have a chance of success in the case of projects involving the purchase of bus fleet. In view of strategic projects from the point of view of the development of the voivodeship in terms of road construction and reconstruction, it is recommended to introduce an non-competition mode, allowing for the precise identification of important projects, their prior planning, preparation of appropriate documentation and making appropriate arrangements. The competition procedure will work well for other projects implemented in the area of transport.

From the viewpoint of the success of transport investments, it becomes important to introduce the possibility of co-financing information and promotion activities as a component of investment projects. Proper communication about the project affects the results of its implementation and encourages ecological behaviour among users during transport choices. In turn, as part of investments related to the purchase of rolling stock, attention should be paid to the possibility of including, as an element of the project, co-financing of the construction of appropriate facilities in the form of service centres / rolling stock service centres.

1. Wprowadzenie

Głównym celem badania była weryfikacja 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. Niniejszy raport odnosi 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.

W szczególności badanie miało dostarczyć odpowiedzi na poniższe problemy badawcze:

A. Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu

1. Czy udzielone wsparcie było skuteczne, tzn. czy i w jakim stopniu przyczyniło lub przyczyni się do osiągnięcia celów szczegółowych:
   - lepsza dostępność głównych szlaków drogowych województwa,
   - lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich,
   - zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów?
2. Czy projekty realizowane w ramach formuły ZIT/RIT charakteryzowały się skutecznością w rozumieniu realizacji założonych wartości wskaźników przypisanych do poszczególnych ZIT/RIT?
3. Jakie są pozostałe efekty udzielonego wsparcia? Czy w wyniku realizacji projektów ujawniły się niezamierzone efekty (negatywne/pozytywne)? Jak można przeciwdziałać zidentyfikowanym efektom negatywnym a wzmacniać pozytywne?
4. Jak należy ocenić efektywność wsparcia w ramach OP VI i OP IV-PI4e? Czy i jakie działania należy podjąć aby zwiększyć efektywność poszczególnych form wsparcia?
5. Czy funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedla efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach osi VI oraz osi IV- PI4e? Jakie zagadnienia (biorąc pod uwagę definicję wskaźników, sposób pomiaru, trafność wskaźników) należy wziąć pod uwagę przy programowaniu systemu monitorowania przedmiotowego wsparcia w perspektywie 2021-2027?
6. Jak ocenia się przewidywaną trwałość oferowanego wsparcia? Jakie czynniki mogą wpłynąć na trwałość wsparcia? Czy któreś z nich są zagrożeniem dla realizacji celów Programu? Czy istnieją działania, które mogą wpłynąć pozytywnie na trwałość projektu lub przeciwdziałać negatywnym zjawiskom? Jeśli tak to jakie?
7. Jakie czynniki w istotny sposób przyczyniły się do realizacji założonych celów interwencji, a jakie w istotny sposób utrudniły ich realizację - zarówno czynniki zewnętrzne (np. otoczenie prawne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania transportowe), jak i wewnętrzne (poszczególne elementy systemu zarządzania i wdrażania RPO WSL 2014-2020, dostępna alokacja, zasady określone w konkursach o dofinansowanie)? Czy prowadzono jakieś działania naprawcze

w odniesieniu do wdrażania interwencji w ramach OP VI i OP IV-PI 4e? Czy przyczyniły się one do usprawnienia procesu wdrażania?

8. Jaki jest społeczny odbiór projektów transportowych zrealizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020? W jakim zakresie inwestycje wpłynęły na poprawę jakości życia odbiorców ostatecznych projektów?

B. Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu
   1. Czy projekty dotyczące obszaru transportu realizują w wystarczającym stopniu zasady horyzontalne? Które realizują te zasady w największym stopniu?
   2. Jak ocenia się przyjęte założenie wsparcia interwencji w obszarze transportu poprzez zróżnicowane formuły wyboru/ realizacji projektów (ścieżka ZIT, RIT, tryb konkursowy, duże projekty): czy wyodrębnienie wskazanych formuł skutkowało bardziej sprawnym i skuteczniejszym wdrażaniem Programu? Jakie trudności wystąpiły w poszczególnych formułach?
   3. Czy i w jakim stopniu preferencje dotyczące rodzaju przedsięwzięć realizowanych w ramach działania 6.1 typ 2 znalazły odzwierciedlenie we wdrażaniu interwencji?
   4. Jak ocenia się komplementarność inwestycji w ramach OP VI i OP IV-PI 4e? Czy były one skoordynowane z innymi inwestycjami transportowymi na terenie województwa? Czy wystąpił efekt synergii?

C. Ocena możliwości osiągnięcia założonych w programie celów dotyczących obszaru transportu
   1. Jaka jest możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych, wyrażonych przypisanymi wskaźnikami? Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?

D. Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027
   1. Czy sformułowane w Programie cele są nadal aktualne w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?
   2. Które z interwencji wdrażanych w RPO WSL w zakresie Osi Priorytetowej VI oraz PI 4e w ramach Osi Priorytetowej IV (tryb wyboru, sposób finansowania, preferencje i warunki realizacji projektów) należy kontynuować w RPO WSL po 2021 roku, z uwzględnieniem zmieniających się warunków zewnętrznych (prawnych, społecznych, ekonomicznych)?
   3. Czy istnieją nowe obszary, które wymagają objęcia wsparciem Programu w perspektywie 2021+ i jak należałoby je ewentualnie ukierunkować (preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?

Badaniem objęto wsparcie w ramach:

1. RPO WSL na lata 2014-2020, Oś Priorytetowa VI Transport:
   - PI 7b zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,
   - PI 7d rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.
2. RPO WSL na lata 2014-2020, Oś Priorytetowa IV Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna:

- PI 4e promowanie strategii niskoemisyjnej dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące zmiany klimatu (z wyłączeniem wsparcia związanego z efektywnym energetycznie oświetleniem przestrzeni publicznej).

Zakresem badania objęto okres od początku wdrażania RPO WSL 2014-2020 do dnia 13.07.2020 r. (data zawarcia umowy).

2. Metodologia i źródła informacji wykorzystane w badaniu

Badanie przeprowadzono w oparciu o następujące metody badawcze:

Analiza danych zastanych (desk research)

W trakcie badania poddano analizie następujące materiały źródłowe:

A. Dokumenty programowe i strategiczne

B. Rozporządzenia, ustawy i wytyczne

C. Dane związane z wdrażaniem RPO WSL 2014-2020

D. Inne dokumenty/materiały (m. in. literatura naukowa, wyniki badań, ewaluacji, analizy, ekspertyzy, dane BDL, GUS, GDDKiA, PKP PLK S.A.).

Indywidualne wywiady pogłębione

Indywidualny wywiad pogłębiony z przedstawicielami IZ RPO WSL 2014-2020

W celu uzyskania opinii z perspektywy strony systemowej, Wykonawca przeprowadził wywiady pogłębione z przedstawicielami Zamawiającego, tj. IZ RPO WSL 2014-2020. Wywiady indywidualne posłużyły do uzyskania informacji na temat aktualności założeń Programu, skuteczności przyjętego zakresu i formy wsparcia oraz stopnia osiągnięcia wyznaczonych celów dotyczących transportu. Rozmowy dostarczyły także informacji na temat tego, czy przyjęty system wskaźników został dobrany w sposób trafny oraz jakie zmiany w tej kwestii należy rozważyć w przyszłej perspektywie finansowej.

Na podstawie obserwacji procesu realizacji projektów respondenci wypowiedzieli się na temat pozytywnych i negatywnych czynników wpływających na skuteczność wdrażania interwencji oraz spodziewanej trwałości realizowanych przedsięwzięć. Rozmówcy oceniali także przyjęte mechanizmy wdrażania interwencji dotyczących transportu, tj. m.in. tryb wyboru projektów, instrument ZIT/RIT, przyjęte preferencje czy zapisy dotyczące komplementarności i zasad horyzontalnych. Przeprowadzone wywiady posłużyły do wskazania dobrych praktyk oraz pomogły sformułować rekomendacje dotyczące zmian w przyszłej perspektywie finansowej.

Indywidualny wywiad pogłębiony z przedstawicielami IP-ZIT/RIT RPO WSL

Równie ważne w kontekście oceny z perspektywy systemowej były wywiady pogłębione z przedstawicielami IP-ZIT/RIT RPO WSL 2014-2020, tj. związków i porozumień reprezentujących cztery subregiony województwa śląskiego. Respondenci zostali poproszeni o opinię na temat skuteczności realizowanego wsparcia w dziedzinie transportu w ramach poszczególnych subregionów oraz pomogli zidentyfikować osiągnięte i planowane efekty przedsięwzięć w kwestii dostępności drogowej województwa, warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich oraz atrakcyjności podróżowania przy pomocy transportu publicznego. Jako podmiot monitorujący bieżącą realizację działań w ramach wrażanych przedsięwzięć, przedstawiciele IP-ZIT/RIT zostali poproszeni o wskazanie czynników, które w największym stopniu warunkują skuteczną realizację celów założonych we wdrażanych projektach. Respondenci ocenili także przyjęte w ramach Programu rozwiązania i mechanizmy (forma wsparcia, tryb wyboru projektów, funkcjonowanie

instrument ZIT/RIT) oraz sposób realizacji zasad horyzontalnych w projektach transportowych.

Dobór respondentów miał charakter celowy – wywiady zostały przeprowadzone z przedstawicielami Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego oraz Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, jak również przedstawicielami Porozumienia JST Subregionu Północnego oraz Subregionu Południowego Województwa Śląskiego.

Indywidualny wywiad pogłębiony z ekspertami dziedzinowymi z obszaru transportu

W celu uzupełnienia badania o perspektywę ekspercką, Wykonawca przeprowadził indywidualne wywiady pogłębione z ekspertami posiadającymi wiedzę i doświadczenie z zakresu inwestycji transportowych, znających specyfikę województwa śląskiego, wywodzącymi się ze śląskich jednostek naukowych (Politechnika Śląska, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach) oraz przedstawicielami samorządowej jednostki organizacyjnej Województwa Śląskiego powołanej w celu wykonywania zadań zarządcy dróg wojewódzkich Województwa Śląskiego (Zarządu Dróg Wojewódzkich) i regionalnego przewoźnika kolejowego (Koleje Śląskie).

Wywiady te umożliwiły pozyskanie obiektywnych eksperckich ocen na temat skuteczności udzielonego wsparcia w kontekście istniejących potrzeb rozwojowych oraz uzyskanych już efektów, prowadzących do osiągnięcia celów wyznaczonych w Programie. Zebrane zostały również opinie na temat ewentualnych niezamierzonych pozytywnych lub negatywnych efektów pojawiających się w ramach wdrażania interwencji oraz możliwych sposobów na wzmacnianie efektów pozytywnych oraz przeciwdziałanie efektom negatywnym. W ramach wywiadów rozmówcy zostali poproszeni o ocenę przewidywanej trafności podjętych przedsięwzięć oraz o wskazanie czynników, które istotnie wpływają na wdrażanie projektów transportowych. Przeprowadzone rozmowy dostarczyły również wiedzy na temat tego, czy projekty dotyczące transportu realizują w wystarczającym stopniu zasady horyzontalne. Perspektywa ekspercka była przydatna przy formułowaniu rekomendacji dotyczących kształtu interwencji w przyszłej perspektywie finansowej.

CAWI/CATI (mix mode) z beneficjentami projektów

Badanie ilościowe z beneficjentami projektów zostało przeprowadzone z wykorzystaniem mieszanych technik CAWI i CATI (mix mode). Przeprowadzone badanie ankietowe miało na celu poznanie oceny wdrażania projektów z perspektywy popytowej. Respondenci wypowiadali się na temat skuteczności wsparcia w zakresie realizacji zakładanych efektów oraz jego potencjału dla generowania dodatkowych konsekwencji (zarówno pozytywnych, jak i negatywnych). Szacowali oni prawdopodobieństwo osiągnięcia zakładanych celów wskaźnikowych. Dodatkowo, wskazywali czynniki zewnętrzne (pozaprogramowe) wpływające na realizację przedsięwzięć - zarówno w wymiarze ułatwień/usprawnień, jak i ew. utrudnień/barier. Respondenci byli również proszeni o oszacowanie przewidywanej trwałości efektów wsparcia. Wreszcie, badani realizatorzy projektów określali trafność i adekwatność przyjętego systemu wskaźników względem ich możliwości (ale również potrzeb) monitoringowych. Wreszcie, respondenci badania CAWI/CATI wypowiadali się na temat aktualności celów wsparcia w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej oraz ich potrzeb w odniesieniu do ew. interwencji w perspektywie 2021+.

Badanie na pełnej populacji 91 unikatowych beneficjentów dla każdego Działania objętego ewaluacją (tj. Działań: 4.5, 6.1 i 6.2). Odpowiedzi uzyskano od 80 beneficjentów.

Studia przypadków

Metoda studium przypadku posłużyła wyłonieniu projektów, które wyróżniają się pozytywnie na tle pozostałych przedsięwzięć wdrażanych w ramach RPO WSL 2014-2020. Tym samym, studia przypadków wskazały te rozwiązania, które należy uznać za warte rozpowszechnienia i stosowania przez innych beneficjentów, bądź też Instytucje Zarządzające innych programów operacyjnych w tej i kolejnej perspektywie finansowej. Wnioski uzyskane w ramach studiów przypadku posłużyły do odpowiedzi na problemy badawcze dotyczące efektów (także tych niezamierzonych) udzielonego wsparcia, trafności doboru wskaźników, występowania wewnętrznych i zewnętrznych czynników wpływających na wdrażanie interwencji oraz sposobu realizacji zasad horyzontalnych w ramach projektów transportowych.

Wykonawca zrealizował 2 studia przypadku - po jednym studium w każdej Osi Priorytetowej objętej badaniem (OP IV oraz OP VI).

W ramach studiów przypadku opisane zostały projekty transportowe wyróżniające się spośród innych analizowanych przedsięwzięć pod względem:

- innowacyjności przyjętych rozwiązań,
- kompleksowości przyjętych rozwiązań,
- skuteczności osiągniecia wskaźników,
- komplementarności z innymi inwestycjami transportowymi na terenie województwa,
- realizacji zasad horyzontalnych.

Studium przypadku z elementami oceny społecznego odbioru interwencji

Proponowana metoda badawcza miała na celu przedstawienie dobrych praktyk we wdrażaniu projektów transportowych w ramach RPO WSL 2014-2020, przy uwzględnieniu ich efektów, społecznego odbioru i wpływu na poprawę jakości życia odbiorców ostatecznych. Studia przypadku objęły projekty zrealizowane do końca 2019 roku w ramach Osi Priorytetowej IV – PI 4e.

Zrealizowano 6 studiów przypadku. Przedmiotem każdego z nich był projekt zrealizowany w obszarze transportu w ramach RPO WSL 2014-2020 w danym mieście na obszarze województwa. Dobór do każdego ze studium został dokonany za pomocą następujących kryteriów:

- projekt znajdujący się w mieście powyżej 50 tys. mieszkańców,
- projekt w danym mieście został zakończony do końca 2019 r.,
- uwzględnienie różnych typów interwencji w ramach studiów przypadku (np. 1 projekt dotyczący węzłów przesiadkowych, 1 projekt dotyczący zakupu taboru autobusowego, 1 projekt dotyczący instalacji ITS, itd.),

- wybór projektów wyróżniających się w sposób ponadstandardowy wśród pozostałych w danym mieście (np. ze względu na kompleksowość, innowacyjność, szerokie oddziaływanie, itp.).

Wywiad grupowy

Uczestnikami wywiadu grupowego byli przedstawiciele IZ RPO WSL 2014-2020. Celem spotkania była dyskusja nad wynikami badania oraz wypracowanie ostatecznych treści rekomendacji.

3. Wyniki badania

3.1 Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu

3.1.1 Ocena skuteczności wsparcia

Potrzeby województwa śląskiego w obszarze transportu zostały wskazane w dokumentach strategicznych, takich jak Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+ oraz Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, a kierunki i zakres interwencji zapisany w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

Cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 w obszarze transportu realizowane są poprzez interwencję w ramach VI Osi Priorytetowej Transport (OP VI) oraz w ramach IV OP Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna w zakresie Priorytetu Inwestycyjnego (PI) 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): (i) 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): (ii) zakup taboru na potrzeby transportu kolejowego, (iii) budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru, (iv) budowa, przebudowa liniowej infrastruktury kolejowej, (v) 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): (a) budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, bus pasy), (b) rozwój sieci regionalnych tras rowerowych, (c) wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), (d) zakup taboru autobusowego i tramwajowego na potrzeby transportu publicznego wraz z budową infrastruktury, (e) budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej.

Ocena skuteczności wsparcia została przeprowadzona w jej aspekcie ilościowym (i wyrażona 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).

Postęp finansowy związany z realizacją projektów w obszarze transportu mający swoje odzwierciedlenie w tempie wydatkowania środków jest uwarunkowany rodzajem realizowanych projektów. Podejmowane przedsięwzięcia o charakterze infrastrukturalnym charakteryzują się relatywnie długim okresem realizacji (i często dłuższym okresem przygotowawczym związanym z zatwierdzaniem przez odpowiednie organy dokumentacji związanej z przyszłą inwestycją) i wielkością budżetu. Ma to wpływ na postęp w realizacji projektów i pojawiające się efekty.

W przypadku Działania 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie stanowiącego instrument realizacji PI 4e łączna wartość wkładu UE we wnioskach o płatność zatwierdzonych przez IZ (razem wnioski przekazane i nie przekazane do certyfikacji) wg stanu na 20.08.2020 r. wyniosła 809 056 033,21 zł, co stanowiło 40% wielkości alokacji na realizację PI 4e. Wartość wkładu UE we wnioskach o płatność przekazanych do certyfikacji wyniosła zaś 757 778 671,66 zł. Specyfikę postępu realizacyjnego projektów infrastrukturalnych obrazuje wartość wkładu UE w zawartych umowach/wydanych decyzjach o dofinansowanie, która wg stanu na 30.06.2020 r. kształtowała się na poziomie 1 668 798 540,44 zł, tj. 84% wielkości alokacji.

Dla Działania 6.1 Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowiącego instrument realizacji PI 7b łączna wartość wkładu UE we wnioskach o płatność zatwierdzonych przez IZ w analogicznym momencie wyniosła 874 271 142,34 zł, co stanowiło 56% wielkości alokacji na realizację PI 7b. Wartość wkładu UE we wnioskach o płatność przekazanych do certyfikacji wyniosła zaś 786 922 883,09 zł. Natomiast wartość wkładu UE w zawartych umowach/wydanych decyzjach o dofinansowanie osiągnęła na koniec II kwartału 2020 r. poziom 1 537 961 569,52 zł, tj. 99% wielkości alokacji.

W odniesieniu do Działania 6.2 Transport kolejowy stanowiącego instrument realizacji PI 7d całkowita wartość wkładu UE we wnioskach o płatność zatwierdzonych przez IZ wg stanu na 20.08.2020 r. wyniosła 160 068 530,06 zł, co stanowiło 32% wielkości alokacji na realizację PI 7d. W tym samym okresie wartość wkładu UE we wnioskach o płatność przekazanych do certyfikacji wyniosła 147 465 025,20 zł. Natomiast wartość wkładu UE w zawartych umowach/wydanych decyzjach o dofinansowanie osiągnęła poziom 481 989 472,49 zł, czyli 98% wielkości alokacji.

Osiągnięty na chwilę obecną postęp finansowy należy uznać za satysfakcjonujący. Wartości docelowe dwóch wskaźników (*Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej* i *Liczba zakupionych pojazdów kolejowych*) zostały już przekroczone, jeśli uwzględnić ich obecny stopień realizacji na podstawie wniosków o płatność końcową. Przekroczenia (faktyczne i spodziewane) wartości wskaźników można głównie przypisać – na co wskazują wypowiedzi respondentów wywiadów bezpośrednich – przyjętym ostrożnym kalkulacjom dla ich wielkości na etapie programowania wsparcia, wysokiej konkurencji pomiędzy dostawcami oraz korzystnemu

kształtowaniu się kursu euro, który zwiększył wyrażoną w polskich złotych wielkość alokacji do dyspozycji beneficjentów.

W przypadku większości pozostałych wskaźników poziom ich przyszłej realizacji szacowany na podstawie zawartych umów osiągnął już wartość docelową lub ją przekroczy (w przypadku wskaźnika *Długość wspartej infrastruktury rowerowej* nawet wielokrotnie). Na chwilę obecną niepewne jest osiągnięcie trzech wskaźników: *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych*, *Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg* oraz *Całkowita długość nowych dróg*. Możliwość osiągnięcia wartości docelowych dwóch ostatnich wskaźników zależy od realizacji nowych projektów, zaś mocno niepewne wydaje się osiągnięcie wartości docelowej wskaźnika *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych*. Główny problem związany z osiągnięciem zakładanej wartości docelowej tego wskaźnika wiąże się w opinii beneficjentów z jego skomplikowaniem i problemami z jego mierzalnością, a wobec braku jednoznacznej metodologii - dużą uznaniowością w jego pomiarze, zaś w opinii ekspertów i przedstawicieli strony systemowej - z dużą zależnością uzyskanych efektów od faktycznego podziału środków finansowych na różne typy projektów (np. pomiędzy zakup taboru autobusowego a centra przesiadkowe, które to typy projektów bardzo istotnie różnią się pod względem efektów generowanych w zakresie emisji gazów cieplarnianych).

Tabela 1. Postęp rzeczowy realizacji wskaźników dla PI 4e, 7b i 7d

PI	Działanie	Nazwa wskaźnika	Jedn.	Wartość docelowa 2023	Szacowana realizacja (na podst. umów)	2023 %	Realizacja (na podst. wniosków o płatność końcową)	2023 %
4e	4.5	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	200	393,00	197%	247,00	124%
	4.5	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	62	125,00	202%	26,00	42%
	4.5	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	10	6,00	60%	2,00	20%
	4.5	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	km	10	13,79	138%	0,00	0%
	4.5	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	t. ekw. CO_2/rok	103 308	40 631,05	39%	10 705,76	10%
	4.5	Długość wspartej infrastruktury rowerowej	km	24	150,37	627%	7,78	32%
7b	6.1	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	95	70,44	74%	4,79	5%
	6.1	Całkowita długość nowych dróg	km	59,50	49,65	83%	29,23	49%

7d	6.2	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	szt.	10	12,00	120%	12,00	120%
	6.2	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	51,80	52,00	100%	0,00	0%

Źródło: dane z SL 2014, stan na 30.09.2020 r.

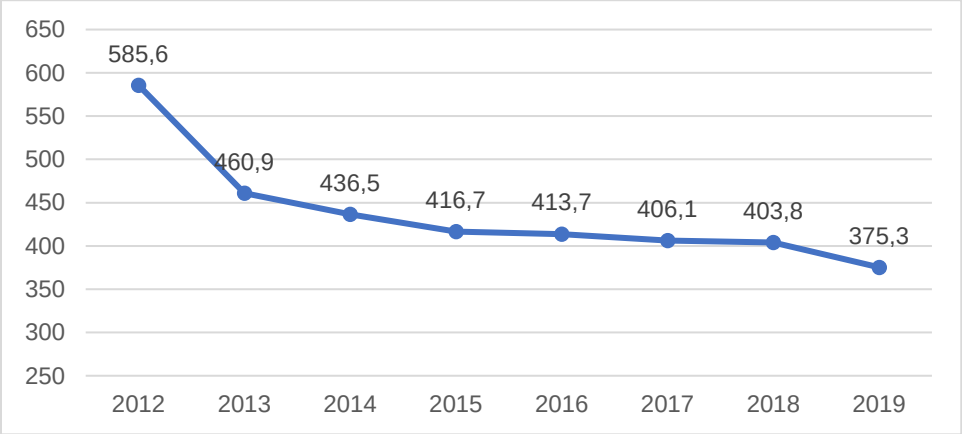
Poza aspektem ilościowym, o skuteczności wsparcia mogą też informować aspekty jakościowe związane z realizacją celów szczegółowych interwencji w kontekście wcześniejszych założeń oraz zasięgu uzyskanych efektów. Realizacja interwencji miała prowadzić do osiągnięcia następujących celów szczegółowych:

- zwiększonej atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów,
- lepszej dostępności głównych szlaków drogowych województwa,
- lepszych warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich.

Atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów

Mieszkańcy regionu w coraz mniejszym stopniu korzystają z komunikacji miejskiej, co wskazuje, że transport publiczny nie zwiększa swojej atrakcyjności i cel nie jest na chwilę obecną realizowany. Dane GUS wskazują na postępujący spadek liczby przewozów pasażerskich komunikacją miejską w województwie śląskim (wykres poniżej). Realizowane inwestycje nie były w stanie odwrócić lub przynajmniej wyhamować tego niekorzystnego trendu. W tej sytuacji nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanego w RPO WSL 2014-2020 w ramach osi priorytetowej IV celu szczegółowego wyrażonego omawianym wskaźnikiem, który z wartości bazowej na poziomie 585,6 mln osób w 2012 r. miał wzrosnąć do poziomu 822,35 mln osób w 2023 r.

Wykres 1. Przewozy pasażerskie komunikacją miejską w województwie śląskim w latach 2012-2019 (w mln)



Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych

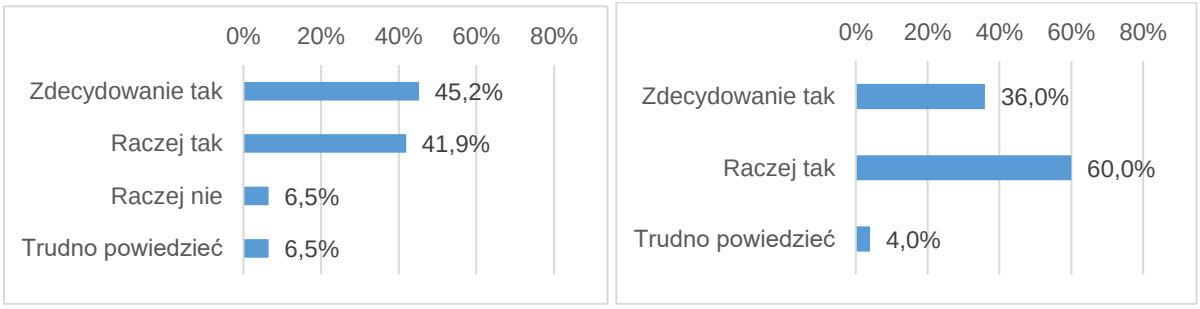
Na niekorzystne zmiany w zakresie korzystania z transportu publicznego w regionie wskazuje też wskaźnik liczby przewozów pasażerskich na 1 mieszkańca. O ile w przypadku Polski wzrósł on z poziomu 94,04 w 2013 r., by w 2019 r. osiągnąć już wartość 100,68, to w województwie śląskim w analogicznym okresie nastąpił spadek jego wartości z poziomu 100,06 do poziomu 82,96.

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.

Jak szczegółowo przedstawiono w dalszej części opracowania (rozdział 3.1.3), realizowane projekty oceniane są przez beneficjentów jako wywierające w większości przypadków bardzo duży lub duży wpływ na te kwestie. Punkt widzenia użytkowników (pasażerów) jest zbieżny z tą oceną i w dłuższym czasie powinien przekładać się na większą skłonność do korzystania z transportu publicznego przez mieszkańców województwa śląskiego.

Sami beneficjenci przewidują, że realizacja projektu w obszarze transportu publicznego wspartego w ramach RPO WSL 2014-2020 przyczyni się do wzrostu zainteresowania korzystaniem z transportu publicznego. Jak pokazuje wykres poniżej, jest o tym przekonanych ponad 87% respondentów projektów zakończonych, a jedynie niewielki ich odsetek poddaje taki efekt w wątpliwość (6,5%) lub nie ma zdania na ten temat (6,5%). W przypadku projektów będących w trakcie realizacji przekonanie o ich pozytywnym wpływie na wzrost zainteresowania korzystaniem z transportu publicznego jest udziałem 96% respondentów, choć tylko co trzeci jest o tym zdecydowanie przekonany. Tym niemniej na chwilę obecną nie ma podstaw, by twierdzić, że przełoży się to zauważalnie na wzrost korzystania z transportu publicznego.

Wykres 2. Czy w wyniku realizacji projektu nastąpi(ł) Pana/i zdaniem wzrost zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z transportu publicznego? (wykres po lewej stronie – projekty zakończone, wykres po prawej stronie – projekty niezakończone)

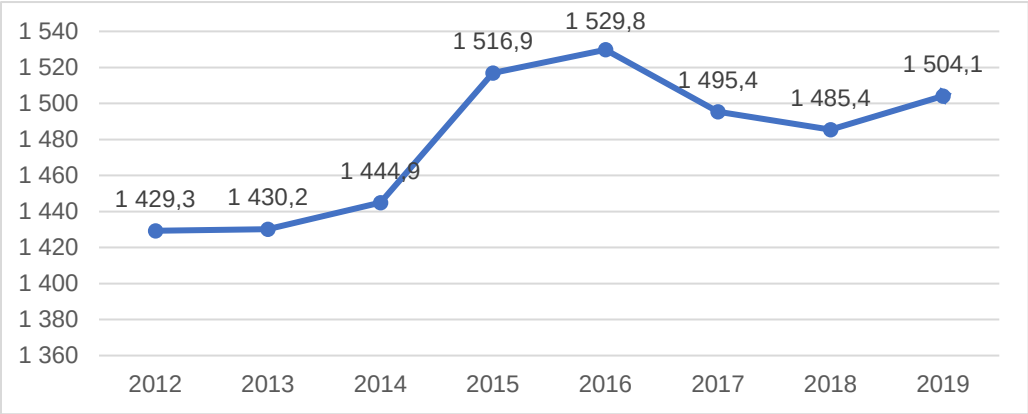


Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=31 (projekty zakończone), n=25 (projekty niezakończone)

Dostępność głównych szlaków drogowych województwa

Cel lepszej dostępności głównych szlaków drogowych województwa został już obecnie osiągnięty. Przemawiają za tym zmiany wartości dwóch wskaźników wyznaczonych w RPO WSL 2014-2020 dla oceny stopnia osiągnięcia tego celu: długości dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej oraz syntetycznego wskaźnika drogowej dostępności transportowej. Wskaźnik długości dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej został już znacząco przekroczony. Wartość docelowa w 2023 r. miała osiągnąć poziom 1482 km, tymczasem – jak pokazują dane zamieszczone na wykresie poniżej - w 2019 r. osiągnęła wartość 1504,1 km.

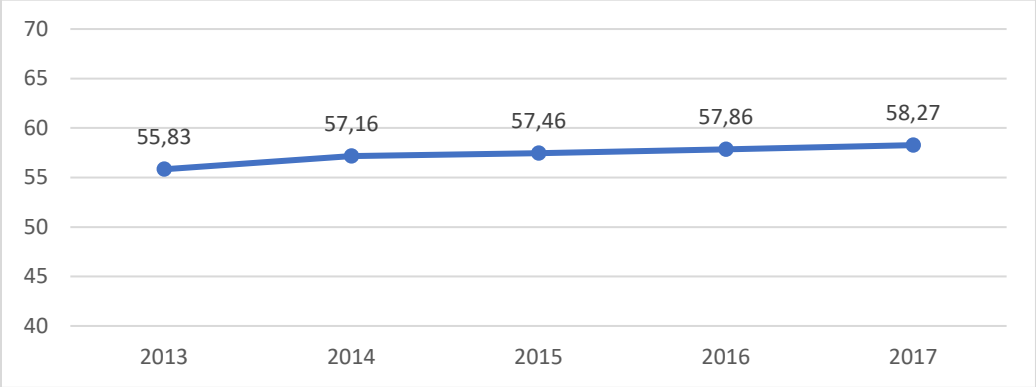
Wykres 3. Długość dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej w województwie śląskim w latach 2012-2019 (w mln)



Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych

Dla drugiego ze wskaźników - wskaźnika drogowej dostępności transportowej wyznaczono wartość docelową w roku 2023 na poziomie 64,25. Jego zmiany na przestrzeni lat 2013 (rok bazowy) – 2017 przedstawia poniższy wykres. W tym okresie wartość wskaźnika wzrosła nieznacznie, jednakże miała najwyższą wartość spośród wszystkich województw w kraju - 58,27 (wobec średniej dla Polski na poziomie 36,96).

Wykres 4. Syntetyczny wskaźnik drogowej dostępności transportowej dla województwa śląskiego w latach 2013-2017



Źródło: Polska Akademia Nauk, Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja), Warszawa, 19 grudnia 2017[1]

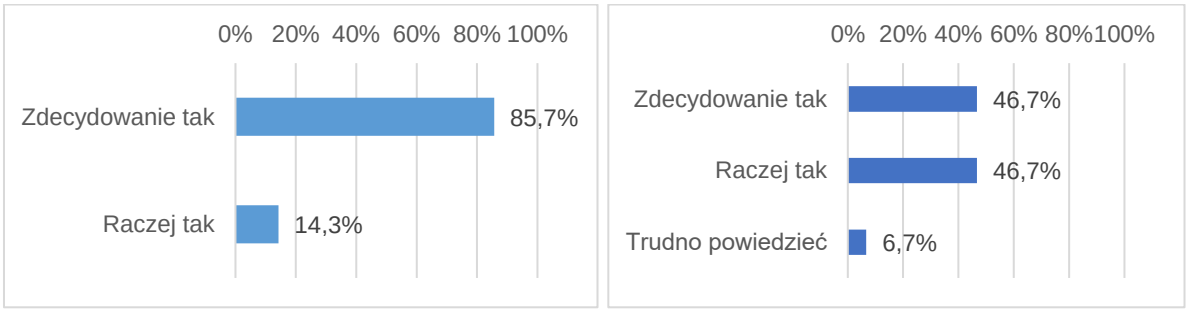
Cel zwiększonej dostępności głównych szlaków drogowych województwa realizowany jest przez ogółem 17 projektów. W wyniku ich realizacji zostanie wybudowanych blisko 50 km nowych odcinków dróg wojewódzkich i przebudowanych nieco ponad 70 km. Korzystnie należy ocenić fakt znacznego rozproszenia inwestycji drogowych, co oznacza że udzielone wsparcie poprawi dostępność dróg wojewódzkich dla licznej rzeszy mieszkańców

[1] W momencie opracowania raportu te dane są najbardziej aktualne.

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 (więcej na ten temat w rozdziale 3.1.3).

Podobnie, jak w przypadku oceny wpływu projektów na wzrost zainteresowania korzystaniem z transportu publicznego, także wysoko jest oceniany przez beneficjentów wpływ zrealizowanego lub obecnie realizowanego przez nich projektu w obszarze transportu na poprawę dostępności dróg w województwie śląskim. Nikt z respondentów zakończonych projektów nie podważał ich pozytywnego wpływu na realizację tego celu szczegółowego interwencji, przy czym zdecydowana większość osób wypowiadających się w badaniu ilościowym na ten temat była o tym zdecydowanie przekonana. W przypadku projektów wciąż trwających optymizm związany z pojawianiem się wpływu projektu na wzrost dostępność dróg w województwie nie był aż tak wysoki, tym niemniej przeszło 93% respondentów przewidywało jego wystąpienie.

Wykres 5. Czy w wyniku realizacji projektu poprawi(ła) się Pana/i zdaniem dostępność dróg w województwie? (wykres po lewej stronie – projekty zakończone, wykres po prawej stronie – projekty niezakończone)



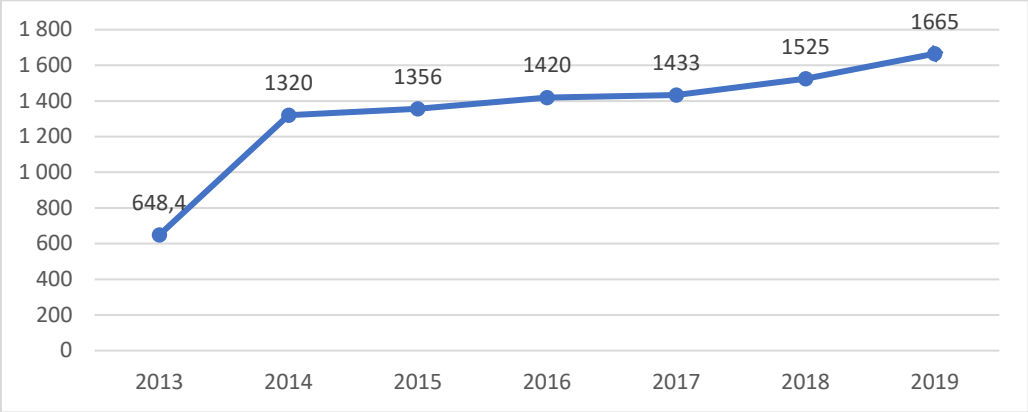
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=7 (projekty zakończone), n=15 (projekty niezakończone)

Warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich

Ostatni z celów szczegółowych w obszarze transportu związany z lepszymi warunkami wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich jest w RPO WSL 2014-2020 mierzony dwoma wskaźnikami: długością linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 90 km/h oraz wskaźnikiem kolejowej dostępności transportowej, dla których źródło danych stanowią – odpowiednio – PKP PLK i ministerstwo właściwe dla rozwoju infrastruktury.

Wartość docelowa wskaźnika długości linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 90 km/h wyznaczona na poziomie 1 091,7 km w 2023 r. została przekroczona już w 2014 r. Wartość wskaźnika stale rośnie i w 2019 r. osiągnęła poziom 1665 km.

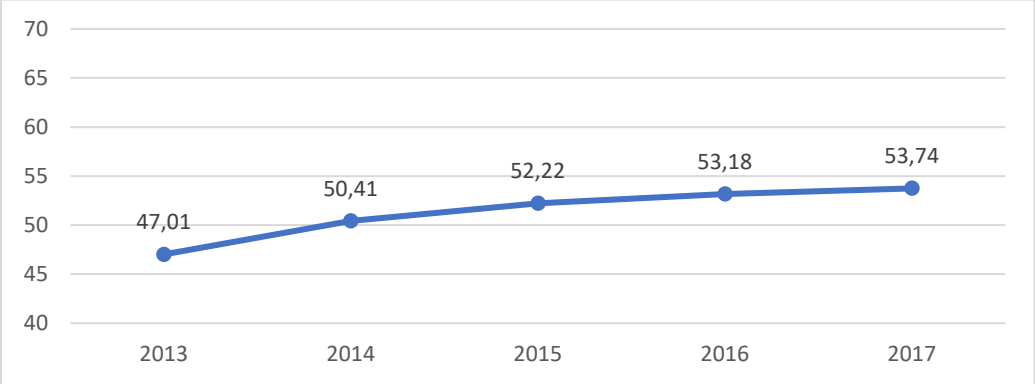
Wykres 6. Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 90 km/h w województwie śląskim w latach 2013-2019 (w km)



Źródło: *System Monitorowania Rozwoju Strateg*, Sprawozdanie roczne z realizacji RPO WSL 2014-2020 za rok 2019

W przypadku drugiego ze wskaźników jego wartość od 2013 roku (roku bazowego) nieustannie rośnie i w 2017 roku osiągnęła poziom 53,74 utrzymując województwo śląskie na wysokiej, drugiej pozycji w kraju (za województwem mazowieckim – 59,58). Wartość docelowa założona w RPO WSL 2014-2020 ma osiągnąć poziom 70,05, czego na chwilę obecną nie udało się jeszcze osiągnąć, jednak jak pokazują prognozy zawarte w dalszej części opracowania wartość docelowa powinna zostać osiągnięta.

Wykres 7. Syntetyczny wskaźnik kolejowej dostępności transportowej dla województwa śląskiego w latach 2013-2017



Źródło: Polska Akademia Nauk, Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja), Warszawa, 19 grudnia 2017

Obraz warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich może dać także analiza danych pochodzących z innych źródeł. Jedną z miar może być punktualność na przybyciu w 2019 r. (przy opóźnieniach powyżej 5 min i 59 s), która w przypadku Kolei Śląskich kształtowała się na poziomie 90,07%[2]. Jego poziom można uznać za dość wysoki

[2] Urząd Transportu Kolejowego, Punktualność w przewozach pasażerskich w 2019 r., s. 9.

(dla porównania – PKP Intercity osiągnęła wartość wskaźnika na poziomie 80,72%), jednak jednocześnie należy też zauważyć, że spośród wszystkich przewoźników regionalnych był on najniższy (dla porównania – Warszawska Kolej Dojazdowa – 99,52%, a PKP SKM w Trójmieście – 98,36%). Koleje Śląskie w 2019 r. zanotowały średnie opóźnienie dla pociągów opóźnionych na stacji końcowej od 6 min na poziomie 15 min 18 s, zaś średnie opóźnienie na stacji końcowej dla wszystkich opóźnionych pociągów wyniosło 6 min 53 s. Obiektywnie patrząc, nie są to wysokie wartości, co może kształtować pozytywny wizerunek regionalnej komunikacji pasażerskiej i – w powiązaniu z modernizacją infrastruktury kolejowej – skłaniać mieszkańców do wyboru transportu kolejowego.

Pomimo wysokiej gęstości linii kolejowych województwo śląskie cechuje niski poziom wykorzystania kolei mierzony liczbą podróży przypadających statystycznie na jednego mieszkańca danego obszaru (4,9 wobec średniej krajowej na poziomie 8,1)[3].

Cel poprawy warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich realizują jedynie 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.

Badanie przeprowadzone z jednym beneficjentem projektu w obszarze transportu kolejowego wskazało, że w jego ocenie realizacja projektu przyczyniła się do zdecydowanej poprawy warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich. Stan techniczny taboru był w 2019 r. drugą najczęstszą przyczyną powstawania opóźnień (20,33% ogólnej liczby opóźnień) pociągów Kolei Śląskich. To wskazuje priorytety dla rozwoju transportu kolejowego w województwie śląskim. Mniejsze problemy dotyczyły wielkości infrastruktury torowej – województwo śląskie ma największą w całym kraju gęstość linii kolejowych, która wg stanu na koniec 2018 r. wynosiła 15,8 km/100 km^2 (przy średniej w kraju na poziomie 6,2)[4]. Przy dużej rozległości siatki kolejowej problemem pozostaje – na co wskazują eksperci – jakość tej infrastruktury (torów, sieci energoelektrycznych, które towarzyszą torom, dworców i przystanków). W przypadku taboru kolejowego szacowane przez przewoźnika potrzeby to przynajmniej 50 szt. nowych składów, co pozwoli zapewnić odpowiednie warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich.

W opinii przedstawicieli strony systemowej (IZ/IP RPO WSL 2014-2020) i ekspertów z obszaru transportu kierunki i zakres interwencji są właściwe i mają potencjał dokonania widocznych zmian w tym obszarze w województwie śląskim. Ocena wpływu RPO WSL 2014-2020 na realizację celów wskazuje na korzystne zmiany w obszarze transportu w województwie śląskim, prowadzące do osiągnięcia dwóch z trzech celów szczegółowych. Wzmocnionej interwencji wymaga przede wszystkim zapewnienie warunków dla zwiększonej atrakcyjności transportu publicznego.

[3] Urząd Transportu Kolejowego, Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa, Warszawa 2019, s. 8-9.

[4] Urząd Statystyczny w Katowicach, Transport w województwie śląskim w 2018 r., 15.11.2019 r.

Podsumowanie

Ocena skuteczności wsparcia 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 jest widoczny we wnioskach o płatność zatwierdzonych przez IZ, jak również we wnioskach o płatność przekazanych do certyfikacji, co wynika jednakże 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.

O tym, że realizowane projekty mogą zmieniać oblicze transportu w województwie śląskim i jego postrzeganie przez mieszkańców województwa świadczy społeczny odbiór projektów, które uzyskały wsparcie (zob. studia przypadków zamieszczone w Załączniku). Bardzo pozytywny odbiór posiadają projekty związane z zakupem taboru autobusowego na potrzeby miejskiej komunikacji publicznej, a mieszkańcy w największym stopniu doceniają w zrealizowanych projektach poprawę komfortu oraz bezpieczeństwa podróży. Podkreślane są także pewność podróży i zwiększenie prędkości podróżnej, co wpływa na korzystne postrzeganie transportu publicznego jako formy transportu w obszarze województwa. Satysfakcjonujące mieszkańców województwa przeobrażenia w tym zakresie mogą nastąpić dopiero w dłuższym horyzoncie czasu, jako że podejmowane inwestycje są kosztowne i wymagają priorytetyzacji celów i działań zmierzających do ich osiągnięcia.

3.1.2 Ocena skuteczności formuły ZIT/RIT

W ramach interwencji RPO WSL 2014-2020 dotyczącej obszaru transportu przyjęto założenia związane z zastosowaniem instrumentów terytorialnych w postaci Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) oraz Regionalnych Inwestycji Terytorialnych (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, i obowiązuje w przypadku Działania 4.5 (Poddziałanie 4.5.1 oraz 4.5.2).

Postęp rzeczowy realizacji wskaźników ZIT/RIT w obszarze tematycznym badania mierzony jest trzema wskaźnikami. Największy postęp, nie budzący wątpliwości co do możliwości osiągnięcia założonych wartości docelowych, dotyczy wskaźnika *Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej*. Jego realizacja na podstawie wniosków o płatność końcową już na koniec II kw. 2020 r. przekroczyła dla wszystkich rodzajów interwencji (wykorzystujących instrumenty terytorialne

ZIT/RIT lub nie) wartość docelową (247 szt. wobec wartości docelowej na poziomie 200 szt.). Szczególnie silnie wartości docelowe zostały przekroczone w przypadku RIT północnego (509% wartości docelowej) i RIT południowego (427% wartości docelowej). Jeszcze większe poziomy przekroczenia zakładanych wartości docelowych sugerują szacunki zawarte w podpisanych umowach.

Kolejny wskaźnik *Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych*, choć w oparciu o wnioski o płatność końcową nie osiągnął jeszcze wysokich wartości realizacyjnych (42% dla wszystkich rodzajów interwencji, wykorzystujących instrumenty terytorialne ZIT/RIT lub nie), to osiągnięcie przez niego wartości docelowych nie budzi wątpliwości. Szacunki, które można określić na podstawie podpisanych umów wskazują, że powinien zostać on dwukrotnie przekroczony. Choć należy tu wskazać na znaczną nieostrość pojęcia „węzła przesiadkowego" – na co w wywiadach wskazywali przedstawiciele strony systemowej - co mogło w efekcie przyczyniać się do względnej łatwości w osiąganiu wskaźników przez małe projekty w tym zakresie, przy jednoczesnej trudności w osiąganiu wskaźnika przez duże projekty.

W porównaniu z dwoma wcześniej omawianymi wskaźnikami spory niedosyt może budzić postęp w realizacji wskaźnika *Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych*, który jest realizowany jedynie w projektach ZIT/RIT. Postęp w realizacji wyrażony wnioskami o płatność końcową wyniósł na koniec II kw. 2020 r. 20%, zaś w ujęciu bazującym na szacunkach z zawartych umów – 60%.

Tabela 2. Postęp rzeczowy realizacji wskaźników ZIT/RIT dla Poddziałania 4.5.1/4.5.2 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT/RIT

Nazwa wskaźnika	Jedn.	Zakres	Wartość docelowa*	Szacowana realizacja (na podst. umów)	2023 %	Realizacja (na podst. wniosków o płatność końcową)	2023 %
Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	CEN	165	227	138%	127	77%
		PD	15	90	600%	64	427%
		PN	11	56	509%	56	509%
		ZACH	4	10	250%	0	0%
		Poza ZIT/RIT	5	10	200%	0	0%
		RPO WSL	**200**	**393**	**197%**	**247**	**124%**
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	CEN	53	101	191%	14	26%
		PD	5	13	260%	9	180%
		PN	3	5	167%	2	67%
		ZACH	1	4	400%	1	100%
		Poza ZIT/RIT	-	-	-	-	-
		RPO WSL	**62**	**123**	**198%**	**26**	**42%**
Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	CEN	8	5	63%	1	13%
		PD	1	1	100%	1	100%
		PN	1	0	0%	0	0%
		ZACH	-	0	-	0	-

		Poza ZIT/RIT	-	-	-	-	-
		RPO WSL	**10**	**6**	**60%**	**2**	**20%**

** Wartość wskazana w Porozumieniach w sprawie powierzenia zadań z zakresu realizacji instrumentu ZIT/RIT*

Źródło: dane z SL 2014, stan na 30.06.2020 r.

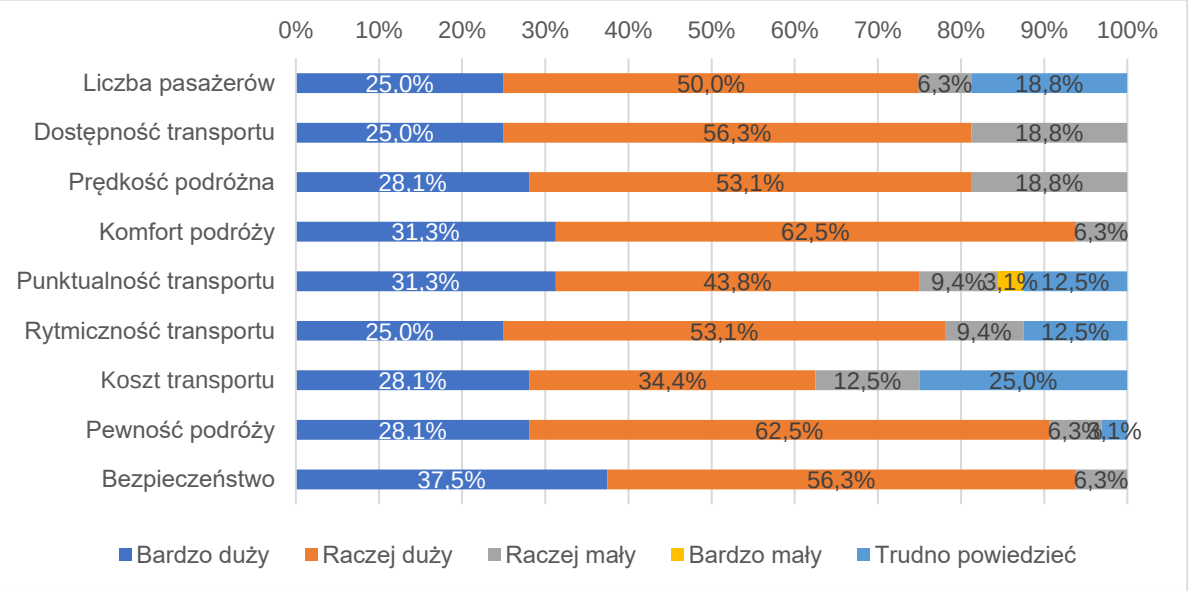
Podsumowanie

Zastosowana formuła ZIT/RIT wskazuje na jej skuteczność. Postęp finansowy realizacji wskaźników ZIT/RIT można ocenić jako zadowalający. Z problemami przebiega realizacja wskaźnika *Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych* realizowanego jedynie w projektach ZIT/RIT.

3.1.3 Pozostałe efekty udzielonego wsparcia

W wyniku wdrażania projektów transportowych osiągnięto także szereg efektów niezwiązanych bezpośrednio z trzema głównymi celami interwencji. O zidentyfikowanie takich efektów poproszeni zostali beneficjenci projektów transportowych realizowanych w ramach RPO WSL. Z uwagi na dość podobny charakter potencjalnych efektów, odpowiedzi beneficjentów Działania 4.5 oraz 6.2 analizowane były wspólnie. Wyniki badania zostały zaprezentowane na poniższych wykresach.

Wykres 8. W jakim stopniu realizacja projektu wpłynęła na poniższe kwestie? – projekty zakończone w ramach Działania 4.5 oraz 6.2.



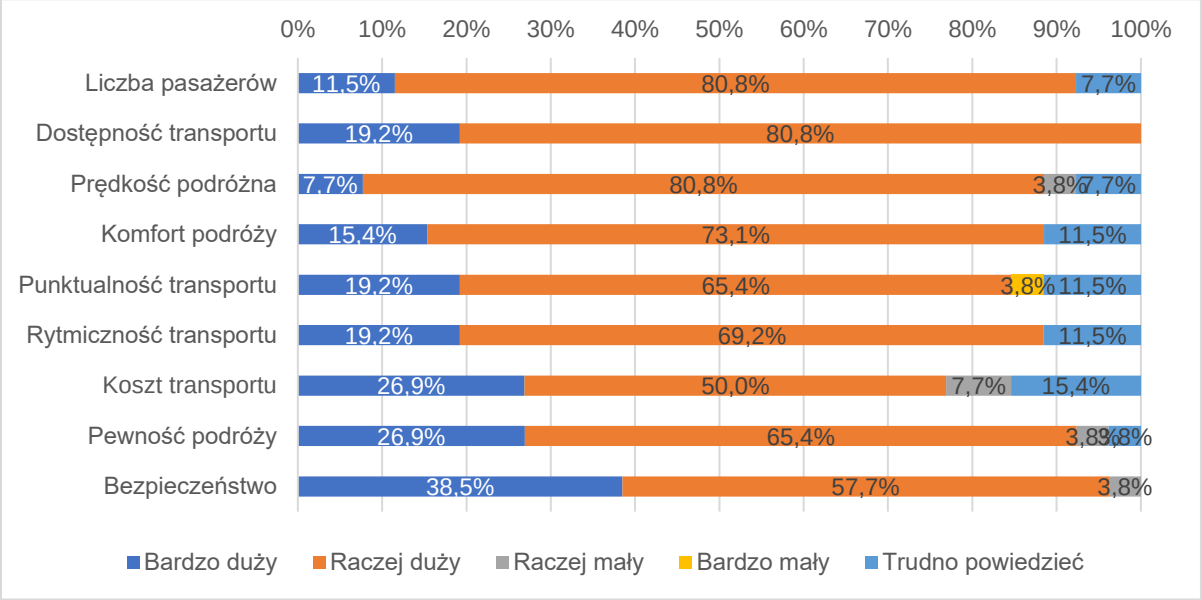
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=32

Według beneficjentów zakończonych projektów Działania 4.5 oraz 6.2, największych efektów należy upatrywać w kwestii wzrostu bezpieczeństwa (łącznie 93,8% respondentów wskazało, iż wpływ inwestycji na ten aspekt był bardzo duży lub raczej duży) oraz komfortu podróży (także 93,8% wskazań). Ankietowani dostrzegli także znaczący wpływ na pewność podróży (90,6%), a także dostępność transportu (81,3%) oraz prędkość podróżną (81,2%). Elementem, na który interwencja wpłynęła w najmniejszym stopniu są koszty transportu – jedynie 62,5% respondentów deklaruje, iż realizowana przez nich inwestycja miała duży wpływ na tę kwestię.

W przypadku projektów niezakończonych realizowanych w ramach Działania 4.5 oraz 6.2, beneficjenci zapytani o spodziewane przyszłe oddziaływanie inwestycji na poszczególne aspekty byli mniej skłonni do deklarowania dużego wpływu niż beneficjenci projektów

zakończonych. Wyjątkiem jest kwestia bezpieczeństwa podróży – łącznie aż 96,2% ankietowanych wskazało, iż ich projekt będzie miał bardzo duży lub duży wpływ na ten aspekt (w tym 38,5% wskazań na wpływ bardzo duży). Wszyscy respondenci wskazali, iż prowadzona przez nich inwestycja wpłynie na dostępność transportu, natomiast po 92,3% z nich – na liczbę pasażerów i pewność podróży. Dość wysoki oczekiwany wpływ zadeklarowano także w kwestii rytmiczności transportu i komfortu podróży. Podobnie jak w przypadku projektów zakończonych, najmniejszy spodziewany wpływ projektów dotyczy kosztów transportu (łącznie 76,9% wskazań). Szczegółowy rozkład udzielonych odpowiedzi prezentuje poniższy wykres.

Wykres 9. W jakim stopniu realizacja projektu wpłynęła na poniższe kwestie? – projekty niezakończone w ramach Działania 4.5 oraz 6.2.



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=26

Otrzymane wyniki badania ilościowego potwierdzają także opinie zebrane podczas wywiadów pogłębionych z przedstawicielami IZ, beneficjentami oraz ekspertami, a także analizy danych zastanych. Do najważniejszych efektów projektów zrealizowanych w ramach Działania 4.5 oraz 6.2 należy poprawa komfortu podróżowania transportem publicznym, wynikająca z korzystania z nowoczesnego taboru autobusowego i kolejowego, wyposażonego w szereg udogodnień dla użytkowników (np. wygodne fotele, klimatyzacja, toalety, elektroniczne tablice informujące o przebiegu trasy, gniazdka dla ładowarek, wi-fi), przystosowanego do potrzeb osób z niepełnosprawnością. Na podniesienie komfortu podróży wpływa także możliwość skorzystania z ITS, ułatwiającego poruszanie się po mieście przy pomocy komunikacji publicznej.

Jak wynika z wywiadu przeprowadzonego w ramach studium przypadku, zakup 12 elektrycznych zespołów trakcyjnych umożliwiających łącznie przewóz co najmniej 4080 pasażerów, dokonany w ramach Działania 6.2. wpłynął na podniesienie jakości podróży dzięki najnowszym udogodnieniom, takim jak uchwyty na rowery, rampy umożliwiające wjazd do pociągu osobom na wózku inwalidzkim czy system klimatyzacji i ogrzewania, krótszy czas

dojazdu do punktu docelowego, a także zmniejszenie ryzyka awarii. Możliwość podróżowania komfortowym, szybkim i jednym z bardziej ekologicznych środków transportu staje się dla mieszkańców województwa coraz bardziej atrakcyjną alternatywą dla transportu indywidualnego. Świadczy o tym chociażby systematyczny wzrost przejazdów pasażerskich Kolei Śląskich w ostatnich latach – w 2017 r. liczba ta wyniosła 15,7 mln osób, w 2019 r. – niemal 17 mln, natomiast w 2019 r - wzrosła do ponad 20 mln osób[5].

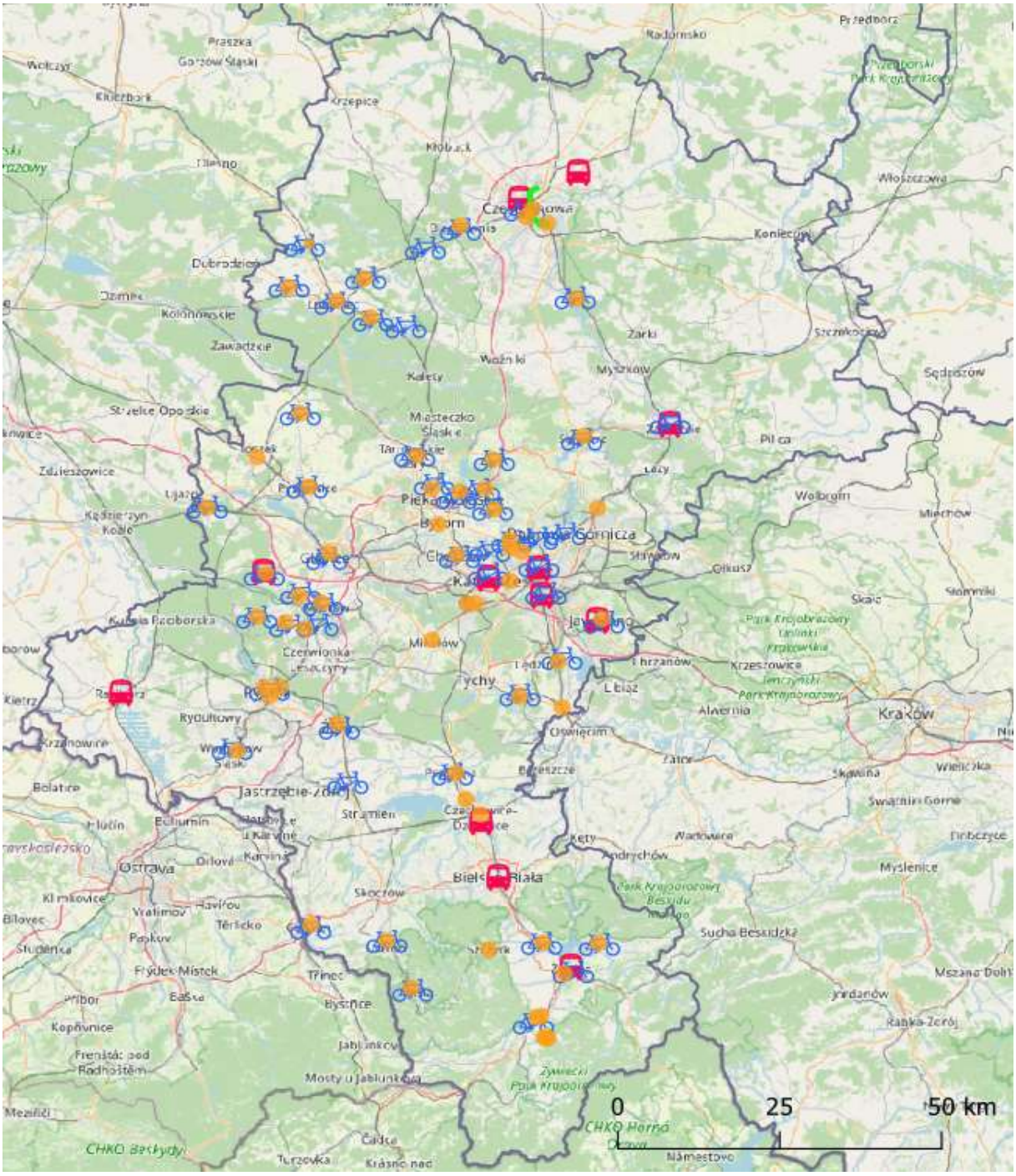
Interwencja wpłynęła także na wzrost poziomu bezpieczeństwa podróżnych, zarówno dzięki wymianie przestarzałego taboru autobusowego na nowe pojazdy (247 autobusów w projektach zrealizowanych, 393 autobusy we wszystkich projektach z podpisaną umową o dofinansowanie), zachowujące najwyższe standardy bezpieczeństwa, wyposażone niekiedy także w system kontroli trzeźwości kierowcy, jak również poprzez stworzenie możliwości bezpiecznego poruszania się po drogach rowerowych oraz skorzystania ze specjalnie przeznaczonych do tego miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, ograniczając tym samym parkowanie pojazdów w miejscach niebezpiecznych lub niedozwolonych. Nowy tabor o wyższym stopniu niezawodności daje także większą pewność, iż podróżny dotrze w określonym czasie do punktu docelowego – należy jednak zaznaczyć, iż na pewność podróży najczęściej wpływają czynniki zewnętrze, takie jak korki, kolizje czy warunki pogodowe.

Dzięki inwestycjom realizowanym w ramach OP IV, polegającym na tworzeniu węzłów przesiadkowych umożliwiających wygodną zmianę środka transportu, poprawie uległa także dostępność komunikacji publicznej – inwestycje te zachęcają mieszkańców do pozostawiania własnych pojazdów na wyznaczonych parkingach, a następnie do skorzystania z komunikacji zbiorowej. Zintegrowanie poszczególnych rodzajów transportu osiągnięte dzięki wybudowaniu 26 węzłów przesiadkowych (planowana liczba węzłów w ramach wszystkich dofinansowanych projektów to 125), mimo wciąż niewielkiej skali, stanowi impuls dla dalszego rozwoju multimodalności w województwie.

Poniższa mapa prezentuje rozkład poszczególnych typów inwestycji w Działaniu 4.5 na obszarze województwa śląskiego. Większość zadań w sposób naturalny skupiła się na najbardziej zurbanizowanej części województwa. Warto zwrócić uwagę na znaczące uwzględnienie infrastruktury rowerowej (budowa ścieżek/dróg rowerowych, parkingów Bike &Ride, punktów napraw rowerów, stojaków na rowery) w realizowanych projektach. Inwestycje realizowane w ramach Działania 4.5 w przeważającej części dotyczyły budowy węzłów przesiadkowych, a rozwiązania dla rowerów okazały się ważnym elementem składowym tych projektów – zarówno w kontekście umożliwienia dojazdu do danego węzła, ale także ze względu na wykorzystanie powstających dróg rowerowych do celów rekreacyjnych.

[5] Przewozy Kolei Śląskich w 2017 r., Przewozy Kolei Śląskich w 2018 r., Przewozy Kolei Śląskich w 2019 r..

Mapa 1. Inwestycje zrealizowane bądź będące w trakcie realizacji w ramach Działania 4.5 RPO WSL 2014-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LSI

(Z)realizowane projekty zakładały zintegrowanie istniejących środków transportu i uzupełnienie elementów tworzących warunki do sprawnej i wygodnej dla użytkowników zmiany środka transportu, przede wszystkim w celu wykorzystania komunikacji publicznej. Przykładem takiej inwestycji jest projekt „Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł Ligota". Efektem projektu jest stworzenie możliwości przesiadki z komunikacji indywidualnej, rowerowej i autobusów na pociąg umożliwiający dotarcie do centrum Katowic z południowych części miasta (i z powrotem) dzięki budowie parkingów typu Park&Ride oraz Bike&Ride. Wprowadzenie nowych rozwiązań segregujących ruch komunikacji publicznej od ruchu samochodowego, rowerowego oraz pieszego przyczyniło się do wzrostu komfortu i bezpieczeństwa podróżnych, co zachęca do skorzystania z transportu zbiorowego. W trakcie realizacji pozostają także inne dwa projekty finansowane w ramach Działania 4.5, wzmacniające multimodalność w Katowicach – inwestycje te dotyczą Węzła Zawodzie oraz Węzła Brynów Pętla, umożliwiających przesiadkę z komunikacji indywidualnej do komunikacji tramwajowej i autobusowej.

Innym przykładem przedsięwzięcia integrującego różne środki transportu jest projekt „Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Imielinie", w ramach którego w rejonie dworca PKP wybudowano parkingi przeznaczone dla samochodów i jednośladów, wytyczono nowe przejścia dla pieszych, chodniki i place, a także wybudowano miejsca postojowe dla busów i autobusów oraz wiatę przystankową. Efektem projektu jest zatem integracja transportu kolejowego, autobusowego, samochodowego, rowerowego i pieszego.

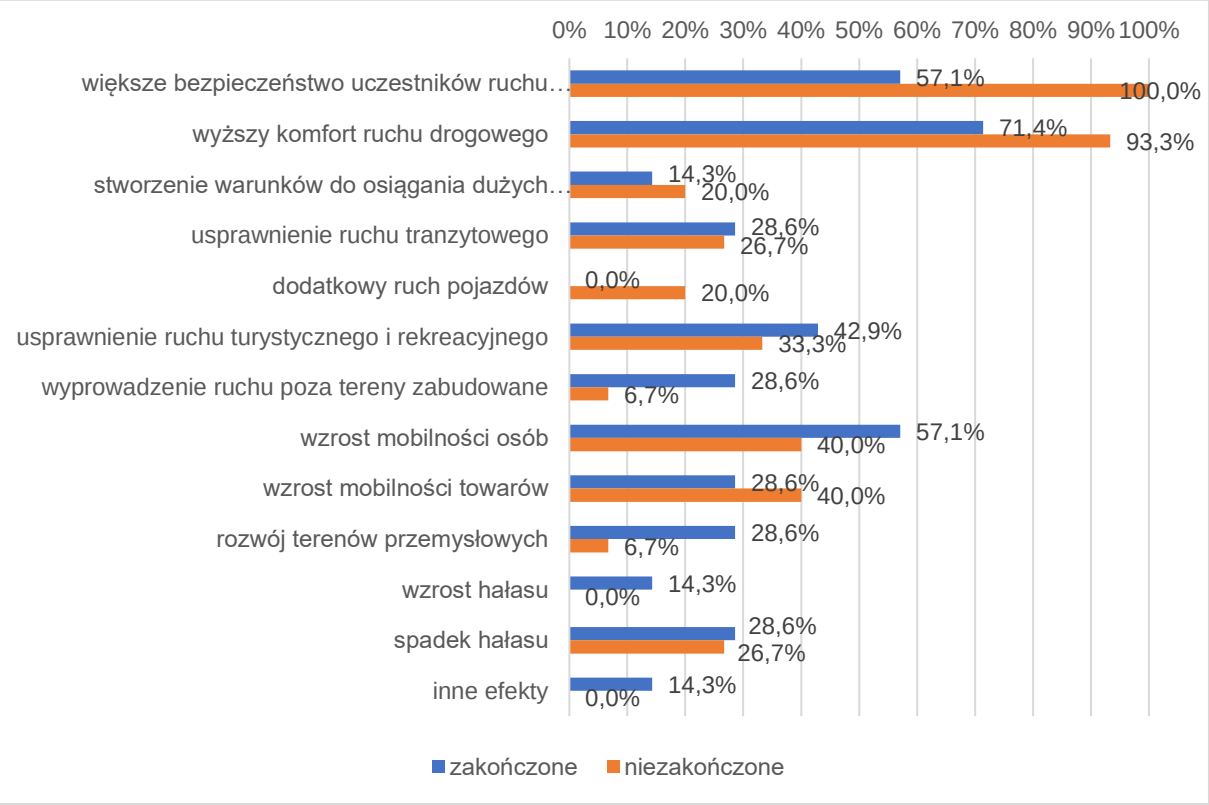
Efekt multimodalności uzyskano także w wyniku realizacji projektu "Miejskie centrum integracji transportu Jaworzno z integracją dróg dla rowerów i systemem roweru miejskiego". W ramach inwestycji wybudowano drogi rowerowe umożliwiające dojazd do Centrum Integracji z najbardziej zaludnionej części miasta, zadaszenia nad przystankami autobusowymi, a także parkingi - samochodowy i rowerowy (wyposażony w szatnie, prysznice oraz nagłośnienie). Jak wynika z przeprowadzonego wywiadu z beneficjentem, dodatkowa zaletą projektu jest całoroczne wykorzystanie wiaty rowerowej – w miesiącach zimowych zamieniana jest ona bowiem w miejskie lodowisko.

Ważnym efektem projektów realizowanych w ramach Działania 4.5, wskazywanym praktycznie przez wszystkie grupy rozmówców jest poprawa jakości środowiska naturalnego, przede wszystkim dzięki zmniejszeniu emisji CO_2 oraz innych zanieczyszczeń generowanych ze źródeł transportowych. Wymiana starego nieefektywnego energetycznie taboru na pojazdy nisko- lub zeroemisyjne, a także tworzenie warunków do rezygnowania z przemieszczania się własnym samochodem na rzecz komunikacji publicznej przyczynia się do zmniejszenia kongestii i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na jakość powietrza oraz wód powierzchniowych i gruntowych. W celu zwiększenia skali efektów środowiskowych interwencji, w przyszłej perspektywie finansowej należy utrzymać preferencje dla zakupu pojazdów zeroemisyjnych. Działaniem wzmacniającym efekty multimodalności i walki z niską emisją powinno być prowadzenie przez władze gminy spójnej, konsekwentnej i przemyślanej polityki transportowej, wzmacniającej zintegrowanie dostępnych środków transportu i wprowadzającej środki zmierzające do ograniczenia zanieczyszczeń (budowa centrów przesiadkowych, uzupełnianie brakujących odcinków dróg rowerowych, wprowadzanie wspólnego biletu, optymalizacja przebiegu miejskich linii autobusowych i integracja z liniami prywatnych przewoźników, wprowadzanie płatnych stref

parkowania, darmowa komunikacja publiczna dla wybranych grup społecznych czy też ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast).

Z uwagi na specyfikę inwestycji, osobno należy przeanalizować efekty uzyskane dzięki projektom drogowym (z)realizowanym w ramach Działania 6.1. W trakcie badania ankietowego (wyniki przeprowadzonej ankiety ilustruje poniższy wykres) beneficjenci wskazali, iż prowadzone przez nich inwestycje wpłynęły bądź wpłyną w największym stopniu na poprawę bezpieczeństwa ruchu (57,1% projektów zakończonych i 100,0% projektów niezakończonych) oraz komfort podróży (analogicznie 71,4% i 93,3%). Z kolei 57,1% beneficjentów projektów zakończonych oraz 40,0% beneficjentów projektów będących w trakcie realizacji twierdzi, iż prowadzona przez nich inwestycja przyczyni się do wzrostu mobilności osób. Dość często wskazywano także na usprawnienie ruchu turystycznego i rekreacyjnego, wzrost mobilności towarów, usprawnienie ruchu tranzytowego oraz, w przypadku projektów zakończonych, wyprowadzenie ruchu poza obszary zabudowane i zurbanizowane.

Wykres 10. W jakim stopniu realizacja projektu wpłynęła/wpłynie na poniższe kwestie? – projekty zakończone i niezakończone w ramach Działania 6.1



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=7 (zakończone), n=15 (niezakończone)

Podobne efekty projektów drogowych zidentyfikowano w ramach badań jakościowych. Większe bezpieczeństwo i komfort jazdy jest szczególnie zauważalny w przypadku projektów polegających na modernizacji dróg. W ramach wdrażanych projektów budowane są także chodniki, instalowane są systemy sygnalizacji świetlnej, montowane są elementy odblaskowe oraz pionowe i poziome znaki drogowe. Poprawa parametrów drogi wpływa

także na możliwość bezpiecznego rozwinięcia większych prędkości podróżnych oraz, częściowo, na ograniczenie hałasu wynikającego z wykonanie jezdni w technologii tzw. „cichej nawierzchni". Jak wskazuje respondent wywiadu przeprowadzonego w ramach studium przypadku, ważnym efektem towarzyszącym modernizacji dróg jest także ochrona przed hałasem dzięki montażowi ekranów akustycznych wzdłuż pasa drogowego.

Wdrażane inwestycje drogowe przyczyniają się także do wzrostu dostępności i atrakcyjności inwestycyjnej terenów, w pobliżu których przebiegają, dając możliwość rozwoju działalności gospodarczej oraz tworzenia nowych miejsc pracy. Z uwagi na prace porządkujące pobocza (np. w ramach ich odwodnienia), budowę nowej nawierzchni drogi oraz stworzenie warunków do bezpiecznego ruchu pieszych, pewnej poprawie ulega także estetyka terenów objętych inwestycją. W przypadku części projektów wybudowana droga ma służyć także wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza centrum miasta oraz poprawie warunków życia jego mieszkańców dzięki zmniejszeniu ryzyka wypadków drogowych, ograniczeniu hałasu, a także zmniejszeniu zanieczyszczenia powietrza.

Efektem związanym z poprawą jakości środowiska jest także zmniejszenie emisji spalin poprzez oszczędność czasu w przewozach pasażerskich oraz towarowych, wynikającą z poprawy parametrów istniejących dróg oraz budowy nowych odcinków, skracających czas podróży.

Zapytani w ramach wywiadów pogłębionych przedstawiciele IZ, beneficjenci oraz eksperci deklarują, iż zrealizowane inwestycje transportowe są chętnie wykorzystywane przez podróżujących. W największym stopniu efekt pojawienia się dodatkowych użytkowników widoczny jest w przypadku inwestycji zakupu nowego taboru autobusowego i kolejowego, a także infrastruktury stworzonej w ramach węzłów przesiadkowych – parkingów, przystanków i dojazdowych dróg rowerowych.

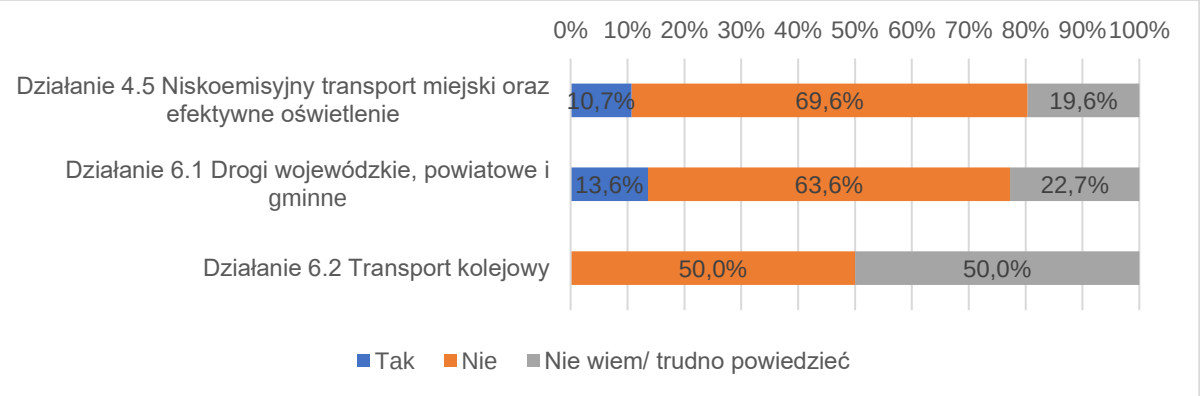
Informacji na temat stopnia wykorzystania inwestycji dostarczają także przeprowadzone studia przypadku. W ramach projektu „Modernizacja infrastruktury autobusowo-tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je dróg rowerowych" stworzono 8 małych węzłów przesiadkowych pozwalających na zmianę środka transportu, a także wybudowano 14 kilometrów dróg rowerowych spajających sieć stworzonych węzłów. Jak wskazuje przeprowadzony wywiad, inwestycja przyczyniła się do zauważalnego wzrostu obecności rowerzystów w przestrzeni miejskiej (użytkownicy rowerów miejskich są łatwo rozpoznawalni z uwagi na charakterystyczne oznakowanie pojazdów). Bardzo duże zainteresowanie obiektami typu B&R odnotowano także w gminie Herby, w której wybudowano dwa węzły przesiadkowe wyposażone w zadaszone stanowiska postojowe dla rowerów oraz niemal 6 km dróg rowerowych. Wsparta infrastruktura cieszy się dużym zainteresowaniem mieszkańców i przyjezdnych, na co wskazuje zarówno widoczny ruch rowerzystów, rolkarzy i osób poruszających się hulajnogami na wybudowanych ciągach, jak również znaczący poziom wypełnienia parkingów B&R.

Wysokim stopniem wykorzystania charakteryzuje się także zakupiony w ramach projektów tabor kolejowy i autobusowy. Jak już wspomniano, do czasu wybuchu pandemii liczba pasażerów Kolei Śląskich stale rosła – według respondentów wzrost zainteresowania korzystaniem z transportu kolejowego wynikał ze zwiększenia liczby dostępnych kursów oraz większego komfortu i pewności podróży, zapewnionego przez nowoczesne pojazdy.

Pozytywne opinie użytkowników dotyczą także 22 elektrycznych autobusów zakupionych w ramach projektu zrealizowanego w Jaworznie. Nowe linie autobusowe, obsługiwane wyłącznie przez zakupione autobusy cieszą się bardzo dużym powodzeniem wśród mieszkańców, o czym świadczą wyniki badań prowadzonych przez Urząd Miejski, które wykazały, iż średnia liczba osób przewiezionych na kilometr trasy jest na tych liniach większa od przeciętnej w porównaniu do pozostałych miejskich linii.

W ramach badania ankietowego zapytano także beneficjentów, czy w wyniku realizacji ich projektów pojawiły się efekty nieplanowane na etapie aplikowania o środki. Jedynie11,3% respondentów przyznało, iż dostrzega takie efekty, 67,5% respondentów zaprzeczyło ich wystąpieniu, natomiast 21,3% - nie potrafiło udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Biorąc pod uwagę rozkład wyników w podziale na poszczególne działania objęte badaniem ewaluacyjnym, największy odsetek respondentów dostrzegających efekty niezamierzone wystąpił w przypadku Działania 6.1 (13,6%). Jedynie 10,7% beneficjentów Działania 4.5 przyznało, że ich projekt wygenerował nieplanowane efekty, natomiast w przypadku Działania 6.2 – nie zidentyfikowano takich efektów.

Wykres 11. Czy w wyniku realizacji projektu osiągnięto niezamierzone efekty? – w podziale na działania



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

Ankietowani dostrzegający niezamierzone efekty wskazywali na niespodziewanie duże zainteresowanie użytkowników wspartej infrastruktury, rozwój gospodarczy terenów położonych w pobliżu inwestycji, estetyczne uporządkowanie terenu oraz wzrost atrakcyjności gminy. Wśród przywołanych efektów znalazły się także zadowolenie mieszkańców, zwiększenie komfortu pasażerów oraz poprawa wizerunku beneficjenta jako przedsiębiorcy.

Większość respondentów wywiadów pogłębionych miała trudności ze wskazaniem niezamierzonych efektów realizowanych projektów. Wśród nielicznych przykładów takich efektów znalazł się wzrost świadomości mieszkańców gminy na temat zrównoważonego podróżowania oraz skutków środowiskowych poruszania się wyłącznie przy pomocy samochodu. Sama możliwość skorzystania z zeroemisyjnego autobusu oraz towarzyszące inwestycji działania informacyjno-promocyjne skłaniają użytkowników do refleksji na temat zalet korzystania z transportu zbiorowego. Efektem niewynikającym bezpośrednio z celów

projektów jest także wzrost poziomu aktywności fizycznej osób korzystających z dróg rowerowych, co ma przełożenie także na ich zdrowie.

W ramach studium przypadku projektu realizowanego w Jaworznie, polegającego na zakupie autobusów elektrycznych wraz ze stacjami ładowania wskazano na niezamierzony efekt w postaci wykreowania pozytywnego wizerunku nowoczesnego miasta inwestującego w innowacyjny transport ekologiczny, dbającego o komfort podróży oraz lepszą jakość życia mieszkańców.

Zidentyfikowanym przez ekspertów i przedstawicieli IZ niezamierzonym efektem o charakterze negatywnym są sporadycznie pojawiające się konflikty społeczne i niezadowolenie części mieszkańców. Najczęściej protesty pojawiają się w trakcie realizacji inwestycji i dotyczą przede wszystkim obaw o nadmierny ruch pojazdów po zakończeniu projektu, utrudnień w ruchu drogowym spowodowanych wyłączeniem danych odcinków dróg z użytkowania oraz powstających z tego powodu korków i konieczności korzystania z objazdów. Niezadowolenie może budzić także nadmierny hałas związany z prowadzeniem prac budowlanych czy też przeprowadzana procedura wywłaszczenia gruntu (np. pod budowę drogi wojewódzkiej). Protesty mieszkańców zdarzają się także po zakończeniu prac projektowych i związane są przede wszystkim z niezadowoleniem z przebiegu drogi rowerowej czy lokalizacji parkingu Bike&Ride.

Wywiady z przedstawicielami IP oraz beneficjentami wykazały, iż niezamierzonym efektem projektów transportowych jest także samoczynne pojawienie się w społeczeństwie dwóch grup – zwolenników i przeciwników wprowadzania w miastach preferencji dla transportu publicznego i rowerowego kosztem indywidualnego transportu samochodowego. Niezadowolenie przeciwników takich rozwiązań może dotyczyć np. pojawienia się kontrapasów, buspasów czy też przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniach.

Kluczowym elementem wspierającym efekty pozytywne w przypadku projektów transportowych są kampanie promujące wykorzystywanie transportu publicznego. Ważne jest także szerokie angażowanie mieszkańców w proces konsultacji społecznych planowanych inwestycji, który z jednej strony umożliwia włączenie potencjalnych użytkowników do procesu planowania projektu, z drugiej zaś zmniejsza ryzyko wystąpienia protestów społecznych w trakcie realizacji projektu oraz braku zainteresowania korzystaniem z danej inwestycji po jej zakończeniu. Warto byłoby zatem dotrzeć ze szczegółowymi informacjami na temat założeń projektu do wszystkich, którzy mogą zostać bezpośrednio dotknięci skutkami jego realizacji, aby byli ich świadomi i odpowiednio na nie przygotowani – przykładem takiej sytuacji konfliktowej są problemy z istnieniem nielegalnych zjazdów do posesji w sytuacji, gdy wzdłuż drogi budowany jest wysoki chodnik.

W badaniu oszacowano również wpływ analizowanej interwencji na wybrane wskaźniki dot. poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz mobilności osób przy wykorzystaniu środków komunikacji miejskiej jako jedne z efektów wsparcia. Informacje o wartości zmiennych objaśnianych i kontrolnych pozyskano z BDL GUS. Dane dot. RPO WSL na lata 2014-2020 pozyskano poprzez przypisanie do certyfikowanych wydatków z WoP miejsc realizacji odpowiadających im projektów. Pierwsze zestawienie – obejmujące wydatki z OP VI i Dz. 4.5 (z wyłączeniem projektów oświetleniowych) – to arkusz Excel opracowany bezpośrednio przez Zamawiającego. Drugie zestawienie to upubliczniona na stronie Funduszy Europejskich baza pn. Stan wdrażania Funduszy Europejskich w Polsce w latach

2014-2020: Umowy według miejsc realizacji. Dzięki temu, że w numerze WoP i numerze UoD istnieje część wspólna, można było uczynić ją zmienną „matchującą", a następnie do WoP z bazy Zamawiającego przypisać miejsca realizacji (rozumiane tu jako powiaty) odpowiadających im projektów. Jeden projekt, dot. zakupu taboru kolejowego, nie miał przypisanego miejsca realizacji. Ponieważ na ten moment nie jest możliwe przeanalizowanie siatki połączeń realizowanych przy wykorzystaniu tego taboru (i wybranie powiatów, w których ma to miejsce, a następnie np. proporcjonalne rozpisanie środków), toteż całość WoP przypisano miastu Katowice. Jest to oczywiście rozwiązanie nieoptymalne, lecz uzasadnione, ponieważ z dużą dozą prawdopodobieństwa miasto to stanowi bądź bazę dla tego taboru, bądź też jest przynajmniej miejscem przejazdów „tranzytowych" dla innych połączeń w regionie.

Ogółem, objęte analizą WoP datowane są od 2016 do 2020 r. Niestety, z uwagi na brak zmiennych objaśnianych i kontrolnych mierzonych przez GUS dla 2020 r., strumienie finansowe z RPO WSL na lata 2014-2020 zostały ograniczone do tych dla lat 2016-2019. Oznacza to liczbę t równą 4. Dla wskaźników mierzonych bądź to wyłącznie na poziomie regionu (mobilność transportowa), bądź zadeklarowanych do modelowania na tym poziomie (bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego) nie jest możliwe wykonanie modelowania ekonometrycznego dla danych rocznych dla okresu 4 lat (2016-2019). By uzyskać większą ilość obserwacji umożliwiającą oszacowanie modelu ekonometrycznego dla RPO WSL na lata 2014-2020 hipotetycznie możliwe były dwa rozwiązania. Po pierwsze, można było pozostawić województwo jako poziom analiz, lecz wydłużyć szereg czasowy, włączając do modelowania strumienie finansowe dot. analogicznej interwencji z RPO WSL na lata 2007-2013. Taka praktyka bywa wdrażana w ewaluacjach Funduszy Europejskich, choć nie jest ona optymalna. Z uwagi na opóźnione efekty interwencji transportowych, wysoce prawdopodobne jest, że taki model w większym stopniu uwzględnia de facto efekty działań z poprzedniej perspektywy finansowej. Drugie, hipotetyczne rozwiązanie to użycie danych czasowo-przestrzennych (tj. np. zamiast województw – powiaty; przy 36 powiatach i 4 latach objętych analizą, liczba obserwacji w modelu rośnie z 4 do 144 i pozwala na opracowanie modelu). Dla zmiennych dot. poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego takie rozwiązanie będzie poczynione, ponieważ a) jest to zgodne z deklaracją Wykonawcy RM, b) rozwiązuje problem metodologiczny niskiej liczby obserwacji. Niestety, nie jest to możliwe w odniesieniu do wskaźników mobilności przy wykorzystaniu środków komunikacji miejskiej, ponieważ nie dysponujemy dla nich niższym poziomem pomiaru aniżeli wojewódzki. Dlatego dla analiz na poziomie województwa zdecydowano się na nieoptymalne, ale wykonalne pierwsze rozwiązanie.

Analizy na poziomie powiatów (i=36, t=4, n=144)

Modelowanie na poziomie powiatów wykonano przy użyciu modelu panelowego o ustalonych efektach (FE) dla 36 powiatów i lat 2016-2019.

Tabela 3. Model panelowy o ustalonych efektach dla wskaźnika: liczba wypadków ogółem

Model	Współczynnik niestandaryzowany: B	Współczynnik niestandaryzowany: Błąd standardowy	Współczynnik standaryzowany: Beta	t	Istotność
(Stała)	126,674	10,177		12,447	0,000
cieszyński	117,127	10,143	0,261	11,548	0,000
częstochowski	212,045	15,355	0,472	13,809	0,000
raciborski	-33,050	9,761	-0,074	-3,386	0,001
rybnicki	-54,559	10,049	-0,121	-5,429	0,000
tarnogórski	91,832	9,541	0,204	9,625	0,000
bieruńsko-lędziński	-59,332	10,608	-0,132	-5,593	0,000
żywiecki	57,494	10,859	0,128	5,295	0,000
m. Chorzów	-68,515	10,748	-0,152	-6,374	0,000
m. Gliwice	40,056	9,751	0,089	4,108	0,000
m. Jaworzno	-51,605	9,681	-0,115	-5,331	0,000
m. Katowice	226,181	12,473	0,503	18,134	0,000
m. Mysłowice	-59,521	11,111	-0,132	-5,357	0,000
m. Piekary	-73,706	11,567	-0,164	-6,372	0,000
m. Siemianowice	-77,912	11,233	-0,173	-6,936	0,000
m. Sosnowiec	99,702	9,526	0,222	10,466	0,000

m. Świętochłowice	-89,504	12,001	-0,199	-7,458	0,000
m. Tychy	-42,130	9,756	-0,094	-4,318	0,000
m. Zabrze	78,604	9,547	0,175	8,234	0,000
m. Żory	-77,983	11,268	-0,174	-6,921	0,000
Motocykle	-,012	0,002	-0,285	-4,946	0,000
Środki UE	**-2,335E-7**	**0,000**	**-0,067**	**-3,051**	**0,003**
m. Częstochowa	326,405	11,796	0,727	27,671	0,000

a. Zmienna zależna: Wypadki; powiat bazowy – powiat będziński[6]

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych UM WSL, MFiPR oraz BDL GUS

Tabela 4. Model panelowy o ustalonych efektach dla wskaźnika: liczba osób rannych w wypadkach drogowych

Model	Współczynnik niestandaryzowany: B	Współczynnik niestandaryzowany: Błąd standardowy	Współczynnik standaryzowany: Beta	t	Istotność
(Stała)	196,504	15,066		13,043	0,000
Środki UE	**-2,537E-7**	**0,000**	**-0,057**	**-2,768**	**0,007**
Motocykle	-0,024	0,004	-0,448	-6,799	0,000
bielski	43,948	12,932	0,077	3,398	0,001
cieszyński	152,272	12,324	0,267	12,356	0,000
częstochowski	341,350	20,615	0,598	16,558	0,000

[6] Pierwszy na uporządkowanej alfabetycznie liście powiatów objętych analizą.

mikołowski	-51,041	11,594	-0,089	-4,402	0,000
pszczyński	-32,844	11,536	-0,058	-2,847	0,005
raciborski	-60,130	11,877	-0,105	-5,063	0,000
rybnicki	-86,284	12,417	-0,151	-6,949	0,000
tarnogórski	118,626	11,385	0,208	10,420	0,000
bieruńsko-lędziński	-95,009	13,415	-0,166	-7,083	0,000
żywiecki	101,680	13,492	0,178	7,536	0,000
m. Chorzów	-109,527	13,580	-0,192	-8,065	0,000
m. Częstochowa	424,955	14,974	0,744	28,380	0,000
m. Jastrzębie Zdrój	-46,052	12,419	-0,081	-3,708	0,000
m. Jaworzno	-73,865	11,730	-0,129	-6,297	0,000
m. Katowice	299,411	16,083	0,524	18,617	0,000
m. Mysłowice	-98,839	14,295	-0,173	-6,914	0,000
m. Piekary	-122,158	15,072	-0,214	-8,105	0,000
m. Siemianowice	-125,111	14,508	-0,219	-8,624	0,000
m. Sosnowiec	107,855	11,369	0,189	9,486	0,000
m. Świętochłowice	-143,918	15,794	-0,252	-9,112	0,000
m. Tychy	-74,232	11,872	-0,130	-6,253	0,000
m. Zabrze	82,039	11,416	0,144	7,186	0,000

m. Żory	-124,699	14,566	-0,218	-8,561	0,000

a. Zmienna zależna: Ranni; powiat bazowy – powiat będziński[7]

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych UM WSL, MFiPR oraz BDL GUS

[7] Pierwszy na uporządkowanej alfabetycznie liście powiatów objętych analizą.

Obydwa powyższe modele mają R^2>= 0,95, dla pierwszego F(22, 121) = 99,11; p < 0,01, a dla drugiego - F(25, 118) = 101,03; p < 0,01. Pomiędzy częścią powiatów województwa nie ma istotnej statystycznie różnicy między nimi, a powiatem będzińskim. Co istotne, obliczenia zrewidowały istnienie zależności pomiędzy zmienną objaśnianą, a m.in. czynnikami zdrowotnymi (np. liczba POZ, liczba porad zdrowotnych czy też liczba osób pozostających pod opieką psychiatryczną (bez uzależnionych), nakładami własnymi powiatów na inwestycje drogowe czy poziomem skolaryzacji (tutaj hipotetycznie wyniki mogłyby być inne, gdyby dane dot. osób o kolejno odpowiednich, najwyższych osiąganych poziomach wykształcenia były zbierane dla powiatów). Istotna okazała się zmienna dot. liczby motocykli (ich wzrost wiąże się z większym prawdopodobieństwem występowania wypadków oraz osób rannych w nich). Ponadto, poczynione obliczenia wykazały, że wpływ FE na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego jest pozytywny (innymi słowy, negatywnie oddziałuje na liczbę wypadków i rannych w wypadkach).

Podjęto również próbę oszacowania wpływu omawianej interwencji na liczbę śmiertelnych ofiar wypadków, jednak model ten wykazywał się słabymi zdolnościami eksplikacji, zaś sama zmienna dot. przepływów finansowych z RPO WSL na lata 2014-2020 okazała się nieistotna statystycznie. Można zatem przyjąć, że o ile realizowane projekty zwiększają ogólne bezpieczeństwo na drogach (tzn. nie tylko wpływają na ograniczenie liczby wypadków, ale i osób rannych), to jednak nie minimalizują najcięższych konsekwencji zdarzeń drogowych. Możliwe zatem, że infrastruktura drogowa nie jest ich kluczową determinantą, lecz wynika np. ze skrajnej brawury określonej grupy kierowców lub występowania niekorzystnych zjawisk pogodowych, na które RPO WSL nie ma wpływu.

Analizy na poziomie województw (i=1, t=9, n=9)

Analiza na poziomie województw (dla okresu 2011-2019, z włączeniem osi Transport z poprzedniej perspektywy finansowej) nie pokazała istotnych statystycznie wyników na poziomie regionu. Dotyczy to zarówno powyżej opisanych wskaźników zagregowanych do poziomu wojewódzkiego, jak również mierników dot. wielkości przewozów pasażerskich (ogółem oraz na 1 mieszkańca). Wydaje się zatem, że o ile w skali poszczególnych powiatów analizowane projekty mają szansę przyczynić się do realnej zmiany sytuacji, o tyle *en masse* ich wpływ na Śląsk nie jest determinujący.

Podsumowanie

Realizacja projektów transportowych przyniosła szereg efektów niezwiązanych bezpośrednio z trzema głównymi celami interwencji. Do najważniejszych z nich należy wzrost bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, zarówno w przypadku inwestycji związanych z budową i modernizacją dróg, jak również zakupu taboru autobusowego i kolejowego. Realizowane projekty drogowe przyczyniają się także do poprawy dostępności i atrakcyjności pobliskich terenów inwestycyjnych, stwarzając możliwość rozwijania na nich działalności gospodarczej. Poprawie ulega również estetyka terenów objętych inwestycją, a w przypadku części projektów wybudowana droga służy także wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza centrum miasta oraz poprawie warunków życia mieszkańców dzięki ograniczeniu hałasu oraz zmniejszeniu ryzyka wypadków drogowych. Istotnym efektem realizacji projektów w ramach Działania 4.5 jest także ograniczenie emisji zanieczyszczeń i dwutlenku węgla do atmosfery z uwagi na wymianę taboru na pojazdy nisko- i zeroemisyjne. Stworzone węzły przesiadkowe przyczyniają się do rozwoju multimodalności, dając

możliwość wygodnej zmiany środka transportu. Poprawie uległa także dostępność komunikacji publicznej – przeprowadzone inwestycje zachęcają mieszkańców do pozostawiania własnych pojazdów w wyznaczonych do tego miejscach i skorzystania z oferty transportu publicznego.

Wśród niezamierzonych efektów realizacji projektów wymienić należy wzrost świadomości społeczeństwa na temat zrównoważonego podróżowania, wzrost poziomu aktywności fizycznej osób korzystających z dróg rowerowych, wykreowanie pozytywnego wizerunku miasta inwestującego w transport przyjazny mieszkańcom i środowisku, a także sporadyczne pojawianie się protestów i konfliktów społecznych wywołanych niezadowoleniem części mieszkańców. Działaniami wzmacniającymi efekty pozytywne i zapobiegającymi pojawianiu się efektów negatywnych są m. in. działania władz gminy zmierzające do prowadzenia przemyślanej i spójnej polityki transportowej, wzmacniającej zintegrowanie transportu i wprowadzającej środki zmierzające do ograniczenia korzystania z samochodów w centrach miast. Warto również zapobiegać konfliktom społecznym poprzez szerokie konsultacje, a także promować zrealizowane już projekty i zachęcać do skorzystania ze stworzonej w ich ramach infrastruktury.

3.1.4 Efektywność wsparcia

Kwestia oceny efektywności projektów realizowanych w ramach Działania 4.5 oraz w ramach OP VI wiąże się ściśle z oceną poziomu osiągnięcia wskaźników oraz czynników wpływających na ich realizację. Pierwszym kryterium pozwalających na sformułowanie wniosków jest przeprowadzona analiza kosztów jednostkowych wskaźników produktu. Drugim kryterium jest porównanie realizacji wskaźników finansowych (świadczących o poziomie kontraktacji) z realizacją wskaźników postępu rzeczowego. Duże rozbieżności świadczyć mogą o wysokiej (gdy przy niskiej kontraktacji osiągnięto wysoki poziom wskaźników produktu) lub niskiej efektywności (w odwrotnej sytuacji). Trzecim kryterium branym pod uwagę są opinie o charakterze jakościowym, przede wszystkim od przedstawicieli instytucji zaangażowanych w programowanie i we wdrażanie RPO WSL 2014-2020. Kwestia efektywności może być rozważana w dwóch wymiarach, jednak sprowadza się przede wszystkim do oceny stosunku kwoty dofinansowania projektów do osiągniętych (bądź planowanych do osiągnięcia) wartości wskaźników produktu i rezultatu. W dalszej kolejności można rozważać, czy za wydane środki można było osiągnąć więcej lub – z drugiej strony – czy te same efekty można było osiągnąć przy wykorzystaniu mniejszych środków.

Tak jak wspomniano punktem wyjścia do analiz była informacja o kosztach jednostkowych wskaźników. Poniżej zaprezentowano koszty jednostkowe wybranych wskaźników Działania 4.5 oraz OP VI wyliczone na podstawie danych z LSI. W celu oceny tych kosztów pod kątem efektywności wydatkowania środków, konieczne jest jednak odniesienie ich i porównanie do kosztów podobnych działań prowadzonych w ramach innych programów. W związku z tym sięgnięto do następujących danych:

a/ zawartych w dokumencie „Metodologia szacowania wartości docelowych dla wskaźników wybranych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020”, który na etapie programowania obecnej perspektywy służył IZ RPO do oszacowania wartości pośrednich i docelowych wskaźników. Należy przy tym pamiętać, że dokument ten powstał na początku tej

perspektywy finansowej, a opierał się w dużej mierze na danych z realizacji projektów w latach 2007-2013, więc część zawartych w nich danych jest nieaktualna. Tym niemniej warto do niego sięgnąć, choćby po to, by porównać poczynione założenia z realnymi kosztami realizacji projektów.

b/ zawartych w raporcie pn. „Ekspertyza dotycząca opracowania metodologii i oszacowania wartości wskaźników Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego" przygotowanym przez Agrotec Polska Sp. z o.o. w kwietniu 2014. Dzięki temu dokumentowi pozyskano wiedzę na temat kilku wskaźników, których koszty jednostkowe nie zostały ujęte w wyżej wskazanej „Metodologii…", choć także w tym przypadku należy pamiętać o pewnej nieaktualności zawartych w nim danych.

c/ zawartych w raportach z ewaluacji mid-term regionalnych programów operacyjnych przygotowanych na potrzeby przeglądu śródokresowego w roku 2019. Te dane są zdecydowanie bardziej aktualne, gdyż odnoszą się do realnych kosztów jednostkowych ponoszonych w obecnej perspektywie finansowej w innych regionach. Dzięki temu, że wskaźniki w różnych regionach są analogiczne, mogą w najlepszy sposób służyć jako materiał porównawczy. Dane dotyczące kosztów jednostkowych zostały wymienione w przypadku pięciu dostępnych raportów z ewaluacji mid-term – dla RPO województwa wielkopolskiego, zachodniopomorskiego, podkarpackiego, łódzkiego oraz warmińsko-mazurskiego[8].

W tabeli poniżej zaprezentowano zgromadzone dane zawarte w tych trzech wyżej wskazanych źródłach. Wnioski służące do analizy porównawczej wskaźników postępu rzeczowego i wskaźników postępu finansowego oparto na danych zawartych w rozdziale 3.1.1.

[8] W przypadku pozostałych regionów w raportach z ewaluacji mid-term RPO nie wskazano kosztów jednostkowych.

Tabela 5. Koszt jednostkowy wybranych wskaźników Działania 4.5 oraz OP6

PI	Działanie	Nazwa wskaźnika	Jedn.	**Koszt jednostkowy wg danych bieżących**	Koszt jednostkowy wykorzystany na potrzeby „Metodologii …"	Koszt jednostkowy wykorzystany na potrzeby „Ekspertyzy …"	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. wielkopolskiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. zachodniopomorskiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. podkarpackiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. łódzkiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. warmińsko-mazurskiego
4e	4.5	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	**1 322 697**	1 145 088		2 755 995	864 790	437 707	1 824 231	2 813 976
	4.5	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	**7 047 933**	10 734 859		6 302 905	13 547 834		31 600 380	
	4.5	Liczba zainstalowanych inteligentnych	szt.	**45 409 336**	10 107 536	12 831 878	5 950 270		13 519 732		

PI	Działanie	Nazwa wskaźnika	Jedn.	**Koszt jednostkowy wg danych bieżących**	Koszt jednostkowy wykorzystany na potrzeby „Metodologii …"	Koszt jednostkowy wykorzystany na potrzeby „Ekspertyzy …"	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. wielkopolskiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. zachodnio-pomorskiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. podkarpackiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. łódzkiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. warmińsko-mazurskiego
		systemów transportowych									
	4.5	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	km	**10 425 854**	26 401 161	14 141 037					
	4.5	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	t. ekw. CO_2/rok	**21 984**		3 952	36 722		757	41 503	1 471
	4.5	Długość wspartej infrastruktury rowerowej	km	**2 790 035**		443 000				11 395 935	
7b	6.1	Całkowita długość przebudowanych lub	km	**9 309 657**	2 347 902		3 552 005	6 185 578	3 260 602	3 575 937	4 431 020

PI	Działanie	Nazwa wskaźnika	Jedn.	**Koszt jednostkowy wg danych bieżących**	Koszt jednostkowy wykorzystany na potrzeby „Metodologii …"	Koszt jednostkowy wykorzystany na potrzeby „Ekspertyzy …"	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. wielkopolskiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. zachodnio-pomorskiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. podkarpackiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. łódzkiego	Koszt jednostkowy na etapie ewaluacji mid-term RPO woj. warmińsko-mazurskiego
		zmodernizowanych dróg									
	6.1	Całkowita długość nowych dróg	km	**22 860 649**	52 174 183		9 910 086	13 471 466	6 731 313	1 535 526	
7d	6.2	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	szt.	**11 555 750**	12 929 703		22 581 816	10 790 284		11 756 173	
	6.2	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	**7 109 690**	4 802 070		4 570 144	2 160 315		2 210 020	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LSI

Efektywność kosztowa Działania 4.5

Na podstawie analizy wartości kosztów jednostkowych wskaźników odnoszących się do projektów realizowanych w ramach Działania 4.5 efektywność należy ocenić jako stosunkowo wysoką.

W przypadku działań związanych z zakupem taboru pasażerskiego, poniesione koszty nie odbiegają istotnie od założeń przyjętych na etapie programowania – są od nich wyższe o około 15%. Również porównując z kosztem zakupu jednostek taboru w innych regionach nie można mieć zastrzeżeń do efektywności tego typu projektów. Co prawda średnie koszty jednostkowe poniesione w innych RPO są bardzo zróżnicowane, jednak w przypadku woj. śląskiego są one bliższe najniższym wartościom wykazywanym w woj. zachodniopomorskim i podkarpackim. Zgodnie z informacjami uzyskanymi w trakcie wywiadów pogłębionych najważniejszym czynnikiem wpływającym na efektywność zbliżoną do zakładanej były korzystne oferty uzyskane w trakcie postępowań przetargowych. Dotyczy to zarówno zakupu autobusów, jak i tramwajów (w projekcie realizowanym w Częstochowie). W związku z tym, że wciąż istnieją duże potrzeby w zakresie wymiany taboru, a sytuacja na rynku jego producentów nie powinna ulec zmianie i wciąż będzie istniała spora konkurencja sprzyjająca niskim cenom, sugeruje się kontynuację finansowania tego typu projektów w kolejnych latach.

Podobnie wygląda sytuacja w przypadku budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, choć w tym przypadku należy zwrócić uwagę na bardzo zróżnicowane koszty tego typu projektów wynikające z szerokiej definicji ‘węzłów przesiadkowych’, która sprawia że do tego typu inwestycji zalicza się zarówno duże węzły o znaczeniu regionalnym, jak i lokalne miejsca do przesiadek. Stąd głębsza analiza na poziomie poszczególnych projektów realizujących ten wskaźnik pokazuje ogromne wahania kosztów jednostkowych. Spośród 61 projektów realizujących ten wskaźnik, w aż 47 (stanowiących 77%) jego wartość docelowa wynosiła 1. Żeby wskazać jak duża była rozbieżność w kosztach jednostkowych można porównać projekt o najmniejszej wartości (w Łodygowicach, niespełna 450 tys. zł) z projektem najbardziej kosztownym (Zachodnia Brama w Gliwicach za 120 mln zł dofinansowania UE). Natomiast w przypadku projektu, który zrealizował największą wartość wskaźnika (projekt w Pawłowicach, w ramach którego powstały 24 węzły przesiadkowe) koszt jednostkowy wynosił 118 tys. zł). O ile więc ciężko o wnioski dotyczące efektywności w oparciu o koszty jednostkowe, o tyle analiza kosztów poszczególnych projektów i ich zakresów wskazuje, że efektywność jest stosunkowo wysoka. Ogólna tendencja pokazuje, że w przypadku projektów, w których koszty jednostkowe były stosunkowo wysokie, skupiano się nie tylko na budowie węzłów przesiadkowych, lecz także infrastruktury towarzyszącej. W przypadku projektów o najwyższym koszcie jednostkowym (pow. 10 mln zł) w większości przypadków tą infrastrukturą towarzyszącą były ścieżki rowerowe, co istotnie podwyższało koszty realizacji, podczas gdy wartość omawianego wskaźnika wciąż wynosiła 1. Wspomniany wcześniej projekt w Gliwicach wyróżnia się bardzo dużą skalą, gdyż ma on integrować transport kolejowy, autobusowy (regionalny i lokalny), samochodowy i rowerowy, stąd koszt jednostkowy jest bardzo wysoki. Obserwacje dotyczące wahań kosztów (wynikające z różnego zakresu projektów) powinny zostać wzięte pod uwagę przy programowaniu kolejnej perspektywy finansowej i uwzględnieniu różnej skali planowanych inwestycji przy szacowaniu wartości docelowych wskaźników.

Efektywność inwestycji związanych z budową inteligentnych systemów transportowych jest zróżnicowana. Z jednej strony realizowane są projekty bardzo kosztowne (w Tychach i Katowicach za odpowiednio 85 mln i 67 mln zł dofinansowania UE), zaś z drugiej – projekty stosunkowo małe (w Bielsku Białej za niespełna 1 mln lub w Radzionkowie za 6 mln zł). W związku z tym wysuwanie wniosków w oparciu o koszty jednostkowe nie ma pełnego uzasadnienia. Jednak wnioski z przeprowadzonej analizy zakresu poszczególnych projektów sprawiają, że nie można mieć poważnych zastrzeżeń co do efektywności projektów związanych z ITS. W projektach bardziej kosztownych jest też proporcjonalnie więcej zadań do zrealizowania i planowane efekty są niewspółmiernie większe. Potwierdzają to również opinie pozyskane w badaniu jakościowym. Należy przy tym zaznaczyć, że gdyby zdecydowano się na realizację większej ilości małych projektów, wartość docelowa wskaźnika zostałaby osiągnięta. Jednak z punktu widzenia użyteczności zasadna była realizacja także wymienionych wyżej dużych projektów stanowiących istotne inwestycje na poziomie tych dwóch miast. To zróżnicowanie skali projektów należy wziąć pod uwagę (podobnie jak w opisanych wyżej działaniach związanych z węzłami przesiadkowymi) na etapie przygotowania kolejnego RPO na lata 2021-2027 i odpowiednio powiązać wskaźniki produktu z planowanymi inwestycjami.

Koszty realizacji jedynego 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. Jak przyznają przedstawiciele IP RIT Subregionu Północnego, na etapie programowania wartość wskaźnika została niedoszacowana, gdyż zamiast 10 km, uda się przebudować 13,8 km linii tramwajowej.

W przypadku wskaźnika dotyczącego długości wspartej infrastruktury rowerowej koszt jednostkowy jest wyższy niż zakładano. Ocenia się, że przyczyną takiego stanu jest przede wszystkim łączenie na poziomie projektów budowy dróg rowerowych z budową węzłów przesiadkowych. Tworzenie infrastruktury rowerowej jest jednym z elementów tego typu inwestycji, w większości przypadków jedynie towarzyszących głównemu celowi, jakim są węzły przesiadkowe. Sprawia to, że koszt jednostkowy dla tego wskaźnika jest zawyżony ze względu na wysokie koszty budowy węzłów. Tak jest np. w przypadku najbardziej kosztownego projektu pn. Zachodnia Brama Metropolii Silesia – Centrum Przesiadkowe w Gliwicach. Wśród pozostałych czynników wpływających na efektywność tego typu działań, wskazać należy przede wszystkim wzrost kosztów prac budowlanych, który sprawił, że budowa infrastruktury rowerowej gwałtownie wzrosła. W kolejnych latach należy wziąć pod uwagę najświeższe dane dotyczące kosztów realizacji tego typu inwestycji. W celu zwiększenia efektywności wsparcia warto również w większym stopniu skupić się na uzupełnianiu dotychczas istniejącej infrastruktury rowerowej (uzupełnianiu luk, w szczególności w miastach), gdyż nawet nieduże inwestycje w tym zakresie przyczynią się do efektywnego wykorzystania środków i stworzenia całościowych sieci dla transportu rowerowego.

Największe wątpliwości budzi zaś koszt realizacji wskaźnika dotyczącego spadku emisji gazów cieplarnianych. Z tabeli nr 5 wynika, że ciężko przeprowadzić analizę porównawczą, gdyż wahania kosztu jednostkowego pomiędzy regionami są bardzo duże. Tym niemniej widząc, jak duże problemy występują przy osiąganiu wartości docelowej dla tego wskaźnika przy tak dużej liczbie projektów go realizujących (41 za łącznie 882 mln zł dofinansowania

UE), należy ocenić, że efektywność w tym wymiarze jest niewielka. Przy tak dużych środkach przeznaczonych na obniżanie szkodliwej emisji, należałoby spodziewać się większych efektów. Przyczyny takiej sytuacji zostały opisane przy problemach związanych z realizacją celów stawianych przed Działaniem 4.5. Efektywność w przypadku tego wskaźnika jest przede wszystkim związana z problemami dotyczącymi sposobu jego liczenia. Już nieco bardziej pogłębiona analiza poszczególnych projektów pokazuje, że beneficjenci bardzo podobnych do siebie projektów bardzo różnie szacowali realizację tego wskaźnika. Jednym z przykładów mogą być dwa projekty realizowane w dwóch gminach tego samego powiatu; obydwa polegające na budowie węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych. W jednym z nich wartość wskaźnika ustalono na blisko 5700, zaś w drugim na 1. Można więc założyć, że wpływ projektów na realizację wskaźnika został niedoszacowany, co wpłynęło na stosunkowo wysoki koszt jednostkowy. Ogromne różnice w innych regionach zdają się tą hipotezę potwierdzać. Jest to niekorzystne z punktu widzenia wdrażania Programu, gdyż można odnieść wrażenie, że liczne i kosztowne inwestycje nie przyczyniają się w wystarczającym stopniu do realizacja podstawowych celów środowiskowych projektów, czyli zmniejszenia emisji szkodliwych gazów i poprawy jakości powietrza. Należy więc w przyszłej perspektywie zwrócić większą uwagę na uściślenie definicji wskaźnika oraz wsparcie kierowane dla wnioskodawców (głównie jednostki samorządu terytorialnego) w zakresie sposobów jego wyliczania.

Również porównanie poziomu kontraktacji w Działaniu 4.5 z poziomem osiągnięcia wskaźników postępu rzeczowego sprawia, że można mówić o stosunkowo dużej efektywności. Wg stanu na koniec września 2020 zakontraktowano 84% dostępnej alokacji, zaś podpisane umowy pozwolą na osiągnięcie zakładanych wartości docelowych w przypadku czterech z sześciu wskaźników postępu rzeczowego. Jak wskazano powyżej w przypadku spadku emisji gazów cieplarnianych (czyli wskaźnika, który zostanie osiągnięty w najmniejszym stopniu) mamy do czynienia z niezbyt trafnym szacowaniem efektu na poziomie projektów, zaś w przypadku tworzenia ITS produkty są bardzo zróżnicowane, jeśli chodzi o skalę.

Efektywność kosztowa OP6

Koszty jednostkowe obydwu wskaźników realizowanych w ramach Działania 6.1 są wyższe niż w innych regionach na etapie przeglądu śródokresowego. Co ciekawe, w przypadku wskaźnika dotyczącego budowy nowych dróg koszt jednostkowy jest jednak ponad dwa razy niższy do zakładanego na etapie tworzenia metodologii szacowania wartości docelowych, co oznacza, że za stosunkowo niską efektywność odpowiada nie tylko wzrost cen robót budowlanych. Ocenia się więc, że przyjęte wówczas założenia były nietrafione. Również porównanie postępów wydatkowania środków z osiągniętymi wartościami wskaźników produktu nie jest korzystne. W Działaniu 6.1 zakontraktowano 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 budowa dróg lub ich modernizacja w ramach RPO WSL 2014-2020 nie jest efektywna pod względem kosztowym.

Wobec tego, że łączna wartość projektów realizujących ten drugi wskaźnik (budowa nowych dróg) jest bardzo duża (ponad 1,1 mld zł dofinansowania UE), należy poważnie rozważyć odstąpienie od tego typu projektów w przyszłej perspektywie finansowej. Argumentem przeciwnym jest silna potrzeba ze strony samorządów (w szczególności wiejskich) związana

z dofinansowaniem budowy nowych dróg, jednak przy tak niskiej efektywności warto rozważyć wykorzystanie tych środków np. do zakupu taboru komunikacji publicznej.

W przypadku Działania 6.2 można ocenić, że efektywność jest zbliżona (a nawet wyższa) do tej zakładanej. W odniesieniu do projektów związanych z zakupem taboru kolejowego średni koszt jednostkowy jest podobny do kosztu w innych regionach. Koszt modernizacji linii kolejowych jest wyższy zarówno w stosunku do założeń z okresu programowania, jak i z kosztu w innych regionach. Należy jednak pamiętać, że w ramach RPO WSL 2014-2020 realizowany jest jedynie jeden tego typu projekt, więc analiza kosztu jednostkowego opiera się na tym jednym przypadku. Również porównanie postępu finansowego do postępu rzeczowego świadczy o tym, że udało się osiągnąć, a nawet podnieść, zakładaną efektywność. Przy 98% kontraktacji uda się osiągnąć 100% wskaźnika związanego z przebudowanymi lub zmodernizowanymi liniami kolejowymi, a w przypadku zakupu taboru uda się osiągnąć o 20% więcej, co jest związane z oszczędnościami na etapie przetargu. Oznacza to zakup dwóch dodatkowych pojazdów kolejowych. W związku z istniejącymi potrzebami związanymi z rozwojem transportu kolejowego i wobec stosunkowo wysokiej efektywności, sugeruje się kontynuowanie tego typu wsparcia w kolejnych latach.

Czynniki wpływające na efektywność wsparcia

Warto więc wskazać, co przyczyniło się do stosunkowo wysokiej efektywności interwencji w obszarze transportu w RPO. WSL 2014-2020.

Pierwszym z czynników jest tryb zamówień publicznych. Należy pamiętać, że wszystkie prace budowlane bądź zakup np. taboru autobusowego związane są z koniecznością przeprowadzenia postępowań zgodnych z prawem zamówień publicznych. Przetargi nieograniczone pozwalają beneficjentom (w większości samorządom) na określenie, jaki powinien być stosunek ceny do jakości zamówionych usług bądź towarów poprzez odpowiednie nadawanie rangi kryteriom cenowym i pozacenowym. Działając w realiach rynkowych wykonawcy składający oferty w przetargach konkurują zarówno pod względem jakości, jak i ceny. Nie pojawiły się zasadnicze wątpliwości dotyczące warunków przetargowych stosowanych przez beneficjentów RPO WSL w obszarze projektów transportowych. W związku z duża konkurencją ze strony producentów taboru autobusowego, tramwajowego i kolejowego, na etapie przetargów pojawiły się istotne oszczędności, które sprawiły, że realne koszty były niższe od tych zakładanych. Pozwoliło to na zakup większej ilości jednostek taboru, co zwiększyło poziom realizacji wskaźników w tym zakresie.

Na wysokość cen ma jednak istotny wpływ sytuacja w branży budowlanej. Tu, jak wielokrotnie podkreślano, ceny usług na przestrzeni ostatnich kilku lat wyraźnie wzrosły, co wpłynęło na wartość umów z wykonawcami prac budowlanych. Sprawiło to, że efektywność w stosunku do pierwotnych założeń z okresu programowania spadła. Można więc rozważać, czy gdyby realizacja projektów rozpoczęła się wcześniej, to wówczas udało by się osiągnąć lepsze efekty wydatkowania środków. W związku z trwającą pandemią COVID-19 możliwe jest jednak załamanie na rynku branży budowlanej. Duża część samorządów wycofuje się z planów inwestycji infrastrukturalnych, zaś koszty pracy zapewne spadną. W związku z tym prawdopodobne jest, że ceny usług budowlanych znowu spadną, co będzie miało korzystny wpływ na realizację projektów w obszarze EFRR w przyszłej perspektywie. Zbyt wcześnie

jednak jest, by móc oszacować skalę spadku cen i realny wpływ pandemii na branże budowlaną.

W opinii ewaluatorów na efektywność ma też wpływ tryb wyboru projektów – konkursowy bądź pozakonkursowy. Zarówno w projektach realizowanych w formule ZIT / RIT jak i dofinansowanych bezpośrednio z RPO WSL stosowany był tryb konkursowy, co miało istotne konsekwencje. Po pierwsze sprawiło to, że wnioskodawcy konkurowali między sobą na etapie aplikowania o środki. Każdy z nich starał się zaoferować jak najbardziej korzystny stosunek wartości środków dofinansowania do deklaracji w zakresie wartości docelowych wskaźników, czyli de facto jednym z głównych obszarów konkurencji była właśnie efektywność projektów. Można więc sformułować wniosek, że tryb konkursowy – choć nie jest idealny ze względu na inne aspekty, np. stopień zintegrowania projektów – to przyczynia się do tego, że projekty wykazują się względnie wysoką efektywnością. Po drugie – i jest to związane z tym, co opisano powyżej – tryb konkursowy wymusza zazwyczaj szybsze rozpoczęcie realizacji projektów. Innymi słowy, projekty realizowane w formule pozakonkursowej nie mobilizują beneficjentów do szybkiego rozpoczęcia, w związku z czym uruchomienie procedur przetargowych jest późniejsze niż w przypadku projektów realizowanych w formule konkursowej. Można więc stwierdzić, że tryb konkursowy zastosowany w RPO WSL (pomimo pewnych wad, które wskazano w dalszych częściach raportu) przyczynił się do zwiększenia efektywności projektów.

Efektywność instytucjonalna

Istotną częścią analizy w zakresie ponoszonych kosztów związanych z wdrażaniem Programu była ocena, czy istniejące zasoby kadrowe są efektywnie wykorzystywane oraz czy istniejące narzędzia informatyczne zapewniły sprawność tego procesu. W tym celu ocenie poddano zaangażowanie zasobów kadrowych na poszczególnych etapach ‘życia projektów’, zaś w dużej mierze oparto się na wynikach dotychczasowych badań i analiz, a także na opiniach formułowanych przez samych przedstawicieli IZ i IP w trakcie wywiadów pogłębionych.

Etapem, który często w procesie wdrażania programów operacyjnych wymaga bardzo dużych nakładów kadrowych, jest ocena i wybór projektów do dofinansowania. W przypadku projektów transportowych realizowanych w RPO WSL 2014-2020 całość wsparcia była realizowana w trybie konkursowym. W związku z tym w przypadku spiętrzenia konkursów wydziały związane z oceną były w pełni obciążone, dlatego czas oceny złożonych WoD był długi. Należy jednak ocenić, że nie przyczyniło się to do istotnych opóźnień w kontraktacji czy w rozpoczęciu realizacji projektów. W późniejszym czasie, gdy zmniejszało się obciążenie wydziałów oceniających, a konieczne było zwiększenie liczby pracowników związanych z rozliczaniem projektów, robiono przesunięcia, co jest powszechne w instytucjach zarządzających programami operacyjnymi i oceniane jest jako działanie w pełni racjonalne. Warte odnotowania jest również to, że w okresie wyjątkowego spiętrzenia pracy (przed przeglądem śródokresowym) kierownictwo IZ miało do dyspozycji i wykorzystało instrumenty motywujące pracowników, co także ocenione zostało jako działanie pozytywne. Zgłaszanym problemem była natomiast niska jakość pracy ekspertów oceniających złożone WoD. Jest to jednak problem dotyczący nie tylko IZ RPO WSL, lecz powszechny także w innych regionach. Tym niemniej, należy stale dokładać starań, by wybierani eksperci mieli

jak największą wiedzę na temat transportu, byli odpowiednio opłacani i skupiali się na wybranych dziedzinach (nie zaś byli ekspertami w większości osi priorytetowych EFRR).

Z punktu widzenia kosztów związanych z zatrudnianiem pracowników w instytucjach związanych z programowaniem i wdrażaniem RPO WSL, warto przypomnieć, że województwo śląskie jest wyjątkowe, gdyż cały region objęty jest instrumentem terytorialnym. Sprawia to, że niezbędne jest funkcjonowanie stosunkowo mocno rozbudowanych struktur instytucji pośredniczących dla tego instrumentu – IP ZIT oraz trzech IP RIT. W związku z tym mogą się hipotetycznie pojawić wątpliwości dotyczące efektywnego wykorzystania zasobów i sugestie, że bardziej korzystne byłoby przyjęcie innego (mniej rozbudowanego) modelu. Jednak w opinii ewaluatorów efektywność rozumiana jako stosunek ponoszonych kosztów do efektów pracy IP ZIT/RIT jest wysoka. Korzyści związane z założonym modelem wdrażania instrumentu terytorialnego są na tyle duże, zaś koszty działalności instytucji pośredniczących na tyle niewielkie, że ich dalsze funkcjonowanie nie powinno zależeć od kwestii finansowych. Warto przy tym rozważyć ewentualną zmianę podziału zadań pomiędzy IZ a IP ZIT/RIT, jednak te decyzje wykraczają poza obszar transportu poruszany w niniejszym raporcie.

Również w odniesieniu do systemu informatycznego, jego ocena wykracza poza obszar transportu i dotyczy obsługi procesu wdrażania całego RPO WSL 2014-2020. Nie zidentyfikowano bowiem żadnych okoliczności związanych m.in. z LSI, które mogłyby mieć specyficzny wpływ akurat na Działanie 4.5 lub OP6. System informatyczny pozwala na sprawne generowanie potrzebnych danych i raportów, w związku z czym żaden z badanych przedstawicieli IZ czy IP nie zgłaszał istotnych problemów z jego funkcjonowaniem. Można więc ocenić, że w obszarze transportu obsługa narzędzi informatycznych i ich wykorzystanie na potrzeby procesu wdrażania nie różni się istotnie od innych typów interwencji w ramach RPO.

3.1.5 Ocena systemu wskaźników

System wskaźników przyjęty w kolejnych perspektywach istotnie ewoluował. Problemem diagnozowanym przy wdrażaniu RPO WSL 2007-2013 w obszarze transportu był nadmiar wskaźników i wybór niektórych z nich można było podważać jako zależny w zbyt nikłym stopniu od działań beneficjenta (np. wpływ na liczbę wypadków drogowych).

Analiza obecnie obowiązującego systemu wskaźników jest ogólnie pozytywna. Wyznaczone wskaźniki rezultatu strategicznego wskazane w RPO WSL 2014-2020 dobrze korespondują z celami szczegółowymi wyznaczonymi dla poszczególnych Działań w obszarze transportu. Także zakres wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu odzwierciedla charakter interwencji prowadzonej w każdym z obszarów transportu.

Poza zapewnianiem możliwości pomiaru stopnia osiągnięcia celów, możliwością skutecznego i efektywnego systemu monitoringu, system wskaźników powinien się ponadto cechować prostotą dla beneficjentów. Jak pokazuje poniższa tabela prezentująca wyniki badania wśród beneficjentów Działania 4.5, przypadki gdy wskaźniki przysparzały problemów w ich pomiarze były jednostkowe. Dotyczyły one jedynie dwóch wskaźników produktu, a mianowicie: *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych* (5,7% respondentów deklarujących trudności z jego pomiarem) oraz *Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”* (1,8%). W przypadku pierwszego z nich problemy,

których doświadczali związane były z wyliczeniem oszczędności w emisji gazów w wyniku modernizacji taboru, w przypadku drugiego – z pomiarem liczby miejsc. Jednocześnie, nie zostały zgłoszone propozycje zastąpienia ich innymi wskaźnikami.

Tabela 6. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego …/ wskaźnika produktu …? – beneficjenci Działania 4.5

Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Tak	Nie	Nie wiem/ trudno powiedzieć
rezultatu bezpośredniego	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	0,0%	85,7%	14,3%
produktu	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	0,0%	89,3%	10,7%
produktu	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	0,0%	89,3%	10,7%
produktu	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	0,0%	88,5%	11,5%
produktu	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	0,0%	83,6%	16,4%
produktu	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	1,8%	80,0%	18,2%
produktu	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	0,0%	87,3%	12,7%
produktu	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	0,0%	84,9%	15,1%
produktu	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	0,0%	88,7%	11,3%
produktu	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	0,0%	87,5%	12,5%
produktu	Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe	0,0%	86,3%	13,7%
produktu	Długość wspartej infrastruktury rowerowej	0,0%	90,2%	9,8%

produktu	Długość wyznaczonych bus pasów	0,0%	88,0%	12,0%
produktu	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	5,7%	75,5%	18,9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=56

W przypadku Działania 6.1, jedynym wskaźnikiem przysparzającym trudności przy pomiarze w opinii beneficjentów był wskaźnik produktu pn. Długość przebudowanych dróg wojewódzkich. Nie została jednakże sprecyzowana natura tych problemów, ani też zgłoszona propozycja zastąpienia tego wskaźnika innym, łatwiejszym w pomiarze. Tym niemniej, w przypadku projektów drogowych znacznie częściej respondenci mieli trudności z określeniem, czy wystąpiły trudności w pomiarze przy zastosowaniu poszczególnych wskaźników.

Tabela 7. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego …/ wskaźnika produktu …? – beneficjenci Działania 6.1

Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Tak	Nie	Nie wiem/ trudno powiedzieć
rezultatu bezpośredniego	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	0,0%	72,7%	27,3%
rezultatu bezpośredniego	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	0,0%	72,7%	27,3%
produktu	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	0,0%	72,7%	27,3%
produktu	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	4,5%	81,8%	13,6%
produktu	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	0,0%	75,0%	25,0%
produktu	Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe	0,0%	73,3%	26,7%
produktu	Liczba wybudowanych obwodnic	0,0%	58,8%	41,2%
produktu	Długość wybudowanych dróg powiatowych	0,0%	68,4%	31,6%
produktu	Długość przebudowanych dróg powiatowych	0,0%	57,9%	42,1%
produktu	Długość wybudowanych dróg gminnych	0,0%	78,9%	21,1%

produktu	Długość przebudowanych dróg gminnych	0,0%	75,0%	25,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=22

W opinii ewaluatorów doprecyzowania wymaga, na co wskazują – co prawda – nieliczne problemy interpretacyjne zgłaszane przez beneficjentów wskaźnik *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych*. Jak wcześniej wskazano, problemów niektórym beneficjentom przysparza wysoki stopień skomplikowania wskaźnika i związane z nim trudności z jego mierzalnością i duża uznaniowość w jego pomiarze.

W projekcie rozporządzenia dotyczącego polityki spójności na okres perspektywy finansowej 2021-2027 projektowanych do wykorzystania w ramach Celu Polityki 2 (Przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem) znalazły się trzy wskaźniki rezultatu odpowiadające zakresowi transportu, a mianowicie *Szacowana emisja gazów cieplarnianych* (RCR 29), *Ludność odnosząca korzyści ze środków na rzecz jakości powietrza* (RCR 50) oraz *Ludność odnosząca korzyści ze środków redukcji hałasu* (RCR 51). Transport niskoemisyjny został włączony do Celu Polityki 3 (Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych), choć istnieje przypuszczenie, że w toku dalszych prac nad Rozporządzeniem zostanie ostatecznie ujęty w Celu 2. Wśród wskaźników produktu proponowanych dla Celu 3 warto zwrócić uwagę na dwa z nich: Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) objęta wsparciem (RCO 59) oraz Miasta z nowym lub zmodernizowanym cyfrowym systemem transportu miejskiego (RCO 60), które można względnie łatwo mierzyć, a jednocześnie dobrze obrazują transformację transportu w kierunku stosowania nowoczesnych rozwiązań.

Podsumowanie

Funkcjonujący obecnie system wskaźników można generalnie określić jako częściowo 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 mogą wymagać jedynie dwa wskaźniki: *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych*, w przypadku którego beneficjenci wskazywali na wysoki stopień jego skomplikowania i wobec braku jednoznacznej metodologii związane z nią trudności z mierzalnością i uznaniowością w jego pomiarze, jak również wskaźnik *Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych*. Przy programowaniu systemu monitorowania wsparcia w obszarze transportu w perspektywie 2021-2027 należy zadbać, by przyjęte wskaźniki były oparte na klarownej, wystandaryzowanej metodologii, nie dającej wiele przestrzeni do interpretacji.

3.1.6 Trwałość wsparcia

Beneficjenci projektów transportowych zobowiązani są do utrzymania trwałości projektu, tj. zachowania w niezmienionej formie i wymiarze jego efektów. Przez okres 5 lat od daty zakończenia projektu konieczne jest utrzymanie założonych celów i rezultatów projektu,

wywiązanie się z obowiązków nałożonych w umowie o dofinansowanie (m. in. w zakresie użytkowania i wymiany sprzętu ruchomego, informowania o dofinansowaniu ze środków UE, przechowywania i archiwizacji dokumentów), a także niewprowadzanie istotnych modyfikacji wpływających na charakter inwestycji. Zachowanie okresu trwałości monitoruje się najczęściej na podstawie wypełnianej przez beneficjenta ankiety oraz kontroli w miejscu realizacji projektu[9].

Zobowiązanie utrzymania okresu trwałości składane jest przez wnioskodawców w ramach wniosku o dofinansowanie, a następnie potwierdzana poprzez podpisanie umowy o dofinansowanie. Beneficjenci deklarują zwykle, iż w ciągu 5 lat od rozliczenia projektu nie zostaną wprowadzone żadne znaczące modyfikacje odnośnie jego pierwotnego przeznaczenia. We wnioskach umieszczane są także zapisy dotyczące realizacji projektu z należytą starannością, z zachowaniem celowości, rzetelności i racjonalności wydatków, zgodnie z obowiązującymi zasadami i postanowieniami wynikającymi z RPO WSL 2014-2020, obowiązującymi procedurami, wytycznymi oraz właściwymi przepisami prawa krajowego i unijnego. Beneficjenci deklarują także utrzymanie zamierzonych celów oraz realizację produktów i rezultatów zakładanych w projekcie, zobowiązując się jednocześnie do monitorowania i analizy ryzyk.

W związku z koniecznością zachowania trwałości beneficjenci składają także deklaracje dotyczące własności i finansowania projektu. Zwłaszcza w przypadku jednostek samorządu terytorialnego pojawiają się zapisy, iż beneficjent pozostanie właścicielem majątku powstałego w wyniku realizacji inwestycji przez co najmniej 5 lat od momentu ostatniej płatności na rzecz projektu i nie planuje przekazania działań związanych z zarządzaniem projektem w okresie trwałości żadnemu innemu podmiotowi - działania te zostaną powierzone wyznaczonym pracownikom właściwych komórek organizacyjnych jednostki.

Pojawiają się zapisy mówiące o tym, iż koszty utrzymania i funkcjonowania majątku powstałego w ramach przedsięwzięcia w okresie trwałości projektu pokrywane będą z budżetu danej jednostki samorządu terytorialnego lub spółki/przedsiębiorstwa. Beneficjenci informują we wniosku, iż fundusze na ten cel zagwarantowane będą w corocznych uchwałach budżetowych w kategoriach wydatków obejmujących zabezpieczenie środków na bieżącą działalność - w tym na utrzymanie stanu technicznego obiektów powstałych w ramach projektów, ich bieżące naprawy, remonty, a także inne wydatki niezbędne do utrzymania celów projektu.

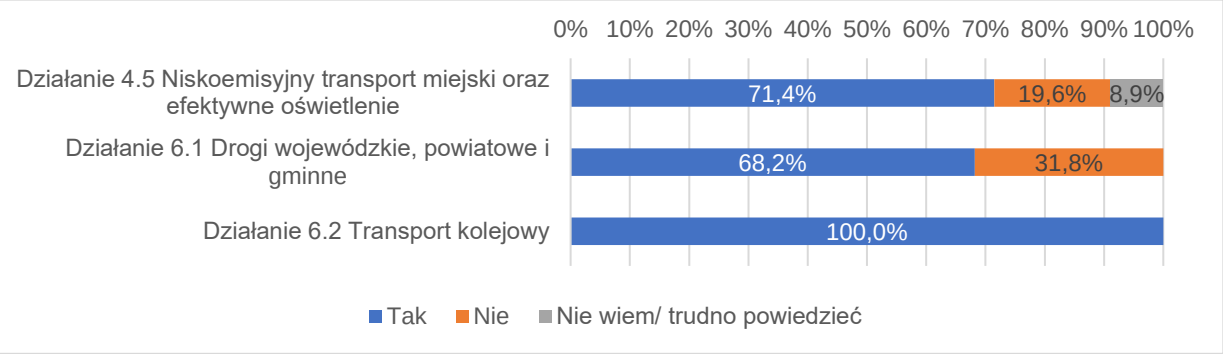
Beneficjenci zobowiązują się także do podjęcia działań zmierzających do zapewnienia wysokiej jakości wykonania inwestycji – wypełnienia norm i kryteriów jakościowych dotyczących powstałych produktów projektu, a także zastosowania urządzeń i materiałów posiadających odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa. W sytuacji, gdy w okresie trwałości wybudowana infrastruktura uległaby zniszczeniu, beneficjent deklaruje doprowadzenie do jej odtworzenia (zwykle wykonawcy inwestycji w ramach gwarancji zobowiązują się przez dany okres usuwać wady, wynikające przede wszystkim z nienależytego wykonawstwa).

Projekty objęte niniejszym badaniem znajdują się obecnie w okresie trwałości, bądź też z uwagi na fakt niezakończenia działań projektowych – jeszcze nie zostały nim objęte.

[9] Instrukcja wypełnienia ankiety dot. trwałości projektu RPO WSL 2014-2020.

Potencjał utrzymania trwałości projektów został zbadany podczas badań ilościowych i jakościowych. W trakcie badania ankietowego zapytano beneficjentów, czy w ramach realizowanych przez nich projektów osiągnięta zostanie trwałość wsparcia. 71,3% ankietowanych potwierdziło utrzymanie trwałości, niemal 22,5% przyznało, iż takiej trwałości nie uda się utrzymać, natomiast 6,3% nie miało zdania na ten temat. Deklarację utrzymania trwałości projektu w podziale na poszczególne działania objęte badaniem zaprezentowano na poniższym wykresie. W przypadku Działania 6.2 zdaniem wszystkich ankietowanych trwałość zostanie osiągnięta, dla Działania 4.5 – 71,4% respondentów deklaruje osiągnięcie trwałości, natomiast dla Działania 6.1 – 68,2%. Trudności z osiągnięciem trwałości projektu przewiduje odpowiednio 19,6% oraz 31,8% respondentów Działań 4.5 oraz 6.1. Warto również zaznaczyć, iż odsetek beneficjentów deklarujących osiągnięcie trwałości jest wyższy w przypadku projektów zakończonych, niż tych, które są jeszcze w trakcie realizacji (odpowiednio 71,8% oraz 70,7%).

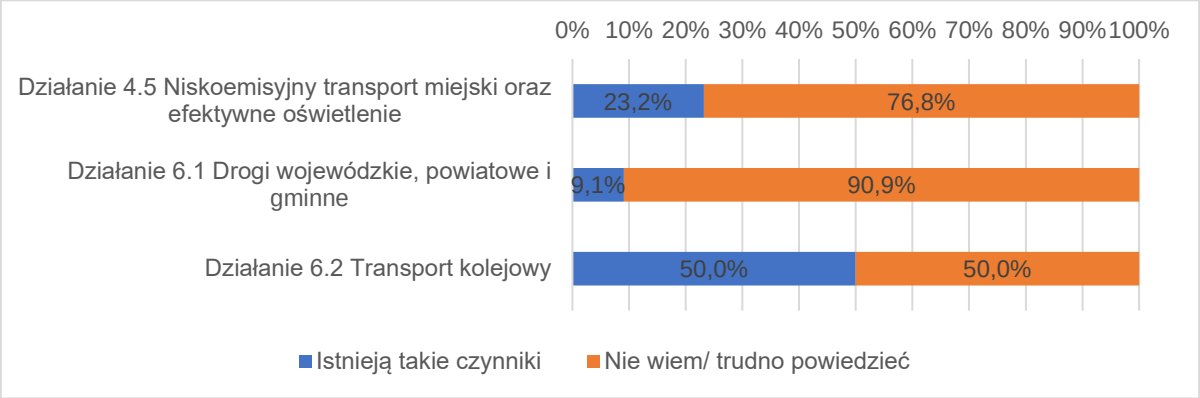
Wykres 12. Czy Pana/i zdaniem zostanie osiągnięta trwałość wsparcia? – w podziale na działania



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

Beneficjenci zapytani zostali także o to, czy według nich istnieją czynniki, które mogą wpływać na trwałość projektu. 20% respondentów stwierdziło, iż takie czynniki istnieją, natomiast 80% nie miało na ten temat zdania. Biorąc pod uwagę otrzymane wyniki w podziale na poszczególne działania, zaprezentowane na poniższym wykresie, istnienie takich czynników w największym stopniu potwierdzają beneficjenci Działania 6.2 oraz 4.5, w najmniejszym zaś – beneficjenci Działania 6.1.

Wykres 13. Czy istnieją czynniki mogące wpływać na trwałość projektu? – w podziale na działania

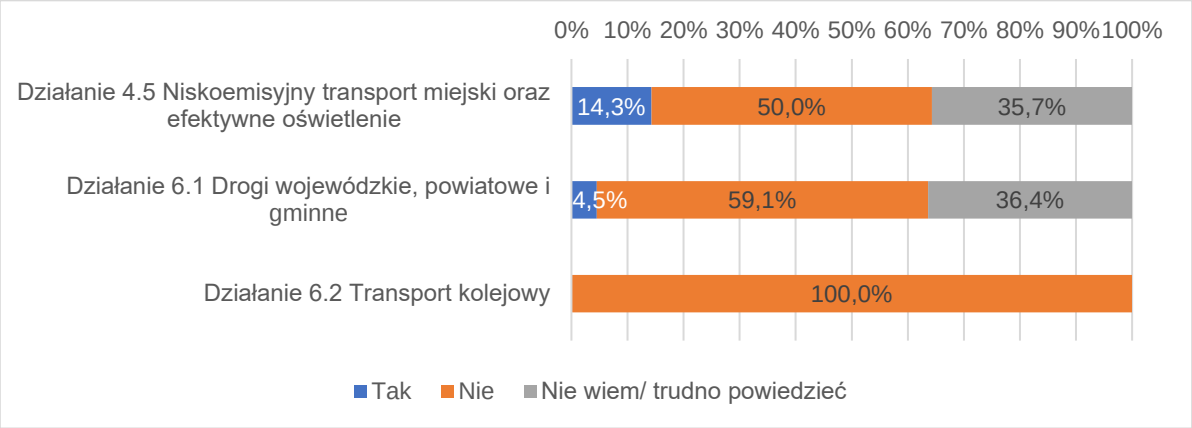


Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=80

Respondenci, którzy potwierdzali istnienie takich czynników zostali poproszeni o ich wskazanie. Wśród wymienionych czynników wpływających na trwałość wsparcia znalazły się kwestie związane z zapewnieniem stabilnego finansowania realizacji inwestycji (w tym także finansowania bezzwrotnego) oraz jej dalszego funkcjonowania po zakończeniu projektu. Respondenci zwrócili także uwagę na przestrzeganie procedur w trakcie realizacji projektu, ścisłą współpracę z IZ oraz ewentualnymi partnerami, a także dbałość o inwestycję (stan techniczny, poziom bezpieczeństwa użytkowników). W kontekście utrzymania trwałości efektów ważne jest także zainteresowanie samych użytkowników infrastruktury mające przełożenie na realne wykorzystanie inwestycji, wynikające m. in. z dopasowania oferty do występujących potrzeb, niezawodności, punktualności, komfortu podróżowania czy dogodnej lokalizacji (np. centrum przesiadkowego czy drogi dla rowerów). Nowym, nieznanym dotąd czynnikiem wpływającym na trwałość efektów wskazywanym przez ankietowanych, jest także sytuacja epidemiologiczna w Polsce związana z wirusem SARS-CoV-2 i wynikającym z niej częściowym ograniczeniem korzystania z komunikacji publicznej – zarówno wymuszonym przez obostrzenia sanitarne oraz często także dobrowolnym - spowodowanym lękiem przed przebywaniem w zamkniętych pomieszczeniach w towarzystwie potencjalnie zakażonych osób. Sytuacja ta wpływa znacząco na poziom wykorzystywania transportu publicznego i sprzyja korzystaniu z własnego samochodu.

Beneficjenci zostali zapytani także o to, czy istnieje możliwość podjęcia działań wpływających na trwałość projektu.11,3% ankietowanych stwierdziło, iż taka możliwość istnieje, 53,8% - nie widzi takiej możliwości, natomiast 35,0% nie ma zdania na ten temat. Biorąc pod uwagę zaprezentowany poniżej rozkład wypowiedzi według działań, największe szanse na wpływanie na trwałość projektu widzą beneficjenci Działania 4.5 (14,3% wskazań). Jedynie 4,5% beneficjentów projektów w ramach Działania 6.1 uznało, iż można wpłynąć na trwałość projektów, natomiast według beneficjentów projektów dedykowanych transportowi kolejowemu – nie ma takiej możliwości.

Wykres 14. Czy Pana/i zdaniem można w jakikolwiek sposób wpłynąć na trwałość projektu?- w podziale na działania



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

Ankietowani zapytani zostali również, w jaki sposób można wpływać na trwałość projektu. Uzyskane odpowiedzi dotyczyły głównie sposobów pozytywnego wpływania na trwałość uzyskanych lub spodziewanych efektów. Wskazano m. in. na dbałość i odpowiednią konserwację elementów infrastrukturalnych oraz bieżącą naprawę urządzeń i systemów ulegających ewentualnym awariom. Beneficjenci podkreślali także pozytywny wpływ przestrzegania wszystkich postanowień i warunków zawartych w umowie o dofinansowanie, a także terminowej realizacji kolejnych etapów projektu. Zwracano również uwagę na aspekt finansowy (zabezpieczenie środków finansowych na korzystanie z efektów projektu po jego zakończeniu) oraz własnościowy – uregulowana kwestia własności gruntów i/lub obiektów zapewniająca warunki do stałego korzystania z efektów projektu.

O opinię na temat trwałości projektów zapytani zostali także respondenci w ramach wywiadów pogłębionych. Pozyskane informacje potwierdzają uzyskane wyniki badań ilościowych. W zdecydowanej większości przypadków rozmówcy nie widzieli zagrożenia dla utrzymania trwałości efektów uzyskanych w ramach (prze)prowadzonych inwestycji. Podkreślali, iż w przypadku infrastrukturalnych inwestycji transportowych utrzymanie wymaganego pięcioletniego okresu trwałości zazwyczaj nie stanowi wyzwania, zwłaszcza w przypadku projektów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Wśród wymienionych czynników pozytywnie wpływających na trwałość projektu znalazły się dbałość o stan techniczny stworzonej infrastruktury, stabilna sytuacja finansowa beneficjenta i wykonawcy oraz zainteresowanie użytkowników. Działaniami sprzyjającymi utrzymaniu trwałości, wskazywanymi przez przedstawicieli IZ, IP oraz ekspertów jest przede wszystkim zapewnienie wkładu własnego oraz stałego źródła finansowania działań projektowych po jego zakończeniu – np. utrzymania infrastruktury drogowej, wykorzystywania zakupionego taboru autobusowego czy kolejowego, czy też bieżąca obsługa funkcjonowania centrów przesiadkowych. Pożądane jest także dalsze rozwijanie inwestycji zgodnie z występującymi potrzebami (np. poprzez budowę kolejnych odcinków dróg dla rowerów, modernizację otoczenia przystanków, otwieranie kolejnych linii autobusowych), bądź dostosowywanie jej do zmieniających się warunków zewnętrznych.

Elementem wzmacniającym trwałość efektów w przypadku projektów polegających na zakupie taboru może być dysponowanie własną bazą transportową z wyposażonym w pełni zapleczem technicznym – np. stanowiskami do codziennej obsługi pojazdów, kontroli bezpieczeństwa oraz okresowej wymiany płynów eksploatacyjnych. Takie zaplecze zapewnia dbałość o stan techniczny pojazdów i pozwala na szybkie wykrycie pojawiających się usterek.

Sposobem na wzmocnienie trwałości projektu jest także zadbanie o odpowiednie zapisy prawne. Na etapie składania zamówienia na wykonanie usługi będącej przedmiotem projektu (zakup taboru, wykonanie drogi dla rowerów, stworzenie Inteligentnego Systemu Transportowego) w wymaganiach przetargowych SIWZ należy określić warunki gwarancji, serwisu gwarancyjnego i pogwarancyjnego, wymagania techniczne zapewniające eksploatację infrastruktury oraz minimalizację czasu przestoju/wstrzymania użytkowania związanego z naprawami. Warto zadbać także o zapisy dotyczące zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

Ewentualne ryzyko wystąpienia problemów z trwałością zidentyfikowano w przypadku projektów dotyczących zakupu taboru autobusowego, w których beneficjentem nie jest organizator transportu zbiorowego, tylko przedsiębiorstwo lub spółka komunalna. Pewnym zagrożeniem dla trwałości projektu jest w tym przypadku sytuacja, w której umowa na świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego, zawarta między organizatorem a takim przedsiębiorstwem lub spółką kończy się przed upływem okresu trwałości. Zabezpieczeniem przed taką sytuacją mogą być zapisy w umowie o świadczeniu usług dotyczące odpowiednio długiego czasu świadczenia tejże usługi, ustalane na etapie ubiegania się o dofinansowanie. Czynnikiem utrudniającym zachowanie trwałości projektu może być także spadek dochodów jednostek samorządu terytorialnego lub niespodziewane zwiększenie poziomu ponoszonych wydatków, które może wpłynąć na możliwość dalszego finansowania inwestycji po jej zakończeniu.

Problem z trwałością może wystąpić także w przypadku projektów złożonych, składających się z wielu elementów, w których odbiór danego etapu zależy od terminowej realizacji innych etapów, np. inwestycje dotyczące dużych centrów przesiadkowych. Trudnością może być także wystąpienie awarii (np. w przypadku Inteligentnych Systemów Transportowych) lub wady fabrycznej (np. w przypadku taboru autobusowego), jednak sytuacje te zdarzają się bardzo rzadko i są na bieżąco korygowane.

Zagrożeniem dla trwałości efektów projektu, które może wystąpić już po wymaganym okresie trwałości może być także zmiana kluczowych założeń, które przyświecały realizacji projektu. Hipotetycznym przykładem takiej zmiany jest przywrócenie ruchu pojazdów osobowych po wyznaczonych w ramach inwestycji buspasów, wymuszone przez protesty społeczne czy zmienione priorytety polityki transportowej danego miasta. Wreszcie, czynnikami negatywnie wpływającymi na trwałość mogą być zdarzenia losowe, takie jak powodzie, pożary czy trąby powietrzne, które mogą doprowadzić do zniszczenia fragmentu lub całości danej inwestycji.

Podsumowanie

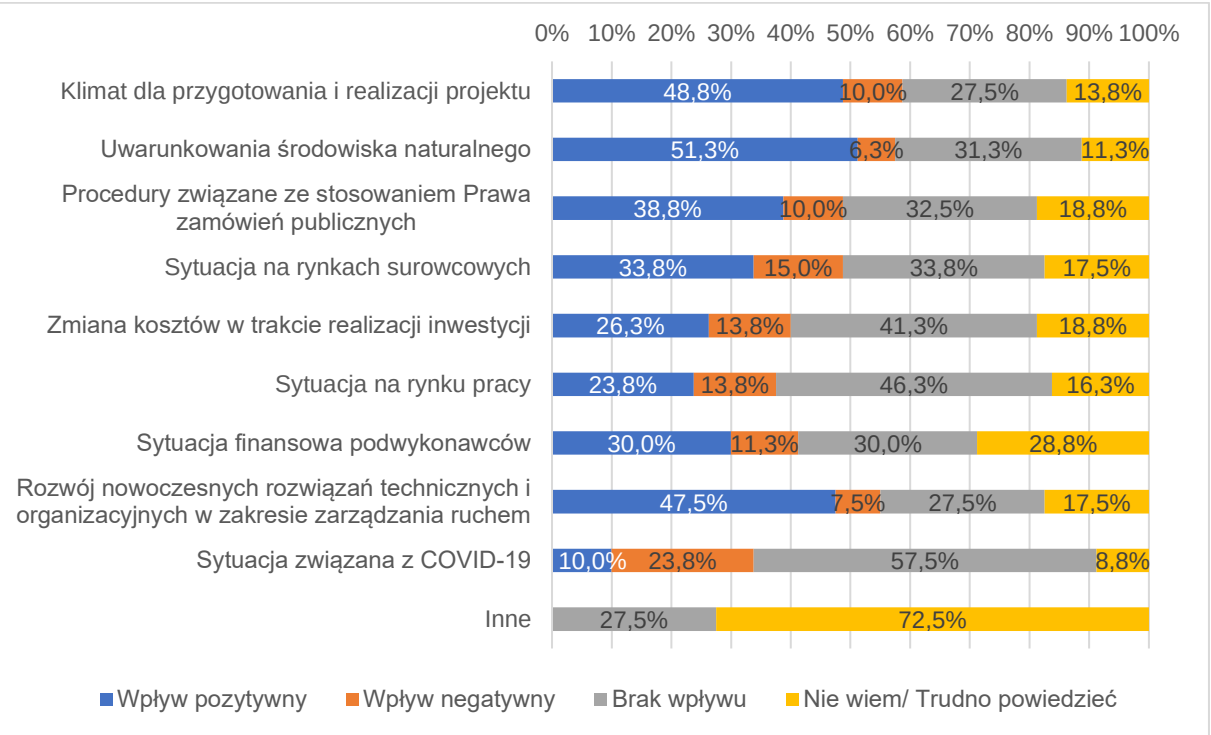
Jak wynika z przeprowadzonego badania ewaluacyjnego, w przypadku zdecydowanej większości projektów transportowych uzyskane efekty będą trwałe. Zidentyfikowane możliwe trudności w tym zakresie, takie jak opóźniania, awarie, wady fabryczne czy wygaśnięcie

umowy o świadczeniu usług w zakresie transportu zbiorowego przed upłynięciem okresu trwałości, nie wpłyną znacząco na realizację celów Programu. Należy jednak zaznaczyć, iż z uwagi na fakt niezakończenia większości projektów trudno jednoznacznie ocenić, czy i w jakim stopniu uda się utrzymać wymagany okres trwałości projektów. Działaniami sprzyjającymi zachowaniu trwałości są m .im. zapewnienie przez beneficjenta wkładu własnego oraz stałego źródła finansowania działań projektowych po zakończeniu inwestycji, precyzyjne określenie na etapie zamówienia publicznego warunków gwarancji i eksploatacji inwestycji oraz zawarcie w umowie o świadczeniu usług publicznych zapisów dotyczących odpowiednio długiego czasu świadczenia tej usługi. Warto także przestrzegać wszystkich warunków zawartych w umowie o dofinansowanie, a także dbać o terminową realizację kolejnych etapów projektu. Trwałości efektów sprzyja także dysponowanie własną bazą transportową z wyposażonym zapleczem technicznym oraz dalsze rozwijanie inwestycji zgodnie z występującymi potrzebami po zakończeniu projektu.

3.1.7 Wpływ czynników zewnętrznych i wewnętrznych na realizację celów interwencji

Na realizację projektów transportowych, a tym samym na osiąganie wyznaczonych w Programie celów wpływa szereg czynników sprzyjających bądź utrudniających wdrażanie interwencji. W ramach niniejszego badania zidentyfikowane czynniki zostały podzielone na czynniki zewnętrzne (niezależne od IZ RPO WSL) oraz wewnętrzne (związane z systemem zarządzania i wdrażania RPO WSL).

Wykres 15. Proszę wskazać, czy któryś z poniższych czynników zewnętrznych wpłynął na realizację Państwa projektu?



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

Rozpoznanie czynników zewnętrznych wpływających na realizację projektów transportowych umożliwiło badanie ilościowe przeprowadzone z beneficjentami projektów objętych niniejszą ewaluacją. Zestawienie tychże czynników prezentuje powyższy wykres. Jak wynika z przeprowadzonych badań ilościowych, beneficjenci zauważają, iż pozytywny wpływ na realizację ich inwestycji miał klimat dla przygotowania i realizacji projektu (48,8% wskazań) - wynikający z rzeczywistych potrzeb jego wdrożenia, towarzyszącej mu aprobaty społecznej oraz sprzyjającej sytuacji finansowej i możliwości realizacji projektu pod względem organizacyjnym i kadrowym. Czynnikiem stymulującym jednostki samorządu terytorialnego do realizacji projektów, zarówno poprawiających komfort podróżowania, jak również ograniczających niską emisję i hałas jest także presja lokalnej społeczności. Presja ta jest nasilona zwłaszcza w śląskich miastach, które należą do najbardziej zanieczyszczonych miast w Polsce. Spełnianiu oczekiwań społecznych związanych z inwestowaniem w ekologiczny transport publiczny oraz lepsze warunki podróżowania sprzyja także przedwyborcza presja polityczna, dzięki której władze samorządowe starają się zwiększyć swoją aktywność na polu pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację najbardziej pożądanych inwestycji.

Według 51,3% respondentów badania ilościowego istotnym czynnikiem, który wpłynął pozytywnie na wdrażanie projektu są uwarunkowania środowiska naturalnego. Sprzyjające warunki geologiczne, hydrologiczne czy wynikające z ukształtowania powierzchni mają znaczenie zwłaszcza w przypadku inwestycji liniowych, polegających na stworzeniu infrastruktury o dużej powierzchni użytkowej, takich jak drogi, drogi rowerowe czy parkingi. Informacje pozyskane w trakcie wywiadów pogłębionych oraz analizy wniosków o płatność wskazują jednak, iż nieprawidłowo rozpoznane warunki środowiskowe mogą prowadzić do konieczności podejmowania dodatkowych prac nieprzewidzianych na etapie opracowywania wniosku, a w konsekwencji do wzrostu kosztów i opóźnień. Przykładem takiej sytuacji jest konieczność dodatkowego umocnienia podłoża pod przystankiem autobusowym lub przeprowadzenie dodatkowego odwodnienia budowanej drogi.

Kluczowym czynnikiem wpływającym pozytywnie na realizację celów Programu jest także rozwój nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w dziedzinie transportu (47,5% wskazań beneficjentów). Postęp technologiczny w tej dziedzinie daje możliwość wykorzystania bardziej wydajnych i efektywnych materiałów budowlanych, systemów i urządzeń poprawiających komfort podróżowania (np. nowe modele foteli, wbudowane ładowarki do smartfonów), elementów poprawiających bezpieczeństwo (np. system kontroli trzeźwości kierowcy), a także nowoczesnych rozwiązań w kwestii napędzania pojazdów paliwami alternatywnymi. Ważnym elementem poprawiającym efektywność energetyczną są także urządzenia wykorzystujące odnawialne źródła energii (np. panele fotowoltaiczne zasilające sygnalizację świetlną czy oświetlenie przystanku). Nowoczesne rozwiązania technologiczne są kluczowe także w przypadku funkcjonowania Inteligentnych Systemów Transportowych.

Na realizację projektów transportowych mogą wpływać także procedury związane ze stosowaniem Pzp. Przeprowadzone badanie ilościowe wskazuje, iż w przypadku 38,8% respondentów czynnik ten wpłynął pozytywnie na prowadzoną inwestycję, natomiast 10,0% wskazuje, iż wpływ tego czynnika był negatywny. Trudnością w tym przypadku bywają zwłaszcza zmiany ustawy, wymagające ponownego zapoznania się z nowymi przepisami i uchwyceniem ich znaczenia dla danej inwestycji. Jak wynika z przeprowadzonej analizy

wniosków o płatność, trudności związane z interpretacją i zastosowanie ustawy bywają powodem opóźnień w realizacji inwestycji. Przykładem może być projekt, w ramach którego. kontrola zamówień publicznych wszczęta przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych oraz wskazane w jej wyniku naruszenia ustawy Pzp spowodowało przesunięcie terminu podpisania umowy z wykonawcą robót budowlanych. Rozpoczęto także postępowanie sądowe związane z uchyleniem decyzji środowiskowej dla rozbudowy drogi w ramach projektu przez WSA. Konsekwencją wyroku WSA uchylającego decyzję środowiskową dla rozbudowy drogi było wydanie postanowienia o wstrzymaniu rygoru natychmiastowej wykonalności dla decyzji o zezwoleniu na rozbudowę. W związku z tą sytuacją beneficjent nie mógł rozpocząć prac budowlanych oraz wypłaty odszkodowań na tych zadaniach w zakładanym terminie. Po złożeniu przez beneficjenta skargi kasacyjnej od rozstrzygnięcia WSA, NSA w Warszawie uchylił wyrok WSA. W wyniku powtórnego wniosku beneficjenta Wojewoda Śląski wydał postanowienie o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności dla decyzji na rozbudowę drogi. Mimo powstałego opóźnienia, projekt jest nadal realizowany.

Elementem wpływającym na realizację części projektów (33,8% pozytywnie, 15,0% negatywnie) była sytuacja na rynkach surowcowych. Jest to ważne zwłaszcza w kontekście paliw wykorzystywanych do napędzania pojazdów, zarówno taboru komunikacji publicznej (ze względu na koszty eksploatacji), jak również samochodów osobowych (wyższe koszty paliwa skłaniają użytkowników do korzystania z komunikacji publicznej lub rowerowej). W związku z pojawieniem się pandemii SARS-CoV-2 doszło co prawda do chwilowego, gwałtownego spadku światowych cen ropy naftowej, jednak nie miał on większego wpływu na ceny paliwa w Polsce.

41,3% beneficjentów wskazało również, iż czynnikiem mającym wpływ na ich projekt była sytuacja finansowa podwykonawców. Jak wskazują przeprowadzone wywiady oraz analiza wniosków o płatność, problem braku płynności finansowej wykonawcy robót budowlanych lub dostawcy taboru bywał przyczyną opóźnień działań projektowych. Przykładem takiej sytuacji jest projekt realizowany przez Województwo Śląskie, polegający na dostawie elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich, w trakcie którego nastąpiły poważne opóźnienia dostawy pojazdów, wynikające z trudności finansowych wykonawcy. W ramach działań naprawczych Polski Fundusz Rozwoju przejął niemal 100% udziałów spółki, a pozyskane w ten sposób środki przywróciły jej płynność finansową, co pozwoliło na zakończenie inwestycji.

Opóźnienia wymagające niewielkiego przesunięcia terminów realizacji poszczególnych etapów projektów wynikały także z pojawiających się trudności własnościowych (np. w przypadku konieczności uzgodnienia przebiegu drogi rowerowej przez teren należący do GDDKiA), niesprzyjających warunków atmosferycznych, opóźnień dostaw zakupionych pojazdów, konieczności wykonania nieprzewidzianych wcześniej dodatkowych robót budowlanych (np. wzmocnienie podłoża gruntowego zadaszenia węzła przesiadkowego, wydłużenie kładki rowerowej nad torami kolejowymi) czy też potrzeby uchwalenia nowego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru, w obrębie którego realizowany jest projekt. Czynnikiem opóźniającym realizację projektu mogą być także protesty społeczne oraz kwestie wykupu gruntów czy też wypłaty odszkodowań dla mieszkańców.

Nie bez znaczenia pozostaje także zmiana kosztów w trakcie realizacji inwestycji. Wyniki badania ilościowego wskazują, iż 26,3% beneficjentów uznało ten czynnik za pozytywny (prawdopodobnie doszło do wygenerowania oszczędności w projekcie), natomiast 11,3% przyznało, iż czynnik ten miał wpływ negatywny. Jak wynika z przeprowadzonej analizy wniosków o płatność oraz informacji pozyskanych w trakcie wywiadów pogłębionych, czynnikiem wpływającym na realizację projektów był wzrost cen materiałów i usług na rynku budowlanym, wywołany głównie dzięki kumulacji czasowej realizacji projektów infrastrukturalnych w całej Polsce (głównie tych współfinansowanych z funduszy unijnych), oraz dobrej koniunktury na rynku pracy. Częstą konsekwencją tej sytuacji były trudności ze znalezieniem wykonawców, wynikające z braku możliwości wyłonienia zwycięzcy przetargu z powodu zbyt wysokich cen ofertowych bądź braku ofert odpowiedniej jakości. Brak możliwości rozstrzygnięcia przetargów na wykonanie usług powodował opóźnienia w harmonogramie prac, co utrudniało terminową realizację projektu. Podejmowane działania naprawcze polegały na ponownym ogłaszaniu przetargów bądź wszczynaniu postepowań w trybie zamówienia z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp, a także wnioskowaniu o przedłużenie terminu realizacji danego etapu z uwagi na znaczące opóźnienia.

Jak wskazują przeprowadzone wywiady, wzrost cen na rynku budowlanym wpłynął znacząco na realizację projektu „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów-Bieniowiec-Skoczów-Goleszów-Cieszyn/Wisła Głębce", którego beneficjentem jest PKP PLK SA. Znaczne zwiększenie kosztu projektu w stosunku do założeń spowodowało, iż jego wartość przekroczyła limit 75 mln euro, co wymusiło kwalifikację inwestycji jako projektu dużego. Niezbędna była korekta montażu finansowego projektu – 75% dofinansowania pochodziło ze środków RPO WSL, dodatkowe środki pozyskano w ramach inicjatywy JASPERS, natomiast wkład własny został sfinansowany z Funduszu Kolejowego.

Wzrost cen materiałów i usług budowlanych, a co za tym idzie, wzrost poniesionych kosztów spowodował także ryzyko nieosiągnięcia wskaźnika ram wykonania dotyczącego długości wybudowanych nowych dróg. Działaniem zaradczym podjętym wówczas przez IZ była zmiana regulaminu drugiego naboru wniosków dotyczącego budowy i przebudowy dróg wojewódzkich. W celu umożliwienia wyboru większej liczby projektów w ramach naboru, a tym samym zminimalizowania ryzyka związanego z nieosiągnięciem docelowej wartości wskaźnika ram wykonania założono, iż maksymalna kwota dofinansowania projektu nie może przekroczyć 25% alokacji naboru, tj.146 987 424,00 zł. Dzięki zastosowanemu rozwiązaniu wartość docelowa wskaźnika została osiągnięta[10].

Czynnikiem zewnętrznym wpływającym na realizację interwencji jest także sytuacja ekonomiczna beneficjenta, zwłaszcza w przypadku JST. Postępująca inflacja, spadek dochodów, a także dodatkowe wydatki związane z gospodarką odpadami czy utrzymaniem placówek oświatowych powodują, iż samorządy zmuszone są do weryfikacji poczynionych zamierzeń i nierzadko rezygnują z części lub całości planowanych wcześniej projektów z powodu braku środków na wkład własny i późniejsze utrzymanie inwestycji. Zdarza się również, iż decyzje dotyczące planowanej inwestycji zmieniane są pod wpływem czynników politycznych czy też zmiany władzy na poziomie samorządu – jeśli osoba kierująca daną

[10] REGULAMIN KONKURSU nr RPSL.06.01.00-IZ.01-24-100/16 w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 OŚ PRIORYTETOWA VI Transport DZIAŁANIE 6.1 Drogi wojewódzkie.

jednostką nie jest przekonana co do zasadności realizacji danego projektu, mimo wpisania go do wieloletniego planu inwestycyjnego czy strategii rozwoju, projekt może zostać niezrealizowany. Przyczyną niezrealizowania danego projektu bywa także zmiana potrzeb transportowych, wywołana inną zrealizowaną inwestycją (np. brak konieczności budowy obwodnicy miejskiej spowodowany przeniesieniem ruchu na nowy odcinek drogi wojewódzkiej lub krajowej).

Jak wskazują przeprowadzone wywiady pogłębione, wyniki badania ilościowego oraz analiza wniosków o płatność, negatywnym czynnikiem zewnętrznym mogącym wpłynąć na realizację celów interwencji jest pojawianie się pandemii SARS-CoV-2. Stan zagrożenia epidemicznego, a następnie stan epidemii ogłoszony wiosną 2020 r., a także wprowadzenie lockdown'u na terenie całego kraju miało wpływ zarówno na realizację trwających projektów, jak również na wykorzystanie inwestycji już zakończonych. W wyniku ograniczenia poruszania się oraz obostrzeń sanitarnych pojawiły się trudności z dostępnością osób zatrudnionych przy realizacji prac projektowych (zwłaszcza w przypadku osób z zagranicy) oraz możliwością zakupu materiałów budowlanych. Prawdopodobnym jest także, iż okoliczności te będą skutkować zwiększeniem cen towarów i usług. Zaistniałe utrudnienia wpłynęły na powstawanie opóźnień w projekcie, które wymagają wydłużenia terminu zakończenia kolejnych etapów inwestycji. W przypadku przekroczenia terminu kwalifikowalności wydatków, niewykorzystane środki będą musiały być zwrócone. Działaniem pożądanym z punktu widzenia osiągania celów projektów byłoby zatem wydłużenie terminu kwalifikowalności wydatków inwestycji.

Ograniczenia wprowadzone w związku z pojawieniem się pandemii w sposób wyraźny wpłynęły także na poziom korzystania z transportu publicznego. Zarówno obostrzenia sanitarne związane z dopuszczalnym limitem osób korzystających z danego pojazdu, a co za tym idzie, zamykanie nierentownych połączeń, jak również obawa podróżnych przed korzystaniem z transportu publicznego oraz większy nacisk na pracę zdalną spowodowały, iż liczba osób korzystających z infrastruktury transportu zbiorowego uległa widocznemu zmniejszeniu, co może mieć odzwierciedlenie w poziomie osiągniecia wskaźników projektowych oraz programowych.

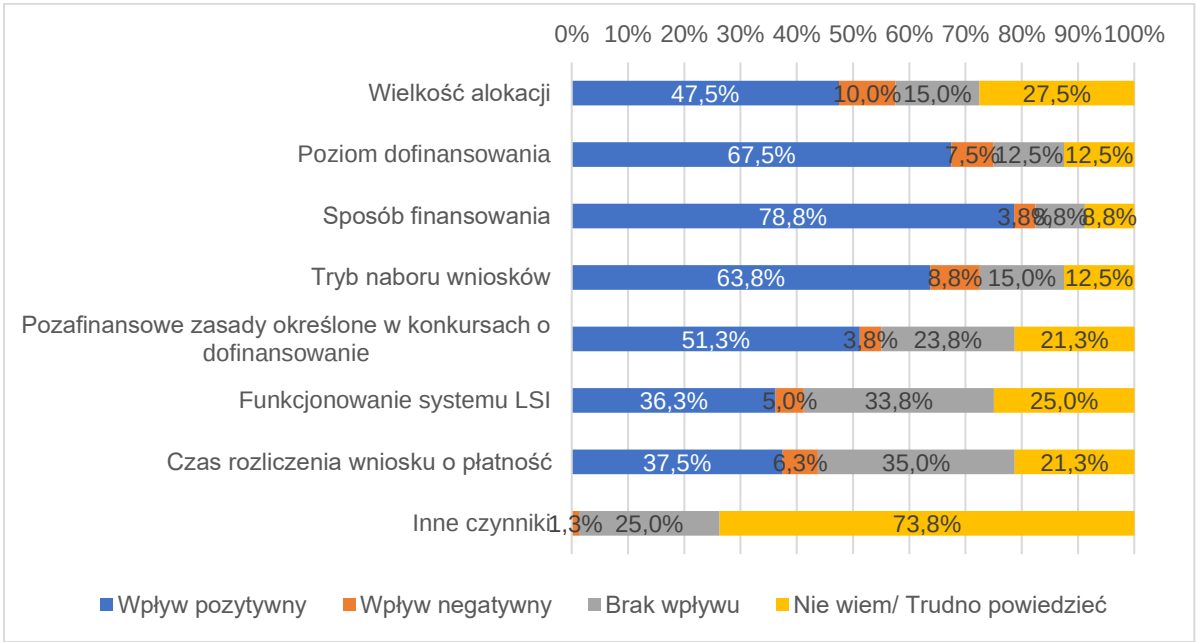
Ograniczenia pandemiczne wpłynęły także na sposób pracy Urzędu Marszałkowskiego (tryb zdalny) oraz możliwości przeprowadzenia planowanych naborów, przede wszystkim z uwagi na trudności beneficjentów z przygotowaniem wniosku, a także rozstrzygnięcia naborów już trwających. Sytuacja epidemiczna wymagała podjęcia szeregu ułatwień i działań naprawczych, mających na celu zminimalizowanie skutków pandemii i dostosowanie trybu obsługi wdrażania interwencji do nowych realiów. Wśród wprowadzonych modyfikacji znalazła się zmiana regulaminu naboru nr RPSL.06.01.00-IZ.01-24-296/18 w ramach Działania 6.1, umożliwiająca przedłużenie terminu podpisania umowy o dofinansowanie/ podjęcia decyzji o dofinansowaniu projektu, a także przedłużenie terminów składania wniosków w ramach naborów nr RPSL.04.05.02-IZ.01-24-359/19, RPSL.04.05.02-IZ.01-24-366/19 oraz RPSL.04.05.02-IZ.01-24-367/19. Zmieniono także regulacje dotyczące inwestycji realizowanych w trybie "zaprojektuj i wybuduj" w ramach projektów realizowanych w ramach Działania 4.5, - w uzasadnionych przypadkach IOK może dopuścić możliwość wydłużenia terminu 30 dni na wszczęcie przez wnioskodawców postępowania o udzielenie zamówienia na wyłonienie wykonawcy dla projektów realizowanych w tymże trybie, jednak nie dłużej niż do dnia podpisania umowy o dofinansowanie/podjęcia decyzji o

dofinansowaniu projektu/zawarcia porozumienia o dofinansowanie. W związku z koniecznością walki z pandemią dokonano także zmian w alokacji – niewykorzystane środki z OP VI przeznaczono 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 koronawirusa SARS-CoV-2[11]. Podjęte działania zaradcze należy ocenić jako trafne i uzasadnione.

Warto podkreślić, iż określenie wpływu pandemii SARS-CoV-2 na wdrażanie interwencji utrudnia dynamiczny charakter sytuacji epidemicznej w Polsce i na świecie. Kolejne obostrzenia są wprowadzane i znoszone w odpowiedzi na aktualny rozwój wydarzeń, trudno przewidzieć zarówno dalszy przebieg pandemii, jak również termin jej opanowania.

Na wdrażanie inwestycji i realizację celów interwencji miały również wpływ czynniki wewnętrzne, związane z samym systemem wdrażania Programu. Poniżej zaprezentowano wyniki ankiety przeprowadzonej z beneficjentami, w ramach której beneficjenci zgłaszali wystąpienie danego czynnika w trakcie realizacji ich projektu.

Wykres 16. Proszę wskazać, czy któryś z poniższych czynników wewnętrznych wpłynął na realizację Państwa projektu?



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

Według beneficjentów największy pozytywny wpływ na realizację projektów miał sposób ich finansowania – 78,8% wskazań. W ramach projektów transportowych RPO WSL finansowanie odbywa się w formie bezzwrotnej, która jest formą najbardziej pożądaną przez beneficjentów, zwłaszcza w przypadku dużych, kompleksowych i kosztownych projektów infrastrukturalnych. 67,5% respondentów dostrzega także pozytywny wpływ poziomu dofinansowania. W tym przypadku jest to 85% wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (95% dla projektów rewitalizacyjnych). Negatywny wpływ tego czynnika odnotowało

[11] Zmiany w RPO WSL 2014-2020 związane z pandemią SARS Cov-2

7,5% ankietowanych, można zatem przypuszczać, iż poziom dofinansowania realizowanych przez nich projektów uległ obniżeniu, np. z powodu dodatkowych kosztów lub niekwalifikowalnych wydatków. Jako czynnik pozytywny oceniono także konkursowy tryb wyboru projektów. Potwierdzają to także opinie respondentów wywiadów pogłębionych, z których wynika, iż tryb ten jest bardziej przejrzysty, sprzyja większej konkurencji, a co za tym idzie, lepszej jakości składanych wniosków niż tryb pozakonkursowy. Beneficjenci zauważają także pozytywny wpływ pozafinansowych zasad określonych w konkursach (51,3% wskazań). Możliwe typy interwencji, kryteria wyboru projektów oraz dodatkowo punktowane preferencje nie wzbudzają większych zastrzeżeń także u respondentów wywiadów pogłębionych. Rozmówcy podkreślali, iż intencją IZ RPO WSL jest ograniczanie, w miarę istniejących możliwości, trudności w realizacji projektów oraz bieżące dopasowywanie istniejących warunków konkursów do pojawiających się potrzeb.

W ramach zmiany zapisów Programu umożliwiono także dofinansowanie nowego typu projektów w ramach Działania 6.2, polegającego na przygotowaniu dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej. Zmiana ta stanowiła odpowiedź na zapotrzebowanie na wsparcie tego typu inwestycji, stanowiących pierwszy etap dla dalszej modernizacji linii kolejowych. Ze stworzonej możliwości skorzystała spółka PKP PLK SA, aplikując o wsparcie na przygotowanie dokumentacji projektowej dla inwestycji polegającej na rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/13 Orzesze Jaśkowice-Tychy-Baraniec-KWK Piast-Nowy Bieruń-Oświęcim. Projekt zapewnia finansowanie przygotowania dokumentacji projektowej, umożliwiającej realizację inwestycji przy wsparciu środków unijnych lub/i krajowych w przyszłej perspektywie finansowej.

Jako pozytywnie wpływającą na realizację celów Programu oraz osiąganie efektów poszczególnych projektów uznać należy także decyzję o braku finansowania zakupu autobusów napędzanych wyłącznie silnikami diesla, wynikającą z wymagań stawianych przez KE. Wymagania związane z zakupem niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego taboru autobusowego zasilanego paliwem alternatywnym przyczyniają się do wzmocnienia efektu ograniczenia niskiej emisji ze źródeł transportowych, który jest szczególnie ważny w kontekście walki ze smogiem, zwłaszcza w miastach województwa śląskiego. Duże zainteresowanie naborami obarczonymi tym wymogiem świadczy o tym, iż są one dla potencjalnych beneficjentów akceptowalne, co wskazuje także na zmianę świadomości ekologicznej śląskich JST.

Czynnikiem pozytywnie wpływającym na osiągniecie celów interwencji był według respondentów także wymóg wynikania projektów transportowych ze Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Ograniczenie możliwości realizacji projektów do inwestycji zgodnych ze Strategią powodowało, iż interwencji miała bardziej ukierunkowany charakter, a wsparcie dostały te inwestycje, które wynikały z przeprowadzonej analizy potrzeb. Takie działanie umożliwiło większe skoncentrowanie wsparcia na działaniach priorytetowych dla rozwoju województwa i skuteczniejsze osiąganie założonych celów.

Wyniki badania ankietowego wskazują, iż 47,5% respondentów uznaje wysokość alokacji dostępnej w ramach konkursów za czynnik pozytywnie wpływający na realizację projektu, 10,0% uważa natomiast, iż jest to czynnik o wpływie negatywnym, można więc sądzić, iż ci

beneficjenci uznali, iż uzyskane dofinansowanie nie zaspokaja w pełni ich potrzeb. Dosyć dobrze oceniany jest także wpływ elementów takich jak czas rozliczenie wniosku o płatność (37,5% wskazań pozytywnego wpływu) oraz funkcjonowanie systemu LSI (36,3% wskazań). Przykładem elementu, który według respondentów wywiadów pogłębionych wpłynął na uproszczenie obsługi i realizacji projektów jest rezygnacja z papierowej formy podpisywanych aneksów do umów. Po dokonanej zmianie wiosek „podpinany" jest w systemie pod ostatni aneks, co skraca termin obiegu dokumentów i umożliwia szybsze podejmowanie decyzji przez IZ.

Jak wskazuje przeprowadzony wywiad z przedstawicielem IZ, czynnikiem mogącym potencjalnie negatywnie wpłynąć na realizację interwencji są opóźnienia wynikające z formuły „zaprojektuj i wybuduj". Pojawiają się bowiem sytuacje, w których programy funkcjonalno-użytkowe nie są dostatecznie rzetelnie przygotowane i w przypadku pojawienia się nieścisłości, błędnych zapisów i założeń, czy też braku istotnych informacji z punktu widzenia realizacji inwestycji, moment rozpoczęcia projektu znacznie się opóźnia. Z drugiej jednak strony, czynnikiem utrudniającym realizację projektu bywały także opóźnienia momentu rozpoczęcia inwestycji związane z wymogiem przedłożenia przed realizacją projektów, które nie są wdrażane w formule „zaprojektuj i wybuduj" kompletu dokumentacji projektowej. Często powodem opóźnień jest przedłużająca się procedura przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, zwłaszcza w ramach projektów dotyczących budowy dróg. Wydaje się jednak, iż w celu zwiększenia stopnia przygotowania inwestycji do realizacji przed rozpoczęciem projektu oraz wyeliminowania ryzyka znacznych opóźnień, powodujących m. in. trudności z osiągnięciem wskaźników ram wykonania, w przyszłej perspektywie finansowej warto rozważyć odejście od możliwości realizacji projektów w formule „zaprojektuj i wybuduj" lub ograniczenie jej do wybranych typów projektów transportowych.

Podsumowanie

Na realizację projektów w zakresie transportu wpływają czynniki sprzyjające bądź utrudniające wdrażanie interwencji. Do zidentyfikowanych w trakcie badania pozytywnych czynników zewnętrznych należą m. in. sprzyjający klimat dla przygotowania i realizacji inwestycji, stabilna sytuacja ekonomiczna beneficjenta i wykonawcy, oczekiwania społeczne dotyczące poprawy warunków podróżowania, a także postęp technologiczny w dziedzinie transportu, ułatwiający stosowanie nowoczesnych rozwiązań podnoszących jakość i trwałość inwestycji. Do głównych negatywnych czynników zewnętrznych należy wzrost cen na rynku materiałów i usług budowlanych, skutkujący opóźnieniami w realizacji projektów i koniecznością zmiany wysokości kosztów przewidzianych w budżecie projektu, trudności z interpretacją i zastosowaniem przepisów Pzp, opóźniania prac budowlanych czy też dostaw wynikające z problemów finansowych podwykonawców oraz utrudnienia związane z niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi. Nowym, nieznanym dotąd czynnikiem wpływającym negatywnie na realizację projektów jest sytuacja epidemiczna związana z pojawianiem się wirusa COVID-19. W wyniku wprowadzonych w kraju obostrzeń dotyczących m. in. ograniczenia poruszania się, pojawiły się trudności z dostępnością wykonawców prac projektowych oraz możliwością zakupu materiałów budowlanych. Długotrwałe utrudnienia związane z pandemią i jej skutkami ekonomicznymi mogą przyczynić się do powstawania opóźnień w projektach, które prawdopodobnie będą wymagać wydłużenia terminu zakończenia kolejnych etapów inwestycji.

Wśród czynników wewnętrznych wpływających pozytywnie na wdrażanie interwencji wymienić można natomiast bezzwrotną formę dofinansowania, konkursowy tryb wyboru projektów, który sprzyja większej konkurencji, transparentności i jakości składanych wniosków, a także nadal dość wysoki poziom dofinansowania projektów. Pozytywny wpływ na wdrażanie interwencji miały także zmiany dokonywane w trakcie trwania obecnej perspektywy, takie jak wprowadzenie nowego typu projektu, umożliwiającego dofinansowanie przygotowania dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla inwestycji dotyczących budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej. Czynnikiem wewnętrznym mogącym potencjalnie negatywnie wpłynąć na realizację interwencji są opóźnienia wynikające z formuły „zaprojektuj i wybuduj".

3.1.8 Społeczny odbiór projektów transportowych

Inwestycje z zakresu obszaru transportu należą do najłatwiej dostrzegalnych w przestrzeni publicznej, są też zazwyczaj szeroko komentowane – zarówno w mediach, na portalach społecznościowych, jak i w dyskusjach ogólnych pomiędzy mieszkańcami. Codzienne dojazdy do miejsca pracy czy nauki są głównym katalizatorem ruchu generowanego w miastach. Zarządzanie mobilnością, przede wszystkim na obszarach miejskich, staje się istotnym warunkiem umożliwiającym zmianę preferencji podróżujących na bardziej ekologiczne środki transportu niż samochód osobowy[12]. Kierunek ten jest odzwierciedleniem dążeń polityki Unii Europejskiej w zakresie transportu. Stąd też, inwestycje podejmowane w ramach RPO WSL 2014-2020 oparte zostały na potrzebie zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. Kształtowanie mobilności miejskiej musi być powiązane z korzyściami płynącymi ze stosowania ekologicznych środków transportu. Badania prowadzone w zakresie satysfakcji użytkowników transportu miejskiego wskazują na kilka istotnych kwestii wpływających na wybory mieszkańców, takich jak komfort, czas, cena, liczba przesiadek, punktualność, częstotliwość, bezpieczeństwo i niezawodność podróży[13].

Z przeprowadzonych studiów przypadku z elementami społecznego odbioru inwestycji wynika, że ważnym czynnikiem mającym wpływ na odbiór projektów przez społeczność lokalną, a także korzystanie z ich efektów, jest włączenie społeczne w przygotowanie projektu. Realizacja tego typu działań przez wnioskodawców na etapie przygotowania inwestycji była wynikiem kryteriów wyboru projektów dotyczących zgodności projektów ze strategią ZIT/RIT – udział partnerów lokalnych oraz społeczności lokalnych w planowaniu i realizacji projektu. Wnioskodawcy, w celu wyjścia na przeciw wymogom, najczęściej organizowali konsultacje społeczne. Odbywały się one zazwyczaj w formie ankiet internetowych bądź bezpośrednich spotkań z mieszkańcami. Niestety, działania podejmowane przez wnioskodawców były niewystarczające dla skutecznego uwzględnienia głosów społecznych pojawiających się w debacie nad kształtem projektu. Wspomniane wcześniej studia przypadku wskazują, że konsultacje zazwyczaj miały ograniczony charakter, nie nagłaśniano ich także w wystarczający sposób, przez co dostęp do wiedzy na temat ich trwania miała niewielka liczba osób. Zazwyczaj w tym zakresie aktywność wykazywały organizacje społeczne, np. promujące ruch rowerowy w mieście, które to,

[12] K. Hebel, Mobilność mieszkańców miast w XXI wieku, [w:] Logistyka – nauka, 2, 2014, s. 88.

[13] M. Wolański, Alternatywne metody hierarchizacji postulatów przewozowych oraz wyniki ich zastosowania w polskich miastach, [w:] Transport Miejski i Regionalny, 12, 2012, s. 6.

poprzez swoje zaangażowanie w sprawy istotne z ich punktu widzenia, posiadały bieżącą wiedzę na temat działań urzędów miejskich. Zakres konsultacji społecznych często uniemożliwiał mieszkańcom faktyczne zabranie głosu w dyskusji – pytania zadawane w ankietach nie pozwalały na wskazanie własnych pomysłów oraz opinii na temat usytuowania inwestycji, jej funkcjonalności czy użyteczności. Ze studiów przypadku wynika, iż przeważająca część mieszkańców uzyskiwała informację na temat projektu w momencie rozpoczęcia jego realizacji. Wówczas, w przypadku kilku projektów pojawiały się głosy krytyki i sprzeciwu wobec niektórych elementów planowanych do wykonania czy też ostatecznie zrealizowanych . Brak skuteczności w pozyskiwaniu głosu społecznego sprawia, że niektóre inwestycje, bądź ich poszczególne elementy, są uznawane za nieużyteczne, nieprawidłowo zaprojektowane czy też źle usytuowane (np. elementy takie jak przebudowane przejścia podziemne bądź wiadukty/kładki w przypadku projektu pn. „Modernizacja infrastruktury autobusowo - tramwajowej na terenie Sosnowca - budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych"). Pozytywnym, kontrastowym przykładem w tym zakresie jest zaś inwestycja zrealizowana w Jaworznie, pn. „Miejskie Centrum Integracji Transportu Jaworzno z integracją dróg dla rowerów i systemem roweru miejskiego". Projekt podlegał szerokim konsultacjom społecznym, czego wynikiem stało się utworzenie tzw. Velostrady, której budowa spotkała się z bardzo pozytywnym odbiorem mieszkańców, a jednocześnie została doceniona także poza granicami miasta.

Inną kwestią związaną odbiorem społecznym, jest odpowiednia informacja i promocja inwestycji. W mediach bądź na stronach internetowych urzędów miast pojawiają się informacje na temat wykonanych projektów, jednakże brak jest działań zachęcających do korzystania z nowopowstałych obiektów oraz informacji na temat możliwych sposobów ich użytkowania (dotyczy to przede wszystkim centrów przesiadkowych wraz z parkingami P&R i B&R). Warto pamiętać, że nie wszyscy mieszkańcy posiadają świadomość znaczenia wykonanych inwestycji dla możliwości wygenerowania oszczędności finansowych w domowym budżecie czy też dla poprawy ich zdrowia oraz samopoczucia. Kwestie te powinny być szerzej komunikowane – doświadczenia wynikające z zakończonych inwestycji oraz głosy społeczne uzyskane w badaniu wskazują na niewystarczające zainteresowanie mieszkańców użytkowaniem niektórych elementów inwestycji (np. niskie zapełnienie parkingów B&R czy P&R).

Jak wynika z przeprowadzonych wywiadów z IP ZIT/RIT, a także zrealizowanych studiów przypadku, społeczny odbiór projektów transportowych miał pozytywny charakter w przypadku projektów dotyczących zakupów taboru autobusowego na potrzeby miejskiej komunikacji publicznej. Do przykładów należy zaliczyć projekty pn. „Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą, wraz z budową centralnej stacji ładowania i wymiany baterii oraz rozproszonych stacji szybkiego ładowania baterii w mieście Jaworzno", „Rozwój Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Bielsku-Białej", czy też „Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o. o. w Sosnowcu". Projekty tego typu należą do inwestycji bardzo pożądanych, gdyż wymiana przestarzałego taboru autobusowego wiąże się ze znaczną poprawą komfortu podróżowania (np. całopojazdowa klimatyzacja, nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, bezprzewodowa sieć Wi-fi, złącza USB, niski poziom hałasu generowany przez pojazd, monitoring, nowoczesne oświetlenie), dlatego też nowoczesny tabor przyciąga nowych użytkowników. Warto jednakże zwrócić uwagę, że projekty tego typu

są postrzegane także przez pryzmat sieci połączeń oferowanych w ramach przewozów. W przypadku nieefektywnego systemu tras, po których poruszają się autobusy miejskie, odbiór projektu staje się zaburzony. Wywiady z ekspertami wskazują na pozytywny odbiór społeczny również w przypadku inwestycji w tabor kolejowy, która również związana jest dla wielu mieszkańców zeskokową zmianą jakości podróżowania. Projekty te jednakowoż nie mogą być przez użytkowników oceniane bez uwzględnienia istniejącej siatki połączeń oraz ich częstotliwości. Same projekty podejmowane w RPO WSL okazują się kreować bardzo korzystny wizerunek transportu kolejowego.

Choć ruch rowerowy ma równie liczne grono zwolenników co przeciwników, coraz powszechniej zauważany jest on na ulicach miast. Tę tendencję obrazuje przykład Rybnika, gdzie znaczna część centrum miasta została wyposażona w wydzielone drogi dla rowerów (w tym kontrapasy)[14] – jak wskazują przedstawiciele IP RIT, w tym kontekście pojawiają się głosy sprzeciwu związane z zawłaszczaniem przestrzeni przez rowerzystów, mimo że sam projekt uznawany jest za pozytywną zmianę. Jednocześnie, z przeprowadzonych studiów przypadku wynika, że mieszkańcy dobrze oceniają rozwiązania skierowane wobec rowerzystów. Zaznaczano, że są one niezbędne dla zmiany nawyków transportowych mieszkańców. Inwestycje te dają podstawę do zwiększania udziału ruchu rowerowego w miastach. Podstawowym kryterium decydującym o wyborze roweru, jako głównego (bądź jednego z głównych) środków transportu wśród mieszkańców, jest dobrze przygotowana infrastruktura. Brak spójnych sieci dróg rowerowych jest czynnikiem zniechęcającym do traktowania podróży rowerem jako alternatywy np. dla samochodu. Studia przypadku wskazują, że głosy niezadowolenia wynikają najczęściej nie z realizacji samych inwestycji, uznawanych jako potrzebne same w sobie, lecz z ich logistycznego rozplanowania. Mieszkańcy dostrzegają jednocześnie znaczne potrzeby związane z usprawnianiem ruchu rowerowego w miastach. Właściwe rozplanowanie dróg przystosowanych do podróży rowerem dopełniają inwestycje w parkingi B&R, umożliwiające łatwą i bezpieczną zmianę środka transportu. Jak wspomniano wcześniej – niezbędna jest ich odpowiednia promocja.

Zrealizowane wywiady oraz studia przypadku wskazują, że w ramach wybudowanych systemów ITS, wśród mieszkańców najbardziej zauważalna jest poprawa sprawności poruszania się autobusów komunikacji publicznej. Pozostałe elementy są nieco mniej widoczne, choć kierowcy aut osobowych w sposób pozytywny odbierają także zainstalowane elektroniczne ekrany informujące o zdarzeniach na drogach, pozwalające na bieżąco zmieniać trasę przejazdu w przypadku utrudnień. Istotnym jest, że brak objęcia systemami ITS wszystkich istotnych elementów układów drogowych w danym mieście, wpływa na niewystarczającą zauważalność tego typu rozwiązań w przestrzeni. Mieszkańcy nie odczuwają znacznej poprawy przepustowości na drogach w sytuacji objęcia inwestycją kilku wybranych skrzyżowań czy odcinków dróg.

Społeczny odbiór projektów dotyczących budowy/przebudowy dróg, jak wynika z przeprowadzonych wywiadów eksperckich, jest zazwyczaj dobry. Problemy pojawiały się przeważnie na etapie przygotowań oraz realizacji inwestycji – mieszkańcy wyrażali swoje niezadowolenie np. poprzez protesty, z obawy o wzrost hałasu i nadmiernego ruchu, a także z uwagi na wywłaszczenia nieruchomości pod inwestycje. Ponieważ wciąż dominuje tendencja do podróży indywidualnymi środkami transportu, po ukończeniu inwestycji

[14] Projekt pn. „Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w Rybniku".

użytkownicy dróg pozytywnie reagują na zmiany związane z poprawą warunków jazdy. Inwestycje są podejmowane na odcinkach newralgicznych oraz najbardziej zaniedbanych, dlatego też zazwyczaj zmiana zauważalna jest „gołym okiem". Stosowane nowe technologie budowy dróg (np. tzw. cicha nawierzchnia) mają swoje przełożenie na generalne zadowolenie społeczne. Projekty zapewniają mieszkańcom m. in. nowe chodniki, ścieżki pieszo-rowerowe, odwodnienia dróg, oświetlenie uliczne, kanały technologiczne czy urządzenia bezpieczeństwa ruchu. Wskazuje się natomiast na większą potrzebę prowadzenia konsultacji społecznych przed realizacją takich inwestycji. Informacja powinna dotrzeć do każdego, kogo bezpośrednio dotkną skutki przebudowy/budowy drogi. Pozytywnie wyróżniającą się na tym tle inwestycją jest obwodnica Myszkowa, w ramach której przeprowadzono konsultacje z mieszkańcami. Z badania ilościowego wynika, że najczęściej dostrzegalna jest znaczna poprawa komfortu podróży, a także jej bezpieczeństwo.

Inwestycje transportowe pozwalają na osiąganie przez mieszkańców różnorodnych korzyści oddziałujących na ich jakość życia w mieście. Najczęściej zauważają oni poprawę w sprawności przemieszczania się pomiędzy różnymi punktami. Przekłada się to również na większą wygodę oraz dostępność różnych środków transportu. Warto zauważyć, że doceniane jest zachowanie jak największej bezpośredniości podróży, co osiągane jest częściej w przypadku centrów przesiadkowych łączących więcej niż 2 środki transportu. Ponadto, jak wskazuje badanie CAWI/CATI z beneficjentami projektów, ważnym aspektem wynikającym z projektów realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020 w ramach Działania 4.5, jest poprawa bezpieczeństwa podróży mieszkańców. Zarówno nowoczesne autobusy, zainstalowane systemy ITS, jak i centra przesiadkowe wpływają pozytywnie na postrzeganie poruszania się w obrębie miasta. Nowe obiekty, zabezpieczone np. monitoringiem, dające możliwość poruszania się osobom z niepełnosprawnościami czy też komfortowego pozostawienia roweru, budują pozytywny przekaz związany z transportem niskoemisyjnym.

