



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

Załącznik nr 4. Studia przypadków



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

Spis treści

| | | |
|----|---|----|
| 1. | PROJEKTY REALIZOWANE W RAMACH DZIAŁANIA 3.4 RPO WD 2014-2020..... | 2 |
| 2. | PROJEKTY REALIZOWANE W RAMACH DZIAŁANIA 5.1 RPO WD 2014-2020..... | 19 |
| 3. | PROJEKTY REALIZOWANE W RAMACH DZIAŁANIA 5.2 RPO WD 2014-2020..... | 29 |

1. Projekty realizowane w ramach działania 3.4 RPO WD 2014-2020

| | |
|-----------------------------------|---|
| Nr projektu | RPDS.03.04.02-02-0001/17 |
| Tytuł projektu | Modernizacja taboru autobusowego transportu publicznego we Wrocławiu pod względem redukcji emisji spalin |
| Nr działania | RPDS.03.04.00 |
| Beneficjent | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o. o. |
| Wartość całkowita projektu | 97 376 691,60 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 78 261 935,00 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 54 016 387,53 zł |
| Okres realizacji projektu | 03.08.2017 – 15.11.2019 |
| Skrócony opis projektu | <p>W ramach Projektu zakupiono 50 szt. niskopodłogowych autobusów przegubowych z napędem silnikowym, spełniających normę emisji spalin EURO VI.</p> <p>Ogólnym celem Projektu jest redukcja niskiej emisji produktów spalania paliw ze środków transportu oraz poprawa zrównoważonej mobilności mieszkańców Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, poprzez wymianę przestarzałego taboru autobusowego w komunikacji miejskiej na nowy, spełniający standardy emisji spalin EURO VI, do obsługi połączeń na terenie miasta Wrocławia.</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <p>1. Zwiększenie udziału transportu publicznego we Wrocławiu dzięki poprawie jakości (komfortu, bezpieczeństwa, punktualności, pewności) przejazdów liniami autobusowymi.</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>2. Zwiększenie efektywności wykorzystania środków transportu publicznego – poprzez zredukowanie liczby zjazdów awaryjnych i zwiększenie liczby podróży.</p> <p>3. Zwiększenie komfortu podróży komunikacją autobusową, m.in. dzięki klimatyzacji, systemom informacji dla podróżnych, nowoczesnym fotelom pasażerskim.</p> <p>4. Stworzenie warunków do integracji transportu zbiorowego i nieemisyjnego transportu indywidualnego, poprzez stworzenie warunków do transportu rowerów.</p> <p>5. Zwiększenie mobilności osób z niepełnosprawnościami – poprzez zastosowanie rozwiązań technicznych umożliwiających tym osobom bezpieczny przejazd,</p> <p>6. Zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych – dzięki zwiększeniu udziału transportu publicznego.</p> <p>7. Poprawa stanu środowiska poprzez niższą emisję zanieczyszczeń powietrza, hałasu.</p> <p>8. Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu ruchu samochodowego.</p> |
| Zrealizowane zadania w ramach projektu | Zakup 50 autobusów spełniających normę emisji spalin Euro 6 |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | <p>Wysoka jakość komunikacji zbiorowej przekłada się na większą mobilność transportową mieszkańców, co ułatwia codzienne życie, prowadzenie biznesu.</p> <p>W ten sposób Wrocław staje się lepszym miejscem do zamieszkania i inwestowania co oznacza wzrost konkurencyjności regionu oraz poprawę jakości życia mieszkańców zgodnie z zasadami ekorozwoju.</p> <p>Tym samym występuje pełna zgodność celu głównego Projektu z celem głównym RPO WD 2014-2020, którym jest wzrost konkurencyjności Dolnego Śląska zapewniający poprawę poziomu życia jego mieszkańców przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.</p> |
| Produkty projektu (wskaźniki) | <p>Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie (CI 1) [przedsiębiorstwa] – 1 przedsiębiorstwo</p> <p><u>Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.] – 50 szt.</u></p> <p><u>Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [osoby] – 7050 os.</u></p> |

| | |
|----------------------------------|---|
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO2] (CI 34) - wartość zrealizowana 827,54 ton. |
| Wartość dodana projektu | Podniesienie jakości świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego |
| Dobre praktyki | <ul style="list-style-type: none"> - wycofanie z użytkowania najstarszego taboru generującego największe koszty środowiskowe, - umożliwienie bezpiecznego przewiezienia roweru środkiem transportu publicznego, - projekt wpisuje się w cele planu zrównoważonej mobilności miejskiej Miasta Wrocław - jest jednym z elementów szerszej polityki, dzięki czemu można oczekiwać efektów synergicznych z innymi podejmowanymi przedsięwzięciami, - projekt wpisuje się w przyjętą politykę taborową beneficjenta, |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | <ul style="list-style-type: none"> - udział osiągniętego wskaźnika rocznego spadku emisji gazów cieplarnianych na poziomie projektu odpowiada w docelowej wartości wskaźnika na poziomie programu: w 12,7% - udział osiągniętego wskaźnik liczby zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym w docelowej wartości wskaźnika na poziomie programu: 61% - udział osiągniętego wskaźnika pojemności zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym w docelowej wartości wskaźnika na poziomie programu: 40 % Udział w osiągnięciu wskaźnika liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie - 16,7% |
| Trafność projektu | Projekt odpowiada na zidentyfikowane problemy dotyczące jakości powietrza |
| Użyteczność projektu | <ul style="list-style-type: none"> - Wymiana awaryjnego taboru starej generacji na nowe pojazdy - Dostosowanie taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i innych osób o ograniczonych możliwościach przemieszczania się |

| | |
|---|--|
| | - Dostosowanie taboru do potrzeb rowerzystów - zapewnienie miejsca do bezpiecznego przewozu rowerów |
| Skuteczność projektu | <p><u>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO2] (CI 34)</u></p> <p>- wartość deklarowana we wniosku 398,95 ton - wartość zrealizowana 827,54 ton.</p> <p><u>Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.] – 50 szt.</u></p> <p>- wartość zadeklarowana we wniosku - 50 szt. - wartość zrealizowana - 50 szt.</p> <p><u>Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [osoby] – 7050 os.</u></p> <p>- wartość zadeklarowana we wniosku - szt. - wartość zrealizowana - 7050 os.</p> |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | <p>- Poprawa jakości usług publicznego transportu zbiorowego - Wzrost jakości życia mieszkańców Wrocławia</p> |
| Efektywność kosztowa projektu | <p>Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej</u> - 1 947 533,83 zł/ 1 szt. – <u>Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej</u> - 13.812,30 zł/ miejsce – <u>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych CO2</u> - 244 82,45 zł/ tonę |
| Trwałość finansowa projektu | Trwałość finansowa - zabezpieczenie w WPF Gminy Wrocław (100% udziałowca spółki MPK) środków majątkowych na zapewnienie finansowania inwestycji (dokapitalizowanie spółki) i utrzymania jej produktów i rezultatów do 2032 roku. |

| | |
|----------------------------------|--|
| | <p>Trwałość operacyjna - MPK jest operatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wrocław; usługi transportowe świadczy na podstawie umowy o wieloletnim wykonywaniu zadań powierzonych Spółce na podstawie aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i aktów wykonawczych.</p> |
| <p>Komplementarność projektu</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Przebudowa Średnicowej Linii Tramwajowej Północ - Południe we Wrocławiu (ZPORR) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 2. Przebudowa multimodalnego węzła komunikacyjnego - Pl. Powstańców Wielkopolskich, etapy 1-2 (ZPORR) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 3. Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap I (POIiŚ 2007-2013)- komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 4. Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu – Etap II (POIiŚ 2007-2013) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 5. Inteligentny System Transportu „ITS Wrocław” (POIiŚ 2007-2013) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji oraz odbiorców produktów i rezultatu 6. Poprawa jakości i bezpieczeństwa systemu komunikacji publicznej Wrocławia poprzez działania podejmowane przez MPK (RPO WD 2007-2013) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 7. Modernizacja floty taboru tramwajowego we Wrocławiu pod względem polepszenia efektywności energetycznej oraz zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej |

| | |
|--|--|
| | sprawności poruszania się - Etap IA (POIiŚ 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu |
|--|--|

| | |
|--|--|
| Nr projektu | RPDS.03.04.02-02-0001/20 |
| Tytuł projektu | Budowa sieci dróg dla rowerów oraz parkingów parkuj i jedź (P&R) na terenie gmin Oborniki Śląskie, Wisznia Mała, Kobierzyce i Gminy Miasto Oleśnica |
| Nr działania | RPDS.03.04.00 |
| Beneficjent | AGENCJA ROZWOJU AGLOMERACJI WROCŁAWSKIEJ SPÓŁKA AKCYJNA |
| Wartość całkowita projektu | 17 063 701,07 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 16 640 335,02 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 14 144 284,75 zł |
| Okres realizacji projektu | 20.07.2016 – 31.10.2023 |
| Skrócony opis projektu | <p>Przedmiotem Projektu była budowa i przebudowa dróg dla rowerów oraz budowa obiektów P&R i B&R na terenie gmin uczestniczących w Partnerstwie. Realizacja projektu miała przyczynić się do zwiększenia wykorzystania transportu niskoemisyjnego w regionie. Projekt swoim zakresem obejmował:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Budowę dróg dla rowerów oraz obiektu P&R na terenie Gminy Oborniki Śląskie, – Budowę dróg dla rowerów oraz obiektów P&R i B&R na terenie Gminy Wisznia Mała, – Budowę i przebudowę dróg dla rowerów oraz budowa parkingów P&R i B&R w Bielanych Wrocławskich, Gmina Kobierzyce, – Budowę dróg dla rowerów oraz parkingów rowerowych i obiektu B&R na terenie Gminy Miasto Oleśnica. <p>Gmina Oborniki Śląskie zrealizowała drogi rowerowe na odcinkach Kuraszków – Siemianice i Zajączków – Szewce (4,24 km) oraz obiekt P&R w Pęgowie. Gmina Wisznia Mała - drogi rowerowe na odcinku Zajączków – Szewce (3,22 km) i obiekty P&R i B&R w Szewcach. Gmina Kobierzyce - drogę rowerową (0,29 km) i obiekty P&R i B&R w Bielanych Wrocławskich. Gmina Miasto Oleśnica - drogi rowerowe (1,88 km) i obiekt B&R przy stacji PKP w Oleśnicy.</p> |
| Zrealizowane działania w ramach projektu | - Budowa dróg dla rowerów oraz obiektu P&R na terenie Gminy Oborniki Śląskie |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Budowa dróg dla rowerów oraz obiektów P&R i B&R na terenie Gminy Wisznia Mała - Budowa i przebudowa dróg dla rowerów oraz budowa parