



# Ocena efektów inwestycji transportowych realizowanych w ramach RPO WD 2014–2020

## Załącznik nr 2. Wyniki badań jakościowych



*Badanie współfinansowane ze środków Unii Europejskiej - Europejskiego Funduszu Społecznego  
oraz ze środków Samorządu Województwa Dolnośląskiego w ramach Pomocy Technicznej  
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020*

**Wykonawca:**



LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

40-599 Katowice

## Spis treści

---

<b>1. WYWIADY IDI Z EKSPERTAMI KOMISJI OCENIAJĄCEJ PROJEKTY .....</b>	<b>4</b>
1.1. PROBLEMY I POTRZEBY REGIONU W OBSZARZE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ .....	5
1.2. OCENA WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE .....	8
1.3. EFEKTY INTERWENCJI .....	10
1.4. NOWA PERSPEKTYWA FINANSOWA .....	12
<b>2. WYWIADY IDI Z PRZEDSTAWICIELAMI INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ RPO WD 2014-2020 .....</b>	<b>14</b>
2.1. PROBLEMY I POTRZEBY REGIONU W OBSZARZE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ .....	14
2.2. OCENA WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE .....	15
2.3. EFEKTY INTERWENCJI .....	16
2.4. NOWA PERSPEKTYWA FINANSOWA .....	17
<b>3. WYWIADY IDI Z PRZEDSTAWICIELAMI PODMIOTÓW ZARZĄDZAJĄCYCH ZINTEGROWANYMI INWESTYCJAMI TERYTORIALNYMI W RAMACH RPO WD 2014-2020 .....</b>	<b>18</b>
3.1. PROBLEMY I POTRZEBY REGIONU W OBSZARZE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ .....	18
3.2. OCENA WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE .....	19
3.3. EFEKTY INTERWENCJI .....	21
3.4. NOWA PERSPEKTYWA FINANSOWA. ....	21
<b>4. WYWIAD IDI Z BENEFICJENTEM PROJEKTÓW REALIZOWANYCH W RAMACH RPO WD 2014-2020 – DOLNOŚLĄSKĄ SŁUŻBĄ DRÓG I KOLEI .....</b>	<b>23</b>
4.1. PROBLEMY I POTRZEBY REGIONU W OBSZARZE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ .....	23
4.2. OCENA WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE .....	23
4.3. EFEKTY INTERWENCJI .....	24
4.4. NOWA PERSPEKTYWA FINANSOWA. ....	25

<b>5. ANALIZA ANKIET UZUPEŁNIAJĄCYCH DO BADANIA IDI .....</b>	<b>26</b>
<b>6. WYWIAD GRUPOWY FGI Z PRZEDSTAWICIELAMI INSTYTUCJI ZAANGAŻOWANYCH W REALIZACJĘ POLITYKI TRANSPORTOWEJ .....</b>	<b>33</b>
<b>7. WYWIAD GRUPOWY FGI Z PRZEDSTAWICIELAMI JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORYALNEGO .....</b>	<b>39</b>
<b>8. WYWIAD GRUPOWY FGI BENEFICJENTAMI RPO WD 2014-2020.....</b>	<b>45</b>
<b>9. WYWIAD GRUPOWY FGI Z PRZEDSTAWICIELAMI MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO.....</b>	<b>52</b>

## 1. Wywiady IDI z ekspertami Komisji Oceniającej Projekty

---

W badaniu udział wzięło 9 ekspertów uczestniczących w pracach Komisji Oceniającej Projekty (KOP) w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020 (RPO WD 2014-2020). Ekspertami byli:

- specjalista z zakresu elektromobilności,
- specjalista ds. projektów europejskich (brak specjalistycznej wiedzy dotyczącej zagadnień transportowych),
  - specjalista z zakresu inżynierii lądowej (budowa dróg i lotnisk),
  - specjalista z zakresu realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych w obszarze inżynierii ruchu drogowego,
    - specjalista ds. transportu publicznego,
    - specjalista ds. finansów, partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP),
    - specjalista ds. transportu (działający w ramach organizacji pozarządowej)
    - botanik, specjalista ds. oceny oddziaływania projektów na środowisko (brak wiedzy specjalistycznej z obszaru transportu).

Analiza treści wywiadów wskazuje, że w przeważającej liczbie przypadków eksperci oceniali wnioski o dofinansowanie projektów nie tylko w ramach RPO WD 2014-2020, ale również w ramach innych programów operacyjnych – ich odpowiedzi mają szerszy kontekst, często porównują województwo dolnośląskie z innymi regionami. Wśród ekspertów znalazły się osoby zamieszkujące województwo dolnośląskie, jak i osoby nie związane życiowo lub zawodowo z regionem. Badani nie zamieszkujący na terenie województwa wskazywali, że nie korzystają z efektów wdrożonych projektów, przez co nie mogą ocenić skuteczności udzielonej interwencji.

Badani bardzo często wskazywali, że ich odpowiedzi mogą być nieprecyzyjne, ze względu na horyzont czasowy badania – wnioski oceniane były kilka lat temu, w międzyczasie eksperci oceniali wnioski w innych programach, badani nie przygotowywali się do wywiadu, pomimo udostępnionego wcześniej scenariusza. W opinii sporządzającego raport stanowi to istotne ograniczenie zebranego materiału badawczego.

Badanie dotyczyło następujących obszarów:

1. Problemy i potrzeby regionu w obszarze dostępności transportowej
2. Ocena wniosków o dofinansowanie
3. Efekty interwencji
4. Nowa perspektywa finansowa.

## **1.1. Problemy i potrzeby regionu w obszarze dostępności transportowej**

W ocenie ekspertów województwo dolnośląskie na tle innych województw charakteryzuje się wysokim poziomem skomunikowania ośrodków aglomeracyjnych i miejskich, zarówno z punktu widzenia infrastruktury drogowej, jak i kolejowej. Okres programowania 2014-2020 został oceniony jako czas realizacji dojrzałych projektów, nakierowanych na uzupełnienie i rozwój istniejącego systemu transportowego województwa dolnośląskiego. Z punktu widzenia badanych osób była to perspektywa pozwalająca na realizację kluczowych inwestycji, istotnych z punktu widzenia społecznego, poprawiających poziom jakości życia mieszkańców województwa.

Zwrócono uwagę na występujące na początku perspektywy potrzeby związane z zapewnieniem odpowiedniej przepustowości dróg, szczególnie tych najbardziej obciążonych ruchem tranzytowym. Za problem uznano m.in. stan nawierzchni dróg kołowych, który wpływał na konieczność przemieszczania się z prędkością niższą niż wynikałoby to z parametrów infrastruktury. Do obszarów problemowych zaliczono stan taboru komunikacji publicznej wpływający na wysoką emisyjność transportu w obszarach miejskich. Innym z kluczowych obszarów problemowych w opinii badanych była znacząca degradacja istniejącej infrastruktury kolejowej.

Zauważono, że w poprzednich perspektywach finansowych główny nacisk kładziono na rozwój infrastruktury transportowej, pozwalającej na poprawę skomunikowania Wrocławia z innymi ośrodkami wojewódzkimi w kraju oraz bazową siecią TEN-T. W opinii jednego z ekspertów przyjęta we wcześniejszych okresach programowania strategia przyczyniła się do zbyt niskiego poziomu inwestycji w budowę oraz modernizację podstawowej infrastruktury drogowej i kolejowej, pozwalającej na usprawnienie funkcjonowania systemu transportowego w ośrodkach oddalonych od stolicy województwa. Zidentyfikowano również problemy dotyczące stanu infrastruktury kolejowej,

uniemożliwiającej realizację założeń polityki zrównoważonego transportu opartej na mobilności multimodalnej, o wysokiej dostępności różnych sposobów przemieszczania się oraz znaczącej częstotliwości kursów realizowanych przez organizatorów i operatorów transportu zbiorowego (miejskiego i kolejowego). Jeden z ekspertów stwierdził, że inwestycje realizowane w poprzednich perspektywach finansowych nie pozwoliły na zwiększenie spójności istniejącej sieci transportowej (brak zintegrowanych działań pomiędzy zarządcami infrastruktury), co przekładało się m.in. na problemy z zapewnieniem trwałości projektów oraz uzyskaniem efektu komplementarności realizowanych inwestycji.

W opinii ekspertów perspektywa finansowa 2014-2020 była w przypadku województwa dolnośląskiego pierwszą, w której możliwe było na szeroką skalę realizowanie inwestycji infrastrukturalnych w zakresie transportu rowerowego (tzw. mobilności miękkiej) – budowano spójną infrastrukturę transportową, pozwalającą na uruchomienie odseparowanych od ruchu drogowego ciągów komunikacyjnych, a nie krótkich odcinków tras rowerowych, jak to miało miejsce wcześniej.

Do kluczowych inwestycji, które rozwiązywały problemy transportowe eksperci zaliczyli:

- rewitalizację linii kolejowych wraz z budową infrastruktury punktowej,
- inwestycje w obszarze budowy zintegrowanej i bezpiecznej infrastruktury transportu rowerowego,
- budowę centrów przesiadkowych wspierających multimodalność przemieszczeń pasażerskich,
- projekty nakierowane na ograniczenie ruchu samochodowego w różnych ośrodkach miejskich (budowa obwodnic),
- kompleksowe inwestycje zmierzające do rozwoju zrównoważonej mobilności, w tym upowszechnianie elektromobilności.

Niemal wszyscy respondenci wskazali że najistotniejszymi z punktu widzenia równoważenia mobilności w regionie były inwestycje dotyczące transportu kolejowego. Za istotne uznano również inwestycje związane z upowszechnieniem transportu rowerowego.

Jeden z ekspertów zauważył, że budowa obwodnic z jednej strony pozwoliła na rozwiązanie lokalnych i regionalnych problemów związanych z obciążeniem systemu transportowego konkretnych miejscowości, z drugiej jednak wpłynęła niekorzystnie na sytuację społeczno-gospodarczą tych obszarów. W opinii eksperta wyprowadzenie ruchu poza miejscowości powoduje obumieranie gospodarcze i społeczne małych miejscowości:

**„Niestety, omijanie centrów miejscowości przez ruch samochodowy powoduje, że gwałtownie spadają obroty takie czysto handlowe i relacje społeczne, które zazwyczaj rozwijają się dosyć bujnie przy ruchu kołowym przechodzącym przez miejscowości.”**

Centra przesiadkowe (wraz z rozwiązaniami Park & Ride, Bike & Ride) miały szczególne znaczenie dla mniejszych miejscowości, gdzie rozwiązania tego typu cieszyły się dobrym odbiorem społecznym i rozwiązywały realne problemy mieszkańców.

Eksperci ocenili, że proponowane przez wnioskodawców projekty były spójne z przyjętymi politykami rozwoju regionu, nie tylko tymi dotyczącymi transportu, ale i innymi powiązanymi. Wnioskodawcy nie tylko wskazywali, na które polityki będą oddziaływać ich projekty, ale dodatkowo to uzasadniali. Jeden z badanych ekspertów zwrócił uwagę jednak, że liczba polityk (dokumentów), które były wymagane od beneficjentów była nadmierna, co powodowało że polityki były przez wnioskodawców opracowywane, ale nie miały one waloru działań realnych.

Wadą polityk, do których odwoływali się wnioskodawcy, był niski poziom partycypacji społecznej, mającej kluczowe znaczenie dla późniejszego odbioru wdrażanych inwestycji.

Projekty wybrane do dofinansowania w opinii ekspertów KOP były komplementarne w stosunku do inwestycji zrealizowanych w poprzednich okresach programowania, jak i w stosunku do innych wnioskowanych projektów w okresie programowania 2014-2020.

W ogólnej opinii ekspertów udzieloną interwencję należy ocenić jako trafną.

#### **WNIOSKI:**

- udzielana interwencja odpowiadała na kluczowe problemy transportowe regionu.



## 1.2. Ocena wniosków o dofinansowanie

W opinii ekspertów kryteria były trafne, optymalne, obiektywne i adekwatne. Przyjęty system kryteriów oceny projektów co do zasady nie ograniczał szans beneficjentów na uzyskanie wsparcia. Za zasadne uznano wprowadzenie konieczności szacowania i raportowania wskaźników dotyczących redukcji emisji CO<sub>2</sub> w wyniku realizacji projektów.

Trzech ekspertów wskazało, że zbędne wydaje się uzasadnianie kryteriów horyzontalnych (np. zapewnienia równości szans kobiet i mężczyzn) - w przypadku inwestycji transportowych wydają się być abstrakcyjne:

**„...kwestie dyskryminacyjne dotyczące równości kobiet i mężczyzn w układzie transportowym były zupełnie absurdalne”**

Jeden ekspert wskazał, że w przypadku projektów składanych przez małe miejscowości dyskryminujące może być kryterium dotyczące ponadregionalności charakteru projektu:

**„To kryterium przeważnie było bardzo trudne do osiągnięcia dla wielu niewielkich ośrodków, które składały wnioski - dawało to od razu przewagę tym wnioskodawcom, którzy mają możliwość wykazania takiego działania. Bardzo często pozostałe kryteria były oceniane na zbliżonym poziomie więc faktycznie to kryterium często dawało przewagę większym ośrodkom.”**

Jeden z ekspertów wskazał, że zbędne jest badanie projektów w zakresie wpływu pomocy publicznej na funkcjonowanie lokalnych rynków transportu publicznego. Zauważył, że zgodnie z krajowym prawodawstwem samorząd gminny jest odpowiedzialny za zapewnienie publicznego transportu zbiorowego – transport zbiorowy nie jest działalnością dochodową, więc udzielenie wsparcia co do zasady na tego typu działania nie zagraża funkcjonowaniu wspólnego rynku.

W opinii badanych zasadne byłoby przeniesienie ciężaru oceny wniosków z aspektów społeczno-politycznych na ocenę konkretnych rozwiązań technicznych. Zaproponowano wprowadzenie do oceny projektów fakultatywnego kryterium dotyczącego innowacyjności proponowanych rozwiązań. Inny ekspert zauważył, że nie zawsze do wniosku dołączano całą dokumentację techniczną projektu, co utrudniało ocenę inwestycji:

**„... często było tak, że były to wyciągi z dokumentacji technicznej. Oczywiście jeśli z dokumentacji nie wynikały pewne rzeczy, można było prosić o uzupełnienie. Lepiej by było jednak, gdyby wszystkie dokumenty były - nie byłoby wtedy żadnych wątpliwości”**

Wnioski do badanach działań składane były przez instytucje sektora finansów publicznych, co skutkowało ich wysoką jakością formalną i merytoryczną:

**„... rzadko zdarzały się uzupełnienia”**

Jeden z ekspertów stwierdził:

**„Widać, że ktoś nad nimi pracował. I nie pracował nad nimi w ciągu tygodnia, miesiąca, tylko to są długoterminowe analizy - ktoś nad nimi spędził kilka miesięcy i to nie jedna osoba tylko zespół osób. Były naprawdę dobrze przygotowane”.**

Poziom wniosków, które zostały odrzucone ze względów formalnych i merytorycznych eksperci ocenili jako bardzo niski. O tym, który z wniosków otrzymał wsparcie decydowało miejsce w liście rankingowej.

Eksperti bardzo dobrze oceniają system oceny wniosków – system był w ich opinii sprawny i przyjazny dla oceniających (system elektronicznej oceny projektów). Jeden z badanych ekspertów uważa, że konieczne byłoby wprowadzenie zmian dotyczących oddelegowywania ekspertów do realizacji oceny projektów przez pracodawców (wprowadzenie zasady, że pracownik będący ekspertem może wykonywać tego typu działalność w godzinach pracy; Instytucja Zarządzająca powinna usprawiedliwiać tego typu nieobecności pracowników). Zdaniem tego eksperta należałoby też ograniczyć rygor czasowy dotyczący oceny wniosków – często czas przeznaczony na ocenę wniosków nie pozwalał na pełne zapoznanie się z jego treścią, w związku z czym ocena projektów była pobieżna. Inny badany wskazał, że kryteria specyficzne np. dotyczące ochrony środowiska, czy pomocy publicznej powinny być oceniane przez ekspertów z tych dziedzin na etapie oceny formalnej, a nie w ocenie merytorycznej.

W większości przypadków eksperci nie mieli zdania w zakresie tego, czy poziomi alokacji był adekwatny do potrzeb. W pojedynczych przypadkach badani wskazywali, że alokacja środków przeznaczonych na realizację projektów transportowych była niewystarczająca z punktu widzenia zidentyfikowanych potrzeb, w związku z czym nie było

możliwe rozwiązanie wszystkich problemów we wszystkich ośrodkach w regionie. Jedna badana wskazała, że w jej opinii alokacja była adekwatna do potrzeb.

### **WNIOSKI**

- Należy zachować dotychczasowy system kryteriów oceny projektów;
- Należy na bieżąco dostosowywać kryteria oceny projektów, tak aby osiągnąć cel programowy;
- Warto rozważyć konieczność uzasadniania w jaki sposób będą realizowane zasady horyzontalne dotyczące np. aspektów równości szans dostępu do ogólnodostępnej infrastruktury transportowej ze względu na płeć, przynależność do grup etnicznych, religijnych itp.;
- Należy wyeliminować kryteria potencjalnie dyskryminujące projekty małe ośrodki miejskie, szczególnie narażone na przestrzenne wykluczenie komunikacyjne (np. ponadregionalność projektu);
- Utrzymać wymóg dotyczący spełniania warunku dostępności infrastruktury dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej mobilności fizycznej;
- Należy skorelować czas wykonania oceny projektu z objętością dokumentacji, tak aby możliwa było rzetelne zapoznanie się z całą dokumentacją składaną przez wnioskodawców, a nie tylko pobieżną weryfikację kryteriów oceny wniosków.

### **1.3. Efekty interwencji**

---

W opinii jednego z badanych ekspertów poprawa dostępności transportowej województwa jest dostrzegalna na co dzień. Nie jest to co prawda wynik wyłącznie inwestycji podejmowanych w ostatnim okresie programowania, ale wieloletniej, konsekwentnie realizowanej polityki lokalnej i regionalnej. W szczególności znaczącej poprawie uległa jakość nawierzchni dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych. W wielu miejscach ruch został wyprowadzony poza centra miejscowości, co przyczynia się do skrócenia czasu przejazdów. Wnioskodawcy w swoich projektach często ujmowali konieczność budowy infrastruktury pomocniczej (np. chodników, ciągów pieszo-rowerowych), które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu. Skoncentrowanie działań na budowie infrastruktury rowerowej przyczyniło się do zwiększenia roli roweru w przemieszczeniach obligatoryjnych.

Inwestycje wspierające rolę transportu rowerowego charakteryzują się stosunkowo wysoką spójnością i komplementarnością, zachęcającą do korzystania z tzw. „miękkiej mobilności”.

W wyniku realizacji projektów nastąpiła częściowa wymiana taboru komunikacji publicznej na tabor elektryczny. W ocenie jednego z ekspertów projekty te miały jednak bardziej charakter wizerunkowy (szczególnie jeśli w ramach projektu nabywano pojedyncze autobusy), niż realny wpływ na podniesienie jakości świadczonych usług:

**„Elektromobilność ma charakter wizerunkowy, to znaczy nie ma jakiegoś specjalnego przełożenia na oszczędności CO2. Elektromobilność w chwili obecnej to jest przeniesienie emisji CO2 z miasta do okolicy, gdzie ten prąd jest produkowany.”**

Realizowane projekty przyczyniły się do ograniczenia indywidualnego ruchu samochodowego w centrach miast, nie tylko tych dużych, ale i mniejszych. Istotnym obszarem były również projekty z zakresu rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego, pozwalające na skrócenie przeciętnego czasu podróży.

Interwencja w ocenie badanych przyczyniła się do zwiększenia dostępności przemieszczeń multimodalnych, co potencjalnie powinno zachęcić podróżujących do zmiany swoich zachowań komunikacyjnych. Przyczyniła się również do wzrostu atrakcyjności turystycznej regionu, również wśród zagranicznych gości.

Realizowane inwestycje drogowe przyczyniły się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz skrócenie czasu przejazdu. W opinii jednego eksperta mogło się to przyczynić do rozwoju gospodarczego regionu i zwiększenia liczby miejsc pracy. Mogło wpłynąć też na zwiększenie zasięgu rynku pracy – mieszkańcom łatwiej jest się przemieszczać. Inwestycje te wpływają też na ograniczenie emisyjności transportu drogowego (mniejszy hałas, mniejsze emisje spalin). Należy jednak zauważyć, że rozwój infrastruktury drogowej mógł wpłynąć na zwiększenie liczby przemieszczeń realizowanych transportem samochodowym i zmniejszyć zainteresowanie transportem zbiorowym.

Jeden z ekspertów zwrócił uwagę na to, że wnioski składane są przez ograniczoną grupę beneficjentów – są w województwie obszary, które z niewiadomych przyczyn nie starają się o wsparcie projektów transportowych. Można jednak założyć, że i te ośrodki borykają się z problemami transportowymi porównywalnymi z problemami podmiotów aplikujących o środki z RPO WD. Potencjalnie może być to związane koniecznością spełnienia

wymogów formalnych dotyczących gotowości inwestycji do realizacji (np. dysponowanie odpowiednimi decyzjami administracyjnymi).

Jeden z ekspertów wskazał, że w jego opinii wnioskodawcy zbyt optymistycznie deklarują efektywność proponowanych projektów.

Eksperti w większości przypadków wskazywali, że nie obserwowali postępów realizacji ocenianych przez nich projektów, jak i ich efektów – nie otrzymywali takich informacji, nie interesowało ich to lub nie sprawdzali, ze względu na chęć zachowania bezstronności w przyszłości. Zauważono, że eksperci nie są informowani jakiego rodzaju działania podejmowane przez beneficjentów pozwalają na osiągnięcie lepszych efektów. Wiedza o efektywności konkretnych działań, mogłaby w przyszłości wpływać na efektywniejszą alokację środków.

#### **REKOMENDACJE:**

- Zdiagnozowanie przyczyn nieubiegania się o wsparcie finansowe przez część ośrodków;
- Zwiększenie wsparcia merytorycznego dla małych ośrodków nieubiegających się o wsparcie finansowe w obszarze transportu;
- Zwrócenie większej uwagi na racjonalność deklarowanych przez wnioskodawców efektów;
- Zwrócenie większej uwagi na rzetelność i większą partycypację społeczną polityk uzasadniających potrzebę realizacji konkretnych inwestycji transportowych;
- Zwiększenie zaangażowanie ekspertów oceniających projekty w ocenę efektywności i skuteczności udzielonej interwencji (zwiększenie ich roli w ewaluacji projektów ex-post).

### **1.4. Nowa perspektywa finansowa**

---

Zdaniem ekspertów konieczna jest dalsza realizacja działań zmierzających do równoważenia mobilności m.in. poprzez zwiększanie dostępności transportu zbiorowego i miękkiej mobilności (np. przemieszczeń rowerowych). Istotna będzie kontynuacja działań dotyczących rozwoju transportu kolejowego, a nawet zwiększenie zaangażowania w rozwój sprawnych połączeń kolejowych pomiędzy ośrodkami miejskimi regionu. Ze względu na zbyt niską alokację zasadne wydaje się kontynuowanie obranego kierunku działań.

Dostępność transportu zbiorowego powinna być kreowana przede wszystkim poprzez zwiększenie częstotliwości połączeń transportowych, czy też lepsze zarządzanie informacją pasażerską.

W nowej perspektywie warto rozważyć zwiększenie ilości przepraw mostowych, pozwalających na uzupełnienie sieci drogowej. Postulowano również konieczność dopuszczenia w przypadku budowy infrastruktury drogowej kontynuacji wcześniej zrealizowanych inwestycji (zdarzały się przypadki, że beneficjenci otrzymywali środki na realizację jednego etapu inwestycji, co uniemożliwiało budowanie spójnej sieci transportowej).

#### **REKOMENDACJE:**

- Zwiększenie zaangażowania mniejszych miejscowości, w celu zwiększenia ich dostępności transportowej (większe oddziaływanie na lokalne rynki pracy);
- Zwrócenie większej uwagi na konieczność budowy siatki połączeń w oparciu o założenia multimodalności;
- Zwiększenie oferty przewozowej środkami transportu zbiorowego (kolej i transport miejski);
- Kontynuacja trendów dotyczących rozwoju infrastruktury transportu niezmotoryzowanego;
- Dodanie w przypadku projektów drogowych kryterium kontynuacji wcześniej rozpoczętych inwestycji lub uzupełnienia sieci drogowej;
- Wymiana taboru autobusowego na elektryczny w przypadku realizacji wieloletnich planów wdrażania elektromobilności, dla których sporządzono AKK wskazujące, że konwersja taboru przyczyni się do osiągnięcia korzyści społecznych i środowiskowych.

## **2. Wywiady IDI z przedstawicielami Instytucji Zarządzającej RPO WD 2014-2020**

---

Badaniem objęto 3 osoby reprezentujące:

- Departament Funduszy Europejskich – Wydział Zarządzania
- Departament Funduszy Europejskich – Wydział Obsługi Wdrażania EFRR
- Departament Gospodarki – Wydział Rozwoju Regionalnego

Badanie dotyczyło następujących obszarów:

1. Problemy i potrzeby regionu w obszarze dostępności transportowej
2. Ocena wniosków o dofinansowanie
3. Efekty interwencji
4. Nowa perspektywa finansowa.

### **2.1. Problemy i potrzeby regionu w obszarze dostępności transportowej**

---

W opinii badanych przedstawicieli Instytucji Zarządzającej sieć transportowa na poziomie województwa była i jest bardzo gęsta. Głównym problemem na początku okresu programowania 2014-2020 była niska wydolność układu drogowego, wynikająca ze stan nawierzchni, niskiej klasy technicznej infrastruktury drogowej oraz jej przepustowości. Problemy te wymagały dokonania modernizacji dróg wojewódzkich. Do największych problemów transportowych województwa dolnośląskiego zaliczono:

- ograniczoną dostępność obszarów peryferyjnych wobec stolicy województwa,
- liczne nieczynne linie kolejowe wymagające rewitalizacji,
- niedokończoną budowę południowej części autostrady A18,
- brak sieci dróg ekspresowych,
- ograniczoną dostępność komunikacyjną południowej oraz północnej części województwa.

Do projektów o charakterze strategicznym respondenci zaliczyli te, które wynikały z regionalnego planu transportowego. Do najważniejszych zaliczono przedsięwzięcia związane z rewitalizacją linii kolejowych i budową obwodnic ośrodków subregionalnych.

Z punktu widzenia respondentów priorytety inwestycyjne w obszarze transportu były trafne i odpowiadały na zidentyfikowane potrzeby regionu.

Kluczowe znaczenie dla rozwiązywania problemów transportowych w opinii badanych miały projekty współfinansowane w ramach procedury niekonkurencyjnej – już na etapie programowania zostały one bowiem uznane za strategiczne.

Do podstawowych problemów związanych z realizacją projektów zaliczono kwestie o charakterze formalno-prawnym, dotyczącym naruszeń związanych z ochroną środowiska i udziałem społecznym w projektach, które podlegały ocenie oddziaływania na środowisko. Problemem były też kwestie związane z wyceną inwestycji – kosztorysy opracowywane na etapie planowania wymagały znaczących zmian w związku z wynikami zamówień publicznych.

## **2.2. Ocena wniosków o dofinansowanie**

---

Do podstawowych problemów związanych z realizacją projektów zaliczono kwestie o charakterze formalno-prawnym, dotyczącym naruszeń związanych z ochroną środowiska i udziałem społecznym w projektach, które podlegały ocenie oddziaływania na środowisko. Spowodowało to konieczność rozwiązania umów na pojedyncze projekty. Środki przeznaczone na ich realizację zostały jednak skonsumowane przez inne projekty transportowe dofinansowane w ramach tego samego priorytetu. Problemem były też kwestie związane z wyceną inwestycji – kosztorysy opracowywane na etapie planowania wymagały znaczących zmian w związku z wynikami zamówień publicznych. Szczególny wpływ na wystąpienie tego typu problemów miał wzrost cen związany z COVID-19 i wybuchem wojny w Ukrainie. W związku z pandemią COVID-19 i kryzysem za wschodnią granicą kraju konieczne było również wydłużanie czasu realizacji niektórych inwestycji, ze względu na przerwanie łańcuchów dostaw materiałów niezbędnych do realizacji projektów. Incydentalnie projekty wymagały dokonania zmian o charakterze rzeczowym.

Wnioski o dofinansowanie projektów opracowywane były zgodnie z udostępnionymi przez Instytucję Zarządzającą wzorami dokumentów i wytycznymi. Wszystkie wnioski były oceniane formalnie i merytorycznie. W przypadku projektów pozakonkursowych



wnioskodawcy mieli możliwość dwukrotnego poprawienia wniosków na etapie oceny formalnej. Oceny merytorycznej projektów dokonywali dziedzinowi eksperci zewnętrzni.

Kryteria oceny projektów były zgodne z założeniami programu. Wszystkie założenia projektowe musiały być spójne i logiczne. Na etapie oceny formalnej, kluczowym kryterium oceny projektów była kwalifikowalność przedsięwzięcia i jego zgodność z politykami wspólnotowymi, krajowymi i regionalnymi. Planowana przebudowa dróg wojewódzkich miała poprawić dostępność systemów dróg krajowych i sieci TEN-T. Ocenie podlegała też kalkulacja wydatków, z punktu widzenia ich adekwatności i zgodności z zakresem projektu. Istotne było kryterium odnoszące się do wzrostu dostępności transportowej regionu w układzie międzyregionalnym i wewnątrz regionalnym. Ważny był też warunek dotyczący zachowania trwałości interwencji.

Komórki Urzędu Marszałkowskiego odpowiadające za wdrażanie RPO WD 2014-2020 borykały się z niedostatkami kadrowymi – na jednego pracownika przypadało w szczytowym okresie 15-16 projektów.

### 2.3. Efekty interwencji

---

Z informacji respondentów wynika, że w przypadku projektów pozakonkursowych realizowanych w ramach priorytetu 5. wskaźniki wielokrotnie przekroczyły te, które zostały założone w 2014 r. Przekroczenia wskaźników wynikały z:

- w przypadku pojemności taboru kolejowego – oferty złożonej przez dostawcę,
- w przypadku transportu drogowego – niższego od zakładanego kosztem przebudowy 1 km dróg (przeniesienie alokacji z dróg wojewódzkich na drogi powiatowe).

W opinii respondentów system wskaźników jest trafny, odzwierciedla zakładane efekty, jest spójny i czytelny, w związku z czym nie wymaga zmian.

Alokacja środków przeznaczonych na realizację projektów transportowych była niewystarczająca – nie pozwoliła na realizację wszystkich zidentyfikowanych potrzeb. Alokacja w trakcie okresu programowania była zwiększana.

Respondenci uważają, że cele programowe w obszarze transportu zostały w pełni zrealizowane:

**„W mojej ocenie można powiedzieć, że osie transportowe, które realizowaliśmy w perspektywie 2014-2020 spełniły swoje założenia. Osiągnęliśmy cele, zarówno pod kątem wydatkowanych środków, jak i osiąganych wskaźników. Jesteśmy prawie na finiszu, bo około 90% środków zostało wydatkowanych. Wskaźniki zostały osiągnięte, więc i województwo, i beneficjenci sobie poradzi.”**

Badani wskazują również, że zrealizowane projekty przyczyniły się do zwiększenia dostępności transportowej regionu, chociaż nadal nie rozwiązano problemów z dostępnością ośrodków peryferyjnych.

## **2.4. Nowa perspektywa finansowa**

---

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez respondentów w nowym okresie programowania przyjęto zasadę, że inwestycje drogowe i kolejowe będą realizowane wyłącznie w trybie niekonkurencyjnym, jako inwestycje o charakterze strategicznym z punktu widzenia funkcjonowania sieci transportowej w regionie. Decyzja ta jest związana z ograniczeniem alokacji środków dla województwa dolnośląskiego.

W nowym okresie programowania należy rozważyć większą elastyczność w zakresie możliwości wprowadzenia zmian w projektach, szczególnie jeśli chodzi o czas realizacji zadań.

W nowej perspektywie większy nacisk będzie kładziony na rozwój infrastruktury kolejowej.

### **3. Wywiady IDI z przedstawicielami podmiotów zarządzających Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi w ramach RPO WD 2014-2020**

---

W badaniu udział wzięło 4 przedstawiciele Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach RPO WD 2014-2020:

- 1 osoba reprezentująca ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej,
- 1 osoba reprezentująca Instytucję Pośredniczącą Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- 2 osoby reprezentujące ZIT Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Badanie dotyczyło następujących obszarów:

1. Problemy i potrzeby regionu w obszarze dostępności transportowej
2. Ocena wniosków o dofinansowanie
3. Efekty interwencji
4. Nowa perspektywa finansowa.

#### **3.1. Problemy i potrzeby regionu w obszarze dostępności transportowej**

---

Respondenci w trakcie wywiadów wskazali, że do najważniejszych problemów regionu w zakresie dostępności transportowej należały:

- niska jakość dróg,
- niski poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- brak odpowiedniej przepustowości dróg i połączeń kolejowych pozwalających na obsługę i rozwój specjalnych stref ekonomicznych, stref aktywności (słaba dostępność do dróg bazowej sieci TEN-T),
- silne obciążenie lokalnych dróg transportem tranzytowym,
- narastające zjawisko kongestii powodujące obniżenie poziomu jakości życia mieszkańców miast objętych ZIT,
- brak integracji i komplementarności oferty transportu zbiorowego (kolejowego i miejskiego),

- brak autobusowego transportu regionalnego (połączeń z obszarami pozamiejskimi),
- niska dostępność transportu dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności fizycznej (np. opiekunów małych dzieci),
- nadmierne obciążenie indywidualnym transportem samochodowym centrów miast i dróg wylotowych,
- wysoki poziom emisji pochodzących z sektora transportu.

Do strategicznych przedsięwzięć pozwalających rozwiązać kluczowe problemy transportowe na obszarach objętych wsparciem w ramach ZIT zaliczono:

a) w przypadku ZIT Wrocław:

- udroźnienie połączeń wylotowych z Wrocławia (np. przebudowa ul. Buforowej we Wrocławiu, budowa drogi wojewódzkiej nr 342)
- budowa wschodniej obwodnicy Oleśnicy,
- budowa rozwiązań typu Park & Ride,
- inwestycje kolejowe (np. rewitalizacja linii kolejowej nr 292),
- budowa infrastruktury transportu rowerowego;

b) w przypadku ZIT Wałbrzych:

- przebudowa dróg wojewódzkich 367 i 381 na obszarze Wałbrzycha,
- modernizacja i przebudowa drogi w Nowej Rudzie (łącnika Drogi Sudeckiej z podstrefą Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Investpark);
- przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój;

c) w przypadku ZIT Jelenia Góra:

- budowa obwodnicy Maciejowej;
- budowa 4 przystanków kolejowych na obszarze Jeleniej Góry.

### 3.2. Ocena wniosków o dofinansowanie

---

Respondenci stwierdzili, że przyjęty w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych system oceny projektów był:

**„... jedyny słuszny i najwłaściwszy ze wszystkich możliwych.”**

W wypowiedziach badanych dominował pogląd, że partycypacyjne podejście do programowania interwencji, oceny i wyboru projektów, a następnie zaangażowanie przedstawicieli gmin we wdrażanie wybranych projektów zwiększa efektywność udzielanej interwencji wspólnotowej.

**„Jestem wielką fanką strategii terytorialnych, ponieważ one wymagają spojrzenia na problemy konkretnego obszaru funkcjonalnego z góry - problemy nie zamykają się w granicach jednej gminy.”**

Respondenci uznali za trafne inwestycje, które otrzymały wsparcie w trybie niekonkurencyjnym – były to inwestycje, które w ramach opracowywanych strategii zostały zidentyfikowane jako kluczowe, o strategicznym znaczeniu dla rozwoju danego obszaru.

W trakcie realizacji projektów zidentyfikowano następujące problemy powodujące opóźnienia w realizacji projektów:

- związane z pozyskaniem decyzji środowiskowych (protesty społeczne i procedury sądowe),
- procedurami związanymi z pozyskaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID),
- zmiany przepisów prawa,
- paraliż organizacyjny instytucji i przedsiębiorstw w związku z wybuchem pandemii COVID-19,
- znaczący wzrost cen realizacji inwestycji w związku z presją inflacyjną.

Realizowane w ramach ZIT inwestycje transportowe wynikały z zapisów dokumentów strategicznych, w szczególności ze strategii ZIT.

Badani wskazali, że alokacja przeznaczona na realizację projektów w ramach ZIT była zdecydowanie niewystarczająca - nie pozwoliła na rozwiązanie wszystkich problemów i zaspokojenie zidentyfikowanych potrzeb w obszarze transportu:

**„Najważniejsze priorytetowe inwestycje zostały wykonane, jednakże nie jest to koniec tej drogi, którą musimy przejść, żeby zwiększyć dostępność transportową całego naszego obszaru.”**

### 3.3. Efekty interwencji

---

Respondenci wskazali na następujące efekty realizowanych projektów transportowych:

- podniesienie poziomu jakości życia mieszkańców na obszarach objętych wsparciem,
- obniżenie poziomu emisji pochodzącej z sektora transportowego w centach miejscowości objętych wsparciem poprzez wyprowadzenie ruchu drogowego poza centralne obszary,
- obniżenie poziomu hałasu drogowego, związanego z nadmiernym ruchem tranzytowym,
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego i zwiększenie jego atrakcyjności dla pasażerów,
- przywrócenie połączeń kolejowych,
- podniesienie komfortu i bezpieczeństwa ruchu samochodowego,
- promowanie roweru jako środka transportu w codziennych przemieszczeniach.

Poza efektami bezpośrednimi związanymi z realizacją projektów badani wskazali na efekty, będące wartością dodaną realizowanych projektów, takie jak:

- zwiększenie inwestycji mieszkaniowych położonych w pobliżu tras wylotowych z Wrocławia,
- zwiększenie spójności planów inwestycyjnych z planowaną infrastrukturą transportową gmin należących do ZIT,
- podniesienie atrakcyjności gospodarczej obszarów ZIT,
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej.

### 3.4. Nowa perspektywa finansowa

---

Respondenci wskazują, że w nowym okresie programowania warto utrzymać wsparcie dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej w ramach ZIT. Postulują wręcz zwiększenie alokacji na zadania realizowane do tej pory w ramach Działania 3.4.

Przedstawiciele ZIT Wrocław wskazali na potrzeby rozbudowy infrastruktury szynowej w mieście wojewódzkim – nie tylko kolejowej, ale i tramwajowej, a być może nawet budowę

metra. Nie mniej zgodnie z przewidywaną alokacją na okres programowania 2021-2027 realizacja takich inwestycji będzie niemożliwa.

Przedstawiciel ZIT Jelenia Góra wskazał, że w nowym okresie programowania warto zainwestować w dalsze wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza centra miast i poza miejscowości turystyczne oraz rewitalizację infrastruktury kolejowej. Zwrócono również uwagę na konieczność realizacji dalszych inwestycji w transport publiczny i infrastrukturę transportu rowerowego.

Zwrócono uwagę, że Urząd Marszałkowski powinien zwiększyć poziom partycypacji w wydatkowaniu środków pochodzących w funduszy europejskich podmiotów zarządzających strategiami terytorialnymi:

**„Wszystkie środki przeznaczane na transport publiczny i na infrastrukturę transportową, powinny być wdrażane i realizowane w oparciu strategię terytorialne.”**

**„To zawsze powinna być decyzja całego obszaru funkcjonalnego [...] wszystkie inwestycje transportowe - infrastrukturalne, ale również organizacyjne, powinny być wdrażane przez strategię terytorialne, bo tylko wtedy będą efektywne.”**

## **4. Wywiad IDI z beneficjentem projektów realizowanych w ramach RPO WD 2014-2020 - Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei (DSDiK)**

W wywiadzie uczestniczyło dwóch przedstawicieli DSDiK. Jednostka realizowała głównie projekty drogowe i kolejowe (rewitalizacja linii kolejowych).

### **4.1. Problemy i potrzeby regionu w obszarze dostępności transportowej**

Respondenci wskazali, że główne problemy transportowe województwa związane są z jego położeniem przygranicznym. Na terenie regionu znajduje się jedna autostrada, jedna droga ekspresowa. Wiele nowych odcinków dróg jest planowanych do budowy. W ocenie badanych województwo jest stosunkowo dobrze skomunikowane z siecią TEN -T. Sieć dróg wojewódzkich jest dość rozległa (ponad 2000 kilometrów dróg). Należy jednak zauważyć, że stan sieci drogowej nie jest jednolity. Województwo stara się aktywnie pozyskiwać środki z Unii Europejskiej oraz z innych źródeł. Okres programowania 2014-2020 był kontynuacją wcześniej przyjętych priorytetów w zakresie budowy sieci drogowej, jednak stan infrastruktury dróg wojewódzkich wymaga dalszych inwestycji.

Innym ważnym problemem okazał się stan infrastruktury kolejowej. Około dwadzieścia lat temu zawieszono działalność wielu połączeń, w związku z czym liczna grupa mieszkańców województwa została odcięta od połączeń z głównymi ośrodkami miejskimi.

### **4.2. Ocena wniosków o dofinansowanie**

W ocenie respondentów inwestycje realizowane przez DSDiK spełniały kryterium komplementarności i realizowały strategiczne cele programu operacyjnego. Potrzeba realizacji inwestycji była uzasadniona i spójna z dokumentami strategicznymi takimi jak strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do roku 2030, czy planem transportowym. Przedsięwzięcia po części były kontynuacją działań rozpoczętych w poprzednim okresie



programowania, tzn. 2007-2013. Projekty realizowane w ramach RPO WD 2014-2020 przygotowane zostały tak, aby możliwa była ich kontynuacja i rozwój w późniejszym okresie.

Przedstawiciele beneficjenta wykorzystali całą przydzieloną alokację. Stwierdzono, że w trakcie okresu programowania zrezygnowano z realizacji dwóch projektów z przyczyn formalno-prawnych. Istotną przeszkodę w realizacji projektów stanowiły różnego rodzaju uzgodnienia administracyjne, (np. z Wodami Polskimi), uzyskanie pozwolenia (również na budowę), co skutkowało wydłużeniem czasu realizacji projektu. Problemy rodziły również aspekty prawne, szczególnie w przypadku realizacji projektów w trybie zaprojektuj-wybuduj. Zdarzało się bowiem, że w momencie składania wniosku o dofinansowanie przedsięwzięcia obowiązywały inne regulacje prawne, niż w momencie rzeczywistego rozpoczęcia jego realizacji (np. zmiany ustawy w zakresie wydawania pozwoleń na budowę, decyzji środowiskowych). Była to bariera, która wydłużała proces inwestycyjny. Drugą barierą była sytuacja na rynku materiałów budowlanych wywołana przez pandemię COVID-19 i wojną w Ukrainie – wykonawcy mieli problem z dostępnością materiałów, co ograniczało możliwości planowej realizacji projektów.

Badani wskazali, że dostępność środków finansowych nie stanowiła w ich odczuciu bariery w realizacji projektów:

**„Środki, które były zapewnione na projekty są wystarczające.”**

Zwrócono jednak uwagę, że pojawiały się dodatkowe roszczenia wykonawców związane z nieprzewidzianymi wzrostami cen materiałów.

Badani stwierdzili, że wszystkie wnioski, które zostały złożone przez DSDiK zostały rozpatrzone pozytywnie i zawarto umowę o ich dofinansowanie. W dwóch przypadkach wnioskodawca odstąpił od realizacji projektu. Wysoki poziom sukcesu można tłumaczyć tym, że projekty składano przeważnie w trybie niekonkurencyjnych.

### **4.3. Efekty interwencji**

---

W wyniku realizacji projektów uruchomiona została linia kolejowa Wrocław-Trzebnica, która cieszy się dosyć dużą popularnością. Uruchomiono również linię Chojnów-Rokitki, która połączyła gminy do tej pory pozbawione komunikacji zbiorowej z głównym ośrodkiem, to jest

z Wrocławiem. Prowadzone są działania rewitalizacyjne na liniach 317 i 336, które pozwolą na połączenie Wrocławia z miejscowościami o potencjale turystycznym.

Projekty dotyczące budowy obwodnic miejscowości pozwoliły na wyprowadzenie znaczącej części ruchu poza obszar miejski. Powstanie obwodnicy miejscowości pozwala na wprowadzanie zmian w lokalnym układzie transportowym.

Realizowane projekty w opinii respondentów przyczyniły się do wzrostu dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej regionu. Budowa obwodnic pozwoliła na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast, a tym samym spowodowała ograniczenie emisji hałasu i poprawę jakości życia w tym miejscowościach, w których realizowano tego typu inwestycje. Wyprowadzenie ruchu z miast przyczyniło się do zmniejszenia kongestii, skrócenie czasu, jaki potrzeba na dojazd do pracy. W ocenie badanych wzrost dostępności transportowej pozytywnie wpływa na rozwój przedsiębiorczości i lepsze zagospodarowanie terenów zlokalizowanych w pobliżu budowanych dróg. Rozbudowa sieci kolejowej przyczynia się z kolei do zmiany modelu mobilności – mieszkańcy miejscowości, w których uruchomiono nowe połączenia kolejowe chętniej korzystają z oferty transportu zbiorowego.

Z deklaracji respondentów wynika, że realizacja zakończonych projektów pozwoliła na osiągnięcie wszystkich zakładanych wskaźników. Nie widzą zagrożenia w osiągnięciu wskaźników zakładanych dla projektów nadal realizowanych.

Respondenci pozytywnie ocenili współpracę z Instytucją Zarządzającą RPO WD 2014-2020 - IZ odpowiadała w adekwatny sposób na postulaty podmiotu realizującego inwestycje transportowe.

#### **4.4. Nowa perspektywa finansowa**

---

Respondenci stwierdzili, że w dalszym ciągu sieć dróg wojewódzkich wymaga znaczących nakładów inwestycyjnych. Ze względu na politykę środowiskową przewiduje się zwiększenie ilości inwestycji w niskoemisyjne gałęzie transportowe, w tym przede wszystkim w transport kolejowy. Oczekuje się, że w nowy okres programowania będzie stanowił kontynuację działań podejmowanych w perspektywie 2014-2020.

## 5. Analiza ankiet uzupełniających do badania IDI

Ze względu na niezbranie zadeklarowanej liczby wywiadów z ekspertami Komisji Oceny Projektów w porozumieniu z Zamawiającym badanie uzupełniono o wywiad z przedstawicielami dwóch wnioskodawców.

W poniższej tabeli zaprezentowano zadane pytania oraz odpowiedzi respondentów.

Pytanie	Respondent nr 1	Respondent nr 2
Czy zaplanowana na realizację projektów alokacja była zdaniem Państwa adekwatna do potrzeb?	tak	tak
Czy zaplanowane kryteria, system wdrażania oraz system wyboru projektów był odpowiedni?	tak	tak
Czy funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedlał efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach osi priorytetowej 5 oraz Działania 3.4? Czy brakowało jakichś wskaźników? Które wskaźniki okazały się zbędne?	wskaźniki dotyczące niskiej emisji/ niezrozumiałe/ skomplikowane wyliczane na podstawie własnych metodologii w każdej gminie	system wskaźników w trafny sposób odzwierciedlał efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach działania 3.4.

Pytanie	Respondent nr 1	Respondent nr 2
Czy zrealizowane projekty są użyteczne? Dlaczego, w jakim zakresie?	tak, mieszkańcy korzystają z wybudowanej infrastruktury. zamienili środek transportu z samochodu na rower	mieszkańcy gminy korzystają z alternatywnych środków komunikacji niż samochody osobowe. Mieszkańcy poruszają się rowerami lub pieszo po wybudowanych drogach rowerowych i ciągach pieszo - rowerowych, jak również dojeżdżają rowerami do stacji kolejowej, przy której znajduje się przystanek B&R

Pytanie	Respondent nr 1	Respondent nr 2
Jakie czynniki zewnętrzne i wewnętrzne miały wpływ na realizację wsparcia oraz osiągnięcie zaplanowanych wskaźników? Jak bardzo istotne okazały się czynniki finansowe np. związane ze wzrostem cen towarów i usług?	konieczność zabezpieczenia dodatkowych środków własnych w ramach budżetu gminy.	zabezpieczenie odpowiednich środków na ten cel w budżecie gminy, opracowanie projektu budowlanego dróg rowerowych i uzyskanie niezbędnych uzgodnień i decyzji, w tym pozwolenia na budowę, wybór wykonawcy i sprawnie poprowadzona realizacja inwestycji
Czy wartości docelowe wskaźników Państwa projektów zostały osiągnięte? Jakie były powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników produktu projektów?	były osiągnięte.	docelowe wskaźniki produktu zostały osiągnięte

Pytanie	Respondent nr 1	Respondent nr 2
Czy w wyniku realizacji projektów ujawniły się niezamierzone efekty (negatywne/ pozytywne)? Jak można przeciwdziałać zidentyfikowanym efektom negatywnym a wzmacniać pozytywne?	w trakcie realizacji projektu konieczne było wykonanie i dostarczenie dodatkowych opinii w zakresie wycinki drzew w tym opinii dendrologicznych i entomologicznych co wpływało na wydłużenie realizacji projektu	brak; promować zdrowy i aktywny tryb życia mieszkańców.
Jakie efekty społeczne i ekonomiczne przyniosła realizacja projektów transportowych (np.: zmiany na rynku pracy; zmiany w mobilności mieszkańców, rozwój turystyki)?	zmiany w mobilności mieszkańców, rozwój turystyki.	szybszy i łatwiejszy dojazd do Wrocławia jako miejsca pracy oraz miejsca kultury i sztuki, połączenie kolejowe z miejscowościami turystycznymi Dolnego Śląska –np. Szklarska Poręba, Bielawa, Kłodzko.

Pytanie	Respondent nr 1	Respondent nr 2
Czy poprzez inwestycje transportowe zwiększyła się atrakcyjność regionu, m.in. z punktu widzenia potencjalnych inwestorów i turystów spoza regionu?	tak, drogi rowerowe w przyszłości mają stanowić sieć powiązań w całym województwie. projekt wpłynął na rozwój turystyki w naszej gminie.	tak
Czy inwestycje transportowe były impulsem do podjęcia innych inwestycji w regionie?	prawdopodobnie tak	tak
Jaki jest wpływ infrastruktury transportowej na regionalny i lokalny rynek pracy?	zmiana środków transportu z samochodu na rower. z roweru pasażerowie mogą przesiąść się do pociągu.	brak danych
Czy zrealizowane inwestycje miały wpływ na uspokojenie ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych oraz zmniejszenie uciążliwości tego ruchu?	tak	tak
W jakim stopniu realizacja inwestycji w transport miejski przyczyniła się do zwiększenia jego wykorzystania jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej?	nie dotyczy	w dużym stopniu

Pytanie	Respondent nr 1	Respondent nr 2
Czy i jaki wpływ epidemia koronawirusa SARS-Cov-2 miała, bądź nadal ma na proces realizacji interwencji w zakresie transportu? Czy epidemia wpłynęła na skuteczność wsparcia i poziom osiągnięcia zamierzonych efektów?	olbrzymi wzrost cen co wydłużyło okres realizacji projektu.	inwestycja zrealizowana przed wystąpieniem epidemii koronawirusa
W obszarze jakich typów projektów istnieje wciąż najpilniejsza potrzeba ich kontynuacji z punktu widzenia efektywnego wykorzystania środków i zmniejszania problemów transportowych oraz związanych z jakością powietrza?	budowa dróg i ciągów pieszo-rowerowych.	rozbudowa dróg rowerowych na terenie gminy kątów wrocławskie, rozwój komunikacji kolejowej, w tym zwiększenie taboru kolejowego (zwiększenie ilości miejsc dla pasażerów).

Dodatkowo przeprowadzono wywiad z beneficjentem bezpośrednim – mieszkańcem gminy, w której realizowany był projekt w ramach RPO WD 2014-2020. Respondentka wskazała, że inwestycje w transport publiczny i indywidualny niezmotoryzowany miały pozytywny wpływ na środowisko naturalne. W opinii badanej mieszkańcy oczekują od organizatorów publicznego transportu zbiorowego:

- korelacji rozkładów jazdy, tak, aby mieszkańcy mogli korzystać usług publicznego transportu zbiorowego wygodniej - konieczna jest integracja informacji o rozkładach jazdy PKP, PKS i komunikacji podmiejskiej.
- udogodnień w obszarze polityki biletowej – stworzenie jednego, wspólnego biletu na komunikację zbiorową (każdy rodzaj),
- budowy parkingów P&R, dzięki czemu bardziej wygodne i bezpieczne stanie się korzystanie z różnych środków komunikacji zbiorowej.



Zdaniem badanej w nowej perspektywie finansowej należy skupić się na realizacji mniejszych inwestycji, pozwalających na lepsze skomunikowanie małych miejscowości oraz umożliwiającą wytworzenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej wykorzystywanej nie tylko do celów komunikacyjnych, ale i rekreacyjnych.

## 6. Wywiad grupowy FGI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację polityki transportowej

---

Badanie przeprowadzono w dniu 9 maja 2023 r. przy użyciu zdalnych środków komunikacji. W badaniu udział wzięło 7 osób reprezentujących:

- MPK we Wrocławiu (2 osoby)
- Intertrans PKS Głogów
- MPK Legnica
- ZDM Legnica
- MZK Jelenia Góra (2 osoby).

W trakcie badania skupiono się na uzyskaniu odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jak realizacja projektów w ramach inwestycji transportowych w ramach RPO WD 2014-2020 wpłynęła na rozwój gospodarczy regionu? Czy efekty te wynikały także z komplementarności realizowanych projektów RPO z innymi inwestycjami transportowymi?

Badani wskazali, że otrzymanie wsparcia w ramach RPO WD 2014-2020 było w niektórych przypadkach warunkiem podstawowym podjęcia realizacji inwestycji (np. taborowych). Projekty odpowiadały zidentyfikowanym potrzebom lokalnym, w związku z czym trudno oceniać ich wpływ na rozwój regionu. W wyniku realizacji projektów polegających na odnowie taboru część mieszkańców zmieniło swoje zachowania komunikacyjne (częściej korzysta z transportu publicznego). Zmniejszyła się skala skarg pasażerów na jakość realizowanej obsługi (nabyto pojazdy wyposażone w klimatyzację; nowy tabor jest mniej awaryjny). Inwestycje taborowe pozwoliły również na zwiększenie wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Rozszerzono ofertę przewozową (wydłużono trasy tak, aby obsłużyć również gminy ościenne). Przyczyniły się do zmniejszenia zużycia paliwa. W przypadku Legnicy dostrzegalna jest komplementarność pomiędzy projektami taborowymi i projektami drogowymi.

2. Czy inwestycje transportowe były impulsem do podjęcia innych inwestycji w regionie?

W przypadku Legnicy realizowane inwestycje transportowe przyczyniły się do otwarcia nieużytkowanych terenów na potrzeby inwestycyjne przedsiębiorców.

3. Jaki jest wpływ infrastruktury transportowej na regionalny i lokalny rynek pracy?

4. Jaki jest wpływ inwestycji transportowych w regionie na mobilność jego mieszkańców?

W przypadku Jeleniej Góry odnotowano zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców – pasażerowie częściej korzystają z transportu publicznego. Nabyty tabor jest dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Odnotowywany jest wzrost liczby przewożonych pasażerów, a także wpływy z biletów.

Jeden z badanych zauważył, że na zmiany mobilności mieszkańców wpływ mają nie tylko inwestycje taborowe, ale również zmiany polityki mobilności miast (np. wprowadzenie nieodpłatnych przewozów młodzieży uczącej się). Tabor autobusowy został wyposażony w uchwyty pozwalające na przewiezienie rowerów, co również zachęca do korzystania z oferty publicznego transportu zbiorowego.

5. Jaka jest użyteczność różnych rodzajów transportu dla użytkowników?

- dostępność ekonomiczna, w tym koszty utrzymania i odtworzenia: bieżące przeglądy i naprawy, remonty, inwestycje i ponowne zakupy
- przestrzenna i czasowa
- jakość usług
- preferencje, wybory modalne

Badani zauważyli, że przez trzy lata od zakupu taboru nie odczuwali dodatkowych kosztów związanych z serwisem – tabor objęty był umowami gwarancyjnymi. Zapewniono również w umowach możliwość serwisowania własnego również o charakterze gwarancyjnym i pogwarancyjnym. Po upływie trzech lat gwarancji konieczne jest dokonywanie napraw (szczególnie jeśli chodzi o elektronikę).

Koszty nabycia części do starszego taboru jest niższy niż w przypadku nowego taboru. Pojawiły się nowe kategorie kosztów (np. AdBlue, wymiana filtrów cząstek stałych, elektronika). Wymiana taboru na nowy z jednej strony pozwoliła na podniesienie standardów

świadczonych usług, z drugiej jednak „*ekologia kosztuje... i to bardzo dużo*”. Należy jednak zauważyć, że awaryjność młodszego taboru jest mniejsza niż starego, co pozwala na sprawniejszą obsługę pasażera. Szybciej przeprowadzane są również naprawy, co nie wyłącza pojazdów na długi czas z ruchu.

Wykorzystanie taboru hybrydowego pozwoliło na zmniejszenie zużycia paliw o 22% - autobus klasy maxi (12 m) spełniający normę emisji Euro 2 spalał ok. 38 l/100 km; pojazdy hybrydowe zakupione w ramach interwencji UE tej samej klasy spełniające normę emisji Euro 6 spalają ok. 30 l/100 km (osiągnięcia mogą się różnić w zależności od trasy i stylu jazdy kierowcy).

Badani wskazali, że częstotliwość kursów została zachowana na niezmiennym poziomie, nie powstały również nowe trasy (Jelenia Góra).

Jeden z badanych zauważył, że operatorzy transportu publicznego realizują usługi na rzecz organizatora, którym jest jednostka samorządu terytorialnego. I to organizator wskazuje jaka wielkość rocznej pracy przewozowej ma być wykonana – to organizator ponosi ciężar pokrycia kosztów organizacji transportu zbiorowego.

6. Czy dzięki zrealizowanym interwencjom skrócony został czas podróżowania pomiędzy głównymi ośrodkami życia społeczno-gospodarczego w województwie?

W opinii badanych skrócenie czasu podróży, czy też zwiększenie prędkości komunikacyjnej nie jest związane z zakupami taboru, ale uzależnione może być z od zastosowanych rozwiązań z zakresu sterowania ruchem w mieście (ITS - Inteligentny System Transportowy) – w tym zakresie można powiedzieć, że przedsięwzięcia były komplementarne. Narastające zjawisko kongestii, wpływa na wydłużenie czasu podróży.

W Legnicy wybudowano nową przeprawę przez rzekę Kaczawę – ta inwestycja istotnie skróciła czas przejazdu.

7. Jaki wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa podróżujących miały zrealizowane projekty? Czy dzięki interwencjom nastąpił spadek liczby miejsc o zwiększonej wypadkowości?

Pytanie nie było dostosowane do badanej grupy – brak odpowiedzi.

8. Czy zrealizowane projekty dotyczące modernizacji, rewitalizacji oraz budowy sieci i infrastruktury kolejowej, jak również realizacja przedsięwzięć z zakresu zakupu taboru

kolejowego lub inwestycje podnoszące jego standard przyczyniły się do poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej, podniesienia jakości usług?

Pytanie niedostosowane do grupy badawczej – brak odpowiedzi.

9. Czy nastąpiło skrócenie czasu przejazdu na konkretnych odcinkach? Czy uzyskano poprawę bezpieczeństwa, warunków i komfortu podróżowania klientów przewozów kolejowych?

Zakupy nowego taboru zwiększyły komfort pracy kierowców, co przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa przewozów. Dodatkowo na kierowców motywacyjnie działa to, że obsługują nowy tabor (bardziej dbają o nowe pojazdy, są ostrożniejsi). Pojazdy wyposażone w klimatyzację pozwalają na prawidłowy komfort pracy kierowców. Zastosowanie kabin półotwartych chroni kierowców przed atakami agresywnych pasażerów. Monitoring wewnętrzny pozwala kierowcy na obserwowanie wszystkich drzwi wejściowych do pojazdu (eliminacja przypadkowego przytrzaśnięcia pasażera). Pojazdy wyposażone są nie tylko w klimatyzację dla kierowców, ale i dla pasażerów. Siedzenia są bardziej ergonomiczne – zabezpieczają pasażerów przed niekontrolowanym zsunieniem się w przy ostrym zakręcie czy gwałtownym hamowaniu. W pojazdach stosuje się duże wnęki, w których można zabezpieczyć pasami wózki inwalidzkie, czy też wózki dziecięce.

10. Czy w związku z podniesieniem jakości usług i wprowadzeniem nowych linii kolejowych zwiększyła się liczba pasażerów regionu korzystających codziennie z dojazdów do pracy/ do szkoły?

11. Czy transport kolejowy, drogowy a także rowerowy wzajemnie się uzupełniają (tzw. komplementarność transportu)?

W opinii przedstawicieli operatora z Jeleniej Góry rozkłady autobusów zostały ułożone tak, aby zazębiały się z rozkładem jazdy transportu kolejowego (osiągnięto komplementarność rozkładu jazdy). Respondenci zadeklarowali komplementarność oferty transportu publicznego z transportem rowerowym. Komplementarność wspierają również inwestycje w zakresie systemów Park & Ride. Wadą jest brak roweru miejskiego, który dodatkowo zwiększyłby poziom multimodalności w mieście.

Również przedstawiciel Intertrans PKS zadeklarował komplementarność transportu autobusowego i kolejowego – wprowadzono wspólny bilet dla komunikacji miejskiej i Kolei

Dolnośląskich. Wszystkie linie autobusowe w gminie Grębocice dojeżdżają do stacji kolejowej i rozchodzą się po gminie promieniście. Jako niepubliczny przewoźnik firma borykała się z problemami administracyjnymi dotyczącymi skoordynowania rozkładów jazdy autobusów i przewozów kolejowych.

Przedstawiciel Legnicy potwierdził, że największy problem w zapewnieniu komplementarności przewozów autobusowych i kolejowych związane są ze zmianami rozkładów jazdy pociągów. Wprowadzono taką zasadę, że przy zmianach rozkładów kolejowych wprowadzane są korekty w transporcie miejskim. Korekty te odbijają się jednak na funkcjonowaniu całej sieci połączeń autobusowych w mieście. W Legnicy obowiązuje zintegrowany bilet komunikacji miejskiej i kolejowej (porozumienie z Kolejami Dolnośląskimi).

12. Czy zrealizowane inwestycje miały wpływ na uspokojenie ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych oraz na zmniejszenie uciążliwości tego ruchu?

Badani dostrzegli, że wybrane inwestycje drogowe (budowa rond) przyczyniły się do uspokojenia ruchu samochodowego w miastach, wpłynęły na ograniczenie zatorów i upłynniły ruch miejski. Odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego również wskazano jako sposób na upłynnienie ruchu. Nie udało się jednak wydzielić ruchu autobusów (nie wybudowano buspasów).

13. W jakim stopniu realizacja inwestycji w transport miejski przyczyniła się do zwiększenia jego wykorzystania jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej?

W przypadku Legnicy uruchomienie dodatkowych linii autobusowych obsługujących specjalną strefę ekonomiczną przyczyniło się do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego (w okolicy strefy nie ma odpowiedniej infrastruktury parkingowej). Budowa południowej obwodnicy Legnicy może przyczynić się do przeniesienia ruchu z centrum miasta na jego obrzeża.

14. Czy w wyniku zrealizowanych inwestycji doszło do rezygnacji mieszkańców Dolnego Śląska z korzystania ze środków prywatnego transportu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego?

Brak odpowiedzi na pytanie

15. Czy i w jakim stopniu została wdrożona mobilność miejska? Czy Państwa zdaniem zrealizowane projekty przyczynią się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach?

Brak odpowiedzi

16. Czy inwestycje w transport publiczny i indywidualny niezmotoryzowany miały pozytywny wpływ na środowisko naturalne?

Zakupiony tabor autobusowy zastąpił wycofane z eksploatacji najstarsze autobusy, spełniające normę Euro 1 i Euro 2, co przyczyniło się do znaczącego ograniczenia emisji szkodliwych substancji.

Przedstawiciel firmy Intertrans PKS wyraził opinię, że jako przedsiębiorca prywatny nie mógł skorzystać ze wsparcia funduszy europejskich na wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu publicznego – zgłosił postulat, aby podmioty prywatne również uwzględnić w nowym okresie programowania (np. umożliwić zaciągnięcie pożyczki na pokrycie wkładu własnego).

## 7. Wywiad grupowy FGI z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego

Badanie przeprowadzono 11 maja 2023 r. przy użyciu zdalnych środków komunikacji.

W badaniu udział wzięło 11 osób reprezentujących:

- Urząd Gminy Długołęka (2 osoby)
- Urząd Gminy Kobierzyce
- Urząd Miasta i Gminy Strzelin
- Urząd Miasta Wałbrzych
- Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta Wałbrzych
- Urząd Miasta Wrocław (3 osoby)
- Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta Wrocław
- Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

W trakcie badania starano się uzyskać odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jaka jest trafność wspartych inwestycji ze względu na poprawę dostępności transportowej?

W opinii przedstawicieli Wałbrzycha, projekty związane z budową systemu ITS przyczyniły się do upłynnienia ruchu w mieście oraz do poprawy dostępności transportowej. Przedsięwzięcia związane z budową infrastruktury transportu rowerowego pozwoliły na uzupełnienie istniejącego systemu dróg rowerowych we Wałbrzychu. Budowa systemów Park & Ride pozwoliła na usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego (autobusowego). Z tego punktu widzenia projekty realizowane we Wałbrzychu należy uznać za inwestycje trafne.

Przedstawiciele miasta Wrocław wskazali, że ich działania w ramach RPO WD 2014-2020 skupiły się na inwestycjach w infrastrukturę rowerową oraz budowie systemów Park & Ride. Budowa dróg rowerowych pozwoliła na połączenie peryferyjnej dzielnicy Wrocławia (Bielan) z jego centrum. Inwestycja ta pozwoliła również na połączenie wrocławskiej sieci dróg rowerowych z siecią sąsiadującej gminy. Pozwoliło to na znaczące zwiększenie dostępności transportowej – projekt spowodował, że w zasięgu 3-minut drogi pieszej lub dojazdu rowerem z miejsca zamieszkania do wybudowanej infrastruktury rowerowej mieszka



około 20 tysięcy mieszkańców. Działanie to pozwoliło na podniesienie komfortu jazdy rowerem w kierunku centrum Wrocławia. Wybudowano również podobne trasy pozwalające na zwiększenie dostępności centrum z dużych osiedli północy miasta.

Projekty dotyczące rozbudowy sieci połączeń rowerowych powiązane z systemem centrów przesiadkowych (w tym z systemami Park & Ride) oraz systemem przystanków kolejowych:

**„Tworzymy tym samym taki układ, który pozwala zintegrować różne systemy transportu i zapewnić dostępność całego miasta na najwyższym poziomie.”**

We Wrocławiu skupiono się na rozbudowie sieci centrów przesiadkowych – realizacja tego typu projektów podyktowana była zidentyfikowanymi potrzebami – wskaźniki zajętości parkingów, będących integralnym elementem centrum przesiadkowego średnio przekraczają 70-75%:

**„Trafność tych inwestycji jest bezdyskusyjna.”**

Zauważono jednak, że ich zrealizowanie nie wyczerpuje potrzeb miejskich:

**„Wiele mamy jeszcze do zrobienia, szczególnie w zakresie twardej infrastruktury tramwajowej czy transportu szynowego. Wszystko jeszcze przed nami!”**

Przedstawiciel gminy Strzelin podkreślił, że dzięki interwencji środków UE w ramach RPO WD 2014-2020 na terenie gminy uruchomiono publiczny transport zbiorowy – projekt polegał na zakupie 13 autobusów. Realizacja projektu pozwoliła uruchomienie połączeń komunikacji autobusowej pomiędzy wszystkimi sołectwami tworzącymi gminę Strzelin. W gminie wybudowano dworzec autobusowy w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego (linia 276) co pozwoliło na zwiększenie dostępności transportowej stolicy województwa (Wrocławia). Gmina uczestniczyła również w projekcie „Cyklostrada Dolnośląska”. Realizacja tych projektów była bardzo ważna, jednak nie rozwiązała wszystkich problemów komunikacyjnych gminy. Przez centrum gminy przebiegają trzy drogi wojewódzkie, generujące znaczące obciążenie miasta. Istniejący układ drogowy w godzinach szczytu komunikacyjnego generuje zatory drogowe, co utrudnia życie mieszkańcom.

2. Czy zaplanowane i udzielone wsparcie było skuteczne, tzn. czy i w jakim stopniu przyczyniło lub przyczyni się do osiągnięcia celów szczegółowych RPO WD 2014-2020 dot. transportu?

W opinii przedstawicieli Miasta Wrocław, realizowany projekt związany z budową systemu węzłów przesiadkowych przyczynił się do realizacji celów strategicznych miasta i województwa – planowane wskaźniki wypełnienia miejsc parkingowych są wyższe niż zakładane, co oznacza, że więcej osób korzysta z przemieszczeń multimodalnych, a to wpływa na ograniczenie emisji transportowych w mieście na wyższym poziomie niż zakładany. Zwrócono również uwagę na to, że wpływu niektórych projektów (np. ITS) na realizację celów programowych nie da się jednoznacznie określić, ze względu na to, że efekty ich realizacji mają charakter niemierzalny – pozwalają na usprawnienie zarządzania ruchem w mieście, usprawniają płynność ruchu, co trudno przełożyć na mierzalne wskaźniki. Zauważono również, że na to pytanie w pełni odpowiedzieć będzie można po przeprowadzeniu kompleksowego badania.

3. Jak należy ocenić efektywność interwencji publicznej zrealizowanej w ramach osi priorytetowej 5 oraz Działania 3.4 RPO WD?

Jeden z uczestników badania stwierdził, że na obecną chwilę nie dysponuje odpowiednimi danymi pozwalającymi na jednoznaczną ocenę efektywności projektów – te efekty są widoczne, ale na razie nie ma na nie twardego dowodów.

4. Czy środki przeznaczone na realizację projektów były adekwatne do potrzeb JST?

W ogólnej opinii badanych alokacja była zbyt mała, aby móc zaspokoić wszystkie zidentyfikowane potrzeby w obszarze transportu. Udało się zrealizować tylko najpilniejsze potrzeby, często takie, które wynikały z konsultacji społecznych. Badani dostrzegają zagrożenie w zakresie realizacji przyszłych inwestycji transportowych wynikające z obniżenia poziomu dofinansowania (w okresie programowania 2021-2027 beneficjenci z obszaru województwa dolnośląskiego mogą wnioskować o wsparcie na poziomie 70 % kosztów kwalifikowalnych, a nie jak to było dotychczas 85%):

**„Wiele samorządów będzie musiało ze swoich projektów zrezygnować”.**

5. Czy zaplanowane przez Instytucję Zarządzającą kryteria, system wdrażania oraz system wyboru projektów były odpowiednie z punktu widzenia potrzeb JST i możliwości realizacji projektów?

Respondenci nie zgłosili uwag do obowiązującego w RPO WD 2014-2020 systemu kryteriów, wdrażania i wyboru projektów. Bardziej niepokoją ich kryteria dostępu do środków w nowym okresie programowania (kryteria typu 0/1).

6. Czy funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedlał efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach osi priorytetowej 5 oraz Działania 3.4?

Najbardziej dyskusyjny jest sposób wyliczania wskaźników związanych z obniżeniem emisji CO<sub>2</sub> w wyniku realizacji projektów. O ile w przypadku wymiany punktów świetlnych, procedura obliczenia wskaźnika była prosta i intuicyjna, o tyle w przypadku innych projektów jego wykazanie wymaga budowy specjalnej metodologii.

7. Jakiego rodzaju przedsięwzięcia generowały ponadprzeciętną relację między ponoszonymi nakładami i kosztami? Z czego to może wynikać?

Największym generatorem kosztu okazały się nieprzewidziane wydatki związane z koniecznością rozwiązania kolizji z infrastrukturą podziemną, materią zabytkową warunkami geologicznymi (wody podziemne) lub wynikające z górniczej eksploatacji złóż, które nie zostały zidentyfikowane na etapie przygotowywania projektu. Problemy te wpłynęły nie tylko na koszty realizacji projektów, ale i na harmonogram.

8. Jakiego rodzaju przedsięwzięcia nie osiągnęły oczekiwanych efektów? Z czego to wynika?

Respondenci zadeklarowali, że osiągnęli zadeklarowane wskaźniki na poziomie produktu i rezultatu projektów.

9. W jakim zakresie przeprowadzoną interwencję publiczną należy ocenić jako trwałą?

W ocenie badanych projekty realizowane w ramach RPO WD spełniają warunek trwałości – w ramach działania 3.4, 5.1 i 5.2 realizowane były projekty infrastrukturalne, które ze swej natury charakteryzują się techniczną trwałością. Zrealizowane projekty beneficjenci planują nie tylko utrzymywać, ale i rozwijać.

10. Czy zrealizowane inwestycje są komplementarne względem siebie? Czy i jakich interwencji brakuje w tym obszarze?

Respondenci zadeklarowali, że realizowane przez nich projekty mają charakter działań komplementarnych. Odcinki budowanej infrastruktury rowerowej włączane są do Cyklostrady Dolnośląskiej (Wałbrzych, Strzelin). Budowana infrastruktura rowerowa jest spójna z siecią węzłów przesiadkowych i systemów Park & Ride, infrastrukturą kolejową i transportem autobusowym.

11. Czy zrealizowane inwestycje są spójne z innymi inwestycjami transportowymi realizowanymi na terenie województwa?

12. Czy i w jakim zakresie projekty są komplementarne z innymi osiami/programami nie związanymi bezpośrednio z transportem?

Realizowane projekty są spójne z działaniami, które uzyskują wsparcie finansowe z innych źródeł np. z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (zakup taboru elektrycznego i wodorowego), Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (budowa tras tramwajowych we Wrocławiu), REACT- EU (zakup taboru tramwajowego dla Wrocławia). Rozbudowany system ITS wspiera funkcjonowanie systemu tramwaju we Wrocławiu – docelowo planowane jest rozszerzenie obszaru działania ITS na gminy ościenne.

13. Czy, zdaniem Państwa, wybrane cele i formy wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej, koncentrujące się na zapewnieniu połączenia regionalnej sieci transportowej z siecią dróg krajowych i TEN-T przyczyniły się do stworzenia spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym, krajowym, a może także europejskim?

14. W jakim stopniu zrealizowane projekty były spójne z dokumentami o charakterze strategicznym na poziomie wnioskodawców, w szczególności z Planami Mobilności Miejskiej, Strategiami ZIT czy Planami Gospodarki Niskoemisyjnej? Czy istnieje zapotrzebowanie na tego typu dokumenty planistyczne na poziomie gmin/powiatów?

Zgodnie z deklaracjami badanych należy uznać, że projekty wpisywały się w strategię wnioskodawców dotyczące zarządzania zrównoważoną mobilnością na obszarze miast i planów transportowych.

15. Czy i w jakim zakresie zrealizowane w ramach RPO WD 2014-2020 projekty transportowe wpływają/ wpłynęły na stan środowiska badanego obszaru?

Badani wskazali, że do projektów, które miały największy wpływ na obniżenie emisyjności transportu zaliczyć należy:

- budowę Park & Ride (pozwoliła na ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego w centrach miast, a wyposażenie w informację parkingową wstrzymało zbędne wjazdy na parkingi w celu znalezienia wolnego miejsca),
- budowę infrastruktury rowerowej (wzrósł udział ruchu niezmotoryzowanego),
- budowę ITS (usprawnienie przepływów ruchu, ograniczenie zjawiska kongestii, podniesienie atrakcyjności komunikacji publicznej)
- uruchomienie komunikacji publicznej (wykreowanie nowej alternatywy dla indywidualnych podróży samochodowych).

16. Czy inwestycje w transport publiczny i indywidualny niezmotoryzowany miały pozytywny wpływ na środowisko naturalne?

Badani wskazali, że:

- budowa infrastruktury rowerowej przyczyniła się do wzrostu udziału ruchu niezmotoryzowanego w ogólnej strukturze podróży,
- uruchomienie komunikacji publicznej pozwoliło na wykreowanie nowej alternatywy dla indywidualnych podróży samochodowych.

## 8. Wywiad grupowy FGI z beneficjentami RPO WD 2014-2020

Wywiad grupowy FGI z beneficjentami RPO WD 2014-2020 odbył się 10 maja 2023 r. przy wykorzystaniu narzędzi zdalnej komunikacji. Uczestniczyło w nim 13 osób, reprezentujących następujące podmioty:

- Miejski Zakład Komunikacyjny w Bolesławcu,
- Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu,
- Gminę Kobierzyce (2 osoby),
- Urząd Miejski w Kamiennej Górze,
- Urząd Miejski w Głuszcach,
- Gminę Wrocław (2 osoby),
- Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jeleniej Górze,
- Agencję Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej,
- Spółkę Wrocławskie Inwestycje,
- Urząd Miejski w Jaworze,
- Urząd Miasta w Jeleniej Górze.

Przedstawiciel Legnicy przekazał swoją opinię w formie pisemnej.

W trakcie badania skupiono się na uzyskaniu odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Czy zaplanowana na realizację projektów alokacja była zdaniem Państwa adekwatna do potrzeb?

Beneficjenci zadeklarowali, że realizowane przez nich projekty były zgodne ze zidentyfikowanymi potrzebami. Podmioty realizujące projekty związane z budową infrastruktury rowerowej wskazały, że projekty pozwoliły na połączenie istniejącego układu ścieżek w całość. Przeprowadzone inwestycje drogowe pozwoliły na poprawę dostępności wybranych obszarów. Inwestycje w tabor autobusowy pozwoliły na rozpoczęcie procesu wymiany pojazdów spalinowych na elektryczne.

Projekty realizowane w ramach RPO WD 2014-2020 nie rozwiązały wszystkich problemów transportowych beneficjentów, ale pozwoliły na zaspokojenie najpilniejszych potrzeb w zakresie zapewnienia dostępu do mobilności alternatywnymi środkami transportu (w stosunku do transportu samochodowego). Projekty stanowiły często rozwinięcie albo uzupełnienie wcześniej realizowanych projektów – np. w zakresie ITS (wrocławski system został rozbudowany o funkcjonalność wspierającą pracę motorniczych tramwajów).

Beneficjenci wskazywali, że jeżeli chodzi o ocenę adekwatności alokacji środków to będzie ona różna w zależności od tego z jakim zakresem rzeczowym wiązała się realizacja projektu oraz czasem realizacji projektu. Badani zauważyli, że w okresie programowania (w wyniku kryzysów o charakterze globalnym) nastąpił nieprzewidywany wzrost kosztów – w przypadku podmiotów, którym udało się zawrzeć aneksy z Instytucją Zarządzającą pozwalające na utrzymanie poziomu dofinansowania na wnioskowanym poziomie ocena adekwatności alokacji jest pozytywna, natomiast w przypadku projektów, dla których nie udało się utrzymać wnioskowanego poziomu dofinansowania (konieczność pokrycia dodatkowych kosztów w ramach budżetów własnych beneficjentów) alokacja uznana została za zbyt niską.

Przedstawiciel Legnicy wskazał, że potrzeb w obszarze transportu było i nadal jest dużo. Alokacja była adekwatna do możliwości pokrycia wkładu własnego i późniejszego utrzymania produktów i rezultatów projektu :

**„Alokacja była wystarczająca, zidentyfikowane i realne do wykonania potrzeby zostały zaspokojone.”**

2. Czy zaplanowane kryteria, system wdrażania oraz system wyboru projektów były odpowiednie?

Beneficjenci wskazywali na problemy związane z obligatoryjnym wyliczaniem efektów w postaci ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> w skali miasta. W przypadku projektów związanych ze zwiększeniem płynności przejazdu tramwajów (zasilanych energią elektryczną) wykazanie i monitorowanie poprawy w obszarze emisyjności jest bardzo trudne i wydaje się nieuzasadnione.

Badani zaangażowani w budowę infrastruktury liniowej (dróg kołowych i rowerowych) wskazywali na problemy związane z podawaniem długości wybudowanej drogi na etapie

wnioskowania i etapie powykonawczym – zauważono, że mogą się one różnić, a pomiary mogą być niedokładne. Szczególnie problemy występują w przypadku realizacji projektów trybie zaprojektuj-wybuduj.

Przedstawiciel Legnicy wskazał, że w jego opinii kryteria były odpowiednie – projekty zostały zrealizowane, a rezultaty utrzymane w okresie trwałości.

3. Czy funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedlał efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach osi priorytetowej 5 oraz Działania 3.4? Czy brakowało jakichś wskaźników? Które wskaźniki, zdaniem Państwa, okazały się zbędne?

Beneficjenci nie zgłosili uwag do funkcjonującego systemu wskaźników.

4. Czy zrealizowane projekty są użyteczne? Dlaczego, w jakim zakresie?

Beneficjenci ocenili, że ich projekty charakteryzuje użyteczność. Projekty przyczyniły się do poprawy jakości przestrzeni. Za szczególnie użyteczne uznano inwestycje w alternatywne formy mobilności, bo zachęciły mieszkańców do zmiany swoich zachowań komunikacyjnych, szczególnie w przypadkach odseparowania ruchu rowerowego od ruchu samochodowego. Badani zauważyli, że zapotrzebowanie na dobrej jakości, tworzące spójną sieć drogi rowerowe rośnie i wpływa na zmiany zachowań komunikacyjnych (rower jako środek realizacji potrzeb komunikacyjnych obligatoryjnych, a nie tylko rekreacyjnych)

Za użyteczne wskazano również inwestycje związane z uruchomieniem bezpłatnej komunikacji gminnej na obszarach oddalonych od centrów miast – tego typu projekty miały kluczowe znaczenie dla zwiększenia lokalnej dostępności transportowej.

Przedstawiciel Legnicy wskazał, że realizowane projekty są użyteczne:

**„Służą mieszkańcom i znacząco poprawiają dostępność transportową miasta zarówno w dojazdach do pracy i szkoły, jak również w celach handlowych i turystycznych”.**

Ocenił również, że zrealizowane projekty przyczyniły się do poprawy jakości środowiska i powietrza.

**„W ramach projektów zapewniono alternatywne sposoby przemieszczania się - pieszo i rowerem. Wzrósł standard usług przewozowych i komfort podróży. Poprawie uległa jakość przestrzeni publicznej.”**



5. Jakie czynniki zewnętrzne i wewnętrzne miały wpływ na realizację projektów oraz osiągnięcie zaplanowanych wskaźników? Jak bardzo istotne okazały się czynniki finansowe np. związane ze wzrostem cen towarów i usług?

Na realizację projektów wpłynęły kryzysy o charakterze globalnym (np. pandemia). W pojedynczych przypadkach na czas realizacji projektów wpłynęły regionalne kryzysy zakłócające funkcjonowanie łańcuchów dostaw (np. powódź na Tajwanie, która wpłynęła na czas dostaw elektroniki).

Na zakres projektów mogły wpływać problemy administracyjne uniemożliwiające aneksowanie umów:

**„Takie były zapisy w ustawie wdrożeniowej - ich interpretacja nie pozwalała na podpisanie aneksu o dofinansowanie zmieniającego termin zakończenia realizacji inwestycji.”**

Podmioty, które zakończyły realizację projektu przed wybuchem pandemii COVID-19 nie odnotowały znaczących problemów realizacyjnych. W opinii przedstawiciela Legnicy jednym z największych wyzwań było zapewnienie jak najmniejszej uciążliwości realizacji inwestycji dla mieszkańców.

6. Czy wartości docelowe wskaźników Państwa projektów zostały osiągnięte? Jakie były powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników produktu projektów?

W przypadku inwestycji w infrastrukturę rowerową wskaźniki produktu ulegały zmianie w związku z wprowadzeniem zmian zakresu projektu. Beneficjenci wskazali, że na etapie wnioskowania o dofinansowanie niedoszacowano wskaźnik rezultatu w postaci ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> – w wyniku przeprowadzonej inwestycji stworzono spójny układ komunikacji rowerowej we Wrocławiu i gminach ościennych. To spowodowało znaczący wzrost udziału ruchu rowerowego w przemieszczeniach na obszarze miasta.

7. Czy w wyniku realizacji projektów ujawniły się niezamierzone efekty (negatywne lub pozytywne)? Jak można przeciwdziałać zidentyfikowanym efektom negatywnym a wzmacniać pozytywne?

W opinii badanych realizacja projektów przyczyniła się do zwiększenia świadomości mieszkańców i częstsze wykorzystywanie różnych (w tym alternatywnych) form mobilności w przemieszczeniach obligatoryjnych.

Przedstawiciel Legnicy stwierdził, że pojawiły się pozytywne efekty w przypadku infrastruktury drogowej - początkowo krytykowane uspokojenie ruchu, zawężenia jezdni, okazały się być zaletą:

**„Poprawiło się bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i pieszych, zmniejszyła się uciążliwość dla mieszkańców oraz hałas.”**

8. Jakie efekty społeczne i ekonomiczne przyniosła realizacja projektów transportowych (np.: zmiany na rynku pracy; zmiany w mobilności mieszkańców, rozwój turystyki)?

W opinii badanych inwestycje transportowe przyczyniły się do wzrostu atrakcyjności turystycznej obszarów, w których zwiększyła się dostępność transportowa, jak również wpłynęły na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

W przypadku realizacji projektów związanych z budową lub przebudową infrastruktury drogowej nastąpiła poprawa dostępności miasta i obszarów aktywności gospodarczej, otworzyły się nowe, atrakcyjne przestrzenie miejskie pod usługi i handel oraz budownictwo mieszkaniowe. Budowa wydzielonych od jezdni dróg rowerowych wpływa na zmianę postaw mobilnościowych mieszkańców, chętniej korzystających z roweru jako formy przemieszczania się, zarówno w celach zawodowych i edukacyjnych, jak i turystycznych.

W przypadku zakupu niskoemisyjnego taboru wzrósł komfort podróży komunikacją zbiorową.

9. Czy poprzez inwestycje transportowe zwiększyła się atrakcyjność regionu, m.in. z punktu widzenia potencjalnych inwestorów i turystów spoza regionu?

Badani uczestniczący w wywiadzie nie udzielili odpowiedzi na to pytanie. Przedstawiciel Legnicy stwierdził, że tak.

10. Czy inwestycje transportowe były impulsem do podjęcia innych inwestycji w regionie?

Beneficjenci nie udzielili odpowiedzi na to pytanie. Przedstawiciel Legnicy stwierdził, że niekoniecznie, chociaż budowa połączeń komunikacyjnych otworzyła przestrzeń pod usługi, handel i budownictwo mieszkaniowe.

11. Jaki jest wpływ infrastruktury transportowej na regionalny i lokalny rynek pracy?

Beneficjenci wskazali, że w przypadku małych gmin poprawa dostępności transportowej nie wpłynęła na regionalny czy też lokalny rynek pracy. Inwestycje przede wszystkim poprawiają możliwości komunikacyjne mieszkańców, a nie są nastawione na wspieranie rynku pracy. Przedstawiciel Legnicy wskazał, że w jego opinii nastąpiła poprawa dostępności transportowej zakładów pracy, skrócenie czasu przejazdu do pracy, rozwój publicznego transportu zbiorowego co wpływa na wzrost mobilności mieszkańców i gotowość do podejmowania zatrudnienia. Wskazał, że inwestycje generują również miejsca pracy przy realizowanych robotach budowlanych wzmacniając rynek lokalnych firm budowlanych.

12. Czy zrealizowane inwestycje miały wpływ na uspokojenie ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych oraz zmniejszenie uciążliwości tego ruchu?

Przedstawiciel Legnicy wskazał, że w przypadku gminy, którą reprezentuje uspokojenie ruchu było jednym z efektów projektów.

13. W jakim stopniu realizacja inwestycji w miejski transport zbiorowy przyczyniła się do zwiększenia jego wykorzystania jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej?

Beneficjenci nie udzielili odpowiedzi na to pytanie – nie dysponują odpowiednimi danymi. Przedstawiciel Legnicy wskazał, że pandemia COVID-19 spowodowała pewne zakłócenia w tym obszarze, natomiast w okresie post-pandemicznym trendy dotyczące zakupów biletów komunikacji publicznej wracają na swoją ścieżkę. Zauważono, że wzrasta liczba miejscowości ościennych zainteresowanych organizacją transportu publicznego na ich obszarze.

14. Czy i jaki wpływ epidemia koronawirusa SARS-Cov-2 miała, bądź nadal ma wpływ na proces realizacji interwencji w zakresie transportu? Czy epidemia wpłynęła na skuteczność wsparcia i poziom osiągnięcia zamierzonych efektów?

Pandemia COVID-19 wywołała następujące problemy związane z realizacją projektów finansowanych ze środków RPO WD 2014-2020:

- administracyjne ograniczenia mobilności wywołane stanem epidemii w kraju uniemożliwiały beneficjentom osiągnięcie zadeklarowanych we wnioskach o dofinansowanie wskaźników rezultatu

**„Wskaźniki produktu zostały osiągnięte, bo zakończyliśmy projekt przed pandemią. Natomiast wskaźniki rezultatu nie - jednym ze wskaźników było liczbą przewozów komunikacją miejską, a pomiar tego wskaźnika miał miejsce w trakcie pandemii. Nie osiągnęliśmy tego wskaźnika nawet w 50%.”**

- wzrost kosztów realizacji inwestycji związany ze wzrostami cen i wynagrodzeń;
- opóźnienia w realizacji projektów;
- upowszechnienie zdalnej formy komunikacji usprawniło przepływ informacji pomiędzy inwestorami, a wykonawcami projektów.

Respondenci ocenili, że pandemia koronawirusa nie wpłynęła znacząco na skuteczność realizowania projektów – co najwyżej przesunęła moment osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu:

**„Skuteczność projektu nie została zaburzona. Ona została jedynie odsunięta w czasie.”**

Badani oceniają, że większy wpływ na harmonogram i koszty realizacji projektów odegrał konflikt zbrojny w Ukrainie.

15. W obszarze jakich typów projektów istnieje wciąż najpilniejsza potrzeba ich kontynuacji z punktu widzenia efektywnego wykorzystania środków i zmniejszania problemów transportowych oraz związanych z jakością powietrza?

Badani wskazali, że konieczne będzie kontynuowanie projektów związanych z:

- budową dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych,
- rozwojem systemów sterowania ruchem wspierające funkcjonowanie transportu publicznego (uprzywilejowanie ruchu środków publicznego transportu zbiorowego),
- wymianą taboru autobusowego i tramwajowego,
- budową systemów Park & Ride oraz Bike & Ride.

## 9. Wywiad grupowy FGI z przedstawicielami mieszkańców województwa dolnośląskiego

Badanie przeprowadzono w dniu 17 maja 2023 r. przy użyciu zdalnych środków komunikacji. W badaniu udział wzięły 4 osoby reprezentujące mieszkańców województwa dolnośląskiego (mieszkańcy gmin: Długołęka – sołectwo Bąków i Kamień, Czernica i Żarów).

W trakcie wywiadu uczestnikom zadano następujące pytania:

1. Jaki jest wpływ zrealizowanych inwestycji transportowych współfinansowanych ze środków EFRR na możliwość wyboru (dostępność) sposobów przemieszczania się?

Jedna z respondentek wskazała, że mieszkańcy małych miejscowości (np. gmina Żarów), w których nie były realizowane projekty transportowe nie odczuwają efektów interwencji wspólnotowej – nie rozwiązano problemów tych miejscowości:

**„W gminie Długołęka w ogóle nie ma połączeń poszczególnych miejscowości z głównym ośrodkiem gminnym. Żeby dojechać z Bąkowa do Długołęki trzeba odbyć podróż przez Wrocław z przesiadkami.”**

Efekty dostrzegalne są w miejscowościach, w których zrealizowano inwestycje (np. w infrastrukturę rowerową) lub miały już wcześniej dobre połączenia z sąsiednimi ośrodkami miejskimi, a realizacja projektów przyczyniła się do poprawy istniejących połączeń np. poprzez budowę systemów Park & Ride.

Mieszkańcy zauważyli, że nie zawsze są w stanie zidentyfikować, które inwestycje realizowane były z RPO WD 2014-2020. To utrudnia ocenę ich wpływu.

2. Czy projekty zostały zrealizowane w miejscach gdzie była największa potrzeba poprawy dostępności komunikacyjnej (proszę podać przykłady takich inwestycji)? Czy projekty zostały zrealizowane w odpowiednich miejscach ze względu na poprawę dostępności transportowej (proszę podać przykłady)? Jak należy ocenić efektywność interwencji publicznej zrealizowanej w ramach osi priorytetowej 5 oraz Działania 3.4 RPO WD?

Badani nie odpowiedzieli wprost na postawione pytanie. Jedna z respondentek stwierdziła, że w jej opinii organizatorzy transportu zbiorowego nie wykorzystują istniejącej infrastruktury drogowej (np. obwodnicy Wrocławia) do obsługi mniejszych miejscowości. Mieszkańcy dostrzegają rozbudowę istniejącej sieci dróg, ale zauważają, że ich potencjał nie jest właściwie wykorzystywany.

Zwrócono uwagę, że budowane drogi rowerowe często nie uwzględniają potrzeb użytkowników innych alternatywnych form mobilności (np. rolek) – wynika to z rodzaju zastosowanej nawierzchni.

3. Jakie efekty społeczne i ekonomiczne przyniosła realizacja projektów transportowych (np.: zmiany na rynku pracy, zmiany w mobilności mieszkańców, rozwój turystyki)?

Jeden z badanych zauważył, że w gminie Długotłęka w wyniku wybudowania drogi rowerowej odseparowanej od ruchu samochodowego zwiększyło się bezpieczeństwo rowerzystów.

Badani nie dostrzegają znaczącego wpływu realizowanych inwestycji transportowych na rozwój turystyki, poza tzw. turystyką „jednodniową” mieszkańców dużych miast odwiedzających tereny zielone i wycieczkami rowerowymi do miejscowości wyposażonych w ścieżki rowerowe.

4. Czy poprzez inwestycje transportowe zwiększyła się atrakcyjność regionu, m.in. z punktu widzenia potencjalnych inwestorów i turystów spoza regionu?

Beneficjenci nie odnotowali takiego wpływu.

5. Czy dzięki zrealizowanym interwencjom skrócony został czas podróżowania pomiędzy głównymi ośrodkami życia społeczno-gospodarczego w województwie?

Budowa ciągów pieszo-rowerowych umożliwiła realizację bezpiecznych przemieszczeń rowerowych – badani mieli jednak problem ze wskazaniem czy czas podróży w związku z tym się skrócił.

Jedna z badanych wskazała, że na skrócenie czasu podróży wpływ mają inwestycje polegające na budowie obwodnic dużych miast (np. obwodnica Wrocławia spowodowała

skrócenie czasu przejazdu z godziny do 20 minut). Respondentka zauważyła jednak, że czas przejazdu może się jednak z biegiem czasu wydłużać:

**„Obwodnica zaczyna się korkować przy zjazdach.”**

6. Jaki wpływ miały realizowane projekty na poprawę bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa podróżujących? Czy dzięki interwencjom nastąpił spadek liczby miejsc o zwiększonej wypadkowości?

W opinii badanych realizowane projekty przyczyniły się do zmniejszenia liczby wypadków z udziałem rowerzystów.

7. Czy zrealizowane projekty dotyczące modernizacji, rewitalizacji oraz budowy sieci i infrastruktury kolejowej, jak również realizacja przedsięwzięć z zakresu zakupu taboru kolejowego lub inwestycje podnoszące jego standard przyczyniły się do poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej, podniesienia jakości usług?

8. Czy nastąpiło skrócenie czasu przejazdu na konkretnych odcinkach? Czy uzyskano poprawę bezpieczeństwa, warunków i komfortu podróżowania klientów przewozów kolejowych?

Badani wskazali, że w gminach znajdujących się w zasięgu sieci kolejowej realizacja inwestycji kolejowych wpłynęła pozytywnie na czas przejazdu (np. przejazd z Pasikurowic do dworca głównego we Wrocławiu trwa ok. 25 podczas gdy przejazd tej samej trasy samochodem może trwać nawet godzinę). Respondenci zauważyli jednak, że rozkłady jazdy kolei i innych środków transportu publicznego jest nie spójny (tzn. nie pozwala na skorzystanie z różnych gałęzi transportu zbiorowego), co może powodować, że nie wszyscy będą chcieli się przesiadać z samochodu na transport zbiorowy.

9. Czy w związku z podniesieniem jakości usług i wprowadzeniem nowych linii kolejowych zwiększyła się liczba pasażerów regionu korzystających codziennie z dojazdów do pracy/ do szkoły?

Badani podkreślili konieczność wprowadzenia odpowiedniej polityki taryfowej zwiększającej atrakcyjność mobilności multimodalnej. Respondenci wskazywali, że z transportu kolejowego mieszkańcy korzystają coraz chętniej:

**„Szynobus jedzie na dworzec główny z Pasikurowic 25 minut. Korzysta z tego młodzież i pracownicy zamieszkujący Ramiszów, Pasikurovice... Na pewno dużo ludzi korzysta, bo ten szynobus jest „nabity” do ostatniego miejsca w godzinach szczytu.”**

10. Czy transport kolejowy, drogowy a także rowerowy wzajemnie się uzupełniają (tzw. komplementarność transportu)?

W opinii badanych komplementarność różnych gałęzi transportu w zamieszkiwanych przez nich gminach jest stosunkowo niska i wynika z braku integracji rozkładów jazdy pomiędzy komunikacją kolejową a transportem autobusowym:

**„Uważam, że transport kolejowy w ogóle nie jest skorelowany z komunikacją.”**

Problemem jest również niska częstotliwość kursowania autobusów. Korzystnie oceniona została budowa systemów Park & Ride w kontekście zwiększenia komplementarności transportu w województwie. Badani postulowali konieczność wprowadzenia wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji publicznej w regionie. Zauważono również, że dla osób, które na co dzień nie korzystają z transportu publicznego przeszkodą może być mało intuicyjny sposób wnoszenia opłat za przejazd (nieprzyjazne dla użytkowników systemu informacji pasażerskiej).

W opinii badanych parkingi dla rowerów (jeżeli takie są) w pobliżu dworców kolejowych nie zachęcają do łączenia przejazdów rowerami i pociągami:

**„Ja bym swojego roweru nie przypięła i nie zostawiła na cały dzień - chciałabym wrócić i go mieć.”**

Jedna z badanych zauważyła, że oprócz bezpiecznych miejsc przechowywania rowerów brakuje systemów typu MOR (Miejsc Obsługi Rowerów) – ich upowszechnienie zwiększyłoby zainteresowanie mieszkańców transportem rowerowym. Zwrócono również uwagę, że osoby które chciałyby swój rower przewieźć środkami transportu zbiorowego nie mają takiej możliwości

11. Czy, zdaniem Państwa, w dobie epidemii koronawirusa SARS-Cov-2 mieszkańcy Wrocławia korzystali z komunikacji zbiorowej, czy chętniej przesiadali się na rower?



Zdaniem badanych w trakcie obostrzeń pandemicznych mieszkańcy w ogóle ograniczyli mobilność, jednak po zakończeniu obostrzeń wszystko wróciło do stanu przedpandemicznego.

12. Czy w wyniku zrealizowanych inwestycji doszło do rezygnacji mieszkańców Dolnego Śląska z korzystania ze środków prywatnego transportu samochodowego na rzecz zbiorowego?

Badani nie zauważyli znaczących zmian związanych ze sposobem korzystania przez podróżnych ze środków transportu prywatnego (dotyczy to szczególnie gmin, w których nie były realizowane inwestycje transportowe w ramach RPO WD 2014-2020).

Jeden z badanych zauważył, że realny wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mają inwestycje w infrastrukturę rowerową. Zwrócono uwagę, że mniejsze gminy miały mniejsze szanse na uzyskanie wsparcia – konieczne jest uproszczenie procedur dla małych miejscowości.

13. Czy inwestycje w transport publiczny i indywidualny niezmotoryzowany miały pozytywny wpływ na środowisko naturalne?

Badani zauważyli, że nawet jeśli budowa ścieżek rowerowych nie przekłada się na ekologię, to wpływa na zwiększenie aktywności fizycznej mieszkańców gmin, w których te ścieżki zlokalizowano.

Pozytywnie oceniono wpływ taboru elektrycznego. Badani zwrócili jednak uwagę, że w miejscowościach przez nich zamieszkiwanych, wsparcie transportu z RPO WD było bardzo ograniczone – w nowej perspektywie oczekują większego zaangażowania w rozwiązywanie problemów małych miejscowości.

14. Jakie nowe oczekiwania wobec transportu zbiorowego pojawiły się u mieszkańców, po lub w wyniku realizacji projektów transportowych?

Badani wskazali następujące oczekiwania mieszkańców:

- budowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-jezdnych, również dla rolkarzy,
- większa częstotliwość kursów autobusów i korelacja rozkładów jazdy kolei i transportu autobusowego,
- wydłużenie tras autobusów podmiejskich do centrów miast,

- integracja taryfy (biletów) wszystkich przewoźników w danej aglomeracji,
- zapewnienie w środkach transportu zbiorowego miejsc pozwalających przewieźć rower i wprowadzenie symbolicznej opłaty (lub rezygnacja z opłaty) za przewóz roweru.

15. W obszarze jakich typów projektów istnieje wciąż najpilniejsza potrzeba ich kontynuacji z punktu widzenia efektywnego wykorzystania środków, zmniejszania problemów transportowych oraz problemów związanych z jakością powietrza?

Badani wskazali, że do najbardziej oczekiwanych przedsięwzięć, oprócz wcześniej wymienianych, zaliczają dalszą rozbudowę sieci dróg rowerowych (połączenie istniejących odcinków w spójną sieć), zwiększenie oferty publicznego transportu zbiorowego oraz utworzenie połączeń transportem zbiorowym pomiędzy małymi ośrodkami miejskimi i wiejskimi (połączenia nie tylko zewnętrzne ale i wewnętrzne).