Podsumowanie

Inwestycje transportowe zaliczyć należy do tych, które budzą liczne emocje społeczne. Poprzez swój powszechny charakter, wynikający z codziennego ich użytkowania przez mieszkańców, postrzegane są przez pryzmat użyteczności, jakości wykonania oraz estetyki. Wnioski z badania wskazują na dość dobry wydźwięk społeczny inwestycji realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020. Użytkownicy doceniają komfort (najczęściej w przypadku nowego taboru autobusowego i kolejowego) oraz bezpieczeństwo podróży (np. w ramach projektów dotyczących przebudowy dróg), poprawiające się wraz ze zrealizowanymi projektami. Ważne jest jednocześnie budowanie przekazu na temat ekologicznych środków transportu, które wpływa na stopniową poprawę świadomości społecznej. Tam, gdzie zaangażowanie społeczne w plany inwestycyjne jest większe, projekty stają się odzwierciedleniem potrzeb mieszkańców i w efekcie posiadają lepsze oceny. Istotnym czynnikiem mogącym sprzyjać poprawie wizerunku społecznego projektów, są rzetelnie przeprowadzone konsultacje społeczne, rzutujące na późniejszy wydźwięk inwestycji.

3.2 Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu

3.2.1 Realizacja zasad horyzontalnych

Wymóg zgodności projektów realizowanych z funduszy unijnych z zasadami horyzontalnymi UE służyć ma zapewnieniu wpływu wydatkowanych środków na realizację celów strategicznych i priorytetów rozwojowych określonymi w Strategii Europa 2020. Wśród nich znajdują się trzy polityki:

- Zasada zrównoważonego rozwoju
- Zasada równości szans i niedyskryminacji
- Zasada równości szans kobiet i mężczyzn

Zasada zrównoważonego rozwoju określa, że rozwój społeczny i gospodarczy następuje w zgodzie z potrzebami ochrony środowiska i ładu przestrzennego. W związku z tym wymaga się by projekty realizowane ze środków unijnych pozwalały na zachowanie spójności i integralności rozwoju społeczno-gospodarczego i środowiska.

Zasada równości szans i niedyskryminacji odnosi się do postulatu, by każdy człowiek niezależnie od płci, wieku, wyznawanej religii lub światopoglądu, niepełnosprawności, rasy, pochodzenia etnicznego czy też orientacji seksualnej miał prawo do pełnego uczestnictwa w życiu społecznym na jednakowych zasadach. W przypadku RPO WSL oznacza to, że we wszystkich dofinansowanych projektach powstające produkty i usługi muszą uwzględniać tę zasadę.

Zasada równości szans kobiet i mężczyzn określa, że realizacja projektów dofinansowanych ze środków unijnych powinna zakładać, że kobiety i mężczyźni mieli przypisaną taką samą wartość społeczną, takie same prawa i równe obowiązki w życiu społecznym, zawodowym oraz gospodarczym.

Ponadto w Rozporządzeniu ogólnym[15] wpisana została zasada partnerstwa i wielopoziomowego zarządzania, zgodnie z którą „*w odniesieniu do umowy partnerstwa i każdego programu państwo członkowskie organizuje, zgodnie z jego ramami instytucjonalnymi i prawnymi, partnerstwo z właściwymi instytucjami regionalnymi i lokalnymi*”.

Na poziomie wniosków o dofinansowanie składanych w ramach RPO WSL 2014-2020 podmioty zainteresowane wsparciem musiały odnieść się do realizacji zasad horyzontalnych zapisanych w pięciu kategoriach:

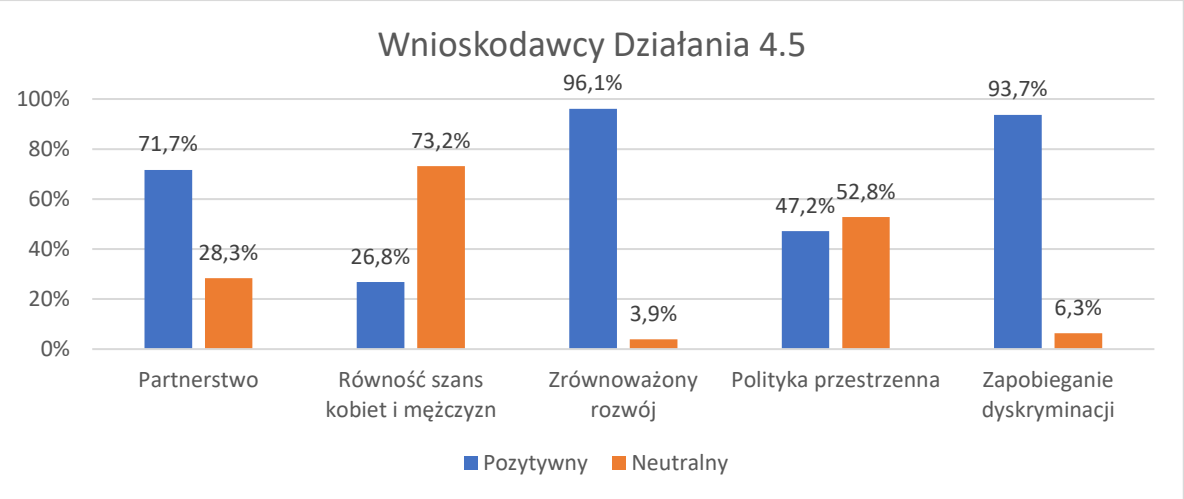
- Zasada partnerstwa
- Promowanie równości szans kobiet i mężczyzn
- Zrównoważony rozwój

[15] ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006

- Zachowanie zasad polityki przestrzennej
- Zapobieganie dyskryminacji

W pierwszej kolejności warto wskazać, w jaki sposób sami wnioskodawcy potraktowali kwestię uwzględnienia zasad horyzontalnych. Poniższy wykres pokazuje rozkład wskazań w WoD w przypadku beneficjentów Działania 4.5.

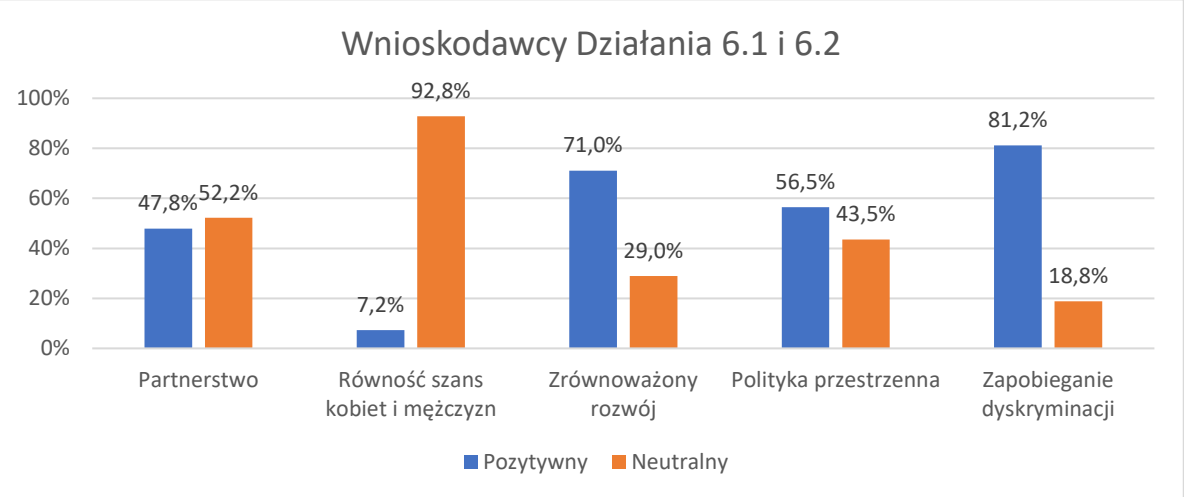
Wykres 17. Realizacja zasad horyzontalnych wg zapisów WoD – Działanie 4.5



Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy WoD złożonych w ramach Działania 4.5

Nieco inaczej prezentują się wyniki tej analizy dla wniosków o dofinansowanie złożonych w ramach OP6.

Wykres 18. Realizacja zasad horyzontalnych wg zapisów WoD – OP6

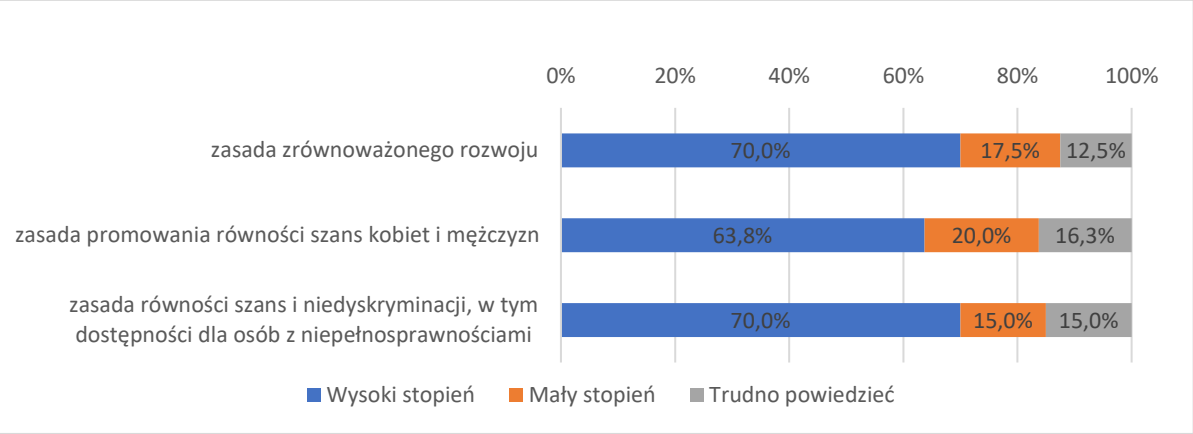


Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy WoD złożonych w ramach OP6

Powyższe wykresy pokazują, że na etapie aplikowania o środki nastąpiło duże zróżnicowanie opinii wnioskodawców pod względem realizacji zasad horyzontalnych w planowanych projektach. Należy przy tym pamiętać, że deklaracje wnioskodawców należy analizować ostrożnie, gdyż każdemu z nich zależało na uzyskaniu dofinansowania, więc

zapisy z WoD mogą w zbyt optymistycznym świetle odnosić się do wpływu na rzeczywistość. Inne ciekawe wyniki, choć już nie tak zróżnicowane pokazują wyniki ankiety przeprowadzonej wśród próby faktycznych beneficjentów. Prezentuje je poniższy wykres:

Wykres 19. Realizacja zasad horyzontalnych w opiniach beneficjentów



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

Poniżej zaprezentowano opisy wniosków dotyczące realizacji zasad horyzontalnych zarówno na podstawie wyżej zaprezentowanych wyników analiz baz LSI oraz odpowiedzi respondentów badania ilościowego, jak i wniosków z badań jakościowych.

Zasada zrównoważonego rozwoju

Hipotezy robocze sformułowane podczas realizacji badania ewaluacyjnego zakładały, że projekty transportowe realizowane w ramach RPO WSL w największym stopniu będą wspierać realizację właśnie zasady zrównoważonego rozwoju. Już analiza samych zapisów Programu (w części dotyczącej wyzwań), możliwych typów wsparcia wskazanych w dokumentacji programowej i dalsze konsekwentne uwzględnianie w dokumentacji konkursowej wskazały, że projekty będą wspierać działania przyczyniające się przede wszystkim do poprawy środowiska.

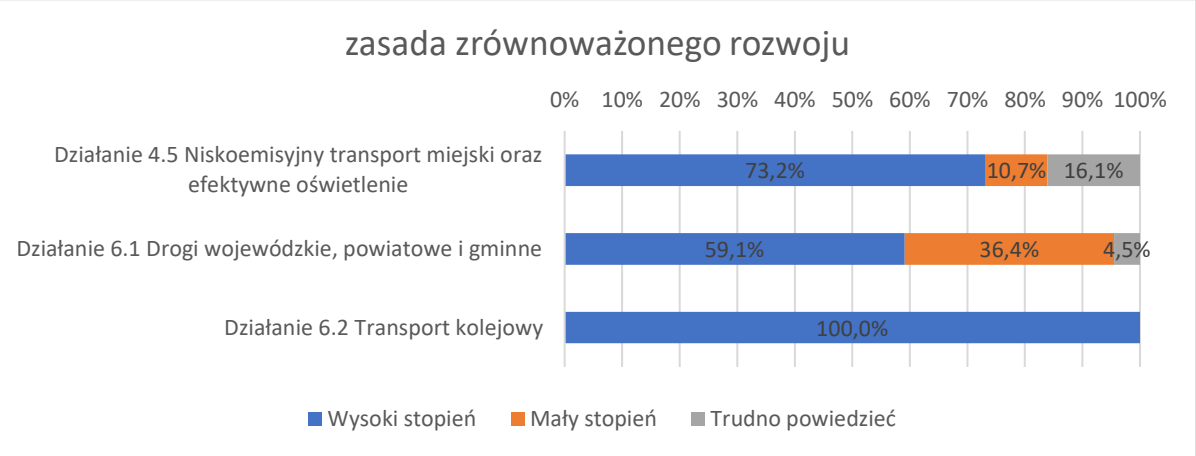
W zapisach RPO wśród wyzwań zapisano, że elementem wyzwań w CT4 jest „wysoka emisyjność gospodarki generowana w sektorze transportu". W dalszej części zaś zwrócono uwagę, że „poprawa jakości powietrza w miastach to także inwestycje w transport niskoemisyjny", w związku czym konieczne są inwestycje związane z wymianą taboru komunikacji publicznej[16]. Wobec tego, wyżej wspomniane założenie dotyczyło przede wszystkim projektów realizowanych w ramach Działania 4.5, zaś OP6 w stopniu mniejszym.

Wyniki badania potwierdzają tę hipotezę. Spośród wszystkich zasad horyzontalnych realizacja projektów z Działania 4.5 miała zdecydowanie największy wpływ na realizację zasady zrównoważonego rozwoju. Według przedstawionych wcześniej danych w ponad 96%

[16] Oprócz potrzeb dotyczących integracji należy wskazać także na potrzeby związane z wymianą taboru, które będą warunkowały jakość środowiska głównie w miastach. Średni wiek taboru w poszczególnych aglomeracjach w 2012r. wahał się od 6 do 18 lat (w zależności od przewoźnika). Taki stan rzeczy wskazuje na konieczność jego wymiany i tym samym dostosowania do wymogów środowiska

projektów zadeklarowano pozytywny wpływ. Co jednak istotniejsze, analiza faktycznych efektów osiągniętych w projektach pokazuje, że wnioski te są uzasadnione. Aktualne prognozy wskazują, że zakupione zostaną aż 393 jednostki taboru pasażerskiego, które w dużej mierze zastąpią pojazdy stare wyposażone w silniki emitujące do atmosfery dużą ilość zanieczyszczeń. Projekty te przyczynią się więc do realizacji zasady zrównoważonego zarówno bezpośrednio – poprzez zmniejszenie emisji, jak i pośrednio – poprzez zwiększanie jakości transportu zbiorowego. Wniosek ten jest zgodny również z opiniami samych beneficjentów badanych ankietowo, co przedstawia poniższy wykres.

Wykres 20. Realizacja zasady zrównoważonego rozwoju w opiniach beneficjentów



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

Pozytywny wpływ na realizację tej zasady mają także wszystkie projekty, których celem jest rozwój infrastruktury transportu zbiorowego polegający w szczególności na budowie zintegrowanych węzłów przesiadkowych (według podpisanych UoD powstanie 125 takich węzłów), budowie lub modernizacji linii tramwajowych (blisko 14 km – w Częstochowie). Przyczynią się one do zwiększenia atrakcyjności komunikacji publicznej i potencjalnie sprawią, że część mieszkańców regionu w mniejszym stopniu będzie korzystać z transportu samochodowego. Podobny będzie wpływ rozbudowywanej infrastruktury rowerowej – zgodnie z dotychczas podpisanymi Uod powstanie ponad 150km nowych dróg dla rowerów. W tym przypadku warto wspomnieć o inwestycjach komplementarnych, np. tworzeniu systemów wypożyczalni rowerów miejskich (choćby przypadek Siemianowic Śląskich, w których powstało 15 km ścieżek rowerowych, a równolegle powstały wypożyczalnie rowerów). Wszystkie te działania sprawią, że nastąpi roczny spadek emisji gazów cieplarnianych w wysokości ponad 40tys. ton ekwiwalentu CO2.

W przypadku inwestycji w infrastrukturę kolejową finansowanych w ramach Działania 6.2 (wg UoD kupionych zostanie 12 pojazdów kolejowych, a długość przebudowanych linii kolejowych sięgnie 52 km), wpływ jest podobny jak we wcześniej omawianym Działaniu. Inwestycje te przyczynią się do poprawy stanu komunikacji kolejowej i zwiększy się jej atrakcyjność z punktu widzenia mieszkańców. O ile w przypadku Działania 4.5 oraz 6.2 wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju jest bezsprzeczny, o tyle realizacja działań transportowych w Działaniu 6.1 jest bardziej dyskusyjna. Pomimo licznych deklaracji na etapie składania WoD (71% wnioskodawców w OP6 założyła pozytywny wpływ), nie jest

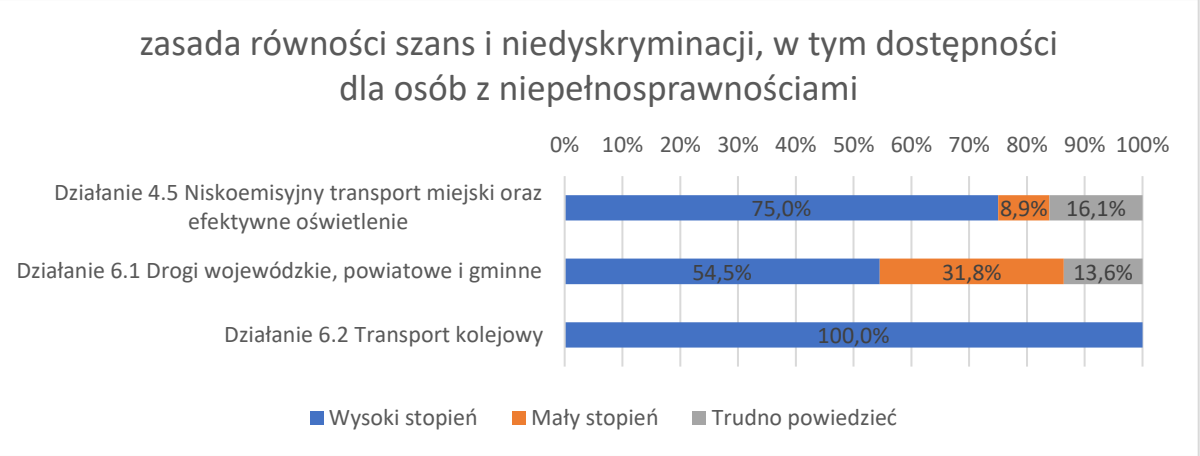
oczywiste, że budowa dróg przyczyni się do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Są to działania sprzyjające rozwojowi ruchu samochodowego, zaś priorytetowe dla zmniejszania emisji są działania związane z niskoemisyjnym transportem zbiorowym.

Zasada równości szans i niedyskryminacji

W przypadku wpływu działań transportowych realizowanych w ramach RPO WSL na zasadę równości szans i niedyskryminację należy przede wszystkim stwierdzić, że wnioskodawcy różnie oceniali, czy ten sam typ działania będzie miał wpływ neutralny, czy pozytywny na tę zasadę. Świadczyć to może o pewnych deficytach informacyjnych, chociaż ocenia się, że dokumentacja konkursowa w sposób klarowny wyjaśniała tę kwestię.

W przypadku Działania 4.5 na etapie WoD wpływ pozytywny zadeklarowało ponad 90% wnioskodawców (w OP6 – ponad 80%), zaś w badaniu ankietowym ogółem 70% respondentów wskazało, że wpływ jest duży (75% w Działaniu 4.5 oraz 55% w OP6).

Wykres 21. Realizacja zasady równości szans i niedyskryminacji w opiniach beneficjentów



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

Wśród poszczególnych elementów zasady równości szans warto w przypadku projektów transportowych wyróżnić i opisać wpływ na uczestnictwo w ich efektach osób z niepełnosprawnościami. O ile bowiem projekty nie mają wpływu na poprawę dostępności ze względu na płeć, pochodzenie, wyznanie itd., o tyle mogą realnie przyczynić się do ułatwiania poruszania osobom o utrudnionej mobilności. Dotyczy to wszystkich trzech Działań podlegających niniejszej ewaluacji. W trakcie badania zidentyfikowaliśmy szereg projektów, które taki efekt przynoszą. Są to m.in. wszystkie projekty, które zakładają zakup nowego taboru autobusowego niskopodłogowego. W projektach realizowanych w ramach Działania 4.5 zakup tego typu autobusów jest standardem. Podobna sytuacja ma miejsce w projekcie z Działania 6.2 realizowanym przez Województwo Śląskie polegające na zakupie taboru kolejowego, w którym wagony będą dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

W przypadku licznych projektów związanych z budową węzłów przesiadkowych warto podkreślić, że stosowano rozwiązania przyczyniające się do zwiększenia dostępności osób z

utrudnioną mobilnością. Miało to miejsce także w przypadku inwestycji realizowanych na terenach wiejskich, czego przykładem może być projekt realizowany przez Gminę Wielowieś, w którym:

- wszystkie ciągi piesze zaprojektowano w sposób ułatwiający poruszenie się osobom na wózkach inwalidzkich, osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz osobom starszym;

- projektowany sanitariat jest przystosowany do korzystania przez osoby niepełnosprawne poruszające na wózkach inwalidzkich;

- w ramach projektu zostanie przygotowany słup pod montaż i instalację tablicy informacyjnej przygotowanej do pracy w systemie dynamicznej informacji pasażerskiej, tablica dostosowana będzie dla potrzeb osób niepełnosprawnych w tym dla osób niedowidzących i niewidomych.

- Projekt obejmuje dostawę i montaż kiosku internetowego. Kiosk internetowy będzie przystosowany również dla osób niedowidzących i niewidomy, będzie również zamontowany w sposób umożliwiający łatwy dostęp do niego i korzystanie przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich i przez osoby niskie.

Projekty realizowane w ramach Działania 6.1 również w dużym stopniu uwzględniały potrzeby osób z niepełnosprawnościami, w szczególności, gdy wśród działań znajdowały się budowy lub remonty infrastruktury dla pieszych. Wśród szczegółowych rozwiązań stosowanych w tym zakresie wymienić można m.in.:

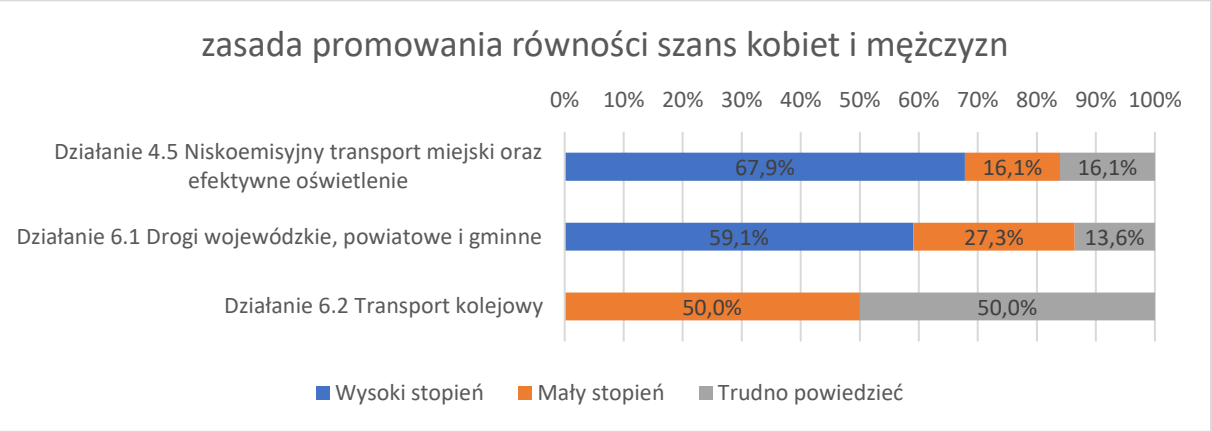
- instalowanie wind i podnośników,
- obniżanie krawężników,
- wykorzystywanie kostki integracyjnej,
- używanie wyraźnej kolorystyki znaków ostrzegawczych,
- zapewnienie odpowiedniej szerokości i wysokości przejścia,
- używanie materiałów, które zmniejszają ryzyko poślizgu,
- wyrazista kolorystyka i faktura oznaczeń spadku terenu.

W przypadku projektów transportowych wątpliwości budzą jedynie inwestycje związane z budową przejść podziemnych lub kładek. W takich sytuacjach należy rozważyć, czy alternatywnie nie powinny być (gdy jest to możliwe i uzasadnione) tworzone przejścia naziemne dla pieszych.

Zasada równości szans kobiet i mężczyzn

Realizacja zasady równości szans kobiet i mężczyzn w projektach transportowych jest oczywista i nie wymaga szerszego analizowania. Ciężko bowiem wyobrazić sobie projekt, który nie uwzględniłby tej zasady. Poniżej zaprezentowano rozkłady odpowiedzi respondentów badania ilościowego pod kątem realizacji tej zasady, jednak wydaje się, że różnice w odpowiedziach wynikają z różnego rozumienia wpływu projektów na równość płci.

Wykres 22. Realizacja zasady promowania równości szans kobiet i mężczyzn w opiniach beneficjentów



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

Analiza zapisów we Wnioskach o dofinansowanie pokazuje, że pozytywny wpływ projektu w przypadku tej zasady był najsłabszy. W nielicznych przypadkach, gdy w WoD zaznaczony wpływ pozytywny, w zasadzie równie dobrze mógł zostać zaznaczony wpływ neutralny. Ciekawym przykładem mogącym świadczyć o pewnym niezrozumieniu powiązań między projektami a zasadą równości szans płci może świadczyć zapis z jednego z WoD dotyczącego budowy drogi (Działanie 6.1), w którym zapisano, że inwestycja przyczyni się do realizacji tej zasady poprzez „*stosowanie konkretnych pozytywnych działań polegających na udzieleniu szczególnego wsparcia grupom znajdującym się w gorszym położeniu”*.

Podsumowanie

Podsumowując należy więc stwierdzić, że – zgodnie z oczekiwaniami – projekty transportowe w największym stopniu wpływają na zasadę zrównoważonego rozwoju (w szczególności Działanie 4.5 i Działanie 6.2). W przypadku Działania 6.1 istnieją wątpliwości, czy modernizacje dróg przyczyniają się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Zasada równości szans i niedyskryminacji w największym stopniu jest realizowana w odniesieniu do osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością. Wpływ projektów transportowych na zasadę równości szans kobiet i mężczyzn jest nikły.

3.2.2 Ocena założeń wsparcia

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne i Regionalne Inwestycje Terytorialne

Instytucje Pośredniczące ZIT/RIT (IP ZIT/RIT), powołane w czterech subregionach województwa śląskiego, odpowiedzialne są za ocenę zgodności wniosków o dofinansowanie ze strategiami ZIT/RIT obowiązującymi w poszczególnych subregionach. Uczestnictwo IP ZIT/RIT w ocenie projektów spowodowało wprowadzenie dodatkowego jej etapu, a tym samym wydłużenie czasu trwania oceny. Rola IP ZIT/RIT opiera się głównie na rekomendacji do dofinansowania projektów zgodnych z założeniami strategicznymi przyjętymi w subregionach. Według przeprowadzonego badania, uproszczeniem dla procedury oceny projektów byłoby przedkładanie do IZ RPO WSL listy projektów rekomendowanych,

powiązanych ze Strategią ZIT/RIT, przy jednoczesnej rezygnacji z tworzenia dedykowanej procedury oceny projektów przez IP ZIT/RIT.

W ramach konkursów planowanych przez IZ RPO WSL, istnieje możliwość dokonywania konsultacji pomiędzy IZ i IP ZIT/RIT, w kontekście zainteresowania poszczególnymi naborami (orientacyjna liczba projektów) czy też przewidywanych wysokości ich budżetów. Stanowi to duże ułatwienie dla IZ w stosunku do konkursów ogłaszanych poza instrumentem ZIT/RIT. Przypisanie IP ZIT/RIT zadań związanych z uzgodnieniami z potencjalnymi beneficjentami projektów RPO WSL 2014-2020, zapewnia większą przewidywalność naborów.

Warto mieć na uwadze, że IP ZIT/RIT pełnią istotną rolę swego rodzaju reprezentantów beneficjentów, poprzez działania szkoleniowe, informacyjne oraz liczne uzgodnienia dokonywane w trybie roboczym. Uzgodnienia te są związane przede wszystkim z projektami, mającymi ubiegać się o dofinansowanie w ramach RPO WSL 2014-2020. Projekty dotyczące obszaru transportu, biorące udział w konkursach dedykowanych ZIT i RIT, są w dużej mierze wynikiem porozumień dokonywanych na etapie programowania RPO WSL 2014-2020. Wówczas, do realizacji instrumentu ZIT i RIT planowano zastosowanie trybu pozakonkursowego – na powyższe ostatecznie nie wyraziła jednak zgody Komisja Europejska. W subregionach zaplanowano już listy projektów, będące również efektem zapisów strategii ZIT i RIT, w których to umieszczono wiązki projektów bądź fiszki projektowe wpisujące się w cele strategii dotyczące transportu.

Formuła ZIT/RIT pozwala promować współpracę pomiędzy samorządami, która to dzięki realizacji projektów unijnych może mieć przełożenie na zacieśnianie relacji międzygminnych. Granice poszczególnych miast w województwie śląskim często są „rozmyte", a współpraca międzygminna w zakresie transportu jest oczekiwaną i naturalną konsekwencją tego stanu rzeczy. Projekty transportowe należą do typów inwestycji najlepiej wpisujących się w ideę zintegrowania, przyświecającą instrumentowi ZIT. Z badania wynika, że w ramach perspektywy unijnej 2014-2020 zabrakło jednak całościowej wizji dla rozwoju transportu w poszczególnych subregionach. Mimo wspólnych dla danego obszaru celów, określonych za pomocą strategii ZIT czy RIT, samorządy w dużej mierze zdecydowały o zaspokajaniu licznych, indywidualnych potrzeb transportowych. Brak kompletnej wizji stworzenia jednolitych, spójnych systemów transportowych i zapewnienia kompleksowej odpowiedzi na wyzwania transportowe subregionów nie pozwolił na pełną realizację idei zintegrowania. W takiej sytuacji, instytucje pełniące rolę IP ZIT/RIT, posiadają dobre warunki ku pełnieniu roli koordynatorów polityk, planów czy strategii transportowych istotnych w poszczególnych subregionach. Sprzyjałoby to kreowaniu spójności funkcjonalnej oraz przestrzennej na obszarach wykraczających poza granice administracyjne poszczególnych miast. IP ZIT/RIT posiadają możliwości ku sieciowaniu, organizowaniu efektywnych partnerstw projektowych oraz współtworzeniu ponadlokalnego sposobu myślenia o inwestycjach transportowych. Przykładem tego typu rozwiązań mogą być systemy dróg rowerowych, gdzie dla realizacji spójnych powiązań niezbędny staje się dialog pomiędzy sąsiadującymi ze sobą miastami, gminami i powiatami. Warto jednak mieć na uwadze, że koordynacja działań samorządów w zakresie rozwoju systemu transportu w danym subregionie wiąże się z dodatkowymi zadaniami dla IP ZIT/RIT, dlatego niezbędne wydaje się stworzenie odpowiednich warunków kadrowych w ramach poszczególnych instytucji.

Zrównoważona mobilność miejska realizowana w ramach instrumentu ZIT i RIT jest dobrym rozwiązaniem, integrującym transport na obszarze województwa śląskiego, o wyjątkowej w skali kraju urbanizacji. Cele przyświecające instrumentowi ZIT/RIT[17], zostały jednak w ramach obszaru transportu w województwie śląskim wykonane połowicznie. Idea zintegrowania, realizowana za pomocą kompleksowego sposobu odpowiedzi na potrzeby i problemy miast i ich obszarów funkcjonalnych, w przypadku obszaru transportu została wypełniona dla niektórych tylko projektów. Należy zauważyć, że inwestycje powinny odpowiadać na wyzwania pojawiające się na obszarach szerszych niż te obejmujące granice administracyjne siedzib Związków Gmin i Powiatów Subregionów: Centralnego, Zachodniego, a także Porozumienia Gmin Subregionu Północnego, Południowego (Gliwice, Rybnik, Częstochowa, Bielsko-Biała). W przypadku Działania 4.5 pojawiały się nieliczne przypadki projektów integrujących działania dla więcej niż jednego miasta/gminy. Jednym z przykładów jest realizacja centrów przesiadkowych w gminach powiatu lublinieckiego. Zbliżona koncepcja realizacji inwestycji przyjęta w 6 gminach (Pawonków, Ciasna, Lubliniec, Herby, Koszęcin i Kochanowice), pozwoliła na uspójnienie sieci dróg rowerowych (skorelowanych ze sobą poprzez ich wytyczenie pomiędzy granicami gmin) oraz węzłów przesiadkowych. Mimo, iż każda z gmin złożyła indywidualny wniosek o dofinansowanie dla własnego projektu, udało się wypracować ujednolicone działania.

Elementy zintegrowania zauważalne są również w przypadku partnerskiego projektu gminy Pszczyna oraz powiatu pszczyńskiego, gdzie podjęto budowę 3 centrów przesiadkowych, z czego największe z nich powstało w Pszczynie, a dwa pozostałe w miejscowościach Piasek oraz Wisła Wielka. Utworzono także system tras rowerowych (ponad 20 km), spójnych z wybudowanymi centrami. Innym przykładem partnerskiego podejścia do realizacji projektów, wypełniającego ideę zintegrowania, jest projekt pn. „Rowerem przez Beskidy – etap 1", podjęty wspólnie przez gminę Ustroń, Brenna i Wisła. Łącznie, podjęto się przebudowy 18,5 km Wiślanej Trasy Rowerowej wraz z wykonaniem fragmentu nowego odcinka trasy na terenie gminy Brenna.

Większość projektów dotyczących niskoemisyjnego transportu miejskiego w ramach Działania 4.5 objęła natomiast pojedyncze inwestycje, wykazujące zintegrowanie z wiązkami projektów wyznaczonymi w strategiach ZIT/RIT, jednak nie posiadające faktycznych cech zintegrowania. Przykładem są systemy sterowania ruchem, określone jako istotna potrzeba w poszczególnych subregionach[18], podczas gdy na projekty tego typu zdecydowały się pojedyncze miasta. Pełne rozwiązanie problemu związanego z ruchem drogowym na obszarach obejmujących zasięgiem kilka miast, okazało się niemożliwe. W perspektywie unijnej 2021+ warto podjąć rozbudowę powstałych systemów na obszary przyległe do miast wyposażonych w ITS oraz dążyć do ich spójności.

W przypadku celów instrumentu ZIT, związanych z rozwojem współpracy i integracji na obszarach funkcjonalnych miast, a także z promowaniem partnerskiego modelu współpracy JST, można mówić o powodzeniu formuły ZIT/RIT. Wprowadzenie zamysłu projektów

[17] Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce, Warszawa 2013, s. 4.

[18] Strategia ZIT Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, Gliwice 2016, s. 83, 129; Strategia RIT Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, Rybnik 2016, s. 58-59, 86-87; Strategia RIT Subregionu Północnego Województwa Śląskiego, Częstochowa 2016, s. 62-63, 145; Strategia RIT Subregionu Południowego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, Bielsko-Biała 2015, s. 91, 93, 236-237.

zintegrowanych do perspektywy unijnej 2014-2020 i zaistniała w związku z tym potrzeba nawiązania współpracy pomiędzy poszczególnymi samorządami, doprowadziły do nawiązania wzajemnego dialogu. Nowy sposób realizacji projektów stał się jednak dużym wyzwaniem, stąd JST podczas uzgodnień projektowych skupiały się na własnych potrzebach. Rozmowy w dużej mierze związane były z podziałem środków finansowych pomiędzy poszczególne samorządy. Niemniej, należy uznać powyższe jako zaczątek budowania współpracy i wspólnych wizji rozwoju w obszarze transportu na obszarach funkcjonalnych.

Analizując wpływ zastosowania instrumentu ZIT/RIT na skuteczność wdrażania Programu, należy mieć na względzie znaczny udział wartości docelowych wskaźników dedykowanych tej formule, w ogólnych założeniach programowych. Poddziałanie 4.5.1 oraz 4.5.2 skumulowało jednocześnie prawie wszystkie projekty z zakresu niskoemisyjnego transportu miejskiego. Wyłącznie dwa projekty podjęto w zakresie Poddziałania 4.5.3 – mają one jednak mniej znaczące przełożenie na realizację wskaźników. Największą skutecznością charakteryzują się projekty polegające na zakupie taboru autobusowego, kreujące znacznie wyższe wartości docelowe wskaźników, niż przewidziano w ramach ogólnych wartości docelowych. Ponieważ część projektów wciąż trwa, bardzo optymistycznie można rozpatrywać dotychczasowe osiągnięcia – zakończone projekty wygenerowały już 124% wartości docelowej wskaźnika *Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej*. Należy mieć przy tym również na względzie zmiany dokonywane w trakcie trwania perspektywy unijnej 2014-2020. Ponieważ początkowo dopuszczone było wsparcie autobusów z tańszymi silnikami diesel, a następnie Komisja Europejska zdecydowała o wycofaniu takiej możliwości, część wnioskodawców planujących ubieganie się o dofinansowanie w ramach RPO WSL musiała dokonać zmian w założeniach swoich projektów. Mimo to, wskaźnik został wykonany z nadwyżką. ZIT oraz RIT odpowiadają za 191,5% wartości docelowej na podstawie umów podpisanych do dnia 30.06.2020 r., podczas gdy Poddziałanie 4.5.3 – za 5% wskaźnika.

ZIT oraz RIT odpowiada również za całą wartość docelową wskaźnika programowego *Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych*, gdzie wartość docelowa w efekcie końcowym powinna zostać niemal dwukrotnie przekroczona (198%). Dotychczas, wnioski o płatność końcową pozwoliły zaś wygenerować niemal połowę zakładanej wartości wskaźnika na rok 2023 (42%). Inwestycje podjęte w ramach Strategii ZIT/RIT pozwalają więc zagwarantować pełną wykonalność założeń programowych, wskazując jednocześnie na możliwość powstania bardziej zagęszczonej niż przewidywano sieci węzłów w poszczególnych subregionach.

Należy jednak wskazać także na mniejszą niż zakładano skuteczność wdrażania Programu w przypadku liczby zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych. Cele związane z powyższym wskaźnikiem zostały przypisane wszystkim obszarom realizacji ZIT/RIT poza Subregionem Zachodnim. W przypadku Południowego oraz Północnego planowano wykonanie po jednym systemie ITS, podczas gdy w drugim wskazanym subregionie nie udało się doprowadzić do realizacji inwestycji. W Subregionie Centralnym założenia wskazywały na realizację aż 8 systemów, jednak do dnia 30.06.2020 r. zakończono jeden projekt, a kolejne 4 posiadają podpisane umowy. Przykład miasta Tychy unaocznia trudność realizacyjną takich inwestycji – projekt posiadał podpisaną umowę o dofinansowanie w roku 2016, natomiast jego realizację rozpoczęto wraz z końcem roku

2019. Tego typu problemy związane były m. in. z trudnościami w dopracowaniu specyfikacji istotnych warunków zamówienia i innymi kwestiami prawnymi, zmianami technologicznymi zachodzącymi z roku na rok, czy też znacznym wzrostem cen usług na rynku budowlanym. Pojawiające się trudności miały znaczny wpływ na opóźnienia, lecz przede wszystkim na rezygnację części miast z podjęcia się budowy systemu ITS. Instrument ZIT/RIT nie wpłynął na poprawę skuteczności wdrażania wskaźnika *Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych*. Subregiony uznały ITS za ważny element swoich strategii ZIT/RIT w kontekście transportu niskoemisyjnego, lecz należy stwierdzić, że założenia i cele w tym kierunku nie zostały wystarczająco przeanalizowane na etapie programowania.

Podsumowanie

Zastosowanie instrumentu terytorialnego w postaci ZIT i RIT w województwie śląskim dla obszaru transportu ocenia się pozytywnie. Brak podziału na subregiony i zastosowanie jednej koperty środków finansowych przewidzianych dla całego województwa, mógłby doprowadzić do powstania ograniczeń w rozwoju transportu w niektórych częściach województwa, z uwagi na konieczność konkurencji samorządów słabiej przygotowanych do realizacji inwestycji z większymi czy lepiej rozwiniętymi miastami/gminami. Formuła ZIT/RIT w perspektywie unijnej 2014-2020 spowodowała ograniczenie konkurencji pomiędzy poszczególnymi subregionami, a także samorządami o pulę dostępnych środków na inwestycje transportowe. Gminy miały możliwość przemyślanego wyboru najważniejszych projektów, które należy dofinansować. Wzmocnienie roli IP ZIT/RIT w koordynacji procesów związanych z rozwojem transportu niskoemisyjnego w subregionach, może znacząco usprawnić realizację idei zintegrowania w ramach instrumentu ZIT/RIT w województwie śląskim. . Instrument spełnił też dużą rolę w wypełnianiu założeń wskaźnikowych dotyczących niskoemisyjnego transportu miejskiego, choć nie udało się wzmocnić skuteczności wdrażania Programu w zakresie budowy ITS.

Duże projekty

Duże projekty rozumiane są w niniejszym badaniu w myśl art. 100 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Możliwość kwalifikacji projektu jako dużego, istnieje w przypadku, gdy jego koszty kwalifikowalne przekraczają kwotę 50 mln euro. Operacje te mają ponadto służyć wykonaniu niepodzielnego zadania o sprecyzowanym charakterze gospodarczym lub technicznym, a także posiadają jasno określone cele.

W ramach obszaru transportu, do projektów dużych zostały włączone 2 inwestycje:

- Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik (beneficjent – miasto Rybnik)
- Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów-Bieniowiec-Skoczów-Goleszów-Cieszyn/Wisła Głębce (beneficjent – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

Wymogiem koniecznym, warunkującym realizację projektu dużego, jest w pierwszej kolejności jego zatwierdzenie przez IZ RPO, a następnie notyfikacja dokonywana przez Komisję Europejską (KE). W przypadku projektów transportowych procedury związane z zatwierdzaniem projektów przebiegły sprawnie i dość szybko. Potrzeba modyfikacji projektu zgłaszana przez beneficjenta również jest procedowana dwustopniowo – w pierwszej kolejności przez IZ RPO, następnie przez KE. W przypadku potrzeby przemodelowania

projektu, bądź potrzeby zwiększenia kwoty dofinansowania, elementy podlegające ocenie KE na etapie notyfikacji, przy wszelkich zmianach winny być zgłoszone do zaopiniowania przez KE. Organ ten dysponuje możliwością niezaakceptowania planowanych zmian. Może to rodzić problemy związane z dalszą skuteczną realizacją projektu. W ramach dużych projektów transportowych dotychczas nie zaistniały problemy tej natury, jednakże w najbliższym czasie możliwe są zmiany w projekcie dotyczącym rewitalizacji linii kolejowych (zmiana montażu finansowego i wysokości dofinansowania), co wiązać się będzie z potrzebą dogłębnej weryfikacji przez IZ RPO oraz, w przypadku stwierdzenia możliwości dokonania modyfikacji w projekcie, ze zgłoszeniem do oceny KE.

Czynnikiem wpływającym pozytywnie na dalszy przebieg projektów (ich pozytywną ocenę oraz możliwość realizacji) są usługi doradcze JASPERS na rzecz dużych projektów. W ramach inicjatywy położony jest duży nacisk na dofinansowywanie dobrze przygotowanych projektów o istotnym znaczeniu – JASPERS wspiera przygotowywanie dużych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych. Pomoc ze strony JASPERS ma skutkować nie tylko przyspieszeniem procesu opracowywania tego typu projektów, ale również podniesieniem poziomu jakości wniosków o dofinansowanie, które są przedkładane do Komisji Europejskiej. Profesjonalne opracowanie koncepcji projektu i wniosku przynosi korzyści w postaci zmniejszenia liczby problemów na etapie realizacji lub ich wyeliminowania. W jego ramach eksperci JASPERS świadczą m.in. pomoc na etapie prac koncepcyjnych, weryfikują dokumentację projektową, w tym wniosek o dofinansowanie i studium wykonalności oraz wspierają w opracowaniu dokumentacji dot. zamówień publicznych. O wsparcie mogą się starać potencjalni beneficjenci projektów, które mają być dofinansowane zarówno w ramach krajowych, jak i regionalnych programów operacyjnych. Inicjatywa wystąpienia o pomoc należy do beneficjenta, jednak decyzja, czy projekt ostatecznie ją uzyska należy w głównej mierze do instytucji zarządzającej danym programem operacyjnym. To właśnie ten podmiot, po otrzymaniu fiszki projektowej, bada, czy objęcie danego projektu wsparciem JASPERS jest zasadne. W województwie śląskim, oba projekty skorzystały ze wsparcia JASPERS.

Analizując wpływ dużych projektów na skuteczność wdrażania Programu, warto pamiętać, że przedsięwzięcia te nie zostały nakierowane głównie na znaczną długość powstającej drogi czy też na długość zmodernizowanej linii kolejowej, lecz na osiągnięcie znacznej poprawy warunków podróżowania. Środki finansowe, jakie pochłaniają omawiane projekty, związane są z budową kosztownych elementów (np. wiadukty, zjazdy), nie mających odzwierciedlenia w osiąganych wartościach wskaźników. Mimo to, projekt w ramach Działania 6.1 odpowiada za realizację 17,2% całkowitej wartości docelowej wskaźnika *Całkowita długość nowych dróg*. Inaczej należy rozpatrywać zaś projekt w Działaniu 6.1, w całości odpowiadający za osiągnięcie wskaźnika *Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych*. Skuteczność wdrażania założeń programowych została więc uzależniona od realizacji jednej inwestycji. Realizacja obu projektów nie jest zagrożona, mają one również kluczowy wpływ na skuteczność wdrażania Programu, pozwalając na wypełnienie zobowiązań przyjętych na rok 2023.

Podsumowanie

W ramach badania nie zidentyfikowano utrudnień związanych z realizacją dużych projektów. Oba projekty należą do inwestycji o kluczowym znaczeniu dla skuteczności wdrażania

Programu i mają pozytywny wpływ na realizację zobowiązań wskaźnikowych. Należy jednak mieć na uwadze, że jeden z dużych projektów został do tej grupy zakwalifikowany ze względu na znaczny wzrost kosztów inwestycyjnych względem pierwotnych założeń. Doświadczenia wynikające z realizacji dużych projektów, mogą zostać wykorzystane w kontekście perspektywy unijnej 2021-2027. W przypadku projektów strategicznych, często o podobnym charakterze do projektów dużych, istotne staje się bowiem zagwarantowanie mechanizmów jak najwcześniejszej ich identyfikacji oraz dbałości o sprawne przedkładanie wniosków o dofinansowanie. Istnieje potrzeba dyscyplinowania wnioskodawców przez IZ RPO w celu zapewnienia przedkładania wysokiej jakości wniosków. Zmieniające się uwarunkowania społeczno-gospodarcze mogą w znaczącym stopniu wpłynąć na założenia projektu, dlatego w przypadku strategicznych inwestycji bardzo ważne jest zapewnienie płynności i minimalizacji czasu pomiędzy zgłoszeniem projektu, a udzieleniem mu dofinansowania.

Konkursowy tryb wyboru projektów

Działanie 4.5

Zarówno w ramach Działania 4.5, jak i Działania 6.1 oraz 6.2, dofinansowanie unijne przyznawane jest w ramach konkursowego trybu wyboru projektów. Analizując zastosowaną w RPO WSL 2014-2020 procedurę, należy mieć na względzie uwarunkowania panujące na etapie programowania perspektywy unijnej 2014-2020. Wsparcie w zakresie transportu objęte instrumentem ZIT/RIT planowane było do realizacji w ramach pozakonkursowego trybu wyboru projektów. Brak zgody KE na szerokie zastosowanie tego trybu w ramach RPO WSL 2014-2020 spowodował gruntowne zmiany założeń programowych. Na ówczesnym etapie wiele przygotowań zostało poczynionych (np. stworzono uzgodnione listy projektów planowanych do dofinansowania w ramach ZIT/RIT), dlatego też mimo ostatecznego przyjęcia konkursowego trybu wyboru projektów, poszczególne konkursy w przypadku Poddziałania 4.5.1 i 4.5.2 miały dość przewidywalny charakter. Poniższa tabela prezentuje wyniki poszczególnych naborów.

Tabela 8. Wyniki naborów przeprowadzonych w ramach Poddziałania 4.5.1 i 4.5.2

Numer naboru	Liczba wniosków poprawnych formalnie	Liczba wniosków zatwierdzonych do dofinansowania	Budżet naboru	Wkład UE we wnioskach zatwierdzonych do dofinansowania
RPSL.04.05.01-IZ.01-24-022/15	15	15	775 361 190	515 936 429,71
RPSL.04.05.01-IZ.01-24-087/16	14	14	282 112 688	145 382 568,52
RPSL.04.05.01-IZ.01-24-200/17	10	10	332 445 235	120 613 001,21

RPSL.04.05.01-IZ.01-24-243/18	17	16	291 077 206	338 383 970,02
RPSL.04.05.01-IZ.01-24-328/19	3	3	50 000 000	53 960 091,25
RPSL.04.05.01-IZ.01-24-358/19	7	5	171 370 500	129 668 171
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-023/15	5	5	90 856 928	79 509 207,19
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-024/15	2	2	34 069 339	34 046 243,00
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-088/16	2	2	44 267 173	28 903 607,79
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-089/16	2	2	11 361 702	8 739 652,81
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-090/16	1	1	16 738 565	5 948 059,02
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-168/17	3	3	20 192 419	21 440 557,42
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-201/17	1	1	26 058 957	1 744 749,43
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-202/17	2	2	13 416 540	11 697 888,00
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-265/18	1	1	25 261 886	22 591 367,83
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-300/19	6	5	2 885 407	4 645 973,51
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-359/19	1	nierozstrzygnięty	7 834 080	7 718 000
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-366/19	1	1	3 000 000	3 000 000,00
RPSL.04.05.02-IZ.01-24-367/19	2	nierozstrzygnięty	2 977 761	3 663 531,71

Źródło: Opracowanie własne na podstawie SL2014 oraz Nabory RPO WSL 2014-2020

Konsekwencją zmian związanych z trybem wyboru projektów na etapie programowania, był m. in. brak pełnego przygotowania niektórych wniosków o dofinansowanie na przewidziany termin trwania konkursu. Brak zastosowania typowej koncepcji formuły konkursowej, spowodował problemy z zachowaniem dyscypliny wśród wnioskodawców. Posiadają oni bowiem świadomość możliwości udziału w kolejnym konkursie, który zostanie zorganizowany w celu pełnego rozdysponowania środków przewidzianych na dany cel w poszczególnych subregionach. Przedstawiciele IP ZIT/RIT nie mają możliwości przejęcia odpowiedzialności za projekty zgłaszane do realizacji przez wnioskodawców. Niekiedy JST zgłaszały zapotrzebowanie na realizację konkretnych projektów w ramach planowanego konkursu, natomiast po jego ogłoszeniu, część projektów z różnych przyczyn nie brała w nim udziału. Tego typu sytuacje teoretycznie tworzą zagrożenie dla realizacji zasady N+3 – projekty są realizowane w znacznie późniejszym terminie, niż zostały pierwotnie zgłoszone. Powyższe ma swoje przełożenie także na skuteczność wdrażania Programu, gdzie założenia wskaźnikowe były realizowane z opóźnieniem, rodząc pewne ryzyko dla osiągania wyznaczonych celów. Z drugiej jednak strony, zastosowanie konkursowego trybu wyboru projektów w Działaniu 4.5 pozwoliło dokonywać wyboru projektów najlepiej przygotowanych do realizacji, dzięki którym osiąganie wskaźników było w większym stopniu przewidywalne.

W przypadku konkursów dedykowanych instrumentowi ZIT/RIT w perspektywie unijnej 2021-2027 należy rozważyć ustanowienie dyscyplinujących reguł uwzględniających przesuwanie środków finansowych na inne typy projektów bądź do innych subregionów, w przypadku niewykorzystania dostępnej puli środków w ramach konkursów planowanych w określonych terminach.

W przypadku Poddziałania 4.5.3 wspierane są projekty z zakresu liniowej infrastruktury tramwajowej oraz budowy regionalnych tras rowerowych (drugi typ wprowadzono pilotażowo w roku 2018). Ponieważ transport tramwajowy w województwie śląskim funkcjonuje w Częstochowie oraz w Metropolii Górnośląskiej, konkurencja o środki była zawężona. Zainteresowanie okazało się dość niskie, gdyż jedynie Częstochowa ubiegała się o dofinansowanie unijne. Warto jednak nadmienić, że budżet naboru nie pozwalał na wsparcie większej liczby dużych inwestycji tramwajowych. Wprowadzenie tego rodzaju interwencji do Programu pozwoliło jednak przeprowadzić gruntowny remont obejmujący zdecydowaną większość linii tramwajowych funkcjonujących w Częstochowie. Projekt nie jest zagrożony, a jego realizacja trwa. Należy zakładać, że skutecznie doprowadzi on do osiągnięcia celów wskaźnikowych. Jeśli chodzi zaś o regionalne trasy rowerowe, pilotaż wyłonił 2 projekty wybrane do dofinansowania (spośród 3 złożonych wniosków o dofinansowanie). Uruchomienie tego rodzaju interwencji w trakcie trwania perspektywy 2014-2020 oraz zaistniałe zainteresowanie wskazuje na potencjał dla dalszej kontynuacji interwencji w kolejnym okresie programowania. Projekty pochodzące z Poddziałania 4.5.3, mimo swojej niewielkiej liczby, mają pozytywne oddziaływanie na realizację Programu.

W przypadku Działania 4.5 warto również zwrócić uwagę na preferencje zastosowane w ramach kryteriów wyboru projektów. Inwestycje w transport niskoemisyjny powinny wpisywać się swoimi założeniami w obowiązujący Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego, a także w Strategię Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Jednocześnie, realizacja projektu powinna wynikać z dokumentu o charakterze planistycznym w zakresie planów zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Tego typu

rozwiązania w sposób pozytywny wpływają na budowanie świadomości wnioskodawców odnośnie do znaczenia planowanych projektów dla zrównoważonego rozwoju transportu, a dodatkowo pozwalają na dokładniejsze przygotowanie wnioskodawców do realizacji inwestycji.

Należy zaś rozważyć rezygnację w perspektywie unijnej 2021-2027 z kryterium wyboru projektów „wpływ projektu na środowisko", związanego z szacowaniem redukcji emisji gazów cieplarnianych, dla Poddziałania 4.5.1 i 4.5.2 – typ projektu 1 (budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego). Takie szacunki są znacznie bardziej utrudnione i obarczone większym ryzykiem błędu w ww. typie projektu, niż w przypadku inwestycji związanych z zakupem taboru niskoemisyjnego.

Pozytywną rolę w ramach konkursowego trybu wyboru projektów odgrywa połączenie wsparcia w ramach RPO WSL 2014-2020 ze środkami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w ramach programu GEPARD II – transport niskoemisyjny. Fundusze są przeznaczone na zakup taboru elektrycznego wraz z infrastrukturą ładowania. Wnioski o dofinansowanie/pożyczkę w NFOŚiGW mogą zgłosić wnioskodawcy uprzednio biorący udział w odpowiednim konkursie RPO WSL 2014-2020. Dotychczas przeprowadzono dwa nabory wniosków, dedykowane wyłącznie województwu śląskiemu – dla Subregionu Centralnego oraz Południowego. Dofinansowanie w formie dotacji przyznawane jest do wysokości kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o wartość dotacji przyznanej na projekt ze środków RPO WSL, nie więcej jednak niż 42,5% kosztów kwalifikowanych. Dodatkowo, NFOŚiGW oferuje niskooprocentowaną pożyczkę na pokrycie 15% pozostałych (niedofinansowanych) kosztów projektu. Beneficjenci mają więc możliwość realnego zwiększenia wartości finansowania zewnętrznego swoich projektów promujących rozwiązania niskoemisyjne w transporcie publicznym. Należy jednak zaznaczyć, że oba programy charakteryzują się innymi zasadami (sporządzanie wskaźników, zasady trwałości, zasady rozliczania projektów). Uzgodnienia dotyczące wspólnej realizacji tego przedsięwzięcia wiązały się z wielogodzinnymi spotkaniami, dyskusjami, wymianą korespondencji. Efektem były zaś 4 projekty realizowane w ramach tej formuły. Ideę połączenia dwóch źródeł finansowania projektów transportowych ocenia się pozytywnie, jednak w przypadku podjęcia zamierzeń zastosowania łączonych źródeł finansowania w perspektywie unijnej 2021-2027, warto rozważyć wypracowanie sprawnych procedur i kanałów komunikacji pomiędzy instytucjami, czy też jasno określić zadania i czynności leżące po stronach poszczególnych instytucji zaangażowanych w przedsięwzięcie. Doświadczenia zdobyte w ramach współpracy z NFOŚiGW powinny zostać zebrane w formie krótkiego przewodnika dostępnego pracownikom IZ RPO, prezentującego najważniejsze wnioski płynące ze wspólnych działań, błędy których warto unikać oraz wskazówki pozwalające usprawnić pracę przy kolejnych wspólnych zadaniach.

Działanie 6.1 i Działanie 6.2

W ramach Działania 6.1, podobnie jak miało to miejsce w przypadku Działania 4.5, nie zastosowano typowej konkursowej procedury wyboru projektów. Możliwość ubiegania się o dofinansowanie w przypadku dróg wojewódzkich została uzależniona od wpisania danego projektu na zamkniętą listę inwestycji dotyczących budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich, znajdującą się w Planie rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim (dokumencie wdrożeniowym do Strategii Rozwoju Systemu Transportu

Województwa Śląskiego). Przyjęcie Planu, zawierającego wykaz planowanych inwestycji było wymogiem KE Ponadto, w ramach konkursów na budowę/przebudowę dróg wojewódzkich, wnioski o dofinansowanie projektów składane są w znacznej części przez Województwo Śląskie. Przedsięwzięcia biorące udział w konkursach, koordynowane przez województwo śląskie posiadają wysokie prawdopodobieństwo otrzymania dofinansowania – wnioski są przedkładane dla inwestycji o największym stopniu przygotowania i możliwościach realizacyjnych. Należy jednak dodać, że lista projektów utworzona na początku perspektywy unijnej 2014-2020 obejmowała przedsięwzięcia o bardzo różnym stopniu przygotowania, co rodziło ryzyko niedociągnięć i problemów realizacyjnych. Przykładem takiego projektu jest Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód. Przedłużenie DTŚ znalazło się na liście projektów, choć nie był on w pełni przygotowany do aplikowania w ramach RPO WSL. W ten sposób ograniczał możliwość wpisania na listę innych inwestycji, w większym stopniu gotowych do realizacji. Przeprowadzone badanie wskazuje, że istniejąca lista projektów jest zbyt szeroka. Znajduje się na niej wiele inwestycji o dość dużym stopniu rozdrobnienia. Korzystniejszym rozwiązaniem jest położenie nacisku na większe i najbardziej istotne inwestycje z punktu widzenia rozwoju systemu transportu w województwie śląskim, przy jednoczesnym skróceniu zestawienia. Pozwoliłoby to dopracować projekty i zapewnić ich wysoką jakość, a także dokonać rzetelnej oceny poziomu ich przygotowania do realizacji. Ponadto, zastosowanie pozycji rankingowych na omawianej liście projektów nie miało swojego przełożenia na późniejszy wybór projektu do dofinansowania w konkursie.

Możliwość dofinansowania budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych w ramach Działania 6.1 została wprowadzona w trakcie trwania perspektywy unijnej 2014-2020. W województwach, w których projekty RPO były negocjowane z KE w terminie późniejszym niż w przypadku województwa śląskiego, zaistniała możliwość dofinansowania dróg lokalnych. Brak tego typu projektu w RPO WSL 2014-2020 spowodował zgłoszenia ze strony samorządów, co przyczyniło się do włączenia takiej możliwości do RPO województwa śląskiego. Wprowadzenie dofinansowania budowy/przebudowy dróg lokalnych stało się poniekąd uzupełnieniem dla Funduszu Dróg Samorządowych czy funkcjonującego we wcześniejszym okresie Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych (tzw. schetynówki). Zaistniała więc potrzeba wymiany informacji pomiędzy instytucjami nadzorującymi Fundusz i RPO, w celu uniknięcia podwójnego finansowania.

W ramach Działania 6.1 wsparcie mogą uzyskać drogi powiatowe i gminne, spełniające warunki określone w dokumencie „Drogi wojewódzkie i lokalne w ramach CT7. Postanowienia Umowy Partnerstwa. Wspólna Interpretacja”. Mają one zapewniać bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, czy też nowymi terenami inwestycyjnymi. W celu zwiększenia szans realizacji projektów drogowych w poszczególnych gminach i powiatach, do konkursu dedykowanego drogom lokalnym wprowadzono zasadę ograniczającą, umożliwiającą złożenie przez jednego wnioskodawcę - jednego projektu (jeden beneficjent – maksymalnie jeden projekt). Takie rozwiązanie należy ocenić pozytywnie, w kontekście wskazywanego w trakcie wywiadów z IZ, IP ZIT/RIT oraz badania ilościowego z beneficjentami znacznego zainteresowania i licznych potrzeb związanych z tego typu inwestycjami w samorządach lokalnych.

Konkursowy tryb wyboru projektów zastosowany w Działaniu 6.1 nie wpłynął w sposób jednoznacznie pozytywny na skuteczność wdrażania Programu. Ponieważ nie można mówić o typowej procedurze konkursowej w odniesieniu do dróg wojewódzkich, osiągane wyniki są w większym stopniu zależne od zastosowanej koncepcji listy inwestycji dotyczących budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich. Z drugiej jednak strony, tryb konkursowy zastosowany zarówno w ramach naboru dedykowanego drogom wojewódzkim, jak i lokalnym zapewnił wybór projektów dopracowanych formalnie i merytorycznie, najistotniejszych dla danej jednostki samorządu terytorialnego, co wspomogło realizację wskaźników – zwiększyło pewność ich wykonania.

Działanie 6.2 zostało zaplanowane pod kątem zgłaszanego zapotrzebowania na inwestycje w transport kolejowy. Śladem pozostałych działań, projekty ubiegające się o dofinansowanie w tym zakresie, brały udział w konkursowej procedurze wyboru projektów. W ramach każdego z przeprowadzonych konkursów dofinansowano po jednym projekcie. Łącznie dofinansowano 3 inwestycje, z czego jedna należy do projektów dużych. W przypadku inwestycji kolejowych konkurencja jest ograniczona. Zastosowanie trybu konkursowego również w przypadku Działania 6.2 nie miało więc typowego charakteru. Zapewniona została zaś sprawność wdrażania, związana z wcześniejszym wytypowaniem inwestycji mogących realizować cele Programu, co z kolei uskuteczniło realizację założeń wskaźnikowych. Tryb konkursowy, który wyłonił projekty, zwiększył pewność ich wykonania. Biorąc pod uwagę programowanie perspektywy unijnej 2021-2027, warto dokonać rozeznania i analizy potencjalnych potrzeb w zakresie transportu kolejowego, a w przypadku pojawienia się projektów strategicznych z punktu widzenia rozwoju tego rodzaju komunikacji w województwie, rozważyć wprowadzenie trybu pozakonkursowego.

Podsumowanie

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. Dla tego typu projektów powinien zostać zastosowany tryb pozakonkursowy. Procedura pozakonkursowa stanowi zabezpieczenie środków zarówno dla strategicznych, jak i dla projektów biorących udział w naborach konkursowych. Nie istnieje ryzyko znacznego zmniejszenia wysokości środków dla mniejszych projektów i powstrzymania ich realizacji w przypadku wyboru do dofinansowania projektu o znacznym budżecie, co mogłoby mieć miejsce w przypadku włączenia strategicznych projektów do trybu konkursowego. Zastosowanie procedury pozakonkursowej w ramach projektów strategicznych ma swoje uzasadnienie z uwagi na wysokie koszty przygotowania dokumentacji projektowej oraz innych dokumentów niezbędnych do ubiegania się o dofinansowanie (co w przypadku procedury konkursowej może okazać się nieefektywne ekonomicznie), dłuższy czas niezbędny do przygotowania projektu oraz większą ich złożoność.

Konkursowy tryb wyboru projektów, który powinien być preferowany dla pozostałych inwestycji transportowych, sprzyja zwiększaniu motywacji do sprawnego przygotowania wniosku dofinansowanie i zachowania jego najwyższej jakości, a także przedkładaniu projektów inwestycyjnych dobrze przygotowanych do realizacji. Funkcjonowanie instrumentu ZIT/RIT nie powinno w przypadku projektów transportowych odbywać się przy pozakonkursowym trybie wyboru projektów. Dofinansowanie powinny otrzymywać

przedsięwzięcia najlepiej przygotowane pod kątem merytorycznym, a więc również w największym stopniu wpisujące się w założenia instrumentu i idei zintegrowania.

Preferencje dotyczące Działania 6.1 typ 2

Preferencja zastosowana w Działaniu 6.1 typ 2 dotyczy budowy nowych dróg w ramach naboru dedykowanego budowie i przebudowie dróg lokalnych. Celem jej zastosowania było doprowadzenie do zwiększenia osiągniętej wartości wskaźnika *Całkowita długość nowych dróg*. Jak wynika z wywiadów przeprowadzonych z IZ RPO WSL, początkowo w Programie zakładano wyższą wartość dla wskaźnika dotyczącego budowy nowych dróg, niż dla wskaźnika dotyczącego przebudowy dróg. Założenia te zostały zweryfikowane wycofaniem z ubiegania się o dofinansowanie w przypadku niektórych projektów lub ich realizacji w mniejszym zakresie. W efekcie większa część projektów generowała wartość wskaźnika *Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg*. Zobowiązania IZ RPO WSL do osiągnięcia zakładanych wartości wskaźników wskazanych w ramach wykonania sprawiły, że w przypadku naboru dla budowy i przebudowy dróg lokalnych, zdecydowano o zastosowaniu preferencji dla projektów dotyczących budowy nowych dróg. Zapisy te znalazły swoje odzwierciedlenie w kryteriach wyboru projektów.

W wątpliwość należy jednak poddać sposób zawarcia przedmiotowej preferencji w ramach oceny projektów. Znalazła się ona w kryterium „Długość drogi objętej przedmiotowym wsparciem", w ramach którego weryfikacji poddaje się zakładaną długość danej drogi (przebudowywanej, modernizowanej lub nowobudowanej). W omawianym kryterium długość drogi poddano 4-punktowej skali oceny. Punktacja została opatrzona dopiskiem, iż skala ocen dotyczy wyłącznie modernizowanych odcinków dróg. W innym miejscu, zaznacza się informację na temat priorytetowego traktowania budowy nowych odcinków drogowych, w związku z czym, wszystkie projekty tego typu otrzymają maksymalną liczbę punktów w ramach omawianego kryterium. Złożenie do dofinansowania projektu mieszanego również zapewnia możliwość uzyskania maksymalnej liczby punktów – w przypadku gdy budowa nowego odcinka drogi obejmuje minimum 50% inwestycji. Należy zwrócić uwagę, że preferencja istotna z punktu widzenia realizacji celów wskaźnikowych RPO, nie została w wystarczający sposób uwydatniona. Wpisanie jej w kryterium związane z długością drogi, utrudniło jej czytelność. W przypadku inwestycji w przebudowę drogi o długości powyżej 2,5 km, preferencja dotycząca budowy nowych dróg przestaje mieć znaczenie w ramach tegoż kryterium. Wówczas przebudowa takiej drogi otrzymuje maksymalną liczbę punktów.

Z drugiej jednak strony, brak wymogów związanych z długością nowobudowanych dróg (pochłaniających często większe środki finansowe niż w przypadku dróg przebudowywanych), zwiększył możliwości dofinansowania dość krótkich nowych odcinków, nie przekraczających 1, a nawet 0,5 km.

Warto zwrócić uwagę na faktyczne przełożenie zastosowanej preferencji na projekty dofinansowane w ramach Działania 6.1 typ projektu 2. Okazuje się, iż 2/3 inwestycji wybranych do dofinansowania dotyczyło przebudowy istniejących odcinków dróg (tabela poniżej). Przebudowywane drogi w większości przypadków były również zdecydowanie dłuższe niż drogi nowobudowane. Wydaje się, że preferencja mogłaby mieć większe znaczenie w przypadku odrębnego jej ujęcia w kryteriach wyboru projektów. Wówczas nie zostałaby ona zdublowana przez punktację przyznawaną za przebudowę dróg o długości powyżej 2,5 km. Wprowadzenie preferencji wpłynęło w nieznacznym stopniu na poprawę

sprawności wdrażania programu. Wywiady z przedstawicielami IZ RPO WSL wskazują, że wskaźnikowe założenia programowe przewidujące przewagę nowobudowanych dróg (łącznie 59,5 km) według przewidywań, dzięki wprowadzeniu konkursu dla dróg lokalnych miały być osiągnięte (za pomocą mniejszych nakładów finansowych niż przy drogach wojewódzkich, możliwe jest wygenerowanie większej liczby kilometrów nowych dróg lokalnych). Założenia te musiały zostać jednak zweryfikowane z uwagi na większe zainteresowanie inwestycjami związanymi z przebudową dróg. Ostatecznie zwiększono wartość docelową wskaźnika dotyczącego długości dróg przebudowanych. Podpisane umowy o dofinansowanie, jak wynika z opinii pracowników IZ RPO WSL, nie gwarantują pełnego wykonania wskaźnika *Całkowita długość nowych dróg*, stąd należy uznać, że skuteczność preferencji wprowadzonych do Programu nie była wystarczająco silna, choć mogła ona w nieznacznym stopniu przyczynić się do zwiększenia wskaźnika o kilka jednostek.

Tabela 9. Inwestycje realizowane w ramach Działania 6.1 typ projektu 2

Lp.	Tytuł projektu	Typ inwestycji	Długość inwestycji (km)
1.	Przebudowa ciągu drogowego 5314S Powiat Mikołowski – ul. Rybnicka w Gostyni od km 1+394 do km 2+273	przebudowa	0,88 km
2.	Przebudowa drogi powiatowej nr 1709S ul. Myśliwska na odcinku od skrzyżowania z droga wojewódzką nr 791 w Zawierciu do drogi krajowej nr 78 w Porębie	przebudowa	2,55 km
3.	Przebudowa ulicy Krakowskiej w Siewierzu	przebudowa	0,39 km
4.	Przebudowa drogi powiatowej nr 1447 S Rajcza-Sól-Zwardoń na odcinku o długości 560 mb w km od 0+980 do km 1+540 w m. Rycerka Dolna	przebudowa	0,56 km
5.	Przebudowa ulic Rakowca, Głównej i Wiejskiej w Rudyszwałdzie w ramach połączenia komunikacyjnego z przejściami granicznymi na teren Republiki Czeskiej	przebudowa	1,45 km
6.	Przebudowa ul. Rodzinnej w Kobiórze na odcinku od parkingu cmentarnego do drogi krajowej nr 1	przebudowa	1,91 km
7.	Przebudowa drogi powiatowej nr 5021S ul. Mszańska w Wodzisławiu Śląskim i ul. Turska w Mszanie	przebudowa	0,47 km
8.	Przebudowa ulicy Technologicznej – odcinek III w Zawierciu	przebudowa	0,7 km
9.	Rozbudowa drogi powiatowej nr 4427 S na odcinku Międzyrzecze- Mazańcowice	przebudowa	2,46 km

10.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2944S Taciszów - Rzeczyce wraz z budową chodnika przy ul. Wiejskiej w Rzeczycach, Gmina Rudziniec, powiat gliwicki	przebudowa	2,67 km
11.	Zwiększenie mobilności Subregionu Północnego i dostępu do sieci TEN-T poprzez przebudowę dróg powiatowych na ciągu DK-1 - Poczesna - Mazury - Młynek - Wąsosz - DW 908. Etap I - przebudowa DP 1056S w miejscowości Poczesna	przebudowa	3 km
12.	Przebudowa drogi powiatowej relacji Woźniki – Lubsza	przebudowa	4,5 km
13.	Przebudowa drogi gminnej - ul. Powstańców w Kuźni Raciborskiej	przebudowa	0,43 km
14.	Przebudowa drogi gminnej nr 596070S - ul. Leśniczówka wraz z budową nowego odcinka drogi gminnej w Węgierskiej Górce	przebudowa/ budowa	0,3 km/ 0,26 km
15.	Zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych poprzez budowę ulicy Zachnika w Tarnowskich Górach	budowa	0,26 km
16.	Budowa ronda na ul. Lędzińskiej w Bieruniu w km 0+790 w celu usprawnienia komunikacyjnego	budowa	0,04 km (rondo)
17.	Budowa ulicy Scheiblera w Czeladzi	budowa	0,36 km
18.	Budowa dróg na terenach po KWK 1 Maja w Wodzisławiu Śląskim	budowa	0,48 km
19.	Budowa drogi w ul. Nierada w Myszkowie	budowa	0,37 km
20.	Budowa drogi łączącej ul. Ekonomiczną z ul. Hodowlaną wraz z infrastrukturą techniczną komunikującą tereny SSE w Gminie Bieruń	budowa	0,48 km
21.	Budowa drogi gminnej łączącej ulice Brata Alberta i Drzymały w Imielinie	budowa	0,75 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych LSI

Podsumowanie

Preferencja dotycząca budowy nowych dróg, znajdująca się w kryteriach wyboru projektów, nie została w wystarczający sposób uwydatniona, przez co utrudniona była jej czytelność. W przypadku inwestycji w przebudowę drogi o długości powyżej 2,5 km, preferencja związana z budową nowej drogi nie jest wystarczająco silna. 2/3 inwestycji wybranych do dofinansowania w konkursie dotyczącym budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych, dotyczyło przebudowy istniejących dróg – wprowadzenie preferencji wpłynęło w nieznacznym stopniu na poprawę sprawności wdrażania Programu. Podpisane umowy o

dofinansowanie nie gwarantują bowiem pełnego wykonania wskaźnika *Całkowita długość nowych dróg*.

3.2.3 Ocena komplementarności inwestycji transportowych

Na potrzeby analiz prowadzonych w ramach niniejszego badania przyjęto następującą definicję komplementarności: „komplementarność to stan powstały na skutek podejmowanych, uzupełniających się wzajemnie działań/projektów, które są skierowane na osiągnięcie wspólnego lub takiego samego celu, który nie zostałby osiągnięty lub osiągnięty byłby w mniejszym stopniu w przypadku niewystępowania komplementarności”[19].

Zasada komplementarności została wzięta pod uwagę w kilku wymiarach, związanych ze źródłami finansowania inwestycji oraz czasem ich realizacji:

- okres programowania – jednookresowa i międzyokresowa,
- fundusze europejskie – wewnątrzfunduszowa i międzyfunduszowa,
- programy operacyjne – wewnątrzprogramowa i międzyprogramowa,
- źródło finansowania – funduszy europejskich i funduszy europejskich z innymi środkami publicznymi i prywatnymi.

Ponadto, w przypadku obszaru transportu istotne stało się zweryfikowanie występowania komplementarności pod kątem celów przyświecających projektom:

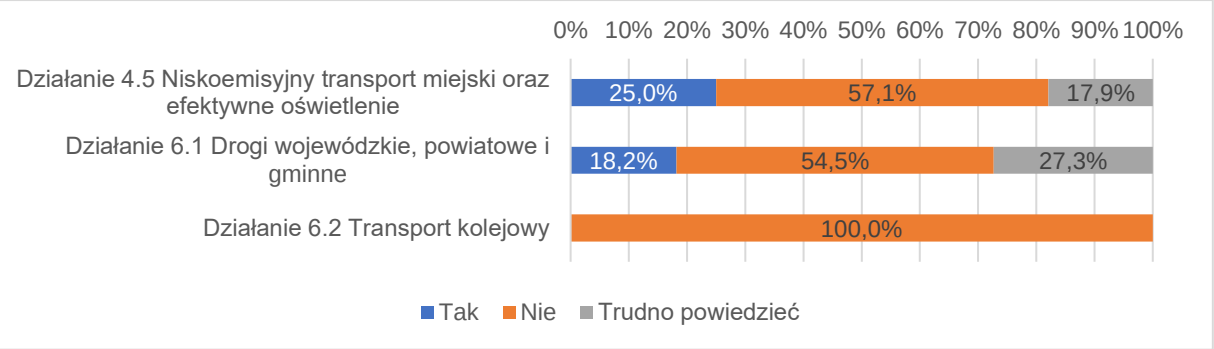
- komplementarność przestrzenna (geograficzna) – projekty uzupełniające się są realizowane na tym samym obszarze lub geograficznie blisko siebie,
- komplementarność w obszarze problemowym – projekty mają na celu rozwiązanie tego samego problemu na danym obszarze problemowym
- komplementarność funkcjonalna – projekty są nakierowane na osiągnięcie celu związanego z funkcją, jaką mają do spełnienia.

Przedsięwzięcia komplementarne powinny posiadać pewne cechy, wzmacniające wspólne wyniki projektów. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim wzajemne oddziaływanie projektów oraz zwiększanie efektów podejmowanych inwestycji. Ponadto, ich realizacja ma charakter wobec siebie uzupełniający, kreujący spójną całość.

Przytoczone poniżej wyniki badania ilościowego z beneficjentami sugerują, że w większości przypadków nie dostrzegali oni komplementarnych powiązań swoich projektów z innymi projektami transportowymi realizowanymi w danym mieście/gminie (wykres poniżej). Wskazuje to na niewystarczającą świadomość realizatorów projektów odnośnie do roli projektów komplementarnych w procesach rozwoju transportu.

[19] Komplementarność w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, Katowice 2017, s. 3.

Wykres 23. „Czy dostrzega Pan/i komplementarność (powiązanie) Państwa projektu z innymi projektami w obszarze transportu realizowanymi na terenie Państwa miasta w ostatnich 5 latach?" – w podziale na działania



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

Wnioskodawcy ubiegający się o wsparcie w ramach Poddziałania 4.5.1 oraz 4.5.2 winni wskazać we wniosku o dofinansowanie (w ramach kryteriów zgodności ze strategią ZIT/RIT) komplementarny charakter projektu wobec innych projektów, pod kątem spójności z przedsięwzięciami realizowanymi bądź trwającymi w ramach ZIT/RIT na obszarze danego subregionu. Dodatkowo badana jest komplementarność z trwającym bądź zakończonym projektem na obszarze danego subregionu, finansowanym ze źródeł innych niż źródła ZIT/RIT RPO WSL 2014-2020.

Analiza zapisów pochodzących z wniosków o dofinansowanie dla projektów posiadających podpisane umowy w ramach RPO WSL 2014-2020 wskazuje na dużą rozbieżność beneficjentów w rozumieniu zagadnienia komplementarności. Kryterium wyboru projektów jest skonstruowane w sposób szeroki, pozwalający na indywidualną interpretację. Z badania wynika, że wnioskodawcy często starali się wskazać jak największą liczbę projektów komplementarnych, w celu zmaksymalizowania szans na uzyskanie punktów podczas oceny wniosku.

W większości przypadków, w ramach uzasadnień przedstawianych przez wnioskodawców, zasady przyświecające komplementarności były zachowywane. Dość często dokonywano jednak nadinterpretacji nie pozwalających w pełni uznać wskazywanych przedsięwzięć za komplementarne wobec siebie. W przypadku powiatu pszczyńskiego (projekt pn. „Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Pszczynie wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą") komplementarność została wykazana dla inwestycji pn. „Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Gminy Miedźna poprzez przebudowę dróg powiatowych - ulic Wiejskiej, Bieruńskiej i Górnośląskiej w Miedźnej i Gilowicach". Projekt ten współfinansowano z RPO WSL 2007-2013, jednak nie można potwierdzić realizacji wspólnego celu przez obie inwestycje. Budowa centrum przesiadkowego miała za zadanie zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów i tym samym wpływać na ograniczanie niskiej emisji, natomiast przebudowa dróg wpływa na poprawę dostępności szlaków drogowych, co ma swoje przełożenie na natężenie ruchu samochodów. Innym przykładem inwestycji niesłusznie wykazującej komplementarność, jest „Realizacja przyjaznej środowisku i niskoemisyjnej organizacji transportu publicznego w Subregionie Centralnym poprzez ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego wraz z budową dróg

rowerowych na terenie Gminy Radzionków". W przypadku powyższego przedsięwzięcia starano się wskazać komplementarną inwestycję w postaci projektu pn. „Dostosowanie terenu pogórniczego parku Księża Góra dla potrzeb rekreacyjno-sportowych mieszkańców Gminy Radzionków, powiatu tarnogórskiego oraz miasta na prawach powiatu: Bytom i Piekary Śląskie". O ile budowa centrum przesiadkowego ma swoje przełożenie na ograniczanie niskiej emisji, drugi z projektów nakierowany został na realizację odrębnego celu, związanego z poprawą warunków do spędzania czasu wolnego mieszkańców. Mimo współfinansowania wskazanego projektu ze środków RPO WSL 2007-2013, nie spełnia on kryteriów związanych z nakierowaniem na realizację wspólnego celu.

Nietrafne zastosowanie zabiegu przypisania komplementarności stosowano także w stosunku do przedsięwzięć, o których dofinansowanie beneficjent zamierza ubiegać się w kolejnych naborach RPO WSL 2014-2020. Część wniosków o dofinansowanie zawierała również wskazania sugerujące występowanie komplementarności pomiędzy projektami z zakresu transportu niskoemisyjnego a projektami związanymi z rewitalizacją parków czy uzbrojeniem stref aktywizacji gospodarczej.

Projekty ubiegające się o wsparcie najczęściej wykazywały komplementarność jednookresową, np. „Rozbudowa centrum przesiadkowego wraz z budową infrastruktury rowerowej w mieście Tarnowskie Góry", spójny z przedsięwzięciem realizowanym w perspektywie unijnej 2014-2020 przez gminę Piekary Śląskie „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz ze ścieżkami rowerowymi w Piekarach Śląskich". Oba projekty są zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie, na obszarze ZIT Subregionu Centralnego, mają na celu rozwiązanie takiego samego problemu, łączy je również wspólna funkcja, jaką mają spełniać. W tym miejscu należy wyróżnić dwie komplementarne inwestycje podjęte w perspektywie unijnej 2014-2020 w Wodzisławiu Śląskim - ,,Pociąg do dwóch kółek - budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim" wraz z projektem „Rewitalizacja Dworca Kolejowego w Wodzisławiu Śląskim". Oba dotyczą tego samego obiektu, w którym oprócz centrum przesiadkowego stworzono infrastrukturę przeznaczoną do realizacji projektów społecznych w ramach Centrum Aktywności Lokalnej. W tym przypadku mamy do czynienia z komplementarnością funkcjonalną.

Istnieją także projekty komplementarne międzyokresowo – wskazywano inne inwestycje zrealizowane na danym obszarze (miasta/gminy, rzadziej subregionu), w perspektywie unijnej 2007-2013, realizujące wspólny cel. Pozytywnym przykładem w tym zakresie jest projekt „System transportu niskoemisyjnego na terenie Gminy Mikołów - budowa Centrum Przesiadkowego", z którym komplementarność wykazuje zadanie wykonane w ramach RPO WSL 2007-2013 pn. „Poprawa jakości powietrza atmosferycznego w mieście Mikołów – ograniczenie niskiej emisji z obiektów użyteczności publicznej". Inwestycje dotyczące termomodernizacji w ramach perspektywy unijnej 2007-2013 stały się najczęściej uzasadnianymi przykładami komplementarności wobec projektów związanych z budową centrów przesiadkowych w latach 2014-2020.

Co więcej, poprawnie interpretowano zasadę w ramach inwestycji stanowiących kolejny etap większego przedsięwzięcia. Przykładem może być projekt miasta Zawiercie pn. „Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego" komplementarny z inwestycją pn. „Rozwój infrastruktury komunikacji publicznej w Zawierciu poprzez zakup i wdrożenie do eksploatacji autobusów z silnikiem EURO – 5", zrealizowaną w 2012 roku,

współfinansowaną z RPO WSL 2007-2013. Inną inwestycją o podobnym wydźwięku jest „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap II" – projekt ten wykazuje komplementarność jednookresową, wewnątrzfunduszową, wewnątrzprogramową oraz funduszy europejskich (a także przestrzenną, w obszarze problemowym oraz funkcjonalną) z inwestycją pn. „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap I".

Niektóre projekty zachowały komplementarność międzyprogramową. W odniesieniu do projektu pn. „Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem w Tychach", zachodzi w tym zakresie spójność z inwestycją pn. „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej", wykonaną w ramach POIiŚ 2007-2013. Podobnie, komplementarność projektem POIiŚ zachodzi w Katowicach, w ramach projektu pn. „Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko naturalne i poprawa jakości transportu poprzez zakup nowych ekologicznych autobusów niskopodłogowych". Wszystkie przedsięwzięcia są nakierowane na rozwiązanie problemu niskiej emisji, jednocześnie oddziałując na wspólny obszar geograficzny (Tychy, Katowice). Miasto Katowice realizuje także w ramach RPO WSL 2014-2020 3 zintegrowane projekty dotyczące budowy węzłów przesiadkowych (Zawodzie, Brynów Pętla, Ligota). Każdy z nich należy uznać za komplementarny do przedsięwzięcia „Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych – węzeł „Sądowa"", współfinansowanego z POIiŚ 2014-2020.

Biorąc pod uwagę źródła finansowania projektów komplementarnych, uwagę zwracają przykłady przedsięwzięć współfinansowanych z WFOŚiGW. W Mysłowicach, projekt „Budowa parkingu „Bike&Ride" wraz z budową dróg rowerowych jako dróg dojazdowych do planowanego parkingu w Mysłowicach" we wniosku o dofinansowanie został wskazany jako komplementarny do inwestycji „Modernizacja źródła ciepła i termoizolacji budynku SP nr 9 w Mysłowicach", dofinansowanego ze środków WFOŚiGW w roku 2008. W przypadku Częstochowy można wskazać także projekt „Moja Przyjazna Komunikacja – zakup nowego taboru autobusowego na potrzeby realizacji zadań z zakresu transportu publicznego w Gminie Miasto Częstochowa" i komplementarne z nim zadanie dofinansowane w ramach NFOŚiGW pn. „Zakup i dostawa niskoemisyjnych autobusów na potrzeby komunikacji miejskiej świadczonej przez MPK w Częstochowie Sp. z o. o.". W jednostkowych przypadkach wskazywano także zadania realizowane ze środków własnych beneficjentów.

W przypadku Działania 6.1, wnioskodawcy również wykazywali projekty komplementarne, choć kryteria wyboru projektów ich nie premiowały. W zakresie dróg, komplementarność była przeważnie przedstawiana w prawidłowy sposób. Znaczna część z nich była także współfinansowana ze środków RPO WSL 2007-2013, np. projekt w ramach Działania 6.1 pn. „Budowa ulicy Scheiblera w Czeladzi" z projektem „Budowa ulicy Letniej w Czeladzi – etap II" w ramach RPO WSL 2007-2013. Ponieważ budowa/przebudowa dróg należy do najczęściej podejmowanych inwestycji w samorządach, niemal wszystkie projekty Działania 6.1 miały charakter komplementarny właśnie do projektów drogowych. Poza tym, w dość łatwy sposób zasada ta może być w przypadku dróg realizowana. Przy braku bezpośredniego połączenia dwóch odcinków dróg, można mówić o wspólnym celu jaki realizują (np. poprawa dostępności szlaków drogowych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa przepustowości), a także o komplementarności problemowej czy też funkcjonalnej. Zdarzało się, że budowane lub modernizowane odcinki stanowiły kolejny etap inwestycji do nich komplementarnych (np. „Budowa Trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę

Średnicową z autostradą A4 - II etap" oraz „Budowa Trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę Średnicową z Autostradą A4 - etap I"; „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku od włączenia do DK nr 45 w gminie Rudnik do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik - etap 4 i etap 5 Wschodnia Obwodnica Raciborza" z projektem „Budowa północnej obwodnicy Pszczyny w ciągu DW 935" dofinansowanym z RPO WSL 2007-2013).

Niektóre projekty były komplementarne do tych realizowanych w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, Interreg V-A Polska-Słowacja 2014-2020, Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska - Republika Słowacka 2007-2013 lub Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020.

Komplementarność była zaś poddawana ocenie w naborach dedykowanych Działaniu 6.2 typ projektu 2 – modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych oraz typ 4 - przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej. Przedsięwzięcia powinny mieć powiązanie z zaakceptowanymi do realizacji, realizowanymi bądź zakończonymi projektami (z tej samej gałęzi transportu lub innych gałęzi transportu). Jest to o tyle istotne, iż długość i gęstość linii kolejowych w województwie śląskim należy do największych w Polsce, znaczna część z nich znajduje się w niezadowalającym stanie technicznym, a infrastrukturę kolejową zalicza się do tzw. infrastruktury krytycznej, mającej podstawowe znaczenie społeczno-gospodarcze. Projekt „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów-Bieniowiec-Skoczów-Goleszów-Cieszyn/Wisła Głębce" jest w efekcie wskazany jako komplementarny z zadaniem „Budowa węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum – etap I" oraz z „Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie". Wszystkie powyższe inwestycje są współfinansowane w perspektywie unijnej 2014-2020 ze środków RPO WSL 2014-2020. Ponadto, projekt jest skoordynowany z inwestycją „Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice", współfinansowaną w obecnej perspektywie unijnej POIiŚ 2014-2020. Podobnie jest w przypadku drugiego projektu, dotyczącego przygotowania dokumentacji projektowej – „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice-Tychy-Baraniec-KWK Piast-Nowy Bieruń-Oświęcim". Należy podkreślić strategiczne znaczenie wskazanych inwestycji dla rozwoju systemu transportu kolejowego w województwie śląskim. Cechują się wysokim poziomem komplementarności, a po zakończeniu ich realizacji wzmocnią wzajemne efekty, co jest przyczynkiem do powstania efektu synergii, rozumianego jako wartość dodana ponad prostą sumę osiągniętych rezultatów, uzyskanego w wyniku współoddziaływania komplementarnych wobec siebie projektów lub elementów tychże projektów[20].

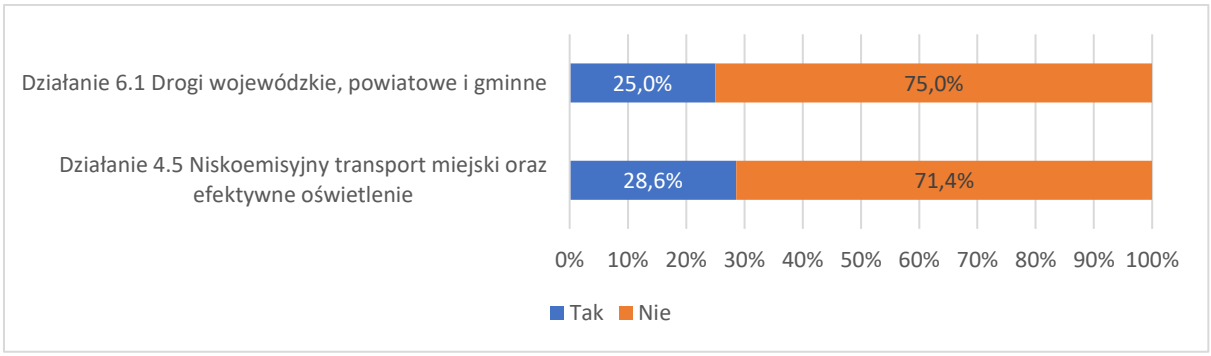
Efekt synergii traktuje się jako dodatkowy rezultat projektów komplementarnych, który, choć pożądany, nie zawsze jest możliwy do osiągnięcia czy też pomiaru. Ważne jest, iż jego wystąpienie może zostać określone po zakończeniu realizacji tychże projektów. W przypadku projektów transportowych synergię może zapewnić przede wszystkim efekt skali,

[20] Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013, Komplementarność i synergia interwencji w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 oraz z projektami wybranych programów operacyjnych obecnej i poprzedniej perspektywy finansowej UE. Raport końcowy, Poznań 2012, s. 37.

wywołany podjęciem dwóch, trzech lub więcej projektów na stosunkowo niewielkim obszarze.

W tym miejscu warto sięgnąć do badania przeprowadzonego z beneficjentami projektów transportowych. Z ich perspektywy, dodatkowe efekty dzięki realizacji projektu komplementarnego zostały zaobserwowane ogółem przez 27,8% respondentów, z czego w większości przypadków pojawiły się one w ramach Działania 4.5 (wykres poniżej).

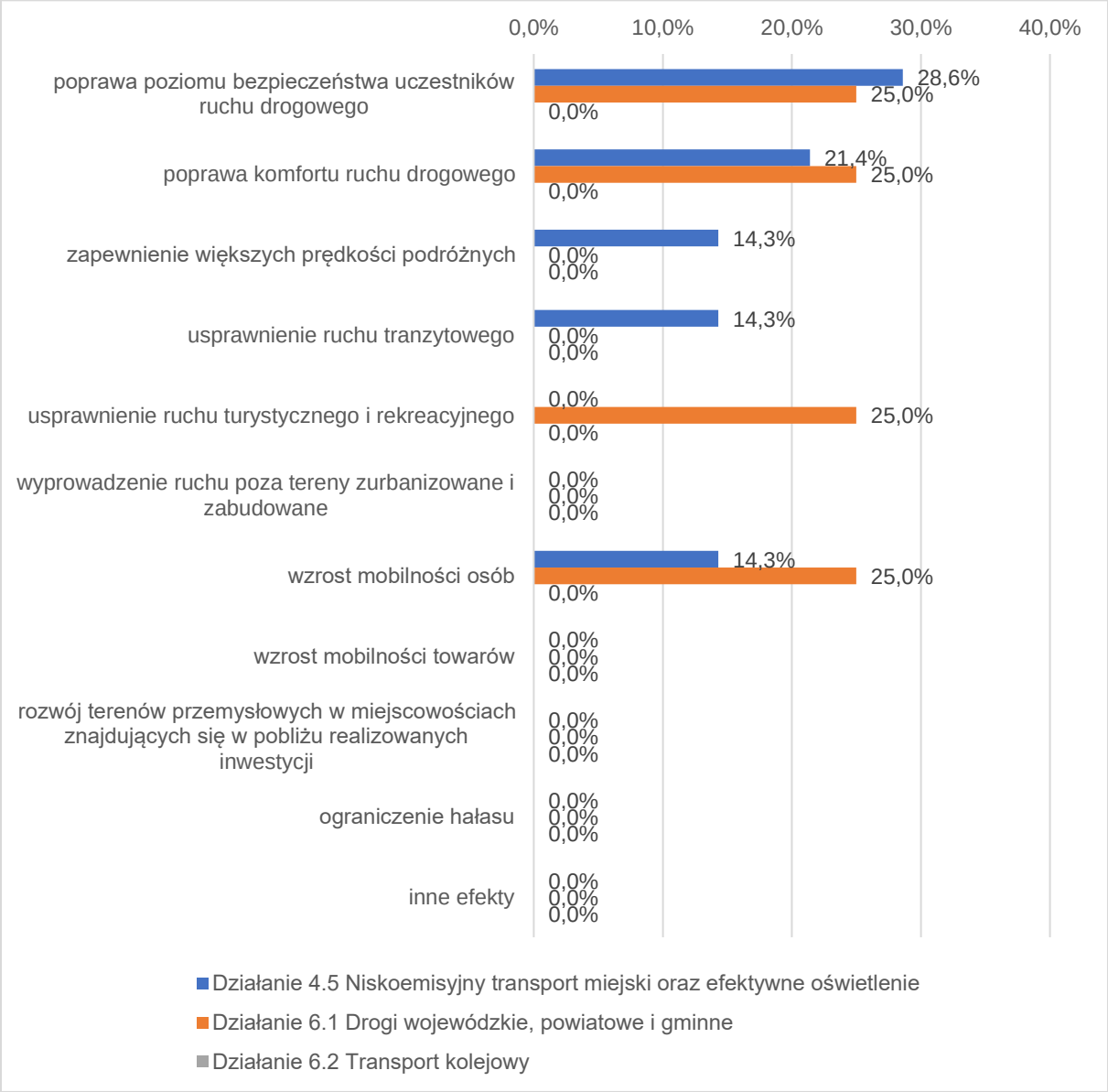
Wykres 24. „Czy dzięki realizacji projektu komplementarnego, zaobserwowali Państwo dodatkowe efekty?" – w podziale na działania



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=18.

Efekty te najczęściej dotyczyły poprawy poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w ramach Działania 4.5, co można uznać za faktyczny efekt synergii wykreowany w konsekwencji działań komplementarnych. Innym ważnym efektem dodatkowym okazała się poprawa komfortu ruchu drogowego, która wystąpiła w obu działaniach, a także wzrost mobilności.

Wykres 25. W jakim obszarze/zakresie powstają te dodatkowe efekty? Proszę wskazać wszystkie właściwe



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=18.

Podsumowanie

Realizacja zasady komplementarności w ramach obszaru transportu została zrealizowana na zadowalającym poziomie. Choć w przypadku części projektów występowały rozbieżności związane z niedostatecznie trafną interpretacją beneficjentów, zdecydowana większość projektów miała charakter komplementarny do innych, obecnie realizowanych bądź zakończonych zadań inwestycyjnych na obszarze danej gminy, powiatu czy też subregionu. Projekty zazwyczaj dobierano poprawnie pod kątem komplementarności przestrzennej czy też w obszarze problemowym. W mniejszym stopniu analizowane projekty dotyczyły komplementarności funkcjonalnej – miało to miejsce głównie w zakresie zakupów taboru

autobusowego. Przeprowadzona analiza nie jest zbieżna z wynikami badania ilościowego z beneficjentami, którzy w znacznej mniejszości zauważali komplementarność swoich projektów z innymi inwestycjami transportowymi. Sugeruje to 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.

Z przeprowadzonego badania wynika, iż znaczna część projektów została skoordynowana z innymi inwestycjami transportowymi na terenie województwa. Dotyczy to przede wszystkim zadań realizowanych w ramach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), gdzie w perspektywie ostatnich lat przeprowadzono szereg inwestycji związanych z promowaniem transportu niskoemisyjnego i zwiększaniem atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. Tutaj także można stwierdzić wystąpienie efektu synergii. Podjęcie znacznej liczby projektów na rozległym obszarze zurbanizowanym miało swoje przełożenie przede wszystkim 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. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na kompleksowe zadanie strategiczne pn. „Poprawa transportu publicznego w Subregionie Centralnym". Jest to systematycznie realizowana część Strategii ZIT Subregionu Centralnego, składająca się z 8 inwestycji w transport niskoemisyjny, dla których o dofinansowanie poszczególne miasta ubiegają się w ramach POIiŚ 2014-2020. Wraz z inwestycjami podjętymi w ramach RPO WSL 2014-2020, przedsięwzięcie to ma mieć swoje przełożenie na integrację infrastrukturalną istniejących środków transportu oraz dostosowanie systemu transportowego na tym obszarze do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Kompleksowe podejście do tego obszaru jest przyczynkiem do wygenerowania znacznych efektów synergii. Wiele gmin/miast w perspektywie 2014-2020 podjęło się wykonania więcej niż jednego projektu w ramach obszaru transportu.

Jako, że do głównych korzyści projektów komplementarnych można zaliczyć oszczędności finansowe, czasowe, zapewnienie nowych bądź poprawę jakości i użyteczności danych usług czy produktów, powinno się dążyć do realizacji zamierzonych działań, a także zaplanowanych w dłuższej perspektywie czasowej. Przypadkowość inwestycji podejmowanych w zakresie transportu nie sprzyja powstawaniu korzyści wynikających w komplementarności. Zwiększaniu skuteczności służą lokalne bądź regionalne strategie i programy, nadające kierunki działań zmierzających do promowania transportu niskoemisyjnego i ograniczania niskiej emisji, a także rozwoju systemu dróg i kolei. Istotne jest więc świadome programowanie, sprzyjające koncentracji środków publicznych. Warto mieć także na uwadze, że zapewnienie większych efektów komplementarności mogłoby mieć miejsce w przypadku zapewnienia uzupełniania się większej grupy projektów.

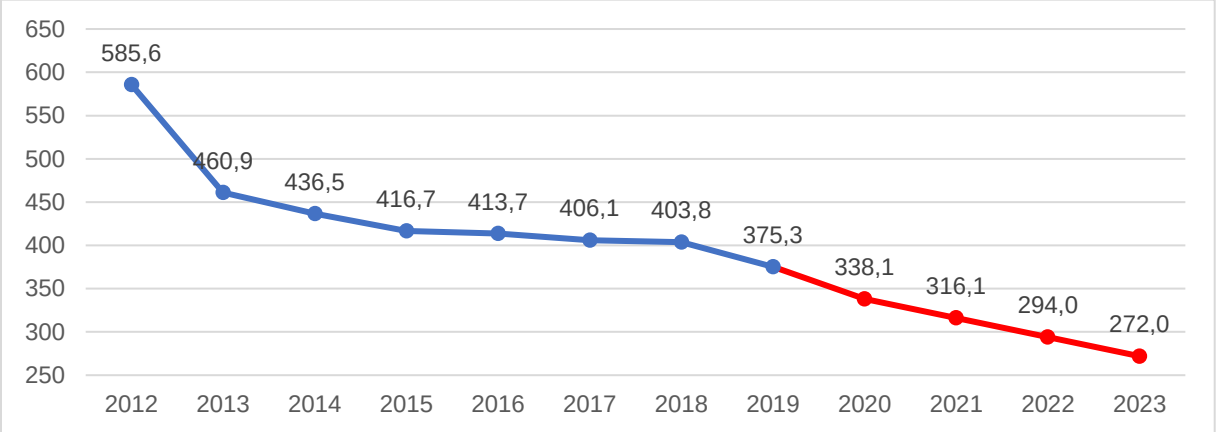
3.3 Ocena możliwości osiągnięcia założonych w programie celów dotyczących obszaru transportu

W niniejszym rozdziale dokonano oszacowania możliwości osiągnięcia wartości docelowych wskaźników wyznaczonych dla osiągnięcia celów szczegółowych w obszarze transportu.

Ocena możliwości osiągnięcia celu zwiększonej atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów wyrażonego wskaźnikiem liczby przewozów pasażerskich komunikacją miejską

pokazuje, że pomimo przewidywanego przez beneficjentów lub deklarowanego przez nich faktycznego wzrostu zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z transportu publicznego realizowane inwestycje nie były w stanie odwrócić niekorzystnego trendu postępującego spadku tej liczby. W tej sytuacji nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanego w RPO WSL 2014-2020 w ramach osi priorytetowej IV celu szczegółowego wyrażonego omawianym wskaźnikiem, który z wartości bazowej na poziomie 585,6 mln osób w 2012 roku miał zwiększyć się do poziomu 822,35 mln osób w 2023 roku. Linia trendu poprowadzona poza 2019 roku każe oczekiwać, że ten wskaźnik będzie w kolejnych latach malał, osiągając w 2023 roku poziom 272 mln osób (wykres poniżej). Z pewnością niekorzystny wpływ będzie miało ograniczenie korzystania ze środków transportu publicznego związane z epidemią koronawirusa. Odwrócenie powyższego trendu będzie wymagało zdecydowanych działań w zakresie modernizacji infrastruktury, tworzenia warunków lepszej dostępności dla użytkowników i akcji promocyjnej.

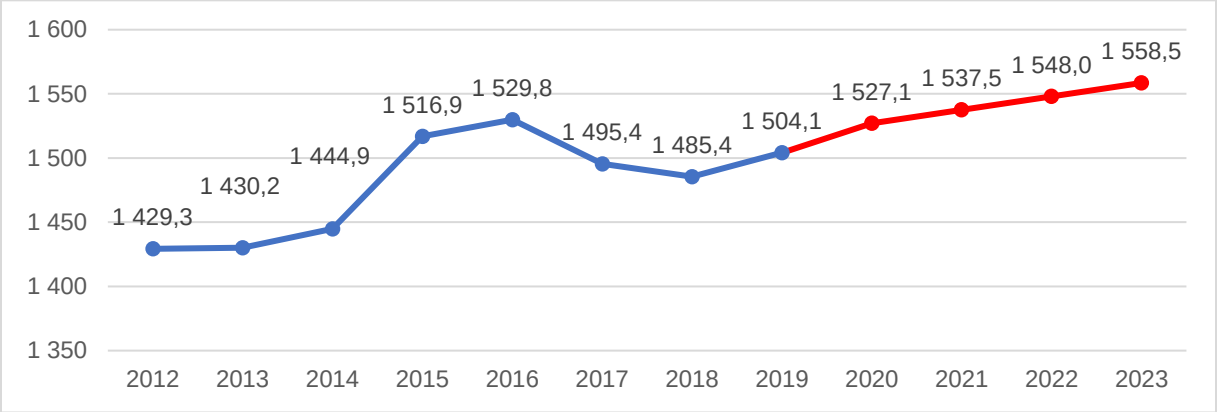
Wykres 26. Przewozy pasażerskie komunikacją miejską w województwie śląskim w latach 2012-2023 (w mln) – w tym prognoza na lata 2020-2023



Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych

Zgoła odmiennie przedstawia się sytuacja w zakresie możliwości osiągnięcia celu lepszej dostępności głównych szlaków drogowych województwa mierzonego wskaźnikiem długości dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej. Wartość docelowa w 2023 roku miała osiągnąć poziom 1482 km i została już znacząco przekroczona (wykres poniżej). Linia trendu poprowadzona poza 2019 roku każe oczekiwać, że ten wskaźnik będzie w kolejnych latach systematycznie rósł, osiągając w 2023 roku poziom 1558,5 km.

Wykres 27. Długość dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej w województwie śląskim w latach 2012-2023 (w mln) – w tym prognoza na lata 2020-2023

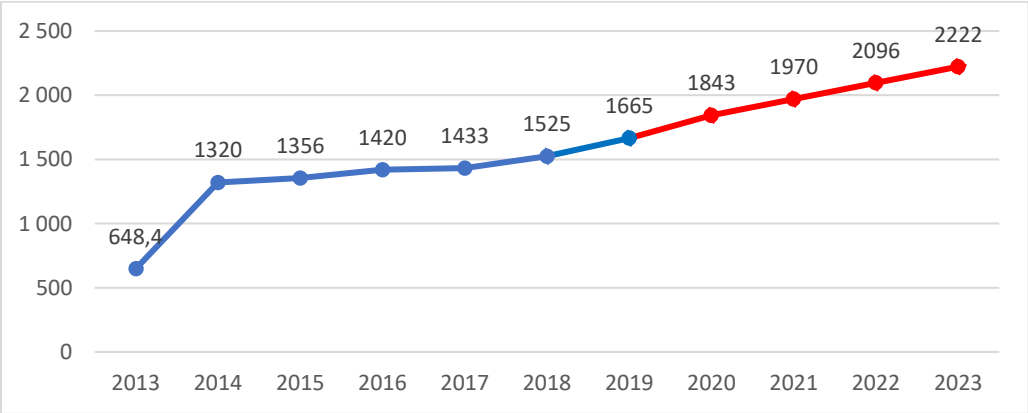


Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych

Drugi ze wskaźników wyznaczonych w RPO WSL 2014-2020 dla oceny stopnia osiągnięcia celu lepszej dostępności głównych szlaków drogowych województwa - wskaźnik drogowej dostępności transportowej powinien według prognoz osiągnąć w 2023 roku wartość 65,16[21], co będzie oznaczać osiągnięcie wartości docelowej określonej na poziomie 64,25[22].

W odniesieniu do celu określonego jako lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich także można przewidywać jego osiągnięcie. Wartość docelowa pierwszego ze wskaźników mierzących stopień osiągnięcia tego celu określona na poziomie 1091,70 została już znacząco przekroczona (Wykres 28).

Wykres 28. Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 90 km/h w województwie śląskim w latach 2013-2023 (w km) – w tym prognoza na lata 2020-2023



Źródło: System Monitorowania Rozwoju Strateg

[21] Polska Akademia Nauk, Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja), Warszawa, 19 grudnia 2017, s. 35.

[22] Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, Katowice, grudzień 2014 r., s. 164.

Także drugi ze wskaźników - Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej (WKDT II) powinien zostać osiągnięty. Prognozy wskazują na osiągnięcie przez niego wartości docelowej w 2023 roku na poziomie 73,31[23], podczas gdy wartość docelowa założona w RPO WSL 2014-2020 miała sięgnąć 70,05[24].

Wskaźnikiem, który zostanie przekroczony w najwyższym stopniu jest *Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej*, dla którego wyznaczono wartość docelową na poziomie 10 (przyrost w stosunku do wartości bazowej), zaś zadeklarowany przez beneficjenta poziom wartości wskaźnika po realizacji projektu pozwoli na jego osiągnięcie na poziomie ponad 3000-krotnie przekraczającym wartość docelową. Przynajmniej kilkudziesięciokrotne przekroczenie wartości docelowych zostanie też osiągnięte na wskaźnikach: *Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich* (wzrost o 45823%), *Oszczędność czasu w przewozach towarowych* (9943%), *Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź"* (5775%). Tak znaczące przekroczenia wartości docelowych wskaźników należy przypisać głównie niedoszacowaniu ich wartości. Do przekroczenia wartości innych wskaźników przyczyniły się takie kwestie jak: przesunięcia wolnych środków przeznaczonych pierwotnie na inne cele oraz realizacja projektów w niższym niż pierwotnie zakładano, a więc tańszym, reżimie technologicznym. W połączeniu ze sporym zainteresowaniem samorządów realizacją inwestycji transportowych skutkuje to znaczącym przekroczeniem wartości wielu wskaźników.

Z drugiej strony, niektóre wskaźniki nie zostaną osiągnięte. Można wśród nich wymienić następujące: *Długość wyznaczonych buspasów* (stopień realizacji został oszacowany na 5%), *Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride"* (16%), *Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride"* (33%), *Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych* (41%), *Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych* (57%), *Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych* (60%). Przy ocenie przyczyn nieosiągnięcia zakładanych wartości docelowych należy wskazać wyjątkowo dużą trudność w szacowaniu wynikającą z tego, że realizacja tego rodzaju przedsięwzięć jest mocno uzależniona od przyjętych przez beneficjenta parametrów technicznych oraz skali i związanej z nią kapitałochłonności przedsięwzięcia.

Na osiągnięcie wartości docelowych negatywny wpływ miała także epidemia koronowirusa, której skutkiem było przesunięcie środków z Działań 6.1 Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne i 6.2 Transport kolejowy na walkę z epidemią.

[23] Wartość wskaźnika szacowana jest co 2-3 lata. Podana szacunkowa wartość docelowa jest określana wyłącznie dla roku docelowego (2023) i została wskazana w najbardziej aktualnym na moment realizacji badania opracowaniu: Polska Akademia Nauk, Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja), Warszawa, 19 grudnia 2017, s. 66.

[24] Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, Katowice, grudzień 2014 r., s. 167.

Tabela 10. Prognoza realizacji wskaźników dla PI 4e, 7b i 7d

PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
1	2	3	4	5	6	7	8	9 = 8/6	10	11 = (8+10)/9	12 = 11/5
4e	produktu	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	200	393	15	519 819 742	1 322 697	56 960 091	436	218
4e	produktu	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	osoby	10 450	38 018	15	519 819 742	13 673	56 960 092	42 184	404
4e	rezultatu	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i	szt./rok	10	33 766	1	143 772 521	4 258		33 766	337 660

PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
		nowych liniach komunikacji miejskiej (przyrost)									
4e	produktu	Długość wyznaczonych buspasów	km	176	8,90	6	200 082 342	22 486 215		9	5
4e	produktu	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	62	124	61	866 895 708	6 991 094		124	200
4e	produktu	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	10	6	6	272 456 018	45 409 336		6	60
4e	produktu	Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe	km	1 400	1 018,90	5	265 954 931	261 022		1 019	73

PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
4e	produktu	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	km	10	13,79	1	143 772 521	10 425 854		14	138
4e	produktu	Długość wspartej infrastruktury rowerowej	km	24	150,78	22	420 681 453	2 790 035	6 412 204	153	638
4e	produktu	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	szt.	435	143	59	854 580 580	5 976 088		143	33
4e	produktu	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	szt.	20 400	3 272	59	854 580 580	261 180		3 272	16
4e	produktu	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	62	70	44	545 087 145	7 786 959		70	113

PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
4e	produktu	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	4 125	4 176	45	552 731 372	132 359		4 176	101
4e	produktu	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	740	226	43	543 742 700	2 405 941		226	31
4e	rezultatu	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	szt.	11 000	635 290	45	552 731 372	870		635 290	5 775
4e	produktu	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	t. ekw. CO_2/rok	103 308	40 146,27	41	882 570 797	21 984	56 960 092	42 737	41

PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
7 b	produktu	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	km	50	49,65	12	1 113 717 646	22 431 373		49,65	99
7 b	produktu	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km	70	70,44	5	605 842 576	8 600 832		70,44	101
7 b	produktu	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	3	0	0	0	N.d.		0	0
7 b	produktu	Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe	km	60	0	0	0	N.d.		0	0
7 b	produktu	Długość wybudowanych dróg powiatowych	km	1	0	0	0	N.d.		0	0

PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
7b	produktu	Długość przebudowanych dróg powiatowych	km	23	24,32	11	41 605 890	1 710 769		24,32	106
7b	produktu	Długość wybudowanych dróg gminnych	km	8,5	5,10	7	21 313 562	4 179 130		5,10	60
7b	produktu	Długość przebudowanych dróg gminnych	km	2	1,83	4	8 323 807	4 548 528		1,83	92
7b	produktu	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	95	70,44	20	655 772 274	9 309 657		70,44	74
7b	produktu	Całkowita długość nowych dróg	km	59,5	49,65	19	1 135 031 209	22 860 649		49,65	83
7b	produktu	Liczba wybudowanych obwodnic	szt.	6	6	6	650 805 800	108 467 633		6	100
7d	rezultatu	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	PLN/rok	250 000	114 557 224	15	1 488 185 521	13		114 557 224	45 823

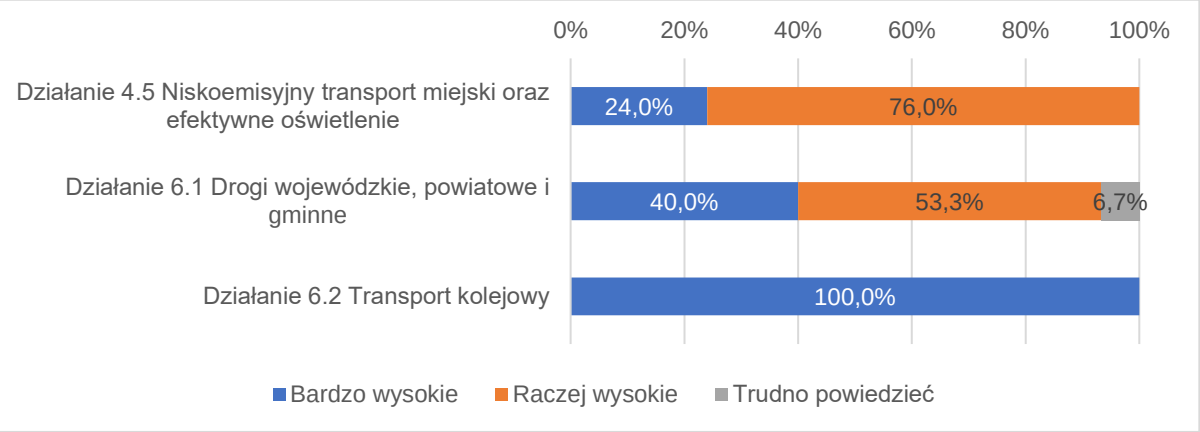
PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
7d	rezultatu	Oszczędność czasu w przewozach towarowych	PLN/rok	200 000	19 886 063	15	1 488 185 521	75		19 886 063	9 943
7d	produktu	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	szt.	10	12	1	138 669 000	11 555 750		12	120
7d	produktu	Pojemność zakupionych jednostek taboru kolejowego	osoby	3 400	4 080	1	138 669 000	33 988		4 080	120
7d	produktu	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	51,8	51,997	1	369 703 880	7 110 100		51,997	100
7d	produktu	Liczba wybudowanej, rozbudowanej, modernizowanej infrastruktury do obsługi i serwisowania	szt.	1	0	0	0	N.d.		0	0

PI	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jedn. pomiaru	Wartość docelowa 2023	Wartość docelowa zakładana w projektach mających podpisaną UoD	Liczba projektów realizujących wskaźnik	Wartość dofinansowania UE w UoD realizujących wskaźnik (PLN)	Koszt jednostkowy wskaźnika w UoD (PLN)	Wartość dofinansowania UE w projektach, z którymi zostaną podpisane umowy, dla których liczony jest wskaźnik	Prognozowana wartość wskaźnika przy danym koszcie jednostkowym (UoD+projekty wybrane)	Prognozowany stopień osiągnięcia wartości docelowej (UoD+projekty wybrane/wartość doc. 2023) %
7 d	produktu	Liczba dokumentacji w ramach kolejowych projektów przygotowawczych	szt.	1	1	1	16 092 885	16 092 885		1	100
7 d	rezultatu	Liczba wspartych projektów w fazie przygotowawczej	szt.	1	1	1	16 092 886	16 092 886		1	100
7 d	rezultatu	Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych (przyrost)	szt./rok	150	1825	1	369 703 879,93	202 577,47		1825	1217

Źródło: dane z SL 2014, stan na 30.06.2020 r.

Jak się wydaje, sami beneficjenci racjonalnie oceniali wartości wskaźników do realizacji. Jak pokazuje wykres poniżej, prawdopodobieństwo osiągnięcia przez projekt wszystkich wyznaczonych wskaźników należy uznać w opinii ich samych za wysokie. Tym samym powinny zostać zrealizowane przyjęte cele szczegółowe opisane tymi wskaźnikami.

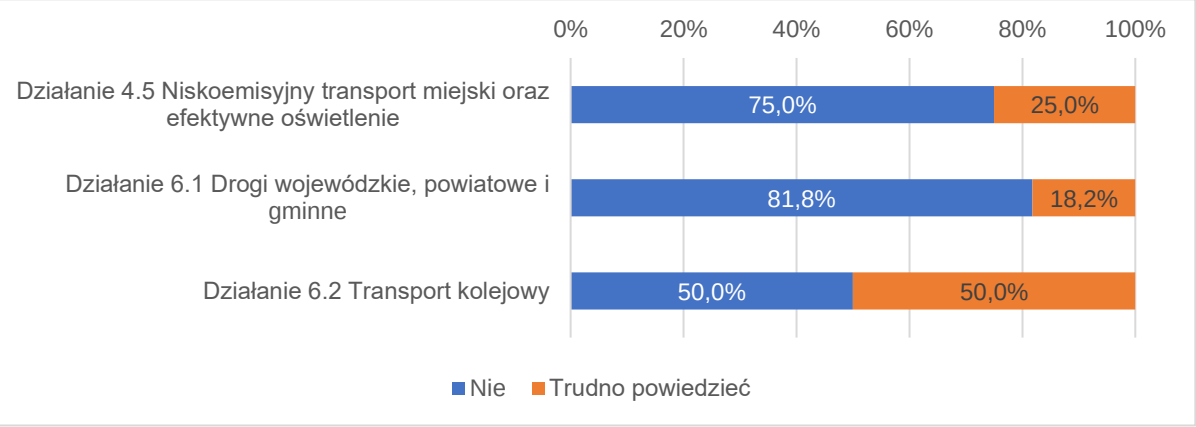
Wykres 29. Jak ocenia Pan/i prawdopodobieństwo osiągnięcia przez projekt wszystkich wyznaczonych wskaźników? – w podziale na działania



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami, n=41

Jednocześnie, większość beneficjentów realizowanych projektów nie przewiduje znaczącego przekroczenia wartości docelowych jakichkolwiek wskaźników. Może to oznaczać, że projekty były na ogół starannie planowane i nie wystąpiły nieprzewidziane zdarzenia mogące zakłócić ich realizację.

Wykres 30. Czy wartości docelowe jakichkolwiek wskaźników zostaną znacząco przekroczone? – w podziale na działania



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

Podsumowanie

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 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 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.

3.4 Rozwiązania w zakresie transportu możliwe do realizacji w perspektywie 2021-2027

3.4.1 Aktualność celów

Interwencji w zakresie transportu, realizowanej w ramach OP IV *Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna* oraz OP VI *Transport* przypisane zostały następujące cele szczegółowe:

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

Cele te są zgodne zarówno ze Strategią Europa 2020, ze Strategią na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju, jak również z celami i priorytetowymi kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Są one spójne także z zapisami Europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej, a także Białej księgi Komisji Europejskiej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu".

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, cele dedykowane interwencji w zakresie transportu są nadal aktualne. Respondenci wywiadów pogłębionych podkreślają, iż mimo znaczących środków przeznaczonych na projekty transportowe, potrzeby dotyczące dalszego wspierania inwestycji transportowych są ogromne. Potwierdzają to także wyniki przeprowadzonych naborów, wskazujące na wysoki poziom zainteresowania wnioskodawców pozyskaniem dofinansowania oraz gotowość do realizacji projektów. Jak wynika z poniższego zestawienia, we wszystkich działaniach/poddziałaniach objętych badaniem liczba złożonych wniosków poprawnych formalnie była większa lub równa (jak w przypadku Działania 6.2) od liczby wniosków zatwierdzonych do dofinansowania. Szczególną różnicę można zaobserwować w przypadku Działania 6.1, dedykowanego drogom wojewódzkim, powiatowym i gminnym, w którym niemal 40% złożonych wniosków nie zostało rozpatrzonych pozytywnie, co świadczy o nadal niezaspokojonych potrzebach w tym obszarze.

Tabela 11. Wyniki naborów przeprowadzonych w ramach Działania 4.5, 6.1 oraz 6.2.

Działanie/Poddziałanie	Liczba złożonych wniosków poprawnych formalnie	Liczba wniosków zatwierdzonych do dofinansowania	Liczba obowiązujących umów (nierozwiązanych)
4.5.1	66	58	55
4.5.2	26	25	23
4.5.3	5	3	2
6.1	60	37	36
6.2	3	3	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie SL2014, stan na 07.08.2020 r.

Dalsze zwiększanie dostępności głównych szlaków drogowych województwa jest istotne zwłaszcza w kontekście poprawy jakości dróg istniejących, co wiąże się z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa i komfortu jazdy oraz przepustowości dróg. Ważne jest także tworzenie nowych połączeń uzupełniających istniejącą sieć drogową, integrujących miasta i ich obszary funkcjonalne województwa śląskiego z siecią TEN-T. Przeprowadzone wywiady wskazują, iż nadal niezaspokojone są potrzeby związane z budową nowych dróg lokalnych, poprawiających dostępność do terenów o funkcji gospodarczej, a także terenów atrakcyjnych pod względem turystycznym. Jak wskazuje przedstawiciel Zarządu Dróg Wojewódzkich, nadal kilkaset kilometrów dróg wojewódzkich wymagać będzie całkowitej przebudowy i dostosowania do nowoczesnych standardów technicznych i użytkowych. Wciąż istotne są także potrzeby wyprowadzania ruchu tranzytowego z centrów miast, zwłaszcza w kontekście ograniczania negatywnego wpływu nadmiernego ruchu na jakość życia mieszkańców i zanieczyszczenie powietrza.

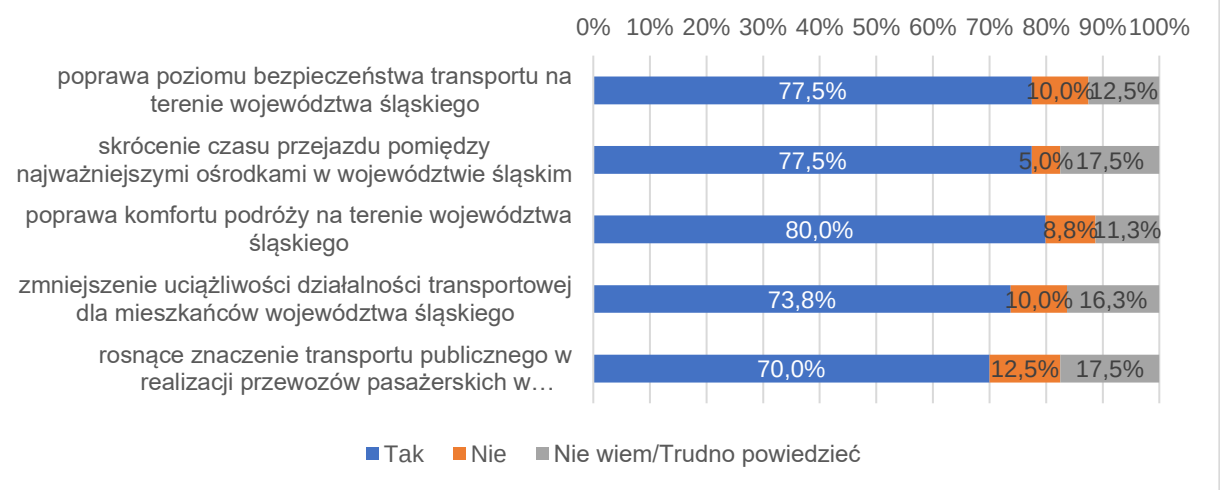
Cel związany z poprawą warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich jest istotny z uwagi na konieczność zachęcania mieszkańców województwa do korzystania z transportu zbiorowego. Mimo dość gęstej sieci linii kolejowych w województwie śląskim, niezadowalający pozostaje stan techniczny tychże linii oraz jakość części taboru. Jak wynika z przeprowadzonego wywiadu, Koleje Śląskie Sp. z o.o. nadal identyfikuje potrzebę pozyskania dofinasowania zakupu około 30 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych. W przyszłej perspektywie finansowej gotowy do realizacji będzie także projekt dotyczący rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 Orzesze Jaśkowice-Tychy-Baraniec-KWK Piast-Nowy Bieruń-Oświęcim, dla którego przygotowywana jest obecnie dokumentacja projektowa w ramach projektu dofinansowanego ze środków dedykowanych Działaniu 6.2.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego (autobusowego i tramwajowego) jest wyzwaniem związanym z potrzebą ograniczania indywidualnego ruchu samochodowego w obszarach zurbanizowanych, wynikającego przede wszystkim z przyczyn zdrowotnych i środowiskowych. W związku ze stale malejącą liczbą pasażerów miejskiej komunikacji

publicznej[25] oraz zwiększaniem się liczby samochodów osobowych[26] w województwie śląskim, konieczne jest wpieranie i promowanie transportu publicznego poprzez zakup nowego nisko -lub zeroemisyjnego taboru, dalsze wsparcie dla infrastruktury przystankowej, rozwoju multimodalności dzięki tworzeniu węzłów przesiadkowych, a także rozwijania systemów informacji pasażerskiej i sterowania ruchem. Nadal aktualne pozostają także potrzeby dalszego uzupełniania brakujących odcinków dróg rowerowych (zwłaszcza w partnerstwie z gminami sąsiednimi), w celu stworzenia sieci dróg łączących poszczególne miejscowości czy też miasta oraz zlokalizowane w nich węzły przesiadkowe.

Aktualność poszczególnych elementów składowych wyznaczonych celów potwierdzili także beneficjenci w ramach badania ankietowego. 80% respondentów przyznało, iż aktualny pozostaje cel dotyczący poprawy komfortu podróżowania, natomiast 77,5% wskazało, iż nadal warto wspierać działania ukierunkowane na poprawę poziomu bezpieczeństwa transportu oraz skrócenie czasu przejazdu między najważniejszymi ośrodkami województwa. Aktualność potrzeby zmniejszenia uciążliwości transportu dla mieszkańców potwierdziło 73,8% ankietowanych, natomiast podniesienie znaczenia transportu publicznego w realizacji przewozów pasażerskich – 70%. Szczegółowe wyniki przedstawia poniższy wykres.

Wykres 31. Które z poniższych celów interwencji zachowują swą aktualność w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?



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

Podsumowanie

Przeprowadzone badanie wskazuje, iż cele wyznaczone dla interwencji transportowej w ramach RPO WSL 2014-2020 są nadal aktualne. Znaczące środki dostępne w obecnej perspektywie finansowej nie były wystarczające, aby zaspokoić wszystkie potrzeby dotyczące transportu, dlatego warto kontynuować wpieranie dotychczasowych celów. Dalsze działania zmierzające do zwiększania dostępności głównych szlaków drogowych województwa są istotne zwłaszcza w kontekście poprawy parametrów już istniejących dróg, co przyczynia się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa i komfortu jazdy oraz większej

[25] Między rokiem 2010 a 2019 nastąpił spadek o 18%, za BDL GUS.

[26] Między rokiem 2010 a 2019 nastąpił wzrost o 34%, za BDL GUS.

przepustowości tych dróg. Aktualny pozostaje również cel dotyczący zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. Stale malejąca liczba pasażerów miejskiej komunikacji zbiorowej oraz systematyczny wzrost liczby samochodów osobowych w województwie śląskim sprawia, iż konieczne jest wpieranie i promowanie transportu zbiorowego poprzez zakup zeroemisyjnego taboru, rozwoju multimodalności dzięki tworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a także dalszego rozwijania systemów informacji pasażerskiej i sterowania ruchem, przede wszystkim w kontekście kompleksowych rozwiązań obejmujących całe miasto, a nie jedynie pojedyncze przystanki czy skrzyżowania. Aktualne są nadal również potrzeby wiązane z uzupełnieniem brakujących odcinków dróg rowerowych, zwłaszcza w celu tworzenia zintegrowanych sieci infrastruktury rowerowej łączących sąsiadujące ze sobą gminy, najlepiej w ramach projektów partnerskich.

Warto jednak zwrócić uwagę, iż w obliczu obecnej nieprzewidywalnej sytuacji epidemicznej trudno jednoznacznie stwierdzić, w jaki sposób wprowadzone obostrzenia, ryzyko zarażenia w trakcie korzystania z komunikacji publicznej oraz większe przyzwolenie społecznego na pracę zdalną wpłyną na zwyczaje transportowe mieszkańców województwa.

3.4.2 Aktualność form interwencji

Obszary interwencji

Kierunkiem, w którym powinny rozwijać się miasta w województwie śląskim jest zmiana priorytetu z ruchu samochodowego na transport publiczny i rowerowy, co wiąże się ze zmniejszaniem hałasu, emisji szkodliwych gazów cieplarnianych, czy poprawą stanu zdrowia mieszkańców. Projekty z zakresu transportu niskoemisyjnego, w tym kolejowego powinny być wspierane w szerszym zakresie, kosztem projektów drogowych.

Ciągła eksploatacja pojazdów publicznego transportu zbiorowego oraz zmieniające się uregulowania prawne na poziomie UE i kraju i nacisk na stosowanie coraz to bardziej ekologicznych środków transportu, powodują, że obecnie użytkowany tabor w dalszym ciągu będzie wymagać wymiany na nowsze, bardziej sprawne i ekologiczne modele. Typ projektu Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego powinien być kontynuowany w perspektywie unijnej 2021-2027. Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej wskazuje na potrzebę wprowadzania technologii bezemisyjnych w przypadku autobusów miejskich[27]. Ponieważ sektor transportu jest w dużym stopniu uzależniony od dostaw ropy, niskoemisyjne, alternatywne źródła energii mają stać się podstawą jego funkcjonowania. Znaczna część paliw alternatywnych wymaga tworzenia niezbędnej infrastruktury, zapewniającej możliwość ich uzupełniania. Punkty ładowania pojazdów elektrycznych, stacji uzupełniania wodoru powinny zostać włączone do zakresu projektów dotyczących zakupu niskoemisyjnego taboru autobusowego, jako nieodłączny ich element. Fakultatywnie, dostępna powinna być opcja budowy infrastruktury obsługi technicznej pojazdów niskoemisyjnych.

Na perspektywę unijną 2021-2027 zaleca się całościowe kontynuowanie typu projektu Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego. Powstawanie coraz to nowych generatorów ruchu (np. centra handlowe), a także niedostateczna integracja różnych środków transportu w miastach powoduje problemy związane z kongestią,

[27] Komisja Europejska, Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej, Bruksela 2016, s. 10.

nadmiernym zanieczyszczeniem i stratami czasowymi uczestników ruchu. Mieszkańcy miast, a także gmin miejsko-wiejskich i wiejskich powinni być zachęcani do zmiany środka transportu z samochodu na kolej, rower czy miejski transport publiczny poprzez dobrze zaprojektowane w przestrzeni miejskiej węzły przesiadkowe. Należy mieć na uwadze, że sama budowa centrum przesiadkowego nie jest gwarantem wystąpienia pozytywnych efektów realizacji projektu. Należy dążyć do dokonywania rzetelnych analiz i pomiaru ruchu, mających na celu uchwycenie punktów w przestrzeni miejskiej, posiadających odpowiednie warunki i potencjał do wykonania inwestycji. Z badania wynika, że niektóre centra przesiadkowe są nielicznie użytkowane. Istotne jest także zapewnienie odpowiednich działań informacyjno-promocyjnych w miastach/gminach, w których są realizowane inwestycje. Mieszkańcy dość często nie mają pełnej świadomości celów projektu, a także funkcji, jakie ma spełniać dany obiekt. Niezbędne są działania informujące (np. w mediach społecznościowych, za pomocą plakatów), w jaki sposób należy użytkować poszczególne elementy inwestycji. Warto rozważyć wprowadzenie komponentu informacyjno-promocyjnego do projektów z zakresu realizacji centrów/węzłów przesiadkowych.

Do najbardziej skomplikowanych projektów w ramach Działania 4.5 należy zaliczyć wdrażanie inteligentnych systemów transportowych. Technologie cyfrowe umożliwiają płynne przemieszczanie się w dobie znacznego wzrostu ruchliwości i zatłoczenia miast. Dobrze zaprojektowane ITS pozwalają tym samym zwiększać przepustowość sieci drogowych, co z kolei ma przełożenie na zmniejszanie zużycia energii i emisji CO_2 przez transport. Wykorzystanie technik komputerowych czasu rzeczywistego, detektorów, sterowania oraz łączności i elektroniki należy do kluczowych czynników poprawy funkcjonowania systemów transportu drogowego w miastach. W kontekście perspektywy unijnej 2021-2027 zaleca się dążenie do rozszerzania istniejących ITS – zarówno w miastach, w których zostały częściowo wdrożone, w miastach do nich przyległych, jak i w kolejnych miastach, nie posiadających takich systemów. Projekty takie jednakże wymagają znacznie większych nakładów czasowych oraz finansowych związanych z przygotowaniem koncepcji projektowej, co należy wziąć pod uwagę podczas planowania harmonogramów konkursowych.

Budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej oraz zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego nie należały do popularnych typów inwestycji. Sieć tramwajowa w województwie śląskim zlokalizowana jest w Częstochowie oraz w Metropolii Górnośląskiej, a jej długość wynosi ponad 300 km. Tramwaje należą do niskoemisyjnych środków transportu publicznego, stanowiących atrakcyjną alternatywę dla autobusów. Przed podjęciem decyzji związanej z zachowaniem możliwości dofinansowania tego typu inwestycji, należy jednak dokonać rozeznania co do zainteresowania miast i ewentualnych istniejących planów modernizacji infrastruktury lub zakupu taboru.

Interwencja dotycząca regionalnych tras rowerowych została pilotażowo wprowadzona do RPO WSL 2014-2020 w roku 2018. Projekty z zakresu budowy dróg rowerowych cieszyły się zaś od początku wdrażania Programu dużym powodzeniem w ramach budowy, przebudowy liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego. W roku 2019 powstały Założenia regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego wraz z koncepcją sieci regionalnych tras rowerowych. Są one m. in. wynikiem potrzeby ujednolicenia standardów projektowania i realizacji inwestycji w drogi rowerowe w województwie. Z uwagi na silną urbanizację Śląska, obszar ten ma istotny potencjał rozwojowy. Przyjęcie pewnych ram, wokół których powinny

koncentrować się dalsze działania, otwiera drogę do szerszego włączenia tematyki rowerowej do RPO WSL 2021+. Obecnie, zauważalna jest istotna niespójność i brak ciągłości istniejących tras – są one w większości przypadków tworzone na fragmentarycznych odcinkach nie posiadających ze sobą łączności. Towarzyszą przebudowie fragmentów ulic i innym inwestycjom infrastrukturalnym. W konsekwencji także nie są wystarczająco powiązane z innymi formami transportu, choć na ten problem częściowo starały się odpowiedzieć budowane centra przesiadkowe. 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.

Z kolei budowa i przebudowa dróg wojewódzkich oraz powiatowych i gminnych, powinna ulec ograniczeniu na rzecz rozwoju transportu niskoemisyjnego, w szczególności na rzecz ITS. Inwestycje drogowe nie sprzyjają dążeniom UE do wolnej od emisji CO_2 logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku[28]. Istnieją także intencje redukcji drogowego transportu towarów na rzecz kolei czy transportu wodnego w celu zmniejszenia presji na środowisko naturalne. W związku z potrzebami optymalizacji funkcjonowania transportu drogowego i naciskiem na rozwój sieci TEN-T, zaleca się ograniczenie wsparcia dla dróg do inwestycji najważniejszych z punktu widzenia rozwoju województwa w tym zakresie, np. takich, które zostaną zawarte w powstającym Regionalnym Planie Transportowym. Należy pamiętać, że duże uprzemysłowienie i urbanizacja województwa powoduje potrzebę zapewnienia odpowiedniej sieci dróg wojewódzkich. Inwestycje drogowe powinny usprawniać połączenia, poprawiać przepustowość i uzupełniać krajowe i międzynarodowe powiązania transportowe (połączenia w sieci TEN-T, ośrodków wojewódzkich z krajowymi i międzynarodowymi). Jak wynika z wywiadów przeprowadzonych z ekspertami, kluczowym zdaniem dla realizacji postulatu dostępności dróg wojewódzkich jest dostosowywanie ostatniego ich kilometra do nowoczesnych standardów jakości konstrukcji dróg, co pozwoli podnieść bezpieczeństwo ruchu, komfort użytkowników oraz zmniejszy koszty transportowe i emisję zanieczyszczeń. Warto dodać, że od roku 2017 funkcjonuje Program dla Śląska, w którym m. in. inwestycje w infrastrukturę transportową zostały wskazane jako kluczowe dla rozwoju regionu. Projekty dofinansowywane w RPO 2021+ muszą zapewniać spójność z innymi działaniami podejmowanymi na rzecz Śląska na poziomie krajowym. Co istotne, w Polsce istnieją różne źródła finansowania budowy/remontów dróg lokalnych, mogące z powodzeniem pełnić rolę zastępczą wobec RPO.

Niezwykle istotna z punktu widzenia rozwoju regionu staje się interwencja związana z transportem kolejowym. Jednym z dziesięciu celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (poziomy odniesienia dla osiągnięcia celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%), jest zwiększenie sieci szybkich kolei do roku 2030 i zachowanie gęstej sieci kolejowej, co ma wpłynąć na odbywanie większej części ruchu pasażerskiego koleją do roku 2050[29]. Z punktu widzenia regionu, ważne jest

[28] Komisja Europejska, Biała księga transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Luksemburg 2011, s. 9.

[29] Tamże.

zapewnienie sprawnych połączeń z siecią TEN-T w ramach linii pierwszorzędnych i drugorzędnych, jednak inwestycje realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają większe uzasadnienie realizacyjne na poziomie krajowym (np. w ramach POIiŚ). Ewentualne projekty realizowane w kolejnej perspektywie unijnej przez ten podmiot powinny uwzględniać działania podejmowane w kierunku utworzenia Śląskiej Kolei Aglomeracyjnej. Jednocześnie nie należy pomijać Regionalnego Planu Transportowego, do którego opracowania przystąpiło Województwo.

Województwo śląskie, jak wynika z wywiadów przeprowadzonych z ekspertami, a także z IZ RPO WSL, zmaga się z niedoborami taboru kolejowego. Zwraca się uwagę na rosnącą pracę przewozową taboru Kolei Śląskich, a także na ograniczoną przepustowość linii kolejowych. Jednocześnie, transport kolejowy w województwie odgrywa bardzo istotną rolę,

Modernizacja oraz zwiększanie przepustowości linii powinno jednak odbywać się wraz z uzupełnianiem zaplecza taborowego. Obecne potrzeby Kolei Śląskich oscylują na poziomie około 50 pojazdów. Zwiększanie parku taborowego ma swoje przełożenie na jego większą dostępność, punktualność, komfort, a także aspekty ekologiczne. Ponieważ tabor kolejowy jest awaryjny, eksploatacja pojazdów nie pozwala na wykorzystanie wszystkich zasobów. Istnienie reżimów utrzymaniowych sprawia, że niezbędne są pojazdy zastępcze, będące niezawodną alternatywą w kryzysowych sytuacjach. Uzasadnione jest więc dalsze wsparcie na rzecz inwestycji w tabor kolejowy w ramach RPO WSL. Nowoczesne, wygodne i ekologiczne pojazdy są w stanie w większym stopniu zachęcić pasażerów do wyboru podróży koleją. Zakup taboru składającego się z większej liczby zespołów trakcyjnych (np. trzech), bądź taboru ze składami dwupokładowymi, wspomoże rozładowanie potoków pasażerskich.

Formy wsparcia

O opinię na temat form interwencji, które należałoby zachować bądź zmienić, zapytano uczestników badania ilościowego. Jedynie 2,5% z nich zasugerowało potrzebę zmiany obecnie obowiązujących preferencji. Odpowiedzi dotyczyły preferencji dla taboru autobusowego napędzanego prądem oraz wodorem, a także wsparcia dróg lokalnych. Ponadto, 2,5% ankietowanych wskazało na potrzebę zmiany trybu wyboru projektów. W kontekście sposobu finansowania projektów, modyfikacje są zasadne dla 6,3% respondentów (odpowiedzi dotyczą zwiększenia poziomu dofinansowania projektów). Jeśli chodzi zaś o warunki realizacji inwestycji, zmian oczekuje 3,8% ankietowanych.

Projekty transportowe powinny być współfinansowane za pomocą dotacji. Budżety większości gmin nie są w stanie udźwignąć dużych inwestycji infrastrukturalnych, np. w postaci centrów przesiadkowych. Bogatsze gminy mają szansę zapewnić środki na finansowanie wkładu własnego, podczas gdy istnieje duży odsetek gmin nie mogących zapewnić finansowania tego typu. Wówczas gminy tracą możliwość uzyskania wsparcia ze środków unijnych. W tym kontekście warto rozważyć mechanizmy umożliwiające zapewnienie dodatkowego wkładu finansowego w postaci np. wkładu z budżetu państwa lub innych środków. Inwestycje związane z obszarem transportu należą do podstawowych potrzeb infrastrukturalnych samorządów, stąd istotna jest dbałość o brak wykluczania mniej zamożnych z możliwości otrzymania wsparcia.

Wprowadzenie zwrotnych form finansowania bądź instrumentów mieszanych (np. dotacja w połączeniu z pożyczką) może zostać rozważone w ramach projektów dotyczących zakupów taboru miejskiej komunikacji publicznej. Inwestycje tego typu mogą w kolejnych latach od realizacji inwestycji ulec zwrotowi (np. w formie zakupionych biletów komunikacji miejskiej). Szerzej, możliwości zastosowania instrumentów finansowych dla tego typu interwencji powinny zostać zbadane w ramach szerszej analizy dotyczącej instrumentów finansowych.

Przygotowania do większych, strategicznych projektów powinny być realizowane jeszcze przed rozpoczęciem kolejnej perspektywy unijnej, co umożliwia dokonanie uzgodnień i podstawowych przygotowań, np. odnośnie dokumentacji, jaka będzie niezbędna do pozyskania przed rozpoczęciem projektu, analizy, które powinny zostać wykonane, czy też – możliwości finansowych po stronie beneficjenta oraz Programu

Projektom z zakresu transportu powinien zostać dedykowany tryb konkursowy, za wyjątkiem projektów strategicznych z punktu widzenia rozwoju województwa w zakresie budowy/przebudowy dróg. Lista projektów wybieranych w procedurze pozakonkursowej powinna być ograniczona do maksymalnie 5-6 inwestycji. W tym trybie warto rozważyć także realizację projektów z zakresu zakupów taboru kolejowego – Koleje Śląskie funkcjonują w specyficznych warunkach monopolu, ponadto tego typu przedsięwzięcia odgrywają znaczną rolę w rozwoju systemu transportu województwa.

Biorąc pod uwagę preferencje, których nadanie kierunkuje zarówno sposób realizacji projektów, jak i osiąganie celów RPO, za najważniejszą z nich należy uznać promowanie projektów kompleksowych. Projekty kompleksowe w pewnym stopniu były obecne w perspektywie unijnej 2014-2020 w ramach budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, gdzie dbano również m. in. o zapewnienie dróg rowerowych prowadzących do wybudowanych lub zmodernizowanych centrów przesiadkowych lub budowę tego typu ciągów rowerowych wzdłuż przebudowanej lub nowo wybudowanej drogi. Śladem obecnych kryteriów premiujących zawartych w RPO WSL, należy dążyć nie tylko do integracji co najmniej dwóch środków transportu w ramach jednego projektu (w przypadku projektów dotyczących transportu niskoemisyjnego), lecz także do premiowania inwestycji stanowiących element szerszej grupy projektów (w przypadku każdego typu projektu). Pozwala to minimalizować ryzyko realizacji projektów przypadkowych, a mobilizuje wnioskodawców do podejmowania szerszego dialogu na temat podejmowania zadań istotnych z punktu widzenia rozwoju regionu. Poza projektami z zakresu regionalnych sieci tras rowerowych, nie należy jednak kłaść nacisku na projekty partnerskie. Wiążą się z większym ryzykiem niepowodzenia projektu w przypadku rezygnacji jednego z partnerów. Powinny być szeroko uzgadniane, co wydłuża czas przygotowań do ich złożenia w formie wniosku o dofinansowanie. Gminy powiatu lublinieckiego są przykładem samorządów, które podjęły skuteczny dialog mimo składania wniosków o dofinansowanie drogą indywidualną.

W zakresie transportu niskoemisyjnego, premiowane powinny być także projekty aktywnie konsultowane ze społecznością lokalną (w formie ankiet, formularzy online, spotkań konsultacyjnych i innych), co pozwala w większym stopniu dopasować planowany projekt do potrzeb przyszłych użytkowników. Wnioski z realizacji studiów przypadku dotyczących m. in. społecznego odbioru zrealizowanych inwestycji wskazują, że konsultacje społeczne mają niewystarczający wydźwięk i w ograniczonym stopniu pozwalają mieszkańcom współdecydować o ostatecznym kształcie projektu. Z badania wynika, że w obecnej

perspektywie unijnej weryfikacja przeprowadzonych konsultacji społecznych na etapie oceny wniosku o dofinansowanie projektu była niekiedy utrudniona z uwagi na brak dostępu oceniających do raportu z konsultacji (link do raportu powinien być umieszczony we wniosku), bądź brak wymaganych informacji w weryfikowanym raporcie. W związku z tym, niezbędne jest zastosowanie wymogu wobec beneficjentów co do załączania raportu z przeprowadzonych konsultacji społecznych do wniosku o dofinansowanie, a także sformułowanie wytycznych co do zawartości raportu.

Dla wszystkich typów projektów zaleca się sformułowanie kryterium wyboru projektu dotyczącego komplementarności. Należy także dążyć do ograniczenia liczby projektów (maksymalnie do trzech), które powinny być wskazane jako komplementarne do planowanej inwestycji. Obecnie wnioskodawcy posługują się znaczną liczbą przykładów, co rodzi obawy o niepełne rozumienie mechanizmu projektów komplementarnych i przypadkowości we wskazaniach.

Istotne pozostaje preferowanie projektów zachowujących zgodność ze strategiami i programami obowiązującymi na poziomie lokalnym, odnoszącymi się do obszaru transportu, a także z dokumentami tego typu na szczeblu regionalnym. Zapewnienie niezbędnych powiązań pełni nieodłączną rolę w budowaniu spójności systemu transportowego województwa. Pozwala także zwiększać świadomość wnioskodawców odnośnie roli, jaką mają pełnić ich projekty w szerszej perspektywie. Według stanowiska Komisji Europejskiej, dokumentami obligatoryjnymi na szczeblu lokalnym powinny być plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Dążenia do nadania silnej pozycji dokumentom programowym i strategicznym powinny mieć zatem swoje odzwierciedlenie w RPO.

Podsumowanie

Interwencję podjętą w zakresie obszaru transportu należy uznać za aktualną. Kontynuacji wymaga większość typów projektów dofinansowywanych w perspektywie unijnej 2014-2020. Szczególną uwagę warto zwrócić na ekologiczny tabor publicznego transportu zbiorowego, infrastrukturę transportu zbiorowego, taką jak węzły przesiadkowe (w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride), a także pozostałą infrastrukturę dedykowaną transportowi rowerowemu. Z uwagi na niespójności w istniejących ciągach dróg rowerowych, kluczowe staje się wypełnianie ich łącznikami, co pozwoli tworzyć spójną sieć. Ograniczenia wymaga zaś interwencja związana z budową i przebudową dróg lokalnych, a inwestycje w drogi wojewódzkie powinny zostać skupione na najważniejszych dla rozwoju systemu transportu w województwie. Nie należy rezygnować ze wsparcia taboru kolejowego, pełniącego kluczową rolę dla poprawy jakości podróży i zachęty kolejnych pasażerów do wyboru kolei jako głównego środka transportu w obrębie województwa. Dotacje w obszarze transportu pozostają głównym źródłem finansowania umożliwiającym samorządom realizowanie kosztownych zadań przerastających ich możliwości budżetowe. Dla zapewnienia przejrzystości oraz jakości projektów, dominować powinien konkursowy tryb wyboru projektów. Tryb pozakonkursowy sprawdzi się w zakresie strategicznych projektów istotnych dla rozwoju województwa w zakresie budowy/przebudowy dróg.

3.4.3 Obszary wymagające wsparcia w perspektywie 2021+

Unijne cele w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, energii ze źródeł odnawialnych i efektywności energetycznej do 2030 i do 2050 roku nakładają na państwa członkowskie potrzebę ambitnego podejścia do inwestycji w obszarze transportu. Trendem, który niewątpliwie powinien zostać włączony w zakres RPO WSL 2021+ jest elektromobilność. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych ustala ramy i kierunki rozwoju sektora, mające stymulować upowszechnienie w transporcie paliw alternatywnych (energii elektrycznej i gazu ziemnego). Punktem wyjścia do wzrostu liczby pojazdów staje się budowa infrastruktury (przede wszystkim punktów ładowania pojazdów). Warto dodać, że obecnie do liderów w zakresie elektromobilności w Polsce należą Katowice, które dynamicznie rozwijają stacje ładowania pojazdów, oraz dokonują zakupów autobusów i samochodów (np. pojazdów porządkowych) elektrycznych. Ponieważ przewidywany jest znaczny wzrost znaczenia pojazdów z napędem alternatywnym, zapisy RPO powinny opierać się na wsparciu zakupów autobusów bezemisyjnych. Ponadto, elementem projektów powinna stać się możliwość dofinansowania punktów ładowania. Warto pochylić się także nad potrzebami mniejszych gmin, które także posiadają potencjał do rozwoju transportu niskoemisyjnego. W tym przypadku, rozwiązaniem mogą być zakupy zeroemisyjnego taboru autobusowego o mniejszych gabarytach, dostosowanych do potrzeb mieszkańców wraz z odpowiednią infrastrukturą ładowania. Z uwagi na szybki postęp technologiczny, należy wziąć również pod uwagę możliwość wprowadzenia dofinansowania projektów w postaci zakupów pojazdów autonomicznych. Tego typu autobusy są rozwiązaniem nowatorskim, choć w Polsce rozwiązanie jest już testowane w Gdańsku[30].

Innym obszarem wsparcia, na co wskazują wywiady z IZ RPO WSL, obok możliwości wymiany taboru kolejowego, powinna stać się możliwość rozbudowy zaplecza obsługi taboru. W pociągach Kolei Śląskich oraz Polregio stosowane są coraz nowocześniejsze technologie, co wymaga dobrze przygotowanych centrów serwisowych. Ten rodzaj inwestycji również powinien stać się elementem towarzyszącym wobec zakupów taboru kolejowego. Z tego względu należy zastosować zasady wsparcia analogiczne, jak w przypadku zakupu taboru.

Propagowanie niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie odniesie lepsze rezultaty w przypadku podejmowania przez beneficjentów i/lub samorządy działań okołoinwestycyjnych oraz „miękkich". Z opinii ekspertów, a także z przeprowadzonych studiów przypadku z elementami społecznego odbioru inwestycji wynika, że realizacja inwestycji nie jest równoznaczna ze zmianą przez użytkownika środka transportu na bardziej przyjazny środowisku. Wspierane powinny być także rozwiązania poprawiające ogólny komfort korzystania z komunikacji miejskiej, roweru czy kolei. Warto więc rozważyć wprowadzenie, jako elementu projektów, możliwości dofinansowania działań z zakresu tworzenia portali, aplikacji internetowych ułatwiających podróżowanie oraz o charakterze informacyjnym, tworzenia wspólnych biletów na różne środki transportu. Rekomenduje się ponadto uwzględnienie, jako element projektu, prowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych

[30] Multimodalny.pl, Autobus autonomiczny w Gdańsku, tekst dostępny w internecie: Autobus autonomiczny w Gdańsku, data dostępu: 20.10.2020 r.

poświęconych nowym inwestycjom z zakresu transportu niskoemisyjnego. Działania takie pełnią istotną rolę we wzmacnianiu efektów projektów, powinny one skupiać się na zachętach do korzystania z nowopowstałej infrastruktury oraz wyjaśniać zasady jej funkcjonowania i możliwości użytkowania.

Jak wynika z przeprowadzonych studiów przypadku z elementami społecznego odbioru inwestycji, warte uwagi są również coraz popularniejsze rozwiązania mobilne sprzyjające integracji różnych środków transportu – nie tylko w obrębie jednego miasta, lecz również w jego najbliższym otoczeniu. Tego typu przedsięwzięcia związane są z tworzeniem aplikacji mobilnych oraz internetowych, pozwalających użytkownikom w łatwy sposób dokonywać wyboru środków transportu, którymi przemieszczać się będą z punktu A do punktu B. Optymalnym rozwiązaniem jest możliwość uwzględnienia wszystkich środków transportu dostępnych w mieście oraz na jego obszarze funkcjonalnym (autobus, tramwaj, rower miejski, kolej, opcjonalnie taksówka). Aplikacje mobilne mogą sprawdzić się także w przypadku innych typów działań, np. związanych z transportem reagującym na zapotrzebowanie (ang. Demand Responsive Transport - DRT) lub Personal Rapid Transit (PRT). Tego typu rozwiązania powinny funkcjonować jako element szerszych projektów związanych z transportem niskoemisyjnym.

W celu pozyskania opinii beneficjentów, podczas badania ilościowego, zostali oni zapytani o nowe obszary w zakresie transportu, które należałoby objąć wsparciem w perspektywie unijnej 2021-2027. 53,8% ankietowanych potwierdziło istnienie takich dodatkowych obszarów. Najczęściej jednak odnoszono się do możliwości budowy/remontów dróg lokalnych oraz budowy dróg rowerowych. Częściowo podnoszono także kwestię elektromobilności.

Podsumowanie

Do kluczowych obszarów wymagających wsparcia w perspektywie 2021-2027 należy zaliczyć elektromobilność. Niezbędnym jest, by wsparcie taboru autobusowego koncentrowało się na pojazdach zeroemisyjnych. Umożliwione powinno zostać także finansowanie dla punktów ładowania/tankowania tego typu taboru. Innym rodzajem wsparcia, uzupełniającym zakup taboru kolejowego, winno stać się dofinansowanie rozbudowy zaplecza obsługi taboru. Z uwagi na złożoność projektów związanych z infrastrukturą na rzecz transportu zbiorowego, niezbędnym elementem projektów staje się dofinansowywanie kampanii informacyjno-promocyjnych, skupiających się na zachętach do wykorzystania nowej infrastruktury oraz wyjaśniających możliwości ich użytkowania. Z uwagi na postęp technologiczny, warte rozważenia stają się różnorodne rozwiązania mobilne z zakresu wsparcia systemów transportowych w miastach bądź grupach miast.

4. Wnioski i rekomendacje

L.p.	a) Treść wniosku (wraz ze wskazaniem strony w raporcie)*	b) Treść rekomendacji (wraz ze wskazaniem strony w raporcie)	c) Adresat rekomendacji (instytucja odpowiedzialna za wdrożenie rekomendacji)	d) Sposób wdrożenia (syntetyczne przedstawienie sposobu wdrożenia rekomendacji)	e) Termin wdrożenia rekomendacji (data dzienna kończąca dany kwartał)	f) Klasa rekomendacji**
1.	Zastosowanie procedury pozakonkursowej w ramach projektów strategicznych ma swoje uzasadnienie z uwagi na wysokie koszty przygotowania dokumentacji projektowej oraz innych dokumentów niezbędnych do ubiegania się o dofinansowanie (co w przypadku procedury	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 (s. 104).	IZ RPO WSL	Wprowadzenie trybu pozakonkursowego dla projektów strategicznych z punktu widzenia rozwoju województwa w zakresie budowy i przebudowy dróg w zapisach RPO WSL na lata 2021-2027. Lista projektów wybieranych w procedurze pozakonkursowej	31.12.2021	Programowa operacyjna

	konkursowej może okazać się nieefektywne ekonomicznie), dłuższy czas niezbędny do przygotowania projektu oraz większą ich złożoność (s. 104).			powinna być ograniczona do maksymalnie 5-6 inwestycji.		
2.	Inwestycje drogowe nie sprzyjają dążeniom UE do wolnej od emisji CO_2 logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku. Istnieją także intencje redukcji drogowego transportu towarów na rzecz kolei czy transportu wodnego w celu zmniejszenia presji na środowisko naturalne (s. 133).	Zaleca się ograniczenie wsparcia dla dróg do inwestycji najważniejszych z punktu widzenia rozwoju województwa, np. takich, które zostaną zawarte w powstającym Regionalnym Planie Transportowym (s. 133).	IZ RPO WSL	Rezygnacja ze wsparcia budowy/przebudowy dróg powiatowych i gminnych w ramach zapisów RPO WSL na lata 2021-2027.	31.12.2021	Programowa operacyjna
3.	Propagowanie niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie odniesie lepsze rezultaty w przypadku	Rekomenduje się uwzględnienie, jako element projektu, prowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych poświęconych nowym inwestycjom z	IZ RPO WSL	Wprowadzenie odpowiednich zapisów w RPO WSL na lata 2021-2027, w ramach typu projektu	31.12.2021	Programowa operacyjna

	podejmowania przez beneficjentów i/lub samorządy działań okołoinwestycyjnych oraz „miękkich” (s. 137) .	zakresu transportu niskoemisyjnego (s. 137-138).		dotyczącego budowy, przebudowy liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego oraz wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS).		
4.	W roku 2019 powstały Założenia regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego wraz z koncepcją sieci regionalnych tras rowerowych. Są one m. in. wynikiem potrzeby ujednolicenia standardów projektowania i realizacji inwestycji w drogi rowerowe w województwie. Z uwagi	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	IZ RPO WSL	Wprowadzenie odpowiednich zapisów w RPO WSL na lata 2021-2027 pod kątem typu projektu w zakresie budowy sieci regionalnych tras rowerowych. Wprowadzenie odpowiednich zapisów w kryteriach wyboru	31.12.2021	Programowa operacyjna

	na silną urbanizację Śląska, obszar ten ma istotny potencjał rozwojowy. Przyjęcie pewnych ram, wokół których powinny koncentrować się dalsze działania, otwiera drogę do szerszego włączenia tematyki rowerowej do RPO WSL 2021+. Obecnie, zauważalna jest istotna niespójność i brak ciągłości istniejących tras – są one w większości przypadków tworzone na fragmentarycznych odcinkach nie posiadających ze sobą łączności. Towarzyszą przebudowie fragmentów ulic i innym inwestycjom infrastrukturalnym. W konsekwencji także nie są wystarczająco powiązane z innymi	zapewnienia spójnych sieci tras rowerowych. Niezwykle istotne w tej kwestii będą porozumienia pomiędzy samorządami, dlatego też preferencje powinny być kierowane w stronę projektów partnerskich (s. 133).		projektów na lata 2021-2027 dot. projektów partnerskich oraz dopuszczenia do realizacji tras łączących dwa odcinki (lub więcej).		

	formami transportu, choć na ten problem częściowo starały się odpowiedzieć budowane centra przesiadkowe (s. 132-133).					

Spis tabel

Tabela 1. Postęp rzeczowy realizacji wskaźników dla PI 4e, 7b i 7d.....27
Tabela 2. Postęp rzeczowy realizacji wskaźników ZIT/RIT dla Poddziałanie 4.5.1/4.5.2 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT/RIT 37
Tabela 3. Model panelowy o ustalonych efektach dla wskaźnika: liczba wypadków ogółem.49
Tabela 4. Model panelowy o ustalonych efektach dla wskaźnika: liczba osób rannych w wypadkach drogowych 50
Tabela 5. Koszt jednostkowy wybranych wskaźników Działania 4.5 oraz OP6 56
Tabela 6. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego …/ wskaźnika produktu …? – beneficjenci Działania 4.5 65
Tabela 7. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego …/ wskaźnika produktu …? – beneficjenci Działania 6.1 66
Tabela 8. Wyniki naborów przeprowadzonych w ramach Poddziałania 4.5.1 i 4.5.2.....97
Tabela 9. Inwestycje realizowane w ramach Działania 6.1 typ projektu 2 104
Tabela 10. Prognoza realizacji wskaźników dla PI 4e, 7b i 7d 117
Tabela 11. Wyniki naborów przeprowadzonych w ramach Działania 4.5, 6.1 oraz 6.2.....127

Spis wykresów

Wykres 1. Przewozy pasażerskie komunikacją miejską w województwie śląskim w latach 2012-2019 (w mln) 29

Wykres 2. Czy w wyniku realizacji projektu nastąpi(ł) Pana/i zdaniem wzrost zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z transportu publicznego? (wykres po lewej stronie – projekty zakończone, wykres po prawej stronie – projekty niezakończone) 30

Wykres 3. Długość dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej w województwie śląskim w latach 2012-2019 (w mln) 31

Wykres 4. Syntetyczny wskaźnik drogowej dostępności transportowej dla województwa śląskiego w latach 2013-2017 31

Wykres 5. Czy w wyniku realizacji projektu poprawi(ła) się Pana/i zdaniem dostępność dróg w województwie? (wykres po lewej stronie – projekty zakończone, wykres po prawej stronie – projekty niezakończone) 32

Wykres 6. Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 90 km/h w województwie śląskim w latach 2013-2019 (w km) 33

Wykres 7. Syntetyczny wskaźnik kolejowej dostępności transportowej dla województwa śląskiego w latach 2013-2017 33

Wykres 8. W jakim stopniu realizacja projektu wpłynęła na poniższe kwestie? – projekty zakończone w ramach Działania 4.5 oraz 6.2. 39

Wykres 9. W jakim stopniu realizacja projektu wpłynęła na poniższe kwestie? – projekty niezakończone w ramach Działania 4.5 oraz 6.2. 40

Wykres 10. W jakim stopniu realizacja projektu wpłynęła/wpłynie na poniższe kwestie? – projekty zakończone i niezakończone w ramach Działania 6.1 44

Wykres 11. Czy w wyniku realizacji projektu osiągnięto niezamierzone efekty? – w podziale na działania 46

Wykres 12. Czy Pana/i zdaniem zostanie osiągnięta trwałość wsparcia? – w podziale na działania 69

Wykres 13. Czy istnieją czynniki mogące wpływać na trwałość projektu? – w podziale na działania 70

Wykres 14. Czy Pana/i zdaniem można w jakikolwiek sposób wpłynąć na trwałość projektu?- w podziale na działania 71

Wykres 15. Proszę wskazać, czy któryś z poniższych czynników zewnętrznych wpłynął na realizację Państwa projektu? 73

Wykres 16. Proszę wskazać, czy któryś z poniższych czynników wewnętrznych wpłynął na realizację Państwa projektu? 78

Wykres 17. Realizacja zasad horyzontalnych wg zapisów WoD – Działanie 4.5 86

Wykres 18. Realizacja zasad horyzontalnych wg zapisów WoD – OP6 86

Wykres 19. Realizacja zasad horyzontalnych w opiniach beneficjentów 87

Wykres 20. Realizacja zasady zrównoważonego rozwoju w opiniach beneficjentów 88

Wykres 21. Realizacja zasady równości szans i niedyskryminacji w opiniach beneficjentów 89

Wykres 22. Realizacja zasady promowania równości szans kobiet i mężczyzn w opiniach beneficjentów 91

Wykres 23. „Czy dostrzega Pan/i komplementarność (powiązanie) Państwa projektu z innymi projektami w obszarze transportu realizowanymi na terenie Państwa miasta w ostatnich 5 latach?" – w podziale na działania 107

Wykres 24. „Czy dzięki realizacji projektu komplementarnego, zaobserwowali Państwo dodatkowe efekty?" – w podziale na działania 111

Wykres 25. W jakim obszarze/zakresie powstają te dodatkowe efekty? Proszę wskazać wszystkie właściwe....112

Wykres 26. Przewozy pasażerskie komunikacją miejską w województwie śląskim w latach 2012-2023 (w mln) – w tym prognoza na lata 2020-2023 114

Wykres 27. Długość dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej w województwie śląskim w latach 2012-2023 (w mln) – w tym prognoza na lata 2020-2023....115

Wykres 28. Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 90 km/h w województwie śląskim w latach 2013-2023 (w km) – w tym prognoza na lata 2020-2023....115

Wykres 29. Jak ocenia Pan/i prawdopodobieństwo osiągnięcia przez projekt wszystkich wyznaczonych wskaźników? – w podziale na działania....125

Wykres 30. Czy wartości docelowe jakichkolwiek wskaźników zostaną znacząco przekroczone? – w podziale na działania 125

Wykres 31. Które z poniższych celów interwencji zachowują swą aktualność w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej? 128

Spis map

Mapa 1. Inwestycje zrealizowane bądź będące w trakcie realizacji w ramach Działania 4.5 RPO WSL 2014-2020.....42

Załączniki

A. Studia przypadku

Studium przypadku **Dostawa co najmniej 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich.**	
Ogólne informacje	
Nazwa projektu	Dostawa co najmniej 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich.
Nazwa beneficjenta	Województwo Śląskie
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś Priorytetowa VI. Transport, Działanie 6.2. Transport kolejowy
Typ projektu	Zakup taboru kolejowego
Okres realizacji	18.10.2016– 30.06.2019
Wartość projektu	200 662 200,00 zł
Dofinansowanie z UE	138 669 000,00 zł
Źródła finansowania	Projekt współfinansowany jest ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, Osi Priorytetowej VI. Transport, Działania 6.2. Transport kolejowy.
Diagnoza	
Koleje Śląskie posiadają tabor o zróżnicowanym wieku, komforcie podróżowania oraz poziomie wyeksploatowania. Wśród 60 sztuk taboru, około 40% to jednostki wyprodukowane po 2000 roku, spełniające standardy efektywności energetycznej, wygody pasażerów i dostosowania do osób niepełnosprawnych. Wśród starszych jednostek, część została poddana gruntownej modernizacji i spełnia częściowo współczesne standardy. Koleje Śląskie użytkują także część taboru dzierżawionego krótkoterminowo od spółki	

Przewozy Regionalne, którego stan jest niezadowalający. Jednostki te są mocno wyeksploatowane i nie spełniają oczekiwań pasażerów jak i obsługi. Oprócz niższego standardu, poważnym problemem jest zawodność tych jednostek, która zagraża stałości świadczenia usług w obszarze transportu.

Cele projektu

Ogólny cel projektu: poprawa mobilności mieszkańców województwa śląskiego przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko.

Aby go zrealizować, powstały cele szczegółowe:

- ✓ poprawa warunków dojazdu pasażerów do miejsc pracy, szkół, centrów kultury i usług społecznych oraz miejsc wypoczynku,
- ✓ poprawa bezpieczeństwa przewozów pasażerskich w województwie,
- ✓ zwiększenie dostępności komunikacyjnej centrów rozwojowych województwa dla osób zamieszkujących poza tymi centrami,
- ✓ skrócenie czasu przejazdu na wybranych odcinkach,
- ✓ ograniczenie barier zmniejszających mobilność osób niepełnosprawnych,
- ✓ redukcja negatywnego oddziaływania transportu zbiorowego na środowisko poprzez wykorzystanie środków transportu kolejowego.

Realizacja projektu

W wyniku przetargu, zakupiono 12 jednostek taboru kolejowego od firmy Pesa Bydgoszcz. Łączna pojemność zakupionych pojazdów wynosi 4018 pasażerów. Firma Pesa w czasie realizowania zamówienia dla województwa Śląskiego borykała się z problemami z płynnością finansową, co przełożyło się na znacznie opóźnienia w dostawie. Mimo to pociągi zostały dostarczone i służą obecnie mieszkańcom Śląska bez większych problemów. Nowy tabor, który spełnia następujące wymogi:

- Liczba miejsc dla pasażerów co najmniej 340, w tym co najmniej 190 miejsc siedzących
- EZT są pojazdami czteroczłonowymi,
- Zgodność z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI),
- Zabudowany system ETCS,
- Trwałość konstrukcji minimum 30 lat,
- Układ jezdny wózkowy, wózki dwuosiowe,
- Układ wnętrza jednoprzestrzenny,
- Układ drzwi wejściowych 2-2-2-2,
- Wyposażenie w ruchome stopnie umożliwiające wejście bądź wyjście z EZT dla peronów o minimalnej wysokości 300 mm,
- Maksymalna prędkość eksploatacyjna co najmniej 120 km/h,
- Przyspieszenie rozruchu w zakresie 0-50 km/h co najmniej 1,1 m/s2,
- Opóźnienie hamowania w przedziale 1,0 – 1,2 m/s2,

- Poziom hałasu nie większy, niż 70 dB (przy prędkości maksymalnej),
- Zintegrowany, automatycznie sterowany układ klimatyzacji i ogrzewania, zapewniający temperaturę przedziałów pasażerskich w zakresie 18 – 26 stopni Celsjusza,
- Oświetlenie wewnętrzne wykonane w energooszczędnej technologii LED,
- Układ sanitarny zamknięty, przystosowany do obsługi osób na wózkach inwalidzkich oraz z możliwością przewijania niemowląt,
- Uchwyty umożliwiające przewóz minimum 4 rowerów,
- Przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych:
  - dwa miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich,
  - windy elektryczne przy miejscach przewidzianych dla osób niepełnosprawnych,
  - wyposażenie w lekki pomost umożliwiający wjazd z peronu do pojazdu na wózku inwalidzkim.

Efekty projektu

Efekty krótkofalowe:
Mieszkańcy poruszający się transportem kolejowym otrzymali możliwość podróżowania nowoczesnym i wygodnym taborem kolejowym. Znacznej poprawie uległ komfort podróżowania oraz estetyka taboru. Tabor posiada najnowsze udogodnienia stosowane w jednostkach kolejowych m.in. toalety przystosowane do osób na wózkach inwalidzkich i przewijania niemowląt, uchwyty na rowery, rampy umożliwiające wjazd do pociągu osobom na wózku inwalidzkim, niższy poziom hałasu niż w starszych jednostkach, system klimatyzacji i ogrzewania, oświetlenie LED i inne.

Efekty długofalowe:
Wzrost jakości i popularności transportu publicznego, w tym kolejowego przyczynia się do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Transport kolejowy jest bardziej ekologiczny i efektywny niż drogowy, co pozwala ograniczyć emisję gazów do atmosfery. Większa ilość pasażerów w transporcie kolejowym w dłuższej perspektywie przekłada się także na mniejszą ilość samochodów i mniejsze korki w miastach.

Źródło: www.kurier-kolejowy.pl

Wskaźniki projektu

Wskaźnik	Planowane (szt)	Osiągnięte (szt)	Wartość %
Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego	12	12	100
Liczba miejsc w zakupionych jednostkach taboru kolejowego	4080	4080	100

Unikalność projektu

Projekt jest przejawem rozwoju transportu kolejowego na Śląsku. Od lat trwają dyskusje nad niedocenioną rolą kolei na obszarze tak dużej aglomeracji jakim są miasta Górnego Śląska i Zagłębia. Projekt zakupu kolejnych nowych jednostek taboru przybliżył cały obszar do lepszej jakości transportu publicznego, który stanowi dla mieszkańców możliwość sprawnego, bardziej ekologicznego i często szybszego poruszania się wewnątrz miast i miedzy licznymi miastami Metropolii Górnośląsko- Zagłębiowskiej. Nowy tabor został również zakupiony z myślą o przewozie pasażerów na odbudowywanej obecnie linii kolejowej prowadzącej do lotniska Katowice Pyrzowice.

Zasady horyzontalne

Rozwój transportu kolejowego często występował w różnych dokumentach np. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Plan rozwoju kolei w województwie śląskim oraz Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego. Dokumenty te były poddane konsultacji z licznymi podmiotami samorządowymi, gospodarczymi i społecznymi. Wskazując na liczne odniesienia rozwoju transportu kolejowego, unowocześnienia taboru – projekt ten wpływa pozytywnie na zasadę partnerstwa. Zasada zrównoważonego rozwoju jest powiązana z ekologicznymi rozwiązaniami. Niewątpliwie transport publiczny, w tym kolejowy można zaliczyć do bardziej ekologicznych niż indywidualny transport drogowy, który generuje sporą emisję gazów, przewożąc niewielką liczbę osób. Rozwój transportu kolejowego wpływa pozytywnie na zasadę polityki równych szans. Osoby mieszkające na obszarach oddalonych od większych miast lub miejsc pracy mają ograniczony dostęp do rynku. Lepsza jakość transportu publicznego wpływa pozytywnie na możliwość, bezpieczeństwo i komfort podróżowania dla osób spoza centrum obszaru metropolitalnego i daje im sposób na sprawne dotarcie do miejsc pracy, edukacji, rekreacji. Dodatkowo, nowe jednostki posiadają liczne ułatwienia dla osób z niepełnosprawnościami, co zmniejsza bariery zniechęcające te osoby do podróży transportem publicznym.

Studium przypadku **Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą, wraz z budową centralnej stacji ładowania i wymiany baterii oraz rozproszonych stacji szybkiego ładowania baterii w mieście Jaworzno**	
Ogólne informacje	
Nazwa projektu	Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą, wraz z budową centralnej stacji ładowania i wymiany baterii oraz rozproszonych stacji szybkiego ładowania baterii w mieście Jaworzno
Nazwa beneficjenta	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp z o.o. w Jaworznie
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś priorytetowa IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Działanie 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT

Typ projektu	Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego
Okres realizacji	28.04.2017 – 31.12.2017
Wartość projektu	67 155 632,30 zł
Dofinansowanie z UE	41 437 500,00 zł
Źródła finansowania	Środki własne gminy, Projekt dofinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020

Diagnoza

PKM Jaworzno od kilku lat prowadzi politykę polepszania jakości taboru autobusowego w mieście. Było pierwszym miastem w Polsce, które testowało funkcjonowanie w pełni elektrycznego autobusu marki Solaris. Po upewnieniu się o sprawności tego typu autobusów, miasto zaczęło wnioskować o dofinansowania na zakup kolejnych sztuk taboru, co z biegiem lat kończyło się powodzeniem. Wcześniejsze zakupy pojazdów były niewielkie (6 sztuk), a wraz z możliwością ubiegania się o środki w ramach RPO oraz potrzebą zapewnienia dobrej jakości transportu miasto zdecydowało się o ubieganie się o dofinansowanie zakupu 22 autobusów oraz budowy niezbędnej do ich obsługi infrastruktury.

Cele projektu

Główny cel projektu:

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów korzystających z usług PKM Sp. z o.o. w Jaworznie.

Jak wynika z rozmowy z ekspertem, celem projektu jest nie tylko zainwestowanie w nowy tabor, ale decyzja o wyborze elektrycznych pojazdów wiązała się także z konsekwentną polityką pro-ekologiczną miasta. Dzięki inwestycjom takim jak ta, Jaworzno postrzegane jest jako miasto dbające o dobrą jakość życia mieszkańców, wiodące prym w ekologicznych rozwiązaniach.

Realizacja projektu

Projekt jest dość rozbudowany i składał się z trzech głównych elementów:

1.Budowa centralnej stacji szybkiego ładowania, stacji transformatorowej oraz wyposażenia. Obiekt ten usytuowano w byłej hali warsztatowej. Znalazło się tam miejsce nie tylko do ładowania pojazdów, ale także na dokonanie niezbędnych przeglądów autobusów i pantografów.

Warto nadmienić, że jest to pierwsza tego typu inwestycja w Polsce.

2. Zakup 22 autobusów elektrycznych wyposażonych w system zarządzania flotą. PKM Jaworzno zdecydowało się na zamówienie pojazdów z trzema rodzajami ładowania: pantografy na dachach autobusów, wtyczki plug-in oraz wymienne baterie. Aby w pełni wykorzystać potencjał nowych autobusów, zdecydowano na zakup modeli o różnej wielkości i przeznaczeniu: standardowe autobusy elektryczne, przegubowe autobusy elektryczne, autobusy elektryczny midi (8-9m), autobusy elektryczne przystosowane do szybkiej wymiany baterii.

3. Budowa 3 peryferyjnych stacji szybkiego ładowania oraz zagospodarowanie terenu wokół. Analizując potrzeby, zdecydowano się na budowę stacji w następujących lokalizacjach:

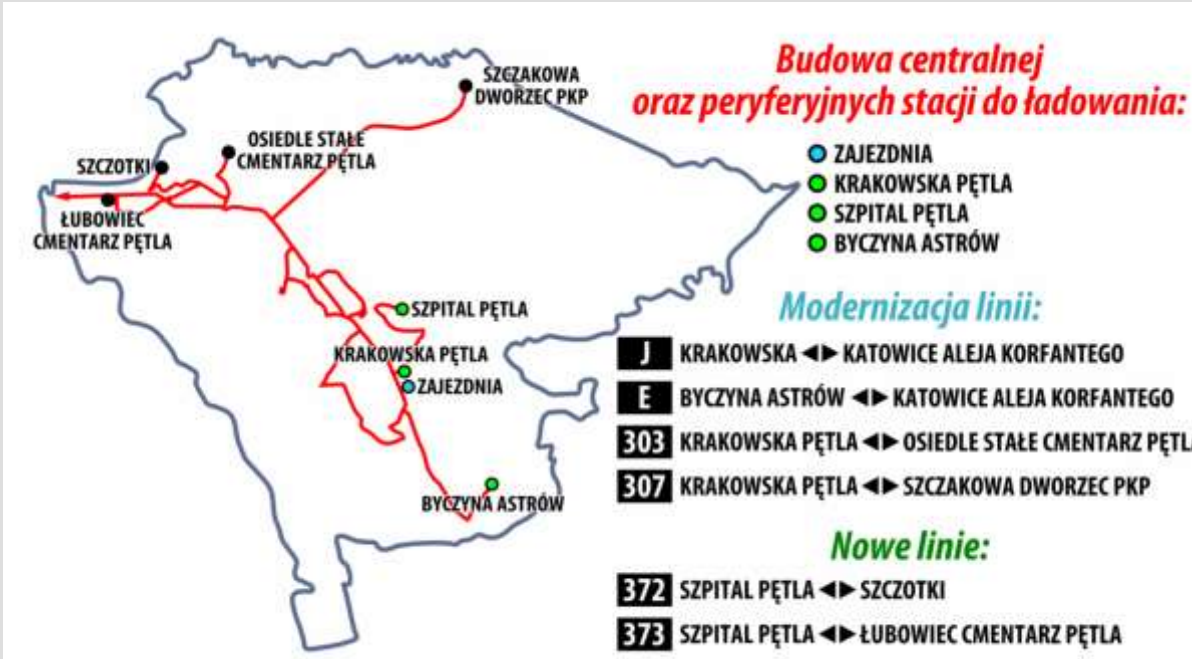
- Krakowska Pętla – Zabudowa stacji transformatorowej i 3 szt. ładowarek 190 kW.
- Szpital Pętla - Zabudowa ładowarki 190 kW.
- Byczyna Astrów – Zabudowa ładowarki 190 kW.

Największa stacja znajduje się przy Krakowskiej Pętli, z czterema stanowiskami do ładowania pojazdów (w projekcie znalazły się trzy, ale jedno dodatkowe zostało w późniejszym czasie sfinansowane przez miasto). W pozostałych lokalizacjach znajdują się pojedyncze stanowiska do ładowania.

Efekty projektu

Efekty projektu wiążą się głównie z dwoma kwestiami. Pierwsza z nich to zadowolenie mieszkańców miasta, którzy chętnie korzystają z nowoczesnej komunikacji. Jak wskazał ekspert, nowe linie autobusowe, obsługiwane wyłącznie przez elektryczne autobusy cieszą się bardzo dużym powodzeniem i średnia liczba osób przewiezionych na kilometr trasy jest na nich większa od przeciętnej w mieście.
Kolejnym efektem jest niewątpliwe czystsze powietrze w mieście. Autobusy elektryczne nie wytwarzają żadnej emisji szkodliwych substancji.
Warto także wspomnieć o efekcie niepoliczalnym, ale istotnym – dobrej marce Jaworzna, jako miasta nowatorskiego i ekologicznego na tle kraju. Jest to wartość dodana nie tylko dla Jaworzna, ale także dla innych samorządów, które mogą z większą śmiałością decydować się na wybór ekologicznych środków transportu, bez obawy, że jest to rozwiązanie niepewne.

Źródło: www.rpo.slaskie.pl



Źródło: www.pkm.jaworzno.pl

Wskaźniki projektu

Wskaźnik	Planowane	Osiągnięte	Wartość %
Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (osoby)	1800	1822	101,22%
Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (szt.)	22	22	100%

Unikalność projektu

Projekt Jaworzna jest doskonałym przykładem konsekwentnej i odważnej polityki w zakresie transportu. Innowacyjne okazały się działania realizowane w tym projekcie, jak i przed nim. Projekt nie miałby szansy się udać, gdyby nie zyskana pewność w użytkowaniu pierwszego w Polsce elektrycznego autobusu zakupionego w 2014 roku. Oprócz tak znacznej liczby zakupionych jednostek, istotne są inwestycje komplementarne, czyli centralna stacja szybkiego ładowania – pierwsza w Polsce, oraz trzy małe stacje szybkiego ładowania. Świadczy to o przemyślanym i kompleksowym podejściu do ekologicznego transportu.

Zasady horyzontalne

Projekt ma pozytywny wpływ na realizację zasady zrównoważonego rozwoju, między innymi poprzez zgodność ze Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Zapisy tego planu są odzwierciedlane w inwestycjach, które założył projekt. Nowoczesny, elektryczny tabor przekłada się na znacznie mniejsze zanieczyszczenie atmosfery szkodliwymi gazami oraz mniejszy hałas. Projekt ma także pozytywny wpływ na realizację zasady partnerstwa, między innymi poprzez konsultacje społeczne, do konsultacji włączone zostały także placówki edukacyjne.

B. Studia przypadku z elementami oceny społecznego odbioru inwestycji

Studium przypadku **Rozbudowa systemu detekcji na terenie miasta Gliwice wraz z modernizacją wybranych sygnalizacji świetnych, etap II**	
Ogólne informacje	
Nazwa projektu	Rozbudowa systemu detekcji na terenie miasta Gliwice wraz z modernizacją wybranych sygnalizacji świetnych, etap II
Nazwa beneficjenta	Miasto Gliwice
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś priorytetowa IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Działanie 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT
Typ projektu	Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS)
Okres realizacji	23.11.2015 – 30.06.2019
Wartość projektu	29 872 609,19 zł
Dofinansowanie z UE	25 391 717,82 zł
Źródła finansowania	Środki własne gminy, Projekt dofinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020
Diagnoza	
Diagnozy i analizy przeprowadzone dla miasta Gliwice pozwoliły sformułować główny problem, z którym borykał się tutejszy transport: niedostateczna atrakcyjność transportu publicznego w mieście. Możliwość osiągnięcia korzyści wynikających ze zrównoważonej mobilności sprawia, że niezbędna staje się skuteczna organizacja transportu, m.in. poprzez wdrażanie innowacyjnych i mniej kosztownych rozwiązań technologii cyfrowej, poprzez wsparcie infrastruktury transportowej za pomocą technologii ITS. Potrzeba wprowadzenia rozwiązań usprawniających ruch pojawiła się także wśród mieszkańców, którzy oczekiwali działań usprawniających ruch miejski.	
Cele projektu	

Główny cel projektu: **Usprawnienie komunikacji i ruchu drogowego na terenie Gliwic.** Usprawnienie to ma przełożyć się na upłynnienie ruchu pojazdów, wyższy komfort użytkowania dróg, a w perspektywie, na lepszy stan powietrza.
Realizacja projektu ma również realizować cele w postaci:

- ✓ Lepszego dostępu do informacji o aktualnej sytuacji, utrudnieniach i zdarzeniach na drogach miasta, poprzez aplikację mobilną, CB-radio oraz znaki zmiennej treści.
- ✓ Szybszej reakcji na zdarzenia w rejonie skrzyżowań – poprzez wprowadzenie analityki obrazu wideo, automatycznie informującej o sytuacjach niebezpiecznych.
- ✓ Zmniejszenia ruchu na drogach poprzez rozbudowę systemu identyfikacji wolnych miejsc postojowych.
- ✓ Preselekcji pojazdów ciężarowych pod względem wagi. Przełoży się to na mniejszy udział pojazdów przeciążonych na drogach miasta Gliwice.

Realizacja projektu

- Rozbudowa systemu punktów pomiaru ruchu wraz z identyfikacją pojazdów:

System wykorzystuje m.in. kamery wideo-detekcji, które wykrywają i liczą pojazdy zbliżające się do skrzyżowania; na podstawie zebranych informacji sterownik decyduje o długości przydzielanego zielonego światła dla danego kierunku ruchu; urządzeniem, które spełnia podobną rolę w przypadku pieszych jest czujnik dotykowy umieszczony na maszcie sygnalizatora – dotknięcie przycisku powoduje wysłanie sygnału do sterownika sygnalizacji świetlnej, który informuje system o konieczności nadania sygnału zielonego dla pieszych.

- Nadawanie priorytetu zielonego światła dla pojazdów komunikacji zbiorowej:

160 autobusów i 90 pojazdów służb ratowniczych zostało wyposażonych w specjalne nadajniki umożliwiające szybszy oraz bezpieczniejszy przejazd przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną; system określa pozycję GPS pojazdu i decyduje o przyznaniu odpowiedniego priorytetu (nadawanego w zależności od skrzyżowania, linii oraz opóźnienia danego kursu), w zależności od opóźnienia przydzielane są dodatkowe sekundy zielonego światła potrzebne do opuszczenia skrzyżowania przez autobus.

- Uprzywilejowanie pojazdów służb ratowniczych:

W miarę zbliżania się pojazdu do skrzyżowania, sygnalizacja przełącza się w tryb, w którym wszyscy użytkownicy drogi otrzymują sygnał czerwony; dzięki temu kierowca pojazdu uprzywilejowanego może przejechać przez skrzyżowanie sprawniej i bezpieczniej, nie wchodząc w kolizję z innymi pojazdami lub pieszymi, co ma duże znaczenie dla skrócenia czasu przejazdu i możliwości szybszego podjęcia interwencji – jest to pierwsze tego typu rozwiązanie w Polsce.

- Rozbudowa systemu informacji drogowej dla kierowców,
- Wprowadzenie mobilnej aplikacji informacyjnej dla użytkowników ruchu drogowego, która wskazuje:
  - natężenie ruchu na danym odcinku jezdni,
  - istniejące utrudnienia drogowe,

  - warunki atmosferyczne,
  - dostępne miejsca parkingowe,
  - przewidywany czas przejazdu na wybranym odcinku,
  - aktualną lokalizację autobusu wybranej linii.
- Rozbudowa monitoringu skrzyżowań wraz z analityką obrazu wideo,
- Rozbudowa systemu identyfikacji wolnych miejsc parkingowych na terenie miasta:

Zamontowano czujniki magnetyczne w nawierzchni 850 stanowisk parkingowych w centrum miasta; informacje o wolnych miejscach wyświetlane są na specjalnych tablicach informacyjnych rozlokowanych w taki sposób, by ułatwić kierowcom odnalezienie miejsca parkingowego.

- Rozbudowa systemu meteorologicznego,
- Wprowadzenie systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów na wlotach do miasta:

Dzięki specjalnemu systemowi preselekcyjnego ważenia z łatwością można wskazać samochód o nieprawidłowych parametrach, takich jak: dopuszczalna masa pojazdu, jego długość, szerokość, wysokość oraz prędkość; za pomocą szeregu kamer oraz specjalnych czujników kwarcowych zamontowanych w jezdni dokonuje się wstępnego pomiaru każdego pojazdu przejeżdżającego przez dany punkt kontrolny, system analizuje otrzymane dane i przekazuje je inspektorom transportu drogowego, którzy zatrzymują wskazany samochód i przeprowadzają ważenie za pomocą legalizowanych wag przenośnych; preselekcyjne ważenie poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego, ogranicza degradację nawierzchni dróg oraz zwiększa skuteczność wykrywania pojazdów ciężarowych o nieprawidłowych parametrach.

- Stworzenie mobilnego Centrum Sterowania Ruchem:

Pojazd w 100% napędzany energią elektryczną, wyposażony w kamerę monitoringu, punkt pomiarowy i inne urządzenia wspomagające analityków ruchu w ich codziennej pracy.

Efekty projektu

Poprzez złożoność projektów, efekty trzeba podzielić na krótkoterminowe i długofalowe.

Krótkoterminowe:

- zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego podczas przejazdów pojazdów specjalnych przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną,
- promocja komunikacji miejskiej poprzez jej priorytetową obsługę podczas przejazdów autobusów przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną,
- zmniejszenie emisji spalin poprzez upłynnienie ruchu,
- zwiększenie świadomości kierowców pojazdów osobowych o zdarzeniach na terenie miasta poprzez wyświetlane treści na znakach zmiennej treści oraz przekazywanych informacji drogowych przez CB-Radio,
- zwiększenie przepustowości ulic w rejonie parkingów objętych systemem identyfikacji wolnych miejsc postojowych,

- zmniejszenie uszkodzeń infrastruktury drogowej spowodowanych przez przejazdy przeciążonych pojazdów ciężarowych.

Długofalowe:
Poprawienie atrakcyjności transportu publicznego, poprzez jego sprawne funkcjonowanie (m.in. dzięki nadaniu priorytetu pojazdom komunikacji miejskiej). Przekłada się to na większą ilość pasażerów i zmianę nawyków mieszkańców. Im chętniej mieszkańcy korzystają z publicznego transportu, tym mniejsza jest emisja gazów do atmosfery i tym mniejsze jest zanieczyszczenie powietrza, które powoduje drogowy transportu indywidualny. Podobnie, poprawa przepustowości ma w swoim zamierzeniu oddziaływać na ograniczenie zanieczyszczeń.

Źródło: https://rpo.slaskie.pl/czytaj/system_detekcji_w_gliwicach

Wskaźniki projektu

Wskaźnik	Planowane	Osiągnięte	Wartość %
Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (szt.)	1	1	100%
Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe (km)	420	420	100%

Unikalność projektu

ITS w Gliwicach to jeden z pierwszych tak kompleksowych systemów zarządzania ruchem w Polsce. Dzięki kompleksowości rozwiązań i skuteczności działań, zostało to zauważone w branży transportowej. Po realizacji pierwszego etapu ITS, otrzymał on kilka krajowych nagród. Oczywistym wydawał się fakt kontynuowania i rozbudowy tak kompleksowego rozwiązania. Oprócz sprawnego systemu, projekt zadziałał bardzo pozytywnie na promocję Gliwic jako miasta nowoczesnego i ekologicznego. Znaczną innowacją drugiego etapu projektu jest nadanie priorytetu na drogach nawet 150 pojazdom komunikacji miejskiej, a także pojazdom uprzywilejowanym (policji, straży pożarnej, pogotowiu ratunkowemu). Jest to pierwsze tego typu rozwiązanie zastosowane w Polsce. Dzięki temu następuje nie tylko szybka reakcja poprzez system monitoringu, ale także szybki dojazd poprzez priorytet na drogach. Niespotykane do tej pory na polskich drogach jest wprowadzenie systemu wagowej preselekcji pojazdów – wszystkie samochody przejeżdżające przez punkty preselekcji są zważone, a szczegółowe dane zapisane są w systemie, który wskazuje pojazdy o przekroczonej masie dopuszczalnej.

Zasady horyzontalne

Przeprowadzone działania przyczyniają się bezpośrednio do przeciwdziałania degradacji środowiska naturalnego - podwyższonej emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, generowanych przez wzmożony ruch pojazdów. Projekt, poprzez dążenie do poprawy przepustowości drogowej na terenie miasta, ma pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju.

Społeczny odbiór projektu

Natężenie ruchu samochodów w Gliwicach jest znaczne, z uwagi na przebiegające przez miasto ważne szlaki drogowe oraz codzienne potoki ruchu wynikające z podróży do pracy czy szkoły. Mieszkańcom Gliwic zależało na usprawnieniach w funkcjonowaniu transportu drogowego w mieście. System ITS w Gliwicach konsultowany był z przedstawicielami instytucji lokalnych jak i krajowych. System został także omówiony z przedstawicielami lokalnych oraz krajowych Komend Policji oraz Straży Pożarnych. System ITS jest użytkowany także przez władze miasta, które mogą gromadzić liczne dane oraz podejmować decyzje związane z dalszym usprawnianiem ruchu. Niestety przed przygotowaniem projektu zabrakło szerszych konsultacji z mieszkańcami. Konsultacje te mogłyby znacznie pomóc zidentyfikować problemy transportowe.
Część mieszkańców wyraża niezadowolenie z pojawienia się systemu ITS na ulicy Zwycięstwa – jest to ulica o wyjątkowych walorach architektonicznych, które zostały zaburzone ekranami informującymi o dostępnych miejscach parkingowych w bocznych uliczkach.
Z przeprowadzonego badania wynika także, że przez mieszkańców w wątpliwość poddawana jest także zasadność funkcjonowania systemu wskazywania wolnych miejsc parkingowych w miejscach, w których notorycznie tych miejsc brakuje. Mieszkańcy w obliczu informacji o braku miejsc, mimo to skręcają we wskazaną ulicę z nadzieją, że miejsce się zwolni. Nie świadczy to o błędnym systemie, ale o niewystarczającej liczbie

miejsc parkingowych i związku z tym, poszukiwaniom miejsc parkingowych, którym to system miał zapobiec.
Mieszkańcy dostrzegają niewielką, pozytywną zmianę związaną z poprawą szybkości poruszania się autobusów na skrzyżowaniach z priorytetem zielonego światła dla pojazdów komunikacji miejskiej. Dobrze oceniane jest także funkcjonowanie aplikacji mobilnej, znacznie poprawiającej komfort podróży i poprawiającej świadomość kierowców na temat sytuacji na drodze, co pozwala lepiej zaplanować trasę.
ITS ma przełożenie na płynną jazdę ulicami miasta w czasie godzin wieczornych, gdy ruch jest mniejszy. Stwierdził jednak, że mimo braku zakorkowania miasta w ciągu dnia, nie zauważył płynniejszej, krótszej jazdy z punktu do punktu.
Problem, z którym wiąże się ten projekt, jest jego mała "widoczność". System jest mało dostrzegalny wśród mieszkańców. Wskazuje to na potrzebę działań informacyjno-promocyjnych związanych z realizacją tego typu projektów.

Studium przypadku **Miejskie centrum integracji transportu Jaworzno z integracją dróg dla rowerów i systemem roweru miejskiego**	
Ogólne informacje	
Nazwa projektu	"Miejskie centrum integracji transportu Jaworzno z integracją dróg dla rowerów i systemem roweru miejskiego"
Nazwa beneficjenta	Miasto Jaworzno Lokalizacja inwestycji:
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś priorytetowa IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Działanie 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT

Typ projektu	Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego
Okres realizacji	01.04.2016 – 30.10.2019
Wartość projektu	39 757 085,49 zł
Dofinansowanie z UE	24 192 985,08 zł
Źródła finansowania	Środki własne gminy, Projekt dofinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020

Diagnoza

Infrastruktura przesiadkowa w Jaworznie była słabo rozwinięta oraz można było zauważyć brak systemów intermodalnych (np. węzły przesiadkowe, systemy park&ride). Istotne było ułatwienie dostępu rowerowego do komunikacji publicznej, w tym do zintegrowanej infrastruktury przesiadkowej. Do tej pory mieszkańcy dojeżdżając rowerami do tego miejsca, musieli przemieszczać się jezdniami lub chodnikami.

Konieczne było też stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej dla rowerzystów, ponieważ niepotrzebnie narastała intensywność działalności przewozowej transportu indywidualnego co powodowało nadzwyczajne na nakłady energetyczne oraz duże zanieczyszczenie powietrza. Różnorodne, ale powiązane ze sobą potrzeby wymagały kompleksowego rozwiązania i połączenia ich w jeden projekt.

Problemy:

- Niski poziom zintegrowania środków transportu
- Niewystarczająca infrastruktury w newralgicznych punktach przesiadkowych i wysoka kongestia - chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury
- Brak infrastruktury przeznaczonej wyłącznie do bezpiecznego ruchu rowerowego oraz zapewniającej połączenie jazdy rowerem i transportem zbiorowym.

Cele projektu

Główny cel projektu: zwiększona atrakcyjność transportu publicznego i rowerowego dla Jaworznian.

Cele pośrednie:

- ✓ większa liczba podróży transportem zbiorowym, w skutek wykreowania gł. węzła przesiadkowego, oferującego wysoki poziom sprawności i niezawodności funkcjonowania.

- ✓ zwiększenie poziomu komplementarności i integracji transportu dzięki budowie parkingów „park&ride" i „bike&ride" na potrzeby systemu powiązanego parkowania i dróg rowerowych.
- ✓ zwiększenie udziału transportu rowerowego w Jaworznie, dzięki budowie bezpiecznych dróg rowerowych o funkcjach transportowych realizujących obsługę podróży obligatoryjnych i funkcjach rekreacyjnych oraz turystycznych.

Realizacja projektu

Miejskie Centrum Integracji transportu składa się z czterech elementów:

Velostrada

Drogi ekspresowe dla rowerów, które doprowadzają ruch rowerowy do Centrum Integracji. W ramach projektu powstały trzy odcinki, znajdujące się w najbardziej zaludnionej części miasta. Velostrada jest w części swojego przebiegu bezkolizyjna, co znacznie poprawia komfort i bezpieczeństwo pieszych oraz cyklistów.

Wiaty przystankowe wraz z infrastrukturą

Zbudowany został kompleks dwóch wiat-zadaszeń z infrastrukturą służącą obsłudze podróżnych. Zadaszenia nie tylko chronią przed niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi. Dla wygody mieszkańców zbudowano tu toalety, klimatyzowane lokale pod działalność gospodarczą oraz zainstalowano tablice informacji pasażerskiej. Dodatkowo wyremontowany został przylegający odcinek drogi i chodnika.

Parking i kładki dla pieszych

Jako integralna część Centrum Integracji powstał parking na 94 samochody. Obiekt wyposażony został w elektroniczny system parkingowy oraz posiada miejsce na postój taksówek. Parking nie jest jednak przeszkodą dla pieszych i rowerzystów, o których także zadbano tworząc wraz z przestrzenią publiczną ciąg komunikacyjny.

Parking dla rowerów

Obok wiat przystankowych powstał zadaszony parking dla 300 rowerów. Obiekt wyposażony został w szatnie, prysznice, nagłośnienie, pompy ciepła. Sprawia to bardzo dobre warunki do podróży typu bike&ride. Zimą, kiedy korzystanie z rowerów jest znacznie ograniczone, obiekt służy jako miejskie lodowisko z gotowym zapleczem.

Efekty projektu

Krótkofalowym efektem projektu, jest m.in. łatwiejszy dostęp drogami rowerowymi do miejsca, w którym powstało Miejskie Centrum Integracji Transportu. Rowerzyści dzięki projektowi mają zadaszony parking w pobliżu miejsc gdzie mogą przesiąść się np. do autobusu. Osoby niepełnosprawne zyskały więcej ułatwień w zakresie poruszania się po nowo stworzonej przestrzeni. Kierowcy samochodów, zyskali nowoczesny, zadaszony parking, z którego mogą wygodnie przesiąść się do komunikacji zbiorowej. Wszyscy mieszkańcy, niezależnie od kwestii transportu zyskali nową, atrakcyjną przestrzeń publiczną, która oprócz podstawowych funkcji zimą staje się lodowiskiem.
Efektem długofalowym projektu jest zmniejszenie antropopresji na środowisko przez stworzenie możliwości korzystania z różnych form podróżowania dla mieszkańców. W perspektywie czasu, projekt zakłada zwiększenie zainteresowania komunikacją rowerową oraz zbiorową. Znajduje to odzwierciedlenie w Planie Zintegrowanej Mobilności Miejskiej Jaworzna. Realizacja projektu przynosi bardzo pozytywny efekt związany z ekologią – przewaga transportu rowerowego i publicznego nad indywidualnym drogowym wiąże się z niższą emisją gazów. Projekt tak kompleksowy jest także wizytówką miasta oraz świadectwem nowoczesności, ekologicznego myślenia i myślenia o przyszłości Jaworzna.

Źródło: Miejskie Centrum Integracji Transportu. Fot. Andrzej Pokuta

Wskaźniki projektu

Wskaźnik	Planowane	Osiągnięte	Wartość %
Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	20000	0	0
Długość wyznaczonych buspasów	0,12	0,12	100
Długość wybudowanych dróg dla rowerów	11	10,4955	95,41
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	300	300	100

Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	1	1	100
Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	6	6	100
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	92	92	100
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	1	1	100
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1	1	100

Unikalność projektu

Projekt łączy ze sobą bardzo wiele interesów społecznych. Rzadkością jest, aby potrzeby kierowców, rowerzystów, osób z niepełnosprawnościami zostały uwzględnione w jednym projekcie. Rozwiązanie to jest unikalne, z uwagi na swoją bliskość idei zintegrowania oraz kompleksowe podejście do rozwiązywania problemów związanych z niewystarczającym zintegrowaniem różnych środków transportu miejskiego. Do Centrum Integracji Transportu można dostać się zarówno autem jak i rowerem, a także dzięki wyremontowanym chodnikom – pieszo. Takich rozwiązań – kompleksowych, wielopoziomowych potrzebują miasta. Innowacyjność rozwiązań dopina znalezienie alternatywy dla wiaty rowerowej na czas zimowy – miejskie lodowisko wraz z zapleczem sanitarnym. Rozwiązania takie jak to, stanowią oszczędność w miejskiej kasie – obiekt jest używany przez cały rok. Sprawia to także, że Miejskie Centrum Integracji przez cały rok przyciągać ma mieszkańców, nie stanie się więc węzłem przesiadkowym o niewykorzystanym potencjale, ale miastotwórczym przedsięwzięciem angażującym wiele grup społecznych. Istotne jest także to, że na miejscu znajdują się miejsca przeznaczone pod działalność gospodarczą. Rozwiązanie stworzone w Jaworznie przykuło uwagę w regionie, o czym świadczą liczne artykuły z portali regionalnych. Projekt został nominowany do nagrody za „Modernizację Roku i budowę XXI wieku” w kategorii Rewitalizacja obszarów i zespołów urbanistycznych[31]. Miasto Jaworzno zostało także nominowane do nagrody Smart City w kategorii „Smart City do 100 tys. Mieszkańców” za konsekwentne wdrażanie polityki mobilności miejskiej[32].

Zasady horyzontalne

Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju. Miejskie Centrum Integracji Transportu wynika z Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej miasta Jaworzna. Promowanie transportu publicznego oraz rozwój transportu rowerowego jest oznaką myślenia ekologicznego i perspektywicznego. Poprzez dostosowanie nowej przestrzeni publicznej do potrzeb osób mających problem z poruszaniem się,

[31] http://www.modernizacjaroku.org.pl/pl/edition/1691/object/1913/miejskie-centrum-integracji-transportu-z-integracja-drog-dla-rowerow-i

[32] https://smartcityforum.pl/nominacje/

niedosłyszących, niepełnosprawnych, projekt ten pozytywnie wpływa na realizację zasady zapobiegania dyskryminacji.

Społeczny odbiór projektu

Jaworzno to miasto, z którego znaczna część mieszkańców dojeżdża do pracy m.in. do Katowic. Miejskie Centrum Integracji Transportu daje możliwość pozostawienia auta/roweru w Jaworznie i wyruszenia w dalszą drogę transportem publicznym. Parking samochodowy oraz możliwość dojazdu do tego miejsca autobusami jest bardzo chętnie wykorzystywana przez mieszkańców. Parking samochodowy jest często znacznie zapełniony, a mieszkańcy oprócz użytkowania, dostrzegają jego walory estetyczne. Podobnie sprawa wygląda z wiatami przystankowymi, których wygląd wizualny jest doceniany. Mniej korzystnie prezentuje się sytuacja z parkingiem dla rowerów, który często jest tylko nieznacznie zapełniony. Możliwość jego użytkowania nie została wystarczająco rozpromowana.

„Jeśli chodzi o odbiór mieszkańców, to zależy o który element inwestycji chodzi, dlatego że jeżeli chodzi o parking i same wiaty przystankowe, to wydaje mi się, że odbiór jest bardzo dobry, z parkingu korzysta dużo osób. Myślę, że sam wygląd, budowa przystanków też została dobrze oceniona, są dużo bardziej komfortowe. Natomiast wydaje mi się, że nie do końca mocno miasto wypromowało sam parking rowerowy, ponieważ nie za dużo osób korzysta z niego. Przez całe lato, jesień, wiosnę tak naprawdę stoją puste i chyba nie do końca mieszkańcy wiedzą, że mogą z niego korzystać i też nie wiedzą jak mogą z niego korzystać, bo tak naprawdę, jak się przejdzie na Plac Górników i zobaczy, to owszem, parking jest, stojaki na rowery są, ale nie ma żadnych banerów, nie ma żadnych informacji, nie ma też w social mediach, w internecie nie zostało to wypromowane tak, jak na przykład parking czy autobusy.”
Przedstawiciel społeczności miejskiej

Przed realizacją projektu, nastąpiły szerokie konsultacje ze środowiskiem rowerzystów. Ich propozycje były uwzględniane podczas projektowania poszczególnych rozwiązań, a Velostrada jest chętnie uczęszczana i zachęciła wiele osób do korzystania z rowerów. Niestety, sieć ścieżek rowerowych w Jaworznie wciąż nie obejmuje wszystkich części miasta i wciąż są tu duże potrzeby inwestowania w infrastrukturę.
Działania na rzecz poprawy jakości transportu publicznego, bezpieczeństwa na drogach, partycypacji społecznej oraz elektromobilności w Jaworznie zostały dostrzeżone nie tylko w Polsce, ale także w Europie. Komisja Europejska ogłasza co roku konkurs „Urban Road Safety Award” i wśród trzech europejskich miast nominowanych do zwycięstwa znalazło się także Jaworzno[33].

[33] https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/dlaczego-wroclaw-i-jaworzno-staly-sie-wzorem-dla-europy-63964.html

Studium przypadku **Modernizacja infrastruktury autobusowo-tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je dróg rowerowych**	
Ogólne informacje	
Nazwa projektu	Modernizacja infrastruktury autobusowo-tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je dróg rowerowych
Nazwa beneficjenta	Miasto Sosnowiec
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś priorytetowa IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Działanie 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT
Typ projektu	Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transport zbiorowego
Okres realizacji	30.03.2016 – 15.12.2019
Wartość projektu	67 241 103,06 zł
Dofinansowanie z UE	56 602 201,46 zł
Źródła finansowania	Środki własne gminy, Projekt dofinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020
Diagnoza	
Znaczna liczba osób podróżuje codziennie w celach zawodowych z Sosnowca do Katowic oraz Dąbrowy Górniczej. Problemem była niewielka liczba przystanków i dworców kolejowych oraz brak elementów multimodalności w transporcie. Większość codziennego ruchu pomiędzy miastami odbywała się drogą tranzytową na obrzeżach miasta. Niestety zdecydowana większość połączeń i przystanków transportu publicznego przebiega przez centrum miasta, które nie boryka się z codziennym problemem transportu porannego i popołudniowego.	

Problem niezadowalającego stanu infrastruktury transportu publicznego w mieście ma negatywne następstwa, jakimi są:

- Duża liczba osób wybierająca transport indywidualny
- Emisja zanieczyszczeń do atmosfery
- Nadmierna utrata czasu mieszkańców w codziennych korkach.

Cele projektu

Wynikającym bezpośrednio z problemów głównym celem jest:

Poprawa atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów.

Aby zrealizować cel główny, stworzone zostały cele szczegółowe:

- ✓ Budowa nowych węzłów przesiadkowych, które łączą różne środki transport: samochód, kolej, autobus, tramwaj I rower.
- ✓ Budowa dodatkowych, małych węzłów przesiadkowych
- ✓ Powiększenie sieci ścieżek rowerowych oraz stworzenie wypożyczalni rowerów miejskich
- ✓ Stworzenie udogodnień dla osób niepełnosprawnych, szczególnie w miejscach przejść podziemnych I naziemnych
- ✓ Poprawa atrakcyjności transportu publicznego poprzez stworzenie bus-pasów.

Realizacja projektu

W projekcie założono wielowymiarowe podejście do poprawy mobilności:

- Przebudowa 4 kilometrów ulicy 3 maja wraz ze stworzeniem bus-pasów
- Budowa 8 małych węzłów przesiadkowych pozwalających na zmianę środków transportu
  - Toalety przy centrach przesiadkowych
  - Biletomaty w obrębie węzłów przesiadkowych
- Przebudowa 6 przejść podziemnych z przystosowaniem ich do osób niepełnosprawnych
  - ul. 3 Maja (basen)
  - ul. Piłsudskiego i ul. Grabowa
  - ul. Piłsudskiego i ul. Jastrzębia
  - ul. 3 Maja i ul. Parkowa (CWK)
  - ul. Narutowicza i ul. 3 Maja
  - ul. Narutowicza i ul. Szkolna
- Przebudowa 2 przejść naziemnych z przystosowaniem ich do osób niepełnosprawnych
  - ul. 3 Maja
  - ul. Naftowa i ul. Teatralna
- Budowa 14 kilometrów ścieżek rowerowych i 9 wypożyczalni rowerów, które będą spajać sieć małych węzłów przesiadkowych.

Opis niektórych elementów projektu:

Przejścia podziemne nie powstawały od zera, były przystosowywane do osób niepełnosprawnych. Zależnie od stanu konkretnego przejścia, remontowano schody, posadzki, ściany, sufity, dokonywano uszczelnienia, budowano zadaszenia schodów . Montowane były także platformy przyschodowe, mające na celu służyć osobom niepełnosprawnym. W przypadku jednego przejścia naziemnego, wymieniono nawierzchnię całej kładki.

W ramach projektu stworzono 9 wypożyczalni rowerów. W siedmiu z nich dostępnych było 10 rowerów, w przypadku dwóch, było to aż 30 rowerów. Wypożyczalnie są czynne całodobowo, 7 dni w tygodniu, przez cały rok, dzięki systemowi samoobsługowemu. Stan wypożyczalni jest monitorowany przez Centrum Zarządzania wypożyczalnią obsługiwany przez Wykonawcę.

Istotnym elementem projektu są biletomaty, których postawiono aż 14. Znajdują się one w 8 lokalizacjach i są umieszczone w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków autobusowych.

Efekty projektu

Poprzez kompleksową rozbudowę tras rowerowych, wypożyczalni oraz przejść podziemnych i naziemnych, mieszkańcy mogą wygodnie korzystać z rowerów. Oprócz rowerzystów, dużo zyskały także osoby niepełnosprawne, które będą mogły swobodnie się poruszać w większej ilości miejsc, dzięki 8 zmodernizowanym przejściom. Mieszkańcy Sosnowca, dojeżdżający komunikacją zbiorową do innych miast, mogą cieszyć się siecią 8 małych węzłów przesiadkowych, dzięki którym będą mogli bez problemów zmienić rodzaj transportu.

Źródło:https://www.eska.pl/slaskie/sosnowiec-kolejne-przejscie-podziemne-idzie-do-remontu-aa-dnB3-DvkN-Psad.html

Wskaźniki projektu

Wskaźnik	Planowane	Uzyskane	Wartość %
Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami	1	1	100
Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	10	10	100
Długość wyznaczonych buspasów (km)	7,5	7,5	100
Długość wybudowanych dróg dla rowerów (km)	14,07	14,07	100
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	130	130	100
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	9	9	100
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	8	8	100
Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2)	2210,23	-	-

Unikalność projektu

Projekt według założeń odpowiada na potrzeby transportowe, które w Sosnowcu są dość spore. System transportowy choć istnieje, poprzez niedostosowane przebiegi linii autobusowych był mało efektywny i nie spełniał oczekiwań mieszkańców. Projekt ten miał za zadanie dostosować istniejącą już infrastrukturę do obecnych potrzeb i standardów. Innowacyjna w tym projekcie jest różnorodność oferty wypożyczalni rowerów, która już od samego początku istnienia stara się odpowiadać na potrzeby dużej liczby mieszkańców. Projekt jest także z założenia kompleksowy – małe węzły przesiadkowe to szereg niewielkich, ale komplementarnych inwestycji: wypożyczalnie rowerów, remont samego przejścia, przystosowanie do osób niepełnosprawnych, biletomaty. W ten sposób udało się niewielkim nakładem znacząco usprawnić mobilność na terenie miasta oraz ujednolicić zastosowane rozwiązania na rzecz pasażerów, co sprawia, że są bardziej czytelne.

Zasady horyzontalne

Projekt zakłada działania mające na celu podnieść jakość transportu publicznego oraz rowerowego, co ma bardzo pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju. Korzyści ekologiczne, uzyskane dzięki temu projektowi dotyczą głównie emisji szkodliwych substancji do atmosfery oraz oszczędności w energii elektrycznej. Przebudowa przejść podziemnym i naziemnych jest bardzo ważnym elementem wspierania zasady

zapobiegania dyskryminacji. Dzięki przystosowaniu przejść do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, mają oni lepszy dostęp do komunikacji publicznej. Także wypożyczalnie rowerów wyszły naprzeciw osobom z niepełnosprawnościami, udostępniając rowery trójkołowe – przystosowane do niektórych niepełnosprawności.

Źródło: https://sosnowiec.wyborcza.pl/sosnowiec/7,93867,21687279,platformy-i-windy-male-wezly-przesiadkowe-w-sosnowcu-w-budowie.html

Społeczny odbiór projektu

Mieszkańcy Sosnowca w trakcie konsultacji społecznych, które odbyły się dwuetapowo – zarówno w siedzibie urzędu miasta jak i w internecie, jednoznacznie opowiedzieli się za zmianami w obszarze, którego dotyczy projekt. Zainteresowanie nie było znaczne – zebrano łącznie 72 ankiety. Z badania wynika, że konsultacje nie były szeroko ogłaszane, co mogło mieć przełożenie na małe zainteresowanie. Poszczególne element zrealizowanego projektu są przez mieszkańców różnie oceniane. Najbardziej pozytywny wydźwięk ma system rowerów miejskich, które powstały dzięki projektowi. Powstało 9 wypożyczalni, które są chętnie użytkowane, a rowery z Sosnowca można dostrzec nawet poza jego granicami, co świadczy o intensywnym ich użytkowaniu. Dużą zaletą wypożyczalni jest także różnorodność rowerów – dostępne są rowery przystosowane do przewozu dzieci, rowery cargo, na które można zapakować większy bagaż, rowery trójkołowe przystosowane do niektórych rodzajów niepełnosprawności oraz standardowe, rowery dwukołowe. Niejednoznacznie odbierana jest kompleksowość projektu. Przy przebudowie przejść podziemnych i naziemnych nie uwzględniono niektórych elementów, np. powierzchni chodnika z wypustkami, ułatwiającej komunikację osobom niewidomym, czy też wind.

Studium przypadku

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego – Gmina Herby, Gmina Herby etap II, Gmina Ciasna, Gmina Koszęcin

Ogólne informacje	
Nazwa projektu	Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego – Gmina Herby, Gmina Herby etap II, Gmina Ciasna, Gmina Koszęcin
Nazwa beneficjenta	gminy Ciasna, Herby, Koszęcin
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś priorytetowa IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Działanie 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT
Typ projektu	Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego
Okres realizacji	Gmina Herby - 2017-02-21 - 2019-09-30 Gmina Herby etap II – 2017-10-10 - 2020-09-30 Gmina Ciasna - 2017-03-31 - 2020-10-30 Gmina Koszęcin - 2017-02-27 - 2018-12-31
Wartość projektu	Gmina Herby - 6 811 340,08 zł Gmina Herby etap II - 3 500 753,62 zł Gmina Ciasna - 13 062 847,79 zł Gmina Koszęcin - 4 153 100,00 zł.
Dofinansowanie z UE	Gmina Herby - 5 775 157,36 zł Gmina Herby etap II - 2 966 375,58 zł Gmina Ciasna - 10 871 087,29 zł Gmina Koszęcin - 3 530 050,00 zł.
Źródła finansowania	Środki własne gmin, Projekt dofinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020

Diagnoza

- Gmina Herby – W gminie brakowało ścieżek rowerowych oraz możliwości wygodnego i bezpiecznego dotarcia do innego środka transportu. Mieszkańcy nie mieli także miejsca, gdzie bezpiecznie i pod zadaszeniem mogą pozostawić swój rower. Braki w połączeniach miejscowości ścieżkami rowerowymi były uciążliwe miedzy innymi dla uczniów, którzy chcieli poruszać się rowerem do szkoły, która znajduje się w sąsiedniej miejscowości.
- Gmina Ciasna - Głównym problemem gminy był brak węzła przesiadkowego i mała atrakcyjność transportu publicznego. Dodatkowo , istniejący transport wymagał często dalekiej drogi na przystanek. Problemy te sprawiają, że najczęściej wybieranym środkiem transportu był samochód, co negatywnie wpływa na środowisko, ale także powoduje duże zagęszczenie ruchu w godzinach porannych oraz popołudniowych.
- Gmina Koszęcin - Gmina borykała się z brakiem ścieżek rowerowych oraz punktów przesiadkowych. Jazda na rowerze ówcześnie istniejącymi połączeniami była stosunkowo niebezpieczna z powodu braku wydzielonych ścieżek rowerowych. Komunikacja zbiorowa z kolei była mało atrakcyjna, co spowodowane było małą ilością przystanków i brakiem możliwości pozostawienia wcześniejszego środka transportu (roweru, samochodu) w wyznaczonym, bezpiecznym miejscu.

Cele projektu

- Gmina Herby – Projekt miał na celu stworzenie możliwości bezpiecznego podróżowania rowerem z różnych miejsc gminy do węzła przesiadkowego. Istotnym elementem była także poprawa dostępności i atrakcyjności transportu publicznego oraz przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu. Cele projektu były zgodne z zakresem wsparcia oraz misją Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregiony Centralnego województwa Śląskiego: „Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Subregionu Centralnego zapewniają osiąganie spójności wewnętrznej jego terytorium i niwelowanie problemów stojących na przeszkodzie pełnemu aktywowaniu potencjałów inteligentnego oraz metropolitalnego rozwoju” oraz na cele strategii i poszczególnych osi.
- Gmina Herby etap II – Projekt zakładał kontynuację oraz rozwinięcie działań realizowanych we wcześniejszym etapie projektu. W celu zapewnienia możliwości bezpiecznej podróży rowerem do węzła przesiadkowego oraz podniesienia atrakcyjności transportu publicznego, konieczne było rozwinięcie wcześniejszego projektu także na inną miejscowość.
- Gmina Ciasna – Projekt zakładał następujące cele:
    - Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów, także tych dojeżdżających do nowego węzła przesiadkowego Stworzenie możliwości przystępnej i wygodnej zmiany środka transportu poprzez stworzenie węzła przesiadkowego z możliwością pozostawienia roweru
    - Wzrost znaczenia transportu publicznego;

- Rozbudowa sieci dróg rowerowych usprawniających komunikację na terenie gminy

- Gmina Koszęcin – Celem projektu jest poprawa jakości i dostępności transportu publicznego poprzez budowę węzła przesiadkowego. Projekt miał także na celu poprawę bezpieczeństwa rowerzystów oraz rozwój sieci ścieżek rowerowych w gminie.

Realizacja projektu

- Gmina Herby – Elementy składowe projektu:
  - ✓ Budowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. W niektórych miejscach było to przystosowanie istniejącego chodnika, w innych budowa nowej nawierzchni. Całkowita długość stworzonych ciągów to 5,92 kilometrów
  - ✓ Modernizacja centrum przesiadkowego, w tym: budowa dwóch zadaszonych wiat na rowery – każda z nich na 10 rowerów, postawienie czterech ławek dla oczekujących na transport, wymiana nawierzchni w obrębie centrum przesiadkowego, postawienie obiektów małej architektury, oświetlenia i zasadzenie zieleni.

- Gmina Herby etap II - Elementy składowe projektu:
  - ✓ Budowa ścieżek rowerowych
  - ✓ Stworzenie centrum przesiadkowego w miejscowości Chwostek
  - ✓ Stworzenie centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w miejscowości Lisów

- Gmina Ciasna – Elementy składowe projektu:
  - ✓ Budowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych w miejscowościach Sieraków Śląski, Molna, Dzielna, Ciasna i Glinica. Łączna długość nowych ciągów to około 13 kilometrów
  - ✓ Przebudowa przejazdu kolejowego
  - ✓ Budowa kładki nad Potokiem Jeżowskim
  - ✓ Budowa centrum przesiadkowego w pobliżu stacji kolejowej – Ciasna. Centrum składa się z 20 miejsc parkingowych, w tym dwóch przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych oraz wiaty z miejscami postojowymi na 20 rowerów wraz z infrastrukturą (oświetlenie, ławki).

- Gmina Koszęcin – Elementy składowe projektu:
  - ✓ Budowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych
  - ✓ Przebudowa ulicy Polnej w Rusinowicach
  - ✓ Budowa centrum przesiadkowego w Rusinowicach, na który składał się remont sanitariów i zadaszenia budynku dworca, budowa parkingu na 9 samochodów osobowych, budowa zadaszonego miejsca postojowego na 20-30 rowerów, zagospodarowanie terenu wokół

- ✓ Przebudowa okolicznych skrzyżowań, przeniesienie obiektów małej architektury, montaż urządzeń bezpieczeństwa drogowego, zmiana oznakowania poziomego i pionowego.

Efekty projektu

Projekt budowy węzłów przesiadkowych w 6 gminach (w studium omawiane są 3) powiatu Lublinieckiego miał głównie na celu poprawę jakości transportu w regionie. Budowa wielu kilometrów ścieżek rowerowych znacznie poprawiła bezpieczeństwo podróżowania nie tylko do centrów przesiadkowych, ale także pomiędzy miejscowościami. Same centra przesiadkowe zapewniły nową jakość transportu publicznego. Poprzez możliwość swobodnej zmiany środka indywidualnego (rower, samochód) na środek publiczny mieszkańcy mogą częściej i wygodniej korzystać z komunikacji zbiorowej. Oprócz aspektów poprawy jakości i dostępności transportu, istotny jest walor ekologiczny. Większa ilość osób korzystających z transportu zbiorowego (zakładano około 5% wzrost) oznacza mniejszy udział transportu indywidualnego, co przekłada się na ograniczenie emisji szkodliwych gazów do atmosfery. Mniejszy ruch transportem indywidualnym pomaga także w niwelowaniu korków oraz zatorów w godzinach szczytu, co było bolączką niektórych gmin.

Centrum przesiadkowe w Koszęcinie

Źródło:https://lubliniec.naszemiasto.pl/budowa-wezlow-przesiadkowych-i-drog-rowerowych-koszecin/ga/c4-4843862/zd/36242488

Nowa droga rowerowa w Koszęcinie

Źródło:https://lubliniec.naszemiasto.pl/budowa-wezlow-przesiadkowych-i-drog-rowerowych-koszecin/ga/c4-4843862/zd/36242488

Centrum przesiadkowe w Ciasnej

Źródło: www.ciasna.pl

Wskaźniki projektu

Wskaźniki – Gmina Ciasna	Planowane
Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	1
Długość wybudowanych dróg dla rowerów	13,373
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	20
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	1
Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	2
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	20
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	1
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1
Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	5685,333
Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	2355

Wskaźniki Gmina Herby (etap I)	Planowane	Osiągnięte	Wartość %
Długość wybudowanych dróg dla rowerów	5,92	5,92	100
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	20	20	100
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	2	2	100
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1	1	100

Wskaźnik – Gmina Herby (etap II)	Planowane
Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	2448
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	20
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	2
Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	1
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	11
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	1

Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1
Długość wspartej infrastruktury rowerowej	3,4

Wskaźniki – Gmina Koszęcin	Planowane	Osiągnięte	Wartość %
Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	2448	0	0
Długość wybudowanych dróg dla rowerów	1,115	2,23	200
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	25	25	100
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	1	1	100
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	9	9	100
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	1	1	100
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1	1	100

Unikalność projektu

Projekty budowy węzłów przesiadkowych są unikatowe, ze względu na skalę w jakiej były realizowane. Sieciowe działanie, z jakim mamy do czynienia w przypadku tego projektu, jest doskonałym przykładem wypełnienia idei zintegrowania, realizowanej w ramach ZIT/RIT. Innowacyjnym jest tworzenie w porozumieniu międzygminnym sieci węzłów przesiadkowych na terenie kilku JST oraz tworzenie sieci połączeń rowerowych ułatwiających przejazdy mieszkańcom w obrębie różnych miejscowości. Projekt zapewniał wsparcie nie tylko rowerzystom, ale także pieszym oraz kierowcom samochodów, poprzez budowę ciągów pieszo-rowerowych, chodników, modernizacje skrzyżowań, przejazdów kolejowych. Projekt jest także istotny ze względu na zmianę przestrzeni dookoła węzłów przesiadkowych. Mimo że same wiaty, powielone w kilku miejscowościach same w sobie nie są atrakcyjne wizualnie ani designerskie, w projektach znalazły się też elementy zagospodarowania terenu wokół wiat w małą infrastrukturę oraz zieleń. Kompleksowe podejście do realizacji inwestycji na terenie 6 gmin powiatu lublinieckiego pozwala mówić o zaistnieniu efektów synergii wynikających z realizacji zasady komplementarności, przejawiających się m. in. poprawą mobilności mieszkańców, bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zwiększeniem wykorzystania innych środków transportu niż samochód.

Zasady horyzontalne

Projekty zakładały działania mające na celu podnoszenie jakości transportu publicznego oraz rowerowego, co ma bardzo pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju. Dzięki projektowi środowisko jest mniej zanieczyszczane z uwagi na zmniejszoną emisję gazów cieplarnianych z transportu indywidualnego. Projekty mają także pozytywny wpływ na promowanie równości szans kobiet i mężczyzn. W czasie działań promocyjnych,

promowany był wizerunek kobiet jako osób aktywnych zawodowo i fizycznie, które korzystają z różnych form transportu. Kreowany był także obraz kobiet jako głównych beneficjentów projektu. Projekt zapobiega także dyskryminacji osób niepełnosprawnych - dzięki polepszeniu jakości nawierzchni, tworzeniu miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych, osoby te mogą w łatwiejszy sposób się poruszać.

Społeczny odbiór projektu

Projekty znacząco wpłynęły na jakość życia mieszkańców gmin. Ścieżki rowerowe, które połączyły wiele miejscowości służą licznym mieszkańcom w codziennych zakupach, dojazdach do pracy oraz miejsc rekreacji. Dodatkowym efektem stworzenia ścieżek jest pojawienie się turystów, którzy przyjeżdżają do niektórych z miejscowości, aby przejechać się rowerem poza miastem, w otoczeniu natury. Sieć ścieżek jest także bardzo przydatna uczniom szkół, którzy chętnie poruszają się na rowerach, a których szkoły znajdują się często w miejscowości obok, do której trzeba dojechać – teraz można zrobić to bezpieczniej. Centra przesiadkowe są używane, a stojaki rowerowe często wypełniają się niemal w całości. Nie nastąpiło jednak zwiększenie częstotliwości poruszania się pociągów/busów, co może negatywnie wpływać na wybór tych środków transportu. Elementem negatywnym jest także ograniczony zakres konsultacji społecznych lub ich brak. W kwestii ścieżek rowerowych istotne jest, aby poznać zdanie mieszkańców, którzy mają z nich korzystać.

Studium przypadku

Wsparcie mobilności miejskiej – projekt udogodnień dla wykorzystujących rower w mieście

Ogólne informacje	
Nazwa projektu	Wsparcie mobilności miejskiej – projekt udogodnień dla wykorzystujących rower w mieście
Nazwa beneficjenta	Miasto Siemianowice Śląskie
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś priorytetowa IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Działanie 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT
Typ projektu	Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transport zbiorowego

Okres realizacji	21.12.2015 – 29.06.2018
Wartość projektu	7 223 276,47 zł
Dofinansowanie z UE	6 071 467,60 zł
Źródła finansowania	Środki własne gminy, Projekt dofinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020

Diagnoza

Siemianowice Śląskie, dzięki położeniu w centralnej części aglomeracji, mają dobrze rozwinięte połączenia drogowe wewnątrz miasta oraz z gminami ościennymi. Mimo dobrze rozwiniętej infrastruktury transportowej, miasto nie posiada wystarczającej infrastruktury rowerowej. Ponadto, Siemianowice Śląskie cechuje się bardzo dużą emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych. Władze miasta uznały, że należy podjąć kroki w celu poprawy jakości transportu rowerowego oraz zintegrowania go z całym systemem transportu.

Cele projektu

Główny cel projektu:

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów.

Oprócz głównego celu, stworzone zostały cele szczegółowe:

- ✓ Utworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych
- ✓ Sprawny system zarządzania ruchem, informacja pasażerska
- ✓ Budowa ścieżek rowerowych oraz tworzenie obiektów typu B&R, mogących zmotywować mieszkańców do ograniczenia korzystania z samochodów prywatnych na rzecz korzystania z transportu publicznego oraz rowerów.

Realizacja projektu

Projekt zakładał kilka elementów:

1. Budowa czterech Zintegrowanych Centrów Przesiadkowych, na każde z nich składają się:
   - Przebudowane wiaty przystankowe z drewnianymi ławkami
   - 8 designerskich stojaków na rowery pod zadaszeniem,
   - Boksy rowerowe zamykane na kłódkę
   - Stacja naprawy rowerów w pobliżu centrum przesiadkowego
   - Nowy biletomat
   - Tablica z mapą ścieżek rowerowych w mieście.
   - Przebudowa zatok autobusowych

Dopełnieniem centrum przesiadkowego są dwa dodatkowe parkingi B&R w pobliżu przystanku.

2. Budowa tras rowerowych wydzielonych przy jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych.(17 km)

Dwa lata później miasto wnioskowało o dofinansowanie II etapu projektu, na który także otrzymało dofinansowanie.

Efekty projektu

Bardzo znaczących efektem dla mieszkańców jest możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym, przeznaczonym do tego miejscu. Zadaszone stanowiska lub zamykane boksy pozwalają pozostawić rower nawet w czasie gorszej pogody. Kompleksowe wyposażenie – biletomaty, stacje naprawy rowerów i ławki sprawa, że zmiana rodzaju transportu może być o wiele bardziej komfortowa.
Kolejnym istotnym efektem jest poprawienie dostępności transportu publicznego i zachęcenie ludzi do korzystania z niego. Skutkiem tego jest mniejsza emisja szkodliwych gazów do atmosfery, mniejsze korki i poziom hałasu w mieście.
Warto także wspomnieć, ze wiaty wykonane są w bardzo estetyczny sposób, a zagospodarowanie przestrzeni wokół nich polepszyło jakość wizualną okolicy.

Źródło: www.subregioncentralny.pl

Źródło: www.siemianowice.naszemiasto.pl

Wskaźniki projektu

Wskaźnik	Planowane	Osiągnięte	Wartość %
Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	19710	0	0
Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	3	3	100
Długość wyznaczonych ścieżek rowerowych	5,492	5,492	100
Długość wybudowanych dróg dla rowerów	11,497	11,497	100
Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	98	98	100
Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	4	4	100
Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	6	6	100
Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	27	27	100
Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	3	3	100
Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	4	4	100
Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	311,38	311,38	100

Unikalność projektu

Realizacja projektu pozwoliła na kompleksową obsługę pasażerów – zarówno pieszych jak i poruszających się na rowerach. Idea centrów przesiadkowych przy brakach w infrastrukturze, stanowi dużą zmianę dla mieszkańców. Centra przesiadkowe posiadają także udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, co w znacznym stopniu poprawia ich możliwości poruszania się po mieście oraz wyjazdów poza miasto. Ciekawym i rzadko spotykanym rozwiązaniem jest stworzenie zamykanych na kłódkę boksów rowerowych. Istotnym elementem inwestycji jest także aspekt wizualny, który w tym przypadku niewątpliwie został dopracowany. Designerskie stojaki rowerowe oraz intensywne kolory z pewnością zachęciły mieszkańców do korzystania z udogodnień rowerowych.

Zasady horyzontalne

Projekt pozytywnie wpływa na realizację zasad zrównoważonego rozwoju, które są kluczowe w przypadku projektów wpływających na poprawę jakości transportu publicznego. W omawianym projekcie znaczną rolę odgrywa zero-emisyjny transport

rowerowy. W projekcie można także znaleźć powiązanie ze Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, który niewątpliwie służy zasadom zrównoważonego rozwoju.

Społeczny odbiór projektu

Projekt musiał być zgodny z dokumentem „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej" przyjętym dla całego obszaru metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej. Dokument ten w czasie tworzenia był poddany szerokiej konsultacji w środowisku rowerzystów. Ma on na celu ujednolicenie i uregulowanie polityk i inwestycji rowerowych w granicach metropolii. Wsparcie mobilności miejskiej, to pierwszy tak duży projekt związany z transportem rowerowym w Siemianowicach Śląskich. Miasto nie przeprowadziło konsultacji społecznych na wczesnych etapach planowania, co skutkowało licznymi uwagami rowerzystów w późniejszych etapach realizacji projektu. Mimo zgodności ze standardami przyjętymi dla metropolii, potrzebna byłaby konsultacja dotycząca lokalizacji i szczegółowych rozwiązań. Spory następowały głównie między kierowcami pojazdów, a rowerzystami. Siemianowice Śląskie są dość gęsto zabudowanym miastem, w którym ciężko było przeprowadzić ścieżki rowerowe w sposób ciągły (bez skrzyżowań z drogami). Naturalnie pojawiły się więc dyskusje, który transport powinien być priorytetowy. Mimo zgrzytów ze środowiskiem rowerowym, projekt został pozytywnie przyjęty przez mieszkańców miasta, co odzwierciedlają pozytywnie komentowane artykuły na stronach internetowych oraz pełne amatorów jazdy na rowerze ścieżki rowerowe. Ważnym elementem , świadczącym o pozytywnym przyjęciu projektu, jest decyzja o przeprowadzeniu drugiego etapu, który także został zrealizowany w perspektywie finansowej 2014-2020.

Studium przypadku

"Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. w Sosnowcu"

Ogólne informacje	
Nazwa projektu	"Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. w Sosnowcu"
Nazwa beneficjenta	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu
Oś priorytetowa, Działanie/Poddziałanie	Oś priorytetowa IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna

	Działanie 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT
Typ projektu	Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego
Okres realizacji	06.05.2015 – 31.05.2018
Wartość projektu	129 093 980,14 zł
Dofinansowanie z UE	89 139 462,09 zł
Źródła finansowania	Środki własne gminy, Projekt dofinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020

Diagnoza

Tabor komunikacji publicznej Sosnowca był przestarzały. Wyeksploatowane autobusy, których jednostki napędowe pochodziły głównie z lat 90 XX wieku, nie spełniały obowiązujących norm emisji spalin i stanowiły zagrożenie dla środowiska. Pojazdy nie posiadały wielu udogodnień dla pasażerów, które spotykane są w nowoczesnych pojazdach. Przekładało się to na komfort jazdy pasażerów oraz utrudniony dostęp do komunikacji dla osób niepełnosprawnych. Pojazdy, które miały zostać wycofane dzięki projektowi, posiadały przestarzałe systemy hamulcowe, brak nowoczesnych systemów wymiany pasażerów (drzwi, które mogły przytrzasnąć kogoś podczas wychodzenia), brak monitoringu przestrzeni wewnątrz i na zewnątrz autobusu, brak klimatyzacji całopojazdowej oraz skutecznej wentylacji, brak nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej, duże natężenie hałasu w przestrzeni pasażerskiej, wynikające z głośnej pracy wyeksploatowanego silnika, niedostateczne oświetlenie przestrzeni pasażerskiej. Starsze autobusy posiadały również niewystarczające udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, m.in: nieodpowiednie rampy najazdowe przy drzwiach, słabo oznaczone elementy umożliwiające komunikację z kierowcą, nie przystosowane do osób niewidomych (oznaczenie językiem braille'a). Duża część przystanków nie była przystosowana do osób z niepełnosprawnościami – zarówno nawierzchnia (brak wypukłych oznaczeń) jak i część informacyjna (brak informacji głosowej o nadjeżdżających pojazdach.

Ogół negatywnych cech transportu publicznego w Sosnowcu sprawiał, że pasażerowie rezygnowali z niego i dokonywali wyboru transportu indywidualnego. Świadczyła o tym ciągle zwiększająca się liczba pojazdów oraz malejąca liczba pasażerów komunikacji zbiorowej. Konieczne było sprawienie, aby transport publiczny stał się atrakcyjny, wygodny i ekologiczny.

Cele projektu

Krótkoterminowe cele projektu:

- ✓ dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- ✓ poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżnych,
- ✓ redukcja emisji gazów cieplarnianych – w tym przypadku będzie to CO_2,
- ✓ redukcja zanieczyszczeń, charakterystycznych dla pojazdów transportu zbiorowego odprowadzanych do atmosfery.

Dalekosiężne cele projektu:

- ✓ wzrost konkurencyjności gospodarczej regionu dzięki zmodernizowanym liniom komunikacyjnym, obsługiwanym nowoczesnym i niskoemisyjnym taborem,
- ✓ poprawa atrakcyjności transport publicznego i w związku z tym zmiana nawyków mieszkańców, częstsze korzystanie z komunikacji zbiorowej.

Zakup taboru o alternatywnym systemie napędowym (elektryczny i hybrydowy) ma przyczynić się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności. Rezultatem kompleksowego wsparcia infrastruktury transportu zbiorowego, ma być promowanie alternatywnych form przemieszczania się w miastach oraz wzrost zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z transportu publicznego.

Realizacja projektu

W projekcie przewidziano dostawę ekologicznych środków komunikacji miejskiej w postaci:

- 24 sztuk autobusów dwunastometrowych Euro 6 marki Solaris, typu Urbino 12
- 25 sztuk autobusów hybrydowych dwunastometrowych, marki VOLVO model 7900 LH
- 19 sztuk autobusów osiemnastometrowych Euro 6 marki Mercedes-Benz, typu Conecto G
- 10 sztuk autobusów hybrydowych osiemnastometrowych marki VOLVO model 7900 LAH.

W dodatkowym przetargu zakupione zostały:

- 3 sztuki autobusów dwunastometrowych elektrycznych marki Solaris, typ Urbino 12Elektric.

Wszystkie zakupione jednostki posiadają liczne udogodnienia dla pasażerów i kierowcy. Jeśli chodzi o komfort, do udogodnień można zaliczyć: klimatyzację całopojazdową, nowoczesny system informacji pasażerskiej informujący na bieżąco pasażerów o przebiegu trasy, bezprzewodowa sieć Wi-Fi, darmowy dostęp do ładowarki USB, komfortowe siedzenia pasażerskie tapicerowane miękką, przyjemną w dotyku tkaniną.

Pojazdy są bardzo dobrze przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami. Każdy pojazd posiada niską podłogę bez progu oraz rampę ułatwiającą wjazd na wózku inwalidzkim lub wózkiem dziecięcym. Przestrzeń oznaczona jest w sposób kontrastowy, ułatwiający osobom niedowidzącym identyfikację poszczególnych elementów autobusu, a przyciski wyposażone zostały w oznaczenia w języku braille'a.

W nowych autobusach zadbano także o bezpieczeństwo pasażerów i kierowcy. Zainstalowany został monitoring z wideorejestracją, blokada alkoholowa dla kierowcy, nowoczesne systemy wspomagające hamowanie oraz system wymiany pasażerów unikający przytrzaśnięcia i ruszenia z otwartymi drzwiami.

Efekty projektu

Efektem projektu jest nowoczesna, ekologiczna flota, którą użytkować będą mieszkańcy czterech miast: Sosnowca, Dąbrowy Górniczej, Będzina i Czeladzi. Mieszkańcy w nowych pojazdach mogą czuć się bezpiecznie i podróżować komfortowo. Osoby z niepełnosprawnościami mogą z większą swobodą korzystać z komunikacji publicznej.

Długofalowe efekty projektu, to wzrost atrakcyjności transportu publicznego, który przekłada się na większą liczbę pasażerów. Oznacza to spadek znaczenia transportu indywidualnego, czyli zmniejszenie się korków i zatorów w mieście. Duża część ekologicznych pojazdów oraz mniejsza liczba samochodów w mieście przekłada się na niższą emisję gazów cieplarnianych oraz czystsze powietrze.

Autobusy marki Volvo, model 7900 LH
Źródło: https://twojezaglebie.pl/autobusy-hybrydowe-dla-sosnowca/

Źródło: www.pkm.pl

Wskaźniki projektu

Wskaźnik	Planowane	Osiągnięte	Wartość %
Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	81 szt.	81szt.	100

Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	8242 miejsc	8779 miejsc	106,52

Unikalność projektu

Projekt świadczy o pro-ekologicznym oraz innowacyjnym myśleniu o transporcie miejskim. Autobusy z napędem alternatywnym to zakup droższy, ale zapewniający wiele pozytywnych efektów w teraźniejszości i przyszłości. Warta uwagi jest także liczba zakupionych pojazdów (81). Świadczy to o zmianie myślenia i ogromnej świadomości ekologicznej, w szczególności z uwagi na obszar oddziaływania usług świadczonych przez PKM.

Zasady horyzontalne

Projekt zakładał konsultacje społeczne z dużym udziałem osób niepełnosprawnych i organizacji, w których są one zrzeszone. Świadczy to o pozytywnym wpływie zarówno na zasadę partnerstwa jak i dyskryminacji. Projekt pozwolił na wprowadzenie bardzo wielu udogodnień dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Zakup nowych pojazdów ma także ogromne znaczenie dla zasady zrównoważonego rozwoju. Pojazdy wyposażone są w napęd alternatywny lub w silniki diesla, które charakteryzują się mniejszą emisją gazów od wcześniejszych pojazdów.

Społeczny odbiór projektu

Konsultacje społeczne dotyczące tego projektu odbyły się drogą internetową, ale nie spotkały się z dużym zainteresowaniem. Ważnym elementem projektu, było konsultowanie go z środowiskiem osób z niepełnosprawnościami, dla których nowy tabor jest szczególnie ważny – każdy z nowych autobusów jest niskopodłogowy oraz jest przystosowany do osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Osoby, które zdecydowały się wziąć udział w konsultacjach, miały za zadanie wskazać najbardziej potrzebne wyposażenie autobusów. Wiedza na temat preferencji przyszłych użytkowników pojazdów, pozwoliła na dokładne zaplanowanie zamówienia taboru. Wszystkie autobusy są niskopodłogowe, zapewniają swobodę wchodzenia i wychodzenia osobom starszym i niepełnosprawnym. Problemem jednak pozostaje otoczenie przystanku, które nie zawsze jest dobrze przystosowane do osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Nawierzchnia złej jakości, słupki lub brak dostatecznego oświetlenia mogą stanowić poważny problem. Nowe pojazdy zapewniają także udogodnienia młodszym użytkownikom – gniazda USB do ładowania urządzeń oraz sieć Wi-Fi. Z badania wynika, że projekt odpowiada na potrzeby mieszkańców miasta oraz regionu. Lepsza jakość powietrza oraz wygoda podróżowania jest jednym z elementów zachęty ludzi do korzystania z komunikacji zbiorowej.

C. Wzory scenariuszy wywiadów i ankiety

Scenariusz wywiadu IDI z Instytucją Zarządzającą RPO WSL

Wersja A – Departament Rozwoju Regionalnego – Referat Programowania i Rozwoju

Wprowadzenie	
1.	[Jeżeli respondent zajmuje się RPO od co najmniej 2013 roku] Na początku proszę o cofnięcie się pamięcią do etapu programowania perspektywy 2014-2020. Jak można było wówczas określić specyfikę Śląska i jakie były główne wyzwania w województwie w kontekście obszaru transportu (w zakresie objętym interwencją w ramach OP VI i OP IV-PI 4e)?
2.	Jakie założenia i cele leżały u podstaw wprowadzenia interwencji z zakresu transportu w ramach RPO WSL 2014-2020 (OP VI i OP IV-PI 4e)?
Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu	
3.	W jakim zakresie Pana/i zdaniem interwencja miała wpływ na: a) lepszą dostępność głównych szlaków drogowych województwa? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; b) lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; c) zwiększoną atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y. [Mod: W razie potrzeby dopytujemy i prosimy o ocenę w aspekcie jakościowym – właściwości poszczególnych celów i założeń Programu oraz zasięg osiągniętych efektów]
4.	Czy poza omówionymi wyżej, dostrzega Pan/i inne, jakościowe (nie związane ze wskaźnikami) efekty wsparcia w ramach poszczególnych typów interwencji: a) Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (OP VI, Działanie 6.1), b) Zakup taboru kolejowego, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej (OP VI, Działanie 6.2), c) Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego, budowa i

	przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego, rozwój sieci regionalnych tras rowerowych (OP IV, Działanie 4.5)? [Mod: dopytaj w ramach każdego podpunktu o efekty (pozytywne i negatywne) społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, rzeczywiste wykorzystanie powstałej/przebudowanej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu miejskiego]
5.	Czy istnieją projekty, które można określić jako dobre praktyki w obszarze transportu? Jeśli tak, proszę o wskazanie przykładów i uzasadnienie wyboru.
6.	Czy w wyniku interwencji pojawiły się efekty nieplanowane/niezamierzone, zarówno o charakterze pozytywnym, jak i negatywnym? Jeśli tak, jakie? W ramach których typów projektów pojawiały się one najczęściej?
7.	Czy Pani/Pana zdaniem, system wskaźników programowych, przyjęty dla OP VI oraz OP IV – PI 4e, został dobrany trafnie pod względem pomiaru faktycznych efektów interwencji? Które wskaźniki wymagają modyfikacji bądź zastąpienia innymi wskaźnikami, mając na uwadze perspektywę unijną 2021-2027? [Mod: dopytaj o definicje wskaźników, sposób ich pomiaru, trafność]
8.	Czy Pana/i zdaniem, poniesione przez IZ RPO WSL nakłady, koszty i zasoby [Mod: dopytaj o zasoby finansowe, ludzkie, administracyjne], są współmierne do efektów osiągniętych w ramach interwencji dotyczącej transportu? Proszę uzasadnić. Czy pojawiły się nieprzewidziane koszty, które związane były z programowaniem lub wdrażaniem Programu i wpłynęły na jego dalszy przebieg? Jeśli tak, jakie? Czy można podjąć działania, zwiększające efektywność wsparcia? W jakich aspektach i w jakim zakresie?
9.	Jakie czynniki w Pana/i ocenie miały kluczowy wpływ (pozytywny bądź negatywny) na postęp oraz na realizację celów interwencji? Proszę o wskazanie: a) czynników zewnętrznych (otoczenie prawne, uwarunkowania środowiskowe, polityczne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania transportowe, inne), b) czynników wewnętrznych (poszczególne elementy systemu zarządzania i wdrażania RPO WSL 2014-2020 – np. zmiany w Programie, dostępna alokacja i jej zmiany, zmiany dot. instrumentu ZIT/RIT, inne).
10.	Czy w ramach projektów transportowych możliwe jest zachowanie trwałości? Co może wpłynąć na trwałość wsparcia, w kontekście realizacji celów Programu? Czy można podjąć działania wpływające pozytywnie na trwałość wsparcia?

11.	Czy prowadzili Państwo działania naprawcze związane z interwencją w ramach OP VI oraz OP IV – PI 4e? Jeśli tak, jakie? Czy przyczyniły się do usprawnienia procesu wdrażania?
Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu	
12.	Jak ocenia Pan/i realizację zasad horyzontalnych (zrównoważony rozwój, równość szans i zapobieganie dyskryminacji, równość szans kobiet i mężczyzn) w ramach projektów transportowych? Które z zasad mogą być najbardziej skutecznie wdrażane w ramach tego typu projektów? Proszę o uzasadnienie. Czy istnieją typy projektów i projekty wyróżniające się na tym tle? Jeśli tak, jakie i w jakim zakresie?
13.	Które z funkcjonujących formuł wyboru i realizacji projektów wpłynęły pozytywnie, a które negatywnie na sprawność i skuteczność wdrażania interwencji w zakresie transportu? Proszę o odniesienie się do: a) konkursowego trybu wyboru projektów, b) formuły wdrażania za pomocą ZIT/RIT, c) dużych projektów. Jakie trudności i bariery zidentyfikowaliście Państwo w ramach poszczególnych formuł w związku z ich specyfiką? Czy udało się z nimi uporać?
14.	Jak ocenia Pan/i możliwość zastosowania obecnie funkcjonujących formuł w perspektywie unijnej 2021-2027? Czy zasadna jest ich modyfikacja lub wprowadzenie nowych zasad?
15.	Czy Pana/i zdaniem dotychczas wypracowane kryteria wyboru projektów pozwalają dokonywać wyboru najlepszych projektów z punktu widzenia celów Programu? Czy zastosowane w nich preferencje w odpowiedni sposób uwzględniają specyfikę projektów transportowych? Proszę uzasadnić. Jakich modyfikacji kryteriów wyboru projektów dotyczących transportu dokonywano w perspektywie unijnej 2014-2020 i dlaczego? Jakie zmiany są zasadne na perspektywę unijną 2021-2027?
Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027	
16.	Czy Pana/i zdaniem, cele Programu w zakresie obszaru transportu pozostają aktualne? W jaki sposób na ich aktualność wpływa obecna sytuacja społeczno-gospodarcza? Czy w kontekście nowych wyzwań, w perspektywie unijnej 2021-2027 powinny zostać sformułowane nowe cele? Jeśli tak, jakie?

17.	Które z obecnie funkcjonujących rozwiązań należy kontynuować w perspektywie unijnej 2021-2027, uwzględniając zmieniające się warunki zewnętrzne (prawne, społeczne, ekonomiczne)? Proszę o odniesienie się kolejno do: a) trybu wyboru projektów, b) sposobu finansowania projektów, c) preferencji i warunków realizacji projektów.
18.	Czy identyfikują Państwo nowe obszary/typy projektów, które należy objąć wsparciem w perspektywie unijnej 2021-2027? Jeśli tak, jakie? Jakie preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania i warunki realizacji powinny zostać im przypisane? [Mod: dopytaj o rozwój infrastruktury i dostępności transportowej oraz wsparcie zmian w mobilności i zmniejszenie emisyjności sektora transportu]
Podziękowanie i zakończenie	

Wersja B – Departament Rozwoju Regionalnego – Referat Zarządzania Rzeczowo-Finansowego

Wprowadzenie	
1.	[Jeżeli respondent zajmuje się RPO od co najmniej 2013 roku] Na początku proszę o cofnięcie się pamięcią do etapu programowania perspektywy 2014-2020. Jak można było wówczas określić specyfikę Śląska i jakie były główne wyzwania w województwie w kontekście obszaru transportu (w zakresie objętym interwencją w ramach OP VI i OP IV-PI 4e)?
2.	Jakie założenia i cele leżały u podstaw wprowadzenia interwencji z zakresu transportu w ramach RPO WSL 2014-2020 (OP VI i OP IV-PI 4e)?
Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu	
3.	[Mod: pytanie zadaj, jeśli desk research wykazał istnienie zagrożonych/znacznie przekroczonych wartości docelowych wskaźników] Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu w ramach PI 4e, 7b i 7d wskazuje, że ryzykiem nieosiągnięcia obarczony/e jest/są wskaźnik/i [*nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa*]. Jakie są przyczyny takich wartości? Jakie jest rzeczywiste ryzyko nieosiągnięcia wartości docelowych? Jakie działania można podjąć w celu minimalizacji ryzyka? Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu wskazuje, że znacznie przekroczone zostaną wartości docelowe wskaźnika/ów [nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa]. Jakie są przyczyny osiągnięcia takich wartości? Czy w odniesieniu do wskaźników, których realizacja wydaje się prowadzić do osiągnięcia celu, dostrzega Pan/i zagrożenia w realizacji? Jeśli tak, jakich wskaźników dotyczy ta sytuacja i jakie są jej przyczyny?
4.	[Mod: pytanie zadaj, jeśli desk research wykazał istnienie zagrożonych/znacznie przekroczonych wartości docelowych wskaźników] Aktualny postęp realizacji wskaźników finansowych w ramach PI 4e, 7b i 7d wskazuje, że ryzykiem nieosiągnięcia obarczony/e jest/są wskaźnik/i [*nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa*]. Jakie są przyczyny takich wartości? Aktualny postęp realizacji wskaźników finansowych wskazuje, że znacznie przekroczone zostaną wartości docelowe wskaźnika/ów [nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa]. Jakie są przyczyny osiągnięcia takich wartości? Czy w odniesieniu do wskaźników, których realizacja wydaje się prowadzić do osiągnięcia celu, dostrzega Pan/i zagrożenia w realizacji? Jeśli tak, jakich wskaźników dotyczy ta sytuacja i jakie są jej przyczyny?

5.	Jak ocenia Pan/i dotychczasową realizację wartości docelowych wskaźników wyznaczonych dla obszarów realizacji ZIT oraz RIT? Jakie są możliwości osiągnięcia założonych celów w tym zakresie? [Mod: pytanie zadaj, jeśli desk research wykazał istnienie zagrożonych/znacznie przekroczonych wartości docelowych wskaźników] Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu w ramach formuły ZIT/RIT dla PI 4e wskazuje, że ryzykiem nieosiągnięcia obarczony/e jest/są wskaźnik/i [*nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa*]. Jakie są przyczyny takich wartości? Jakie jest rzeczywiste ryzyko nieosiągnięcia wartości docelowych? Jakie działania można podjąć w celu minimalizacji ryzyka? Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu w ramach formuły ZIT/RIT wskazuje, że znacznie przekroczone zostaną wartości docelowe wskaźnika/ów [nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa]. Jakie są przyczyny osiągnięcia takich wartości? Czy w odniesieniu do wskaźników w ramach formuły ZIT/RIT, których realizacja wydaje się prowadzić do osiągnięcia celu, dostrzega Pan/i zagrożenia w realizacji? Jeśli tak, jakich wskaźników dotyczy ta sytuacja i jakie są jej przyczyny?
6.	Jak Pan/i ocenia obecny poziom wydatków w zakresie obszaru transportu zgodnie z zasadą n+3? Czy istnieją jakieś zagrożenia w tym zakresie? Jeśli tak, jakie?
7.	Czy Pani/Pana zdaniem, system wskaźników programowych, przyjęty dla OP VI oraz OP IV – PI 4e, został dobrany trafnie pod względem pomiaru faktycznych efektów interwencji? Które wskaźniki wymagają modyfikacji bądź zastąpienia innymi wskaźnikami, mając na uwadze perspektywę unijną 2021-2027? [Mod: dopytaj o definicje wskaźników, sposób ich pomiaru, trafność]
8.	Czy w wyniku interwencji pojawiły się efekty nieplanowane/niezamierzone, zarówno o charakterze pozytywnym, jak i negatywnym? Jeśli tak, jakie? W ramach których typów projektów pojawiały się one najczęściej?
9.	Czy Pana/i zdaniem, poniesione przez IZ RPO WSL nakłady, koszty i zasoby [Mod: dopytaj o zasoby finansowe, ludzkie, administracyjne], są współmierne do efektów osiągniętych w ramach interwencji dotyczącej transportu? Proszę uzasadnić. Czy pojawiły się nieprzewidziane koszty, które związane były z programowaniem lub wdrażaniem Programu w ramach PI 4e, 7b i 7d i wpłynęły na jego dalszy przebieg? Jeśli tak, jakie? Czy można podjąć działania, zwiększające efektywność wsparcia? W jakich aspektach i w jakim zakresie?
10.	Jakie czynniki w Pana/i ocenie miały kluczowy wpływ (pozytywny bądź negatywny) na postęp oraz na realizację celów interwencji?

	Proszę o wskazanie: a) czynników zewnętrznych (otoczenie prawne, uwarunkowania środowiskowe, polityczne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania transportowe, inne), b) czynników wewnętrznych (poszczególne elementy systemu zarządzania i wdrażania RPO WSL 2014-2020 – np. zmiany w Programie, dostępna alokacja i jej zmiany, zmiany w harmonogramach naborów, inne)
11.	Czy w ramach projektów transportowych możliwe jest zachowanie trwałości? Co może wpłynąć na trwałość wsparcia, w kontekście realizacji celów Programu? Czy można podjąć działania wpływające pozytywnie na trwałość wsparcia?
Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027	
12.	Czy Pana/i zdaniem, cele Programu w zakresie obszaru transportu pozostają aktualne? W jaki sposób na ich aktualność wpływa obecna sytuacja społeczno-gospodarcza? Czy w kontekście nowych wyzwań, w perspektywie unijnej 2021-2027 powinny zostać sformułowane nowe cele i wskaźniki programowe? Jakie?
Podziękowanie i zakończenie	

Wersja C – Departament Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Referat Oceny Projektów 1

Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu	
1.	Na jakie główne wyzwania transportowe (w zakresie PI 4e, 7b i 7d) województwa śląskiego odpowiadały dotychczas złożone wnioski o dofinansowanie? W jakim stopniu wpisywały się one w założenia programowe?
2.	Jak ogólnie ocenia Pan/i jakość wniosków o dofinansowanie w ramach projektów transportowych (PI 4e, 7b, 7d) RPO WSL 2014-2020?
3.	Jakie efekty projektów (jakościowe i ilościowe) wnioskodawcy zakładali we wnioskach o dofinansowanie zakresie: a) lepszej dostępności głównych szlaków drogowych województwa? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; b) lepszych warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; c) zwiększonej atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y. [Mod: W razie potrzeby dopytujemy i prosimy o wskazania w aspekcie ilościowym – zakładane wartości wskaźników oraz jakościowym - właściwości poszczególnych celów i założeń projektów oraz przewidywany zasięg osiągniętych efektów]
4.	Czy poa omówionymi wyżej, wnioskodawcy przewidywali inne, jakościowe (nie związane ze wskaźnikami) efekty wsparcia w ramach poszczególnych typów interwencji: a) Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (OP VI, Działanie 6.1), b) Zakup taboru kolejowego, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej (OP VI, Działanie 6.2), c) Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego, budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego, rozwój sieci regionalnych tras rowerowych (OP IV, Działanie 4.5)? [Mod: dopytaj w ramach każdego podpunktu o efekty społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, inne]

5.	Jakie zmiany założeń wskaźnikowych, finansowych oraz harmonogramów realizacji inwestycji w projektach wybranych do dofinansowania były dokonywane przez beneficjentów?
6.	Czy istnieją projekty, które można określić jako dobre praktyki w obszarze transportu? Jeśli tak, proszę o wskazanie przykładów i uzasadnienie wyboru.
7.	Czy Pana/i zdaniem, poniesione przez IZ RPO WSL nakłady, koszty i zasoby [Mod: dopytaj o zasoby finansowe, ludzkie, administracyjne], są współmierne do efektów osiągniętych w ramach interwencji dotyczącej transportu? Proszę uzasadnić. Czy pojawiły się nieprzewidziane koszty, które związane były z programowaniem lub wdrażaniem Programu i wpłynęły na jego dalszy przebieg? Jeśli tak, jakie?
8.	Jakie czynniki w Pana/i ocenie miały kluczowy wpływ (pozytywny bądź negatywny) na postęp oraz na realizację celów interwencji? Proszę o wskazanie: a) czynników zewnętrznych (otoczenie prawne, uwarunkowania środowiskowe, polityczne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania transportowe, inne), b) czynników wewnętrznych (poszczególne elementy systemu zarządzania i wdrażania RPO WSL 2014-2020 – np. zmiany Programu/SZOOP, zmiany w harmonogramach naborów, zmiany w kryteriach wyboru projektów, w sposobie oceny, inne).
9.	Czy w ramach projektów transportowych możliwe jest zachowanie trwałości? Co może wpłynąć na trwałość wsparcia, w kontekście realizacji celów Programu? Czy można podjąć działania wpływające pozytywnie na trwałość wsparcia?
Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu	
10.	Jak ocenia Pan/i deklarowane zastosowanie zasad horyzontalnych (zrównoważony rozwój, równość szans i zapobieganie dyskryminacji, równość szans kobiet i mężczyzn) w ramach wniosków o dofinansowanie dla projektów transportowych? Które z zasad mogą być najbardziej skutecznie wdrażane w ramach tego typu projektów? Proszę o uzasadnienie. Czy istnieją typy projektów i projekty wyróżniające się na tym tle? Jeśli tak, jakie i w jakim zakresie?
11.	Jak Pan/i ocenia funkcjonujące formuły wyboru i realizacji projektów? Które z nich mają pozytywny, a które negatywny wpływ na skuteczność interwencji w zakresie transportu, z punktu widzenia oceny wniosków o dofinansowanie? Proszę o odniesienie się do: a) konkursowego trybu wyboru projektów, b) formuły wdrażania za pomocą ZIT/RIT,

	c) dużych projektów. Jakie trudności i bariery na etapie oceny i wyboru projektów zidentyfikowaliście Państwo w ramach poszczególnych formuł w związku z ich specyfiką? Czy udało się z nimi uporać?
12.	Jak ocenia Pan/i preferencje dotyczące rodzaju przedsięwzięć (w postaci budowy nowych dróg) realizowanych w ramach Działania 6.1 typ 2 - budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych? Jakie były przyczyny obserwowanego zainteresowania tego typu preferencjami? [Mod: dopytaj o przyczyny niskiego lub wysokiego zainteresowania – w zależności od wyniku desk research]
13.	Jak Pan/i ocenia realizację zasady komplementarności[34] w ramach inwestycji w OP VI i OP IV-PI 4e? Czy projekty wykazują faktyczne powiązanie z innymi? Proszę o uzasadnienie. [Mod: w razie potrzeby dopytaj o komplementarność wewnątrzfunduszową, międzyfunduszową, jednookresową, międzyokresową]) Czy projekty są skoordynowane z innymi inwestycjami transportowymi na terenie województwa, poza RPO? Czy zaobserwowaliście Państwo wystąpienie efektów synergii? Proszę o wskazanie przykładów.
14.	Jak ocenia Pan/i możliwość zastosowania obecnie funkcjonujących formuł - tryb konkursowy, formuła ZIT/RIT, duże projekty w perspektywie unijnej 2021-2027? Czy zasadna jest ich modyfikacja lub wprowadzenie nowych zasad?
15.	Czy Pana/i zdaniem dotychczas wypracowane kryteria wyboru projektów pozwalają dokonywać wyboru najlepszych projektów z punktu widzenia celów Programu? Czy zastosowane w nich preferencje w odpowiedni sposób uwzględniają specyfikę projektów transportowych? Proszę uzasadnić. Jakich modyfikacji kryteriów wyboru projektów dotyczących transportu dokonywano w perspektywie unijnej 2014-2020 i dlaczego? Jakie zmiany są zasadne na perspektywę unijną 2021-2027?
Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027	
16.	Czy Pana/i zdaniem, cele Programu w zakresie obszaru transportu pozostają aktualne? W jaki sposób na ich aktualność wpływa obecna sytuacja społeczno-gospodarcza? Czy w kontekście nowych wyzwań, w perspektywie unijnej 2021-2027 powinny zostać sformułowane nowe cele? Jeśli tak, jakie?

[34] Komplementarność to stan powstały na skutek podejmowanych, uzupełniających się wzajemnie działań/projektów, które są skierowane na osiągnięcie wspólnego lub takiego celu, który nie zostałby osiągnięty lub osiągnięty byłby w mniejszym stopniu w przypadku niewystępowania komplementarności.

17.	Które z obecnie funkcjonujących rozwiązań należy kontynuować w perspektywie unijnej 2021-2027, uwzględniając zmieniające się warunki zewnętrzne (prawne, społeczne, ekonomiczne)? Proszę o odniesienie się kolejno do: a) trybu wyboru projektów, b) sposobu finansowania projektów, c) preferencji i warunków realizacji projektów.
18.	Czy identyfikują Państwo nowe obszary/typy projektów, które należy objąć wsparciem w perspektywie unijnej 2021-2027? Jeśli tak, jakie? Jakie preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania i warunki realizacji powinny zostać im przypisane? [Mod: dopytaj o rozwój infrastruktury i dostępności transportowej oraz wsparcie zmian w mobilności i zmniejszenie emisyjności sektora transportu]

Podziękowanie i zakończenie

Wersja D – Departament Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Referat Kontraktacji i Realizacji Projektów

Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu	
1.	Jak ogólnie ocenia Pan/i jakość projektów dofinansowanych w ramach obszaru transportu (OP IV-PI 4e, OP VI)?
2.	W jakim zakresie Pana/i zdaniem interwencja miała wpływ na: a) lepszą dostępność głównych szlaków drogowych województwa? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; b) lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; c) zwiększoną atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y. [Mod: W razie potrzeby dopytujemy i prosimy o ocenę w aspekcie jakościowym – właściwości poszczególnych celów i założeń projektów oraz zasięg osiągniętych efektów w projektach]
3.	Czy poza omówionymi wyżej, dostrzega Pan/i inne, jakościowe (nie związane ze wskaźnikami) efekty wsparcia w ramach poszczególnych typów interwencji: a) Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (OP VI, Działanie 6.1), b) Zakup taboru kolejowego, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej (OP VI, Działanie 6.2), c) Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego, budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego, rozwój sieci regionalnych tras rowerowych (OP IV, Działanie 4.5)? [Mod: dopytaj w ramach każdego podpunktu o efekty (pozytywne i negatywne) społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, rzeczywiste wykorzystanie powstałej/przebudowanej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu miejskiego]
4.	Czy istnieją projekty, które można określić jako dobre praktyki w obszarze transportu? Jeśli tak, proszę o wskazanie przykładów i uzasadnienie wyboru.

5.	Czy w wyniku realizacji projektów pojawiły się efekty nieplanowane/niezamierzone, zarówno o charakterze pozytywnym, jak i negatywnym? Jeśli tak, jakie? W ramach których typów projektów pojawiały się one najczęściej?
6.	Czy Pana/i zdaniem beneficjenci przeciwdziałają ewentualnym negatywnym efektom pojawającym się w trakcie realizacji projektów? Jeśli tak, w jaki sposób? Czy zdarzają się przypadki wzmacniania przez beneficjentów pozytywnych efektów niezamierzonych? Jeśli tak, w jaki sposób?
7.	Czy Pana/i zdaniem, poniesione przez IZ RPO WSL nakłady, koszty i zasoby [Mod: dopytaj o zasoby finansowe, ludzkie, administracyjne] , są współmierne do efektów osiągniętych w ramach interwencji dotyczącej transportu? Proszę uzasadnić. Czy pojawiły się nieprzewidziane koszty, które związane były z wdrażaniem Programu i wpłynęły na jego dalszy przebieg? Jeśli tak, jakie? Czy można podjąć działania, zwiększające efektywność wsparcia? W jakich aspektach i w jakim zakresie?
8.	Jakie czynniki w Pana/i ocenie miały kluczowy wpływ (pozytywny bądź negatywny) na postęp oraz na realizację projektów? Proszę o wskazanie: a) czynników zewnętrznych (otoczenie prawne, uwarunkowania środowiskowe, polityczne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania transportowe, inne), b) czynników wewnętrznych (poszczególne elementy systemu zarządzania i wdrażania RPO WSL 2014-2020 – np. zmiany w Programie, dostępna alokacja i jej zmiany, zmiany dot. instrumentu ZIT/RIT, inne).
9.	Czy w ramach projektów transportowych możliwe jest zachowanie trwałości? Co może wpłynąć na trwałość wsparcia, w kontekście realizacji celów Programu? Czy można podjąć działania wpływające pozytywnie na trwałość wsparcia?
10.	Czy prowadzili Państwo działania naprawcze związane z interwencją w ramach OP VI oraz OP IV – PI 4e? Jeśli tak, jakie? Czy przyczyniły się do usprawnienia procesu wdrażania?
Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu	
11.	Jak ocenia Pan/i realizację zasad horyzontalnych (zrównoważony rozwój, równość szans i zapobieganie dyskryminacji, równość szans kobiet i mężczyzn) w ramach projektów transportowych? Które z zasad mogą być najbardziej skutecznie wdrażane w ramach tego typu projektów? Proszę o uzasadnienie. Czy istnieją typy projektów i projekty wyróżniające się na tym tle? Jeśli tak, jakie i w jakim zakresie?

12.	Które z funkcjonujących formuł wyboru i realizacji projektów wpłynęły pozytywnie, a które negatywnie na sprawność i skuteczność wdrażania projektów w zakresie transportu? Proszę o odniesienie się do: a) konkursowego trybu wyboru projektów, b) formuły wdrażania za pomocą ZIT/RIT, c) dużych projektów. Jakie trudności i bariery zidentyfikowaliście Państwo w projektach w ramach poszczególnych formuł w związku z ich specyfiką? Czy udało się z nimi uporać?
13.	Jak ocenia Pan/i możliwość zastosowania obecnie funkcjonujących formuł w perspektywie unijnej 2021-2027? Czy zasadna jest ich modyfikacja lub wprowadzenie nowych zasad?
14.	Jak ocenia Pan/i preferencje dotyczące rodzaju przedsięwzięć (w postaci budowy nowych dróg) realizowanych w ramach Działania 6.1 typ 2 - budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych? Jakie były przyczyny obserwowanego zainteresowania tego typu preferencjami? [Mod: dopytaj o przyczyny niskiego lub wysokiego zainteresowania – w zależności od wyniku desk research]
15.	Jak Pan/i ocenia realizację zasady komplementarności[35] w ramach inwestycji w OP VI i OP IV-PI 4e? Czy projekty wykazują faktyczne powiązanie z innymi? Proszę o uzasadnienie. [Mod: w razie potrzeby dopytaj o komplementarność wewnątrzfunduszową, międzyfunduszową, jednookresową, międzyokresową] Czy projekty są skoordynowane z innymi inwestycjami transportowymi na terenie województwa, poza RPO? Czy zaobserwowaliście Państwo wystąpienie efektów synergii? Proszę o wskazanie przykładów.
Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027	
16.	Czy Pana/i zdaniem, cele Programu w zakresie obszaru transportu pozostają aktualne? W jaki sposób na ich aktualność wpływa obecna sytuacja społeczno-gospodarcza? Czy w kontekście nowych wyzwań, w perspektywie unijnej 2021-2027 powinny zostać sformułowane nowe cele? Jeśli tak, jakie?
17.	Które z obecnie funkcjonujących rozwiązań należy kontynuować w perspektywie unijnej 2021-2027, uwzględniając zmieniające się warunki zewnętrzne (prawne, społeczne, ekonomiczne)? Proszę o odniesienie się kolejno do:

[35] Komplementarność to stan powstały na skutek podejmowanych, uzupełniających się wzajemnie działań/projektów, które są skierowane na osiągnięcie wspólnego lub takiego celu, który nie zostałby osiągnięty lub osiągnięty byłby w mniejszym stopniu w przypadku niewystępowania komplementarności.

	a) trybu wyboru projektów, b) sposobu finansowania projektów, c) preferencji i warunków realizacji projektów.
18.	Czy identyfikują Państwo nowe obszary/typy projektów, które należy objąć wsparciem w perspektywie unijnej 2021-2027? Jeśli tak, jakie? Jakie preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania i warunki realizacji powinny zostać im przypisane? [Mod: dopytaj o rozwój infrastruktury i dostępności transportowej oraz wsparcie zmian w mobilności i zmniejszenie emisyjności sektora transportu]

Podziękowanie i zakończenie

Wersja E – Departament Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Referat Monitoringu i Kontroli Trwałości

Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu	
1.	Jak ogólnie ocenia Pan/i jakość projektów dofinansowanych w ramach obszaru transportu (OP IV-PI 4e, OP VI)?
2.	W jakim zakresie Pana/i zdaniem interwencja miała wpływ na: a) lepszą dostępność głównych szlaków drogowych województwa? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; b) lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; c) zwiększoną atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y. [Mod: W razie potrzeby dopytujemy i prosimy o ocenę w aspekcie jakościowym – właściwości poszczególnych celów i założeń Programu oraz zasięg osiągniętych efektów]
3.	Czy poza omówionymi wyżej, dostrzega Pan/i inne, jakościowe (nie związane ze wskaźnikami) efekty wsparcia w ramach poszczególnych typów interwencji: a) Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (OP VI, Działanie 6.1), b) Zakup taboru kolejowego, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej (OP VI, Działanie 6.2), c) Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego, budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego, rozwój sieci regionalnych tras rowerowych (OP IV, Działanie 4.5)? [Mod: dopytaj w ramach każdego podpunktu o efekty (pozytywne i negatywne) społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, rzeczywiste wykorzystanie powstałej/przebudowanej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu miejskiego]
4.	Czy istnieją projekty, które można określić jako dobre praktyki w obszarze transportu? Jeśli tak, proszę o wskazanie przykładów i uzasadnienie wyboru.

5.	Czy w wyniku interwencji pojawiły się efekty nieplanowane/niezamierzone, zarówno o charakterze pozytywnym, jak i negatywnym? Jeśli tak, jakie? W ramach których typów projektów pojawiały się one najczęściej?
6.	Czy Pana/i zdaniem beneficjenci przeciwdziałają ewentualnym negatywnym efektom pojawającym się w trakcie realizacji projektów? Jeśli tak, w jaki sposób? Czy zdarzają się przypadki wzmacniania przez beneficjentów pozytywnych efektów niezamierzonych? Jeśli tak, w jaki sposób?
7.	[Mod: pytanie zadaj, jeśli desk research wykazał istnienie zagrożonych/znacznie przekroczonych wartości docelowych wskaźników] Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu w ramach PI 4e, 7b i 7d wskazuje, że ryzykiem nieosiągnięcia obarczony/e jest/są wskaźnik/i [*nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa*]. Jakie są przyczyny takich wartości? Jakie jest rzeczywiste ryzyko nieosiągnięcia wartości docelowych? Jakie działania można podjąć w celu minimalizacji ryzyka? Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu w ramach PI 4e, 7b i 7d wskazuje, że znacznie przekroczone zostaną wartości docelowe wskaźnika/ów [nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa]. Jakie są przyczyny osiągnięcia takich wartości? Czy w odniesieniu do wskaźników, których realizacja wydaje się prowadzić do osiągnięcia celu, dostrzega Pan/i zagrożenia w realizacji? Jeśli tak, jakich wskaźników dotyczy ta sytuacja i jakie są jej przyczyny?
8.	[Mod: pytanie zadaj, jeśli desk research wykazał istnienie w ramach formuły ZIT/RIT zagrożonych/znacznie przekroczonych wartości docelowych wskaźników] Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu w ramach formuły ZIT/RIT dla PI 4e wskazuje, że ryzykiem nieosiągnięcia obarczony/e jest/są wskaźnik/i [*nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa*]. Jakie są przyczyny takich wartości? Jakie jest rzeczywiste ryzyko nieosiągnięcia wartości docelowych? Jakie działania można podjąć w celu minimalizacji ryzyka? Aktualny postęp realizacji wskaźników produktu i rezultatu wskazuje, że w ramach formuły ZIT/RIT dla PI 4e znacznie przekroczone zostaną wartości docelowe wskaźnika/ów [nazwa wskaźnika oraz wartość osiągnięta i docelowa]. Jakie są przyczyny osiągnięcia takich wartości? Czy w odniesieniu do wskaźników w ramach formuły ZIT/RIT, których realizacja wydaje się prowadzić do osiągnięcia celu, dostrzega Pan/i zagrożenia w realizacji? Jeśli tak, jakich wskaźników dotyczy ta sytuacja i jakie są jej przyczyny?
9.	Czy Pani/Pana zdaniem, system wskaźników przypisanych do projektów, przyjęty dla OP VI oraz OP IV – PI 4e, został dobrany trafnie pod względem pomiaru faktycznych efektów interwencji? Które wskaźniki wymagają modyfikacji bądź zastąpienia innymi

	wskaźnikami, mając na uwadze perspektywę unijną 2021-2027? [Mod: dopytaj o definicje wskaźników, sposób ich pomiaru, trafność]
10.	Czy Pana/i zdaniem, poniesione przez IZ RPO WSL nakłady, koszty i zasoby [Mod: dopytaj o zasoby finansowe, ludzkie, administracyjne], są współmierne do efektów osiągniętych w ramach interwencji dotyczącej transportu? Proszę uzasadnić. Czy pojawiły się nieprzewidziane koszty, które związane były z programowaniem lub wdrażaniem Programu i wpłynęły na jego dalszy przebieg? Jeśli tak, jakie? Czy można podjąć działania, zwiększające efektywność wsparcia? W jakich aspektach i w jakim zakresie?
11.	Jakie czynniki w Pana/i ocenie miały kluczowy wpływ (pozytywny bądź negatywny) na postęp oraz na realizację projektów? Proszę o wskazanie: a) czynników zewnętrznych (otoczenie prawne, uwarunkowania środowiskowe, polityczne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania transportowe, inne), b) czynników wewnętrznych (poszczególne elementy systemu zarządzania i wdrażania RPO WSL 2014-2020 – np. zmiany w Programie, dostępna alokacja i jej zmiany, zmiany dot. instrumentu ZIT/RIT, inne).
12.	Czy w ramach projektów transportowych możliwe jest zachowanie trwałości? W jaki sposób na obecnym etapie przedstawia się trwałość projektów? Co może wpłynąć na trwałość wsparcia, w kontekście realizacji celów Programu? Czy można podjąć działania wpływające pozytywnie na trwałość projektów?
13.	Czy prowadzili Państwo działania naprawcze związane z interwencją w ramach OP VI oraz OP IV – PI 4e? Jeśli tak, jakie? Czy przyczyniły się do usprawnienia procesu wdrażania?
Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu	
14.	Jak ocenia Pan/i realizację zasad horyzontalnych (zrównoważony rozwój, równość szans i zapobieganie dyskryminacji, równość szans kobiet i mężczyzn) w ramach projektów transportowych? Które z zasad mogą być najbardziej skutecznie wdrażane w ramach tego typu projektów? Proszę o uzasadnienie. Czy istnieją typy projektów i projekty wyróżniające się na tym tle? Jeśli tak, jakie i w jakim zakresie?
15.	Które z funkcjonujących formuł wyboru i realizacji projektów wpłynęły pozytywnie, a które negatywnie na sprawność i skuteczność wdrażania projektów w zakresie transportu? Proszę o odniesienie się do: a) konkursowego trybu wyboru projektów,

	b) formuły wdrażania za pomocą ZIT/RIT, c) dużych projektów. Jakie trudności i bariery dla realizacji projektów zidentyfikowaliście Państwo w ramach poszczególnych formuł w związku z ich specyfiką? Czy udało się z nimi uporać?
16.	Jak ocenia Pan/i możliwość zastosowania obecnie funkcjonujących formuł w perspektywie unijnej 2021-2027? Czy zasadna jest ich modyfikacja lub wprowadzenie nowych zasad?
17.	Jak ocenia Pan/i preferencje dotyczące rodzaju przedsięwzięć (w postaci budowy nowych dróg) realizowanych w ramach Działania 6.1 typ 2 - budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych? Jakie były przyczyny obserwowanego zainteresowania tego typu preferencjami? [Mod: dopytaj o przyczyny niskiego lub wysokiego zainteresowania – w zależności od wyniku desk research]
18.	Jak Pan/i ocenia realizację zasady komplementarności[36] w ramach inwestycji w OP VI i OP IV-PI 4e? Czy projekty wykazują faktyczne powiązanie z innymi? Proszę o uzasadnienie. [Mod: w razie potrzeby dopytaj o komplementarność wewnątrzfunduszową, międzyfunduszową, jednookresową, międzyokresową] Czy projekty są skoordynowane z innymi inwestycjami transportowymi na terenie województwa, poza RPO? Czy zaobserwowaliście Państwo wystąpienie efektów synergii? Proszę o wskazanie przykładów.
Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027	
19.	Czy Pana/i zdaniem, cele Programu w zakresie obszaru transportu pozostają aktualne? W jaki sposób na ich aktualność wpływa obecna sytuacja społeczno-gospodarcza? Czy w kontekście nowych wyzwań, w perspektywie unijnej 2021-2027 powinny zostać sformułowane nowe cele? Jeśli tak, jakie?
20.	Które z obecnie funkcjonujących rozwiązań należy kontynuować w perspektywie unijnej 2021-2027, uwzględniając zmieniające się warunki zewnętrzne (prawne, społeczne, ekonomiczne)? Proszę o odniesienie się kolejno do: a) trybu wyboru projektów, b) sposobu finansowania projektów, c) preferencji i warunków realizacji projektów.

[36] Komplementarność to stan powstały na skutek podejmowanych, uzupełniających się wzajemnie działań/projektów, które są skierowane na osiągnięcie wspólnego lub takiego celu, który nie zostałby osiągnięty lub osiągnięty byłby w mniejszym stopniu w przypadku niewystępowania komplementarności.

21.	Czy identyfikują Państwo nowe obszary/typy projektów, które należy objąć wsparciem w perspektywie unijnej 2021-2027? Jeśli tak, jakie? Jakie preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania i warunki realizacji powinny zostać im przypisane? [Mod: dopytaj o rozwój infrastruktury i dostępności transportowej oraz wsparcie zmian w mobilności i zmniejszenie emisyjności sektora transportu]

Podziękowanie i zakończenie

Wersja F – Departament Komunikacji i Transportu

Problemy i wyzwania w obszarze transportu	
1.	Na początku proszę o cofnięcie się pamięcią do lat 2013-2014. Jak można było wówczas określić specyfikę Śląska i jakie były główne problemy oraz wyzwania w województwie w kontekście obszaru transportu [Mod: dopytaj o infrastrukturę drogową, kolejową, transport miejski – w zależności od referatu, w którym pracuje respondent]?
2.	Jakie były w tamtym okresie główne cele w zakresie transportu w związku z powyższymi problemami i wyzwaniami? W jaki sposób były/są one realizowane?
3.	Czy w Pana/i opinii, interwencja podjęta w ramach RPO WSL 2014-2020 odpowiada na potrzeby województwa śląskiego w zakresie transportu? Jeśli nie, jakie potrzeby nie zostały zaadresowane w Programie?
Zmiany w obszarze transportu	
4.	Jakie zmiany w obszarze transportu można zaobserwować w województwie śląskim w perspektywie ostatnich 6-7 lat? [Mod:dopytaj o: zmiany w stanie infrastruktury transportowej, w liczbie pasażerów transportu zbiorowego, w przepustowości dróg, w liczbie pojazdów poruszających się po drogach, inne]
5.	[Mod: Pytanie zadaj wyłącznie przedstawicilom Referatu Organizacji Transportu Publicznego] Jakie są główne założenia planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie śląskim? Jakie wiążą się z tym wyzwania i działania?
6.	Jakie działania/inwestycje (drogowe, kolejowe, z zakresu zbiorowego transportu publicznego, inne) istotne z punktu widzenia rozwoju województwa zostały zrealizowane w obszarze transportu w ostatnich latach [Mod: dopytaj w szczególności o okres od roku 2015 do 2020]? Jaki zasięg mają zrealizowane inwestycje (lokalny, regionalny, krajowy, międzynarodowy)?
7.	W jakim zakresie i w jaki sposób omówione działania/inwestycje wpłynęły na: a) lepszą dostępność głównych szlaków drogowych województwa? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; b) lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y; c) zwiększoną atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie oraz przykład/y.

8.	Jakie inne, mierzalne i niemierzalne efekty zrealizowanych działań/inwestycji można zaobserwować? [Mod: dopytaj o efekty (pozytywne i negatywne) społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, rzeczywiste wykorzystanie powstałej/przebudowanej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu miejskiego]
9.	Czy w wyniku realizacji działań/inwestycji pojawiły się efekty nieplanowane/niezamierzone, zarówno o charakterze pozytywnym, jak i negatywnym? Jeśli tak, jakie?
10.	W jaki sposób Pan/i zdaniem można przeciwdziałać omówionym negatywnym efektom oraz wzmacniać pozytywne efekty?
11.	Jakie czynniki w Pana/i ocenie miały kluczowy wpływ (pozytywny bądź negatywny) na postęp oraz na realizację działań/inwestycji? Proszę o wskazanie: a) czynników zewnętrznych (otoczenie prawne, zmiany społeczno-gospodarcze, uwarunkowania środowiskowe, polityczne, wyzwania transportowe, inne), b) czynników wewnętrznych (poszczególne elementy systemu zarządzania infrastrukturą transportową, dostępne środki finansowe, inne).
12.	Czy w ramach projektów transportowych możliwe jest zachowanie trwałości? Co może wpłynąć na ich trwałość? Czy można podjąć działania wpływające pozytywnie na jej zachowanie?
13.	Jak ocenia Pan/i realizację zasad horyzontalnych (zrównoważony rozwój, równość szans i zapobieganie dyskryminacji, równość szans kobiet i mężczyzn) w ramach projektów transportowych? Czy istnieją typy projektów i projekty wyróżniające się na tym tle? Jeśli tak, jakie i w jakim zakresie?
14.	Czy projekty w obszarze transportu w województwie śląskim są ze sobą skoordynowane? Czy zaobserwowaliście Państwo wystąpienie efektów synergii? Proszę o wskazanie przykładów.
Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027	
15.	Czy Pana/i zdaniem, cele w zakresie rozwoju obszaru transportu w województwie śląskim pozostają aktualne? W jaki sposób na ich aktualność wpływa obecna sytuacja społeczno-gospodarcza? Jakie ważne wyzwania stoją przed obszarem transportu na kolejne lata? Jakie cele w tym zakresie powinny być sformułowane?
16.	Czy identyfikują Państwo nowe obszary/typy inwestycji, które należy zrealizować w najbliższych latach\? Jeśli tak, jakie? [Mod: dopytaj o rozwój infrastruktury i

dostępności transportowej oraz wsparcie zmian w mobilności i zmniejszenie emisyjności sektora transportu]

Podziękowanie i zakończenie

Scenariusz wywiadu IDI z ekspertami dziedzinowymi

Wprowadzenie	
1.	Proszę opowiedzieć, czym zajmuje się Pan/i zawodowo?
2.	Czy miał/a Pan/i dotychczas styczność z RPO WSL? Jeśli tak, to w jakim zakresie?
3.	Jakie są najważniejsze potrzeby/wyzwania w obszarze transportu w województwie śląskim? [Mod: dopytaj o transport drogowy, transport kolejowy, transport zbiorowy, transport rowerowy, ITS, stopnień zintegrowania inwestycji transportowych] Czy zakres wsparcia przewidzianego w RPO WSL odpowiada na te potrzeby/wyzwania? [Mod: w razie potrzeby moderator przedstawia, jakie rodzaje projektów mogą być współfinansowane w ramach RPO WSL]
Ocena dotychczasowych oraz przewidywanych efektów wsparcia obszaru transportu	
4.	[Jeśli rozmówca zna projekty realizowane w ramach RPO WSL] Czy w Pana/i opinii inwestycje realizowane w ramach RPO WSL wpłynęły na: a) poprawę dostępności głównych szlaków drogowych województwa? b) poprawę warunków realizacji regionalnych przewozów pasażerskich? c) zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie oraz przykłady. [Jeśli rozmówca nie zna konkretnych projektów realizowanych w ramach RPO WSL] Czy w Pana/i opinii inwestycje transportowe zrealizowane w ostatnich latach/realizowane obecnie w województwie śląskim wpływają na: a) poprawę dostępności głównych szlaków drogowych województwa? b) poprawę warunków realizacji regionalnych przewozów pasażerskich? c) zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie oraz przykłady.
5.	[Jeśli rozmówca zna specyfikę projektów realizowanych w ramach RPO WSL] Jakie inne efekty przeprowadzonych inwestycji można wskazać w ramach poszczególnych typów interwencji: a) Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych; b) Zakup taboru kolejowego, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania

	taboru, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej; c) Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego [Mod: dopytaj w ramach każdego podpunktu o efekty (pozytywne i negatywne) społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, rzeczywiste wykorzystanie powstałej/przebudowanej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu miejskiego] [Jeśli rozmówca nie zna konkretnych projektów realizowanych w ramach RPO WSL] Jakie są główne efekty znanych Pani/u inwestycji transportowych realizowanych w ostatnich latach w województwie śląskim? [Mod: dopytaj o efekty (pozytywne i negatywne) społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, rzeczywiste wykorzystanie powstałej/przebudowanej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu miejskiego]
6.	Czy dostrzega Pan/i takie efekty przeprowadzonych inwestycji transportowych, które można uznać za nieplanowane/niezamierzone, zarówno o charakterze pozytywnym, jak i negatywnym? Jeśli tak, to jakie?
7.	Jakie działania można podjąć, aby wzmocnić efekty pozytywne? Co należy zrobić, aby zniwelować lub zapobiec pojawianiu się efektów negatywnych?
8.	[Jeśli rozmówca zna konkretne projekty realizowane w ramach RPO WSL] Czy mógłby Pan/i wskazać przykłady pozytywnie wyróżniających się inwestycji w obszarze transportu realizowanych w ramach RPO WSL, które można uznać za dobre praktyki? Proszę uzasadnić wybór.
9.	Jak ocenia Pan/i efekty zrealizowanych projektów transportowych (zwłaszcza współfinansowanych z RPO WSL) z punktu widzenia użytkownika? Czy słyszał/a Pan/i negatywne lub pozytywne opinie na ich temat? Czy i w jakim zakresie inwestycje te wpłynęły na poprawę jakości życia?
10.	[Jeśli rozmówca zna konkretne projekty realizowane w ramach RPO WSL] Czy w Pana/i opinii efekty przeprowadzonych inwestycji będą trwałe? Jaki typ inwestycji charakteryzuje się największą potencjalną trwałością, a jaki – najmniejszą? Jakie czynniki mogą wpłynąć (pozytywnie i negatywnie) na trwałość projektów? W jaki sposób można eliminować czynniki o wpływie negatywnym? W jaki sposób wzmacniać trwałość projektów? [Jeśli rozmówca nie zna konkretnych projektów realizowanych w ramach RPO WSL]

	Jakimi cechami powinien odznaczać się projekt transportowy, aby efekty jego realizacji były trwałe? Proszę podać przykłady takich projektów.
11.	Jakie czynniki miały według Pana/i największy wpływ (pozytywny i negatywny) na realizację inwestycji transportowych oraz ich rezultaty? Proszę o wskazanie: a) czynników zewnętrznych (otoczenie prawne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania środowiskowe, trendy w dziedzinie transportu, inne), b) [Jeśli rozmówca zna specyfikę RPO WSL 2014-2020] czynników wewnętrznych (system zarządzania i wdrażania RPO WSL 2014-2020, wysokość dostępnych środków, zasady określone w regulaminach konkursów, inne).
Ocena przyjętych mechanizmów wdrażania interwencji dotyczących transportu	
12.	Jak ocenia Pan/i realizację zasad horyzontalnych (zrównoważony rozwój, równość szans i zapobieganie dyskryminacji, równość szans kobiet i mężczyzn) w ramach projektów transportowych realizowanych w województwie śląskim? Czy istnieją inwestycje pozytywnie wyróżniające pod tym względem? Jeśli tak, jakie i w jakim zakresie?
13.	Czy Pana/i zdaniem, projekty transportowe realizowane w województwie śląskim (w tym te realizowane w ramach RPO WSL) uzupełniają się wzajemnie? Czy są ze sobą powiązane? Czy mógł(a)by Pan/i wskazać przykłady takich inwestycji? Czy obserwuje Pan/i efekt synergii występujący między tymi inwestycjami? Jeśli tak, to w czym się on objawia? Proszę o uzasadnienie.
Wskazanie rozwiązań w zakresie transportu możliwych do realizacji w perspektywie 2021-2027	
14.	Czy Pana/i zdaniem, cele Programu w zakresie obszaru transportu pozostają nadal aktualne? [Mod: w razie potrzeby moderator przypomina cele Programu.] W jaki sposób na ich aktualność wpływa obecna sytuacja społeczno-gospodarcza (np. zmiany na rynku pracy, migracje, wzrost cen, zmiany zwyczajów dotyczących przemieszczania się, działania na rzecz ochrony środowiska i klimatu)?
15.	[Jeśli respondent zna specyfikę programów operacyjnych] Które z obecnie funkcjonujących rozwiązań należy kontynuować w perspektywie unijnej 2021-2027, uwzględniając zmieniające się warunki zewnętrzne (prawne, społeczne, ekonomiczne)? Proszę o odniesienie się kolejno do: a) trybu wyboru projektów, b) sposobu finansowania projektów, c) preferencji i warunków realizacji projektów.

	[Mod: w razie potrzeby moderator przedstawia rozwiązania istniejące w obecnym PRO WSL dla każdego z ww. punktów]
16.	Jakiego rodzaju projekty w dziedzinie transportu powinny być wspierane w perspektywie unijnej 2021-2027? Czy widzi Pan/i potrzebę wspierania nowych obszarów/typów projektów niż dotychczas? Jeśli tak, jakich? Z czego to wynika? [Mod: dopytaj o rozwój infrastruktury i dostępności transportowej, intermodalność oraz wsparcie zmian w mobilności i zmniejszenie emisyjności sektora transportu] Jakie warunki powinny być im przypisane [Moderator dopytuje o preferencje, tryb wyboru, sposób finansowania i zasady realizacji]
Podziękowanie i zakończenie	

Scenariusz wywiadu TDI w ramach studiów przypadków

Lp.	Pytania
1	Na początku chciał/a/bym żebyśmy cofnęli się myślami o 5-6 lat. Proszę powiedzieć, jakie główne problemy w zakresie transportu identyfikowano w Państwa mieście/ gminie na początku obecnej perspektywy finansowej? Czy podpierano się wówczas analizami, badaniami, ekspertyzami itd.?
2	Czy identyfikowane wówczas problemy znalazły odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych Państwa miasta/gminy? Jeśli tak, jakie rozwiązania proponowano?
3	Czy RPO WSL 2014-2020 w swych założeniach odpowiada Państwa potrzebom związanym z rozwojem rozwiązań transportowych? Jeśli tak – które zapisy (działania, typy projektów itp.)? Jeśli nie – czego brakuje? Czy brali Państwo udział w konsultowaniu zapisów RPO?
4	Czy aplikowali Państwo o dofinansowanie innych projektów transportowych z OP IV lub OP VI? Jeśli tak – jakie były to projekty? Co zdecydowało, że nie otrzymali Państwo wsparcia?
5	Chciał/a/bym teraz bardziej szczegółowo porozmawiać o projekcie pn: XXX. Czy był/a Pan/i osobiście zaangażowany/a w tworzenie koncepcji tego projektu? A w jego realizację?
6	Proszę powiedzieć, z czego wynikał pomysł na realizację tego projektu? Czy wiązało się to z identyfikowanymi problemami/ potrzebami, o których rozmawialiśmy na początku?
7	Czy w koncepcji projektu założono szczególne rozwiązania, które wpłynęły na wzrost jego użyteczności? Czy są to rozwiązania unikalne w skali projektów realizowanych w ramach RPO WSL?
8	Czy zakres projektu możliwy do realizacji w ramach RPO był spójny z Państwa potrzebami?
9	Czy projekt ten jest powiązany (komplementarny) z innymi projektami dotyczącymi transportu z/realizowanymi na terenie Państwa miasta w ostatnich 5 latach? [Mod: Chodzi zarówno o projekty finansowane w ramach RPO WSL, jak i z innych źródeł]
10	Czy w trakcie tworzenia koncepcji projektu, w trakcie aplikowania o dofinansowanie, w trakcie realizacji projektu, jego rozliczania pojawiły się bariery i trudności? Jeśli tak – czy były one spowodowane czynnikami zewnętrznymi (prawo, sytuacja na rynku pracy, zmiany w sytuacji społeczno-gospodarczej, uwarunkowania środowiskowe itp.), czy wewnętrznymi (ograniczenia wynikające z RPO WSL, w tym z zasadami

	konkursu, ograniczone środki na realizację projektu, zasoby beneficjenta, partnerzy w projekcie)?
11	Czy można wskazać pierwsze efekty projektu? Jeśli tak, to jakie? Czy efekty te będą rosnąć w najbliższych miesiącach/ latach?
12	Czy pojawiały się efekty niezamierzone? Czy były one pozytywne czy negatywne? Jeśli pojawiły się efekty pozytywne – czy można je wzmacniać? Jeśli pojawiły się efekty negatywne – jak można im przeciwdziałać?
13	Czy wskaźniki przypisane do projektu w odpowiedni sposób mierzą osiągnięte rezultaty? Czy jakiegoś wskaźnika brakuje? Czy można było inaczej określić/ zdefiniować wskaźniki RPO WSL monitorujące postępy wdrażania OP IV / OP VI?
14	Czy projekt uwzględnia realizację zasad horyzontalnych UE? W jaki sposób? Czy wprowadzono szczególne rozwiązania mające na celu realizację tych zasad?
15	Jakie projekty w zakresie transportu planują Państwo realizować w najbliższych latach? Od czego zależą możliwości ich realizacji?
16	Jakie - z punktu widzenia Państwa potrzeb - założenia powinny zostać wzięte pod uwagę przy projektowaniu kolejnego RPO w zakresie wsparcia rozwoju transportu? Co powinno zostać zmodyfikowane w stosunku do obecnej perspektywy?
17	Czy chciał/aby Pan/i coś jeszcze dodać w temacie naszej rozmowy?
Podziękowanie i zakończenie	

Scenariusz wywiadu TDI w ramach studium przypadku z elementami oceny społecznego odbioru inwestycji

Wprowadzenie	
1.	Na początku proszę o cofnięcie się pamięcią o 5-6 lat. Jak można było wówczas określić specyfikę Państwa miasta w odniesieniu do obszaru transportu? Przed jakimi wyzwaniami miasto stało i jakie były jego główne problemy w tym obszarze?
2.	Jakie były w tamtym czasie główne cele w zakresie transportu w mieście/w Pana/i instytucji? W jaki sposób były/są realizowane?
3.	Jakie zmiany w obszarze transportu zaobserwował/a Pan/i w mieście w perspektywie ostatnich 5-6 lat? [Mod: dopytaj o: zmiany w stanie infrastruktury transportowej, w liczbie pasażerów transportu zbiorowego, w przepustowości dróg, w liczbie pojazdów poruszających się po drogach, inne]
4.	Jakie inwestycje (drogowe, kolejowe, z zakresu zbiorowego transportu publicznego, inne), istotne z punktu widzenia rozwoju miasta zostały zrealizowane w obszarze transportu w ostatnich latach [Mod: dopytaj w szczególności o okres od roku 2015 do 2020]?
Społeczny odbiór inwestycji	
5.	Chciał/a/bym teraz skupić się na inwestycji X [Mod: podaj pełną nazwę projektu, którego dotyczy studium przypadku]. Z czego wynikał zamysł na jej realizację? Jak ogólnie ocenia Pan/i jej efekty? Czy jest ona zgodna z założeniami i z oczekiwaniami społecznymi? Proszę uzasadnić.
6.	Czy realizacja inwestycji została poprzedzona uzgodnieniami i konsultacjami ze społecznością lokalną? Jeśli tak, w jaki sposób? Jeśli nie, czy takie konsultacje powinny mieć miejsce? Dlaczego?
7.	Jaki był poziom zainteresowania społecznego realizowaną inwestycją? Czy budziła ona kontrowersje? Jeśli tak, jakie?
8.	Czy realizacja inwestycji wiązała się z utrudnieniami w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców? Jeśli tak, w jaki sposób?
9.	Z jakimi opiniami po stronie społeczności lokalnej spotkał się efekt końcowy realizacji inwestycji? Czy mieszkańcy ją zaaprobowali? Co najbardziej cenią jeśli chodzi o zrealizowaną inwestycję? Proszę uzasadnić.
10.	Czy inwestycja odznacza się innowacyjnością bądź kompleksowym charakterem? Proszę uzasadnić.

11.	W jakim zakresie i w jaki sposób omawiana inwestycja wpłynęła na [Mod: dopytaj w zależności od rodzaju inwestycji]: a) lepszą dostępność głównych szlaków drogowych województwa? Proszę o uzasadnienie; b) lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich? Proszę o uzasadnienie; c) zwiększoną atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów? Proszę o uzasadnienie.
12.	Jakie inne, mierzalne i niemierzalne efekty zrealizowanej inwestycji można zaobserwować? [Mod: dopytaj o efekty (pozytywne i negatywne) społeczno-ekonomiczne, zmiany środowiskowe, rozwój multimodalności, rzeczywiste wykorzystanie powstałej/przebudowanej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu miejskiego]
13.	Czy w wyniku realizacji inwestycji pojawiły się efekty nieplanowane/niezamierzone, zarówno o charakterze pozytywnym, jak i negatywnym? Jeśli tak, jakie?
14.	W jaki sposób inwestycja przyczyniła się do poprawy jakości życia jej użytkowników/mieszkańców? Na jakie aspekty ich codziennego funkcjonowania oddziałuje? [Mod: w razie potrzeby dopytaj o skrócenie czasu dojazdu do miejsc przeznaczenia, poprawa komfortu podróżowania, dostęp do atrakcyjnych części miasta lub poza nim, poprawa bezpieczeństwa podróżowania, zmniejszenie negatywnego oddziaływania na zdrowie mieszkańców]
15.	Czy inwestycja uwzględnia kwestie zrównoważonego rozwoju oraz potrzeby osób z niepełnosprawościami? Proszę o uzasadnienie.
16.	Jakie efekty długofalowe może mieć realizacja inwestycji?
17.	Czy w związku z realizacją inwestycji dostrzegane są dalsze potrzeby transportowe w mieście? Jeśli tak, jakie?
Zakończenie i podziękowanie	

Kwestionariusz CAWI/CATI z beneficjentami

TREŚĆ MAILA DO RESPONDENTA – CAWI

Szanowni Państwo!

Obecnie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego prowadzimy badanie, którego celem jest m.in. ocena efektów wsparcia oraz przyjętych mechanizmów wdrażania działań w ramach RPO WSL 2014-2020 nakierowanych na rozwój transportu. Państwo realizowaliście lub obecnie realizujecie projekt w ramach Działania XXX [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR DZIAŁANIA], Poddziałania YYY [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR PODDZIAŁANIA]. Jedną z metod badawczych jest badanie ankietowe z beneficjentami projektów.

W związku z tym zwracamy się z uprzejmą prośbą o wypełnienie ankiety internetowej. Wykonawca badania zobowiązany jest do ochrony danych osobowych podmiotów objętych badaniem z należytą starannością, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dane uzyskane w wyniku badania będą udostępniane jedynie w opracowaniu statystycznym.

W załączniku znajduje się pismo polecające informujące o celach badania, jego zakresie i Wykonawcy.

Aby wypełnić ankietę, należy kliknąć w poniższy link i postępować zgodnie z instrukcjami pojawiającymi się na ekranie.

{SURVEYURL}

Ankietę prosimy wypełnić do XX XX XXXX do końca dnia.

W przypadku pytań lub wątpliwości prosimy o kontakt z koordynatorem badań kwestionariuszowych – Paulina Sęk, tel. 691 394 771, badania@ecorys.com).

Z poważaniem –

Zespół badawczy Ecorys Sp. z o.o.

EKRAN POWITALNY – CAWI

Szanowni Państwo!

Obecnie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego prowadzimy badanie, którego celem jest m.in. ocena efektów wsparcia oraz przyjętych mechanizmów wdrażania działań w ramach RPO WSL 2014-2020 nakierowanych na rozwój transportu. Państwo realizowaliście lub obecnie realizujecie projekt w ramach Działania XXX [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR DZIAŁANIA], Poddziałania YYY [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR PODDZIAŁANIA]. Jedną z metod badawczych jest badanie ankietowe z beneficjentami projektów.

Informujemy, że ankieta jest anonimowa, a pozyskane odpowiedzi będą przedstawiane tylko w postaci zbiorczych zestawień np. tabel czy wykresów. Zebrane dane posłużą wyłącznie do analiz w ramach niniejszej ewaluacji.

Wypełnienie ankiety zajmuje ok. 15 minut.

Bardzo prosimy o udzielanie odpowiedzi na wszystkie pytania. O ile nie wskazano inaczej, pytania dają możliwość jednokrotnego wyboru odpowiedzi. Mają Państwo możliwość cofania ankiety (bez utraty wpisanych odpowiedzi) – służy do tego przycisk „Wstecz" widoczny na

dole strony. Częściowo wypełnioną ankietę można zapisać, klikając przycisk „Przełóż na później" i powrócić do niej w dogodnym terminie lub po zebraniu dodatkowych informacji (należy kliknąć w ten sam link co na początku). Po udzieleniu odpowiedzi na wszystkie pytania prosimy wcisnąć przycisk „Wyślij".

W przypadku pytań lub wątpliwości prosimy o kontakt z koordynatorem badań kwestionariuszowych – Paulina Sęk, tel. 691 394 771, badania@ecorys.com)

Zespół badawczy Ecorys Sp. z o.o.

WPROWADZENIE DO ANKIETY – CATI

Dzień dobry!

Firma Ecorys Polska prowadzi obecnie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego badanie, którego celem jest m.in. ocena efektów wsparcia oraz przyjętych mechanizmów wdrażania działań w ramach RPO WSL 2014-2020 nakierowanych na rozwój transportu. Państwo realizowaliście lub obecnie realizujecie projekt w ramach Działania XXX [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR DZIAŁANIA], Poddziałania YYY [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR PODDZIAŁANIA]. Jedną z metod badawczych jest badanie ankietowe z beneficjentami projektów.

Wykonawca badania zobowiązany jest do ochrony danych osobowych podmiotów objętych badaniem z należytą starannością, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dane uzyskane w wyniku badania będą udostępniane jedynie w opracowaniu statystycznym. Będziemy bardzo wdzięczni za pomoc w realizacji tego badania. Badanie potrwa około 15 minut.

ANK: Poinformować, że ankieta może zostać przesłana do respondenta mailem (do wypełnienia po kliknięciu na link, co pozwoli na wypełnienie ankiety na raty lub przez różne osoby). Na prośbę respondenta możliwe jest wysłanie pisma polecającego informującego o celach badania, jego zakresie i Wykonawcy badania.

ANK: Wywiad powinien być przeprowadzony z osobą odpowiedzialną za realizację projektu/ów RPO WSL 2014-2020 w obszarze transportu oraz znającą efekty projektu. Decyzja, czy wywiad ma być przeprowadzony z osobą na kierowniczym stanowisku czy nie, powinna być podejmowana indywidualnie.

ANK: UWAGA: Jeśli nie jest wskazane inaczej, w pytaniu można wybrać tylko jedną odpowiedź.

1. [System dokona automatycznego przyporządkowania projektu realizowanego przez beneficjenta do odpowiedniego Działania i Poddziałania] Projekt jest/był realizowany w ramach następującego Działania RPO WSL 2014-2020:

1. Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie
2. Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne
3. Działanie 6.2 Transport kolejowy

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 1 SYSTEM AUTOMATYCZNIE PRZYPORZĄDKUJE:

1a. Projekt realizowany w ramach następującego Poddziałania RPO WSL 2014-2020:

1. Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - ZIT
2. Poddziałanie 4.5.2 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – RIT
3. Poddziałanie 4.5.3 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - konkurs

2. Realizowaliście Państwo projekt w ramach Działania XXX [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR DZIAŁANIA], Poddziałania YYY [SYSTEM AUTOMATYCZNIE WSTAWI NR PODDZIAŁANIA]. Jaki typ projektu był realizowany?

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

1. Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, budowa systemów miejskich wypożyczalni rowerów wraz z zakupem rowerów)
2. Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS)
3. Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

1. Budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej
2. Zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego
3. Rozwój sieci regionalnych tras rowerowych

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

1. Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich
2. Budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

1. Zakup taboru kolejowego
2. Modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych
3. Budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury niezbędnej do obsługi i serwisowania taboru
4. Przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla budowy i przebudowy liniowej infrastruktury kolejowej

3. Czy projekt został zakończony?

1. Tak
2. Nie

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 1 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

4. Czy w wyniku realizacji projektu nastąpił Pana/i zdaniem wzrost zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z transportu publicznego?

1. Zdecydowanie tak
2. Raczej tak
3. Raczej nie
4. Zdecydowanie nie
5. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 1 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

4a. Czy w wyniku realizacji projektu nastąpi Pana/i zdaniem wzrost zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z transportu publicznego?

1. Zdecydowanie tak
2. Raczej tak
3. Raczej nie
4. Zdecydowanie nie
5. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

5. Czy w wyniku realizacji projektu poprawiła się Pana/i zdaniem dostępność dróg w województwie?

1. Zdecydowanie tak
2. Raczej tak
3. Raczej nie
4. Zdecydowanie nie
5. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

5a. Czy w wyniku realizacji projektu poprawi się Pana/i zdaniem dostępność dróg w województwie?

1. Zdecydowanie tak
2. Raczej tak
3. Raczej nie
4. Zdecydowanie nie
5. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

6. Czy w wyniku realizacji projektu poprawiły się Pana/i zdaniem warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich?

1. Zdecydowanie tak
2. Raczej tak
3. Raczej nie
4. Zdecydowanie nie
5. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

6a. Czy w wyniku realizacji projektu poprawią się Pana/i zdaniem warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich?

1. Zdecydowanie tak
2. Raczej tak
3. Raczej nie
4. Zdecydowanie nie
5. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 3 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

7. W jakim stopniu Pana/i zdaniem realizacja projektu wpłynęła na poniższe kwestie?

	Bardzo dużym	Raczej dużym	Raczej małym	Bardzo małym	Trudno powiedzieć
Liczbę pasażerów					
Dostępność transportu					
Prędkość podróżną					
Komfort podróży					
Punktualność transportu					

Rytmiczność transportu					
Koszt transportu					
Pewność podróży					
Bezpieczeństwo					
Inne, jakie? …. (proszę wskazać)					

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 3 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

7a. W jakim stopniu Pana/i zdaniem realizacja projektu wpłynie na poniższe kwestie?

	Bardzo dużym	Raczej dużym	Raczej małym	Bardzo małym	Trudno powiedzieć
Liczbę pasażerów					
Dostępność transportu					
Prędkość podróżną					
Komfort podróży					
Punktualność transportu					
Rytmiczność transportu					
Koszt transportu					
Pewność podróży					
Bezpieczeństwo					
Inne, jakie? …. (proszę wskazać)					

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

7b. Który z poniższych efektów realizacji projektu Pana/i zdaniem już wystąpił? Proszę wskazać wszystkie właściwe.

1. zwiększył się poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego
2. został zapewniony wysoki komfort ruchu drogowego
3. zostały stworzone warunki do osiągania dużych prędkości podróżnych
4. nastąpiło usprawnienie ruchu tranzytowego
5. został wygenerowany dodatkowy ruch pojazdów zwiększający uciążliwość oddziaływania na środowisko
6. nastąpiło usprawnienie ruchu turystycznego i rekreacyjnego
7. nastąpiło wyprowadzenie ruchu poza tereny zurbanizowane i zabudowane
8. nastąpił wzrost mobilności osób
9. nastąpił wzrost mobilności towarów
10. nastąpił rozwój terenów przemysłowych w miejscowościach znajdujących się w pobliżu realizowanej inwestycji
11. nastąpił wzrost hałasu
12. nastąpił spadek hałasu
13. wystąpiły inne efekty (korzystne lub niekorzystne), jakie? …… (proszę wskazać)

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 ORAZ JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

7c. Który z poniższych efektów realizacji projektu Pana/i zdaniem prawdopodobnie wystąpi? Proszę wskazać wszystkie właściwe.

1. zwiększy się poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego
2. zostanie zapewniony wysoki komfort ruchu drogowego
3. zostaną stworzone warunki do osiągania dużych prędkości podróżnych
4. nastąpi usprawnienie ruchu tranzytowego
5. zostanie wygenerowany dodatkowy ruch pojazdów zwiększający uciążliwość oddziaływania na środowisko
6. nastąpi usprawnienie ruchu turystycznego i rekreacyjnego
7. nastąpi wyprowadzenie ruchu poza tereny zurbanizowane i zabudowane
8. nastąpi wzrost mobilności osób
9. nastąpi wzrost mobilności towarów
10. nastąpi rozwój terenów przemysłowych w miejscowościach znajdujących się w pobliżu realizowanej inwestycji
11. zwiększy się hałas
12. zmniejszy się hałas
13. wystąpią inne efekty (korzystne lub niekorzystne), jakie? …… (proszę wskazać)

8. Czy w wyniku realizacji projektu osiągnięto niezamierzone efekty?

1. Tak, jakie? …….
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:9a. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego, jakim jest „Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 9a ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9a1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9a2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

9b. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego, jakim jest „Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 9b ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9b1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9b2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9c. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 9c ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9c1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

9c2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9d. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 9d ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9d1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

9d2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9e. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9e ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9e1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

9e2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9f. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9f ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9f1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

9f2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9g. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9g ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9g1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

9g2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9h. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9h ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9h1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

9h2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9i. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9i ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9i1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9i2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9j. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9j ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9j1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9j2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9k. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 9k ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9k1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9k2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9l. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9l ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9l1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9l2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9m. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość wspartej infrastruktury rowerowej”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9m ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9m1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9m2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9n. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość wyznaczonych bus pasów”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9n ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9n1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9n2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 1 LUB 2 WYŚWIETL:

9o. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 9o ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

9o1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

9o2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

10a. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 10a ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

10a1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

10a2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

10b. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej”?

1. Tak

2. Nie

3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 10b ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

10b1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

10b2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

10c. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych”?

1. Tak

2. Nie

3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 10c ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

10c1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

10c2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

10d. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej”?

1. Tak

2. Nie

3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 10d ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

10d1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

10d2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1a ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

10e. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość wspartej infrastruktury rowerowej”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 10e ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

10e1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

10e2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11a. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego, jakim jest „Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 11a ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11a1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

11a2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11b. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego, jakim jest „Oszczędność czasu w przewozach towarowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 11b ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11b1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

11b2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11c. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość wybudowanych dróg wojewódzkich”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 11c ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11c1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11c2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11d. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość przebudowanych dróg wojewódzkich”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 11d ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11d1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11d2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11e. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 11e ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11e1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11e2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11f. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość ciągów transportowych, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 11f ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11f1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11f2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11g. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba wybudowanych obwodnic”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 11g ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11g1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11g2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11h. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość wybudowanych dróg powiatowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 11h ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11h1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11h2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11i. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość przebudowanych dróg powiatowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 11i ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11i1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11i2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11j. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość wybudowanych dróg gminnych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 11j ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11j1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11j2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

11k. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Długość przebudowanych dróg gminnych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 11k ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

11k1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

11k2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu? (proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

12a. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego, jakim jest „Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 12a ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

12a1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

12a2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

12b. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika rezultatu bezpośredniego, jakim jest „Liczba wspartych projektów w fazie przygotowawczej”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 12b ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

12b1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać. …… …… ……

12b2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

12c. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 12c ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

12c1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

12c2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

12d. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 12d ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

12d1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

12d2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

12e. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Pojemność zakupionych jednostek taboru kolejowego”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 12e ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

12e1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

12e2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

12f. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba wybudowanej, rozbudowanej, modernizowanej infrastruktury do obsługi i serwisowania”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 12f ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

12f1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

12f2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 1 ZAZNACZONO ODP. 3 WYŚWIETL:

12g. Czy mieliście Państwo problem z pomiarem wskaźnika produktu, jakim jest „Liczba dokumentacji w ramach kolejowych projektów przygotowawczych”?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć
4. Nie dotyczy

JEŚLI W PYT. 12g ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

12g1. Na czym konkretnie polegał ten problem? Proszę opisać.

……
……
……

12g2. Czy Pana/i zdaniem jakiś inny wskaźnik trafniej odzwierciedlałby zbliżone efekty uzyskane w ramach projektu?

(proszę wskazać) ……..

13. Czy Pana/i zdaniem zostanie osiągnięta trwałość wsparcia?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

14. Jakie czynniki Pana/i zdaniem mogą wpłynąć na trwałość wsparcia? Proszę wskazać najważniejsze.

1. ……..
2. ……..
3. ……..
4. Nie wiem/ trudno powiedzieć

15. Czy Pana/i zdaniem można w jakikolwiek sposób wpłynąć na trwałość projektu?

1. Tak
2. Nie
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 15 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

16. Poprzez jakie działania można Pana/i zdaniem wpłynąć na trwałość projektu?

(proszę wskazać) ……..

17. Proszę wskazać, czy któryś z poniższych czynników zewnętrznych wpłynął na realizację Państwa projektu?

Czynnik zewnętrzny	Wpływ pozytywny	Wpływ negatywny	Brak wpływu	Nie wiem/ Trudno powiedzieć
Klimat dla przygotowania i realizacji projektu				
Uwarunkowania środowiska naturalnego (aspekty przyrodnicze, rzeźba terenu, uwarunkowania historyczno-kulturowe, niewybuchy itd.)				
Procedury związane ze stosowaniem Prawa zamówień publicznych				
Sytuacja na rynkach surowcowych				
Zmiana kosztów w trakcie realizacji inwestycji				
Sytuacja na rynku pracy				
Sytuacja finansowa podwykonawców				
Rozwój nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w zakresie zarządzania ruchem				
Sytuacja związana z COVID-19				

Inne, jakie? …. (proszę wskazać)				

18. Proszę wskazać, czy któryś z poniższych czynników wewnętrznych wpłynął na realizację Państwa projektu?

Czynnik wewnętrzny	Wpływ pozytywny	Wpływ negatywny	Brak wpływu	Nie wiem/ Trudno powiedzieć
Wielkość alokacji				
Poziom dofinansowania				
Sposób finansowania				
Tryb naboru wniosków				
Pozafinansowe zasady określone w konkursach o dofinansowanie				
Funkcjonowanie systemu LSI				
Czas rozliczenia wniosku o płatność				
Inne, jakie? …. (proszę wskazać)				

19. W jakim stopniu Pana/i zdaniem Państwa projekt realizuje poniższe zasady horyzontalne?

Zasada horyzontalna	Wysokim	Małym	Trudno powiedzieć
zasadę zrównoważonego rozwoju			
zasadę promowania równości szans kobiet i mężczyzn			
zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami			

20. Czy dostrzega Pan/i komplementarność (powiązanie) Państwa projektu z innymi projektami w obszarze transportu realizowanymi na terenie Państwa miasta w ostatnich 5 latach?

1. Tak
2. Nie
3. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 20 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

20a. Czy dzięki realizacji projektu komplementarnego, zaobserwowali Państwo dodatkowe efekty?

1. Tak
2. Nie

JEŚLI W PYT. 20a ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

20b. W jakim obszarze/zakresie powstają te dodatkowe efekty? Proszę wskazać wszystkie właściwe.

1. poprawa poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego
2. poprawa komfortu ruchu drogowego
3. zapewnienie większych prędkości podróżnych
4. usprawnienie ruchu tranzytowego
5. usprawnienie ruchu turystycznego i rekreacyjnego
6. wyprowadzenie ruchu poza tereny zurbanizowane i zabudowane
7. wzrost mobilności osób
8. wzrost mobilności towarów
9. rozwój terenów przemysłowych w miejscowościach znajdujących się w pobliżu realizowanych inwestycji
10. ograniczenie hałasu
11. inne, jakie? ……

JEŚLI W PYT. 3 ZAZNACZONO ODP. 2 WYŚWIETL:

21. Jak ocenia Pan/i prawdopodobieństwo osiągnięcia przez projekt wszystkich wyznaczonych wskaźników?

1. Bardzo wysokie
2. Raczej wysokie
3. Raczej niskie
4. Bardzo niskie

5. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 21 ZAZNACZONO ODP. 3 LUB 4 WYŚWIETL:

22. Który wskaźnik/i nie zostaną prawdopodobnie osiągnięte?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 21 ZAZNACZONO ODP. 3 LUB 4 WYŚWIETL:

23. Proszę wskazać powody, dla których wskaźnik/i nie zostaną prawdopodobnie osiągnięte?

(proszę wskazać) ……..

24. Czy wartości docelowe jakichkolwiek wskaźników zostaną znacząco przekroczone?

1. Tak
2. Nie
3. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 24 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

25. Wartości docelowe których wskaźników zostaną znacząco przekroczone?

(proszę wskazać) ……..

JEŚLI W PYT. 24 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

26. Proszę wskazać powody, dla których wartości docelowe wskaźników zostaną znacząco przekroczone?

(proszę wskazać) ……..

27. Które z poniższych celów interwencji zachowują swą aktualność w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej?

Cel interwencji	Tak	Nie	Nie wiem/ Trudno powiedzieć
1. poprawa poziomu bezpieczeństwa transportu na terenie województwa śląskiego			
2. skrócenie czasu przejazdu pomiędzy najważniejszymi ośrodkami w województwie śląskim			
3. poprawa komfortu podróży na terenie województwa śląskiego			

4. zmniejszenie uciążliwości działalności transportowej dla mieszkańców województwa śląskiego			
5. rosnące znaczenie transportu publicznego w realizacji przewozów pasażerskich w województwie śląskim			

28. Czy istnieją nowe obszary w zakresie transportu, które należałoby objąć wsparciem Programu w perspektywie 2021+?

1. Tak
2. Nie
3. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 28 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

29. Jakie nowe obszary w zakresie transportu należałoby objąć wsparciem Programu w perspektywie 2021+?

(proszę wskazać) ……..

30. Czy należałoby zmienić preferencje wyboru inwestycji w ramach RPO WSL w tych obszarach w porównaniu z obecnie obowiązującymi (np. w projektach drogowych polegające na przyznawaniu w procesie oceny większej liczby punktów projektom związanym z budową nowych dróg w porównaniu z projektami przebudowy dróg istniejących)?

1. Tak
2. Nie
3. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 30 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

30a. Jak powinny wyglądać te preferencje? Proszę opisać.

……
……
……

31. Czy należałoby zmienić tryb wyboru projektów w porównaniu z obecnie obowiązującym?

1. Tak
2. Nie
3. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 31 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

31a. Jak powinien wyglądać zmieniony tryb wyboru? Proszę opisać.

……
……
……

32. Czy należałoby zmienić sposób finansowania inwestycji w porównaniu z obecnie obowiązującym?

1. Tak
2. Nie
3. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 32 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

32a. Jak powinien wyglądać sposób finansowania inwestycji? Proszę opisać.

……
……
……

33. Czy należałoby zmienić warunki realizacji inwestycji w porównaniu z obecnie obowiązującymi?

1. Tak
2. Nie
3. Trudno powiedzieć

JEŚLI W PYT. 33 ZAZNACZONO ODP. 1 WYŚWIETL:

33a. Jak powinny wyglądać warunki realizacji inwestycji? Proszę opisać.

……
……
……

To było ostatnie pytanie. Bardzo dziękujemy za wypełnienie kwestionariusza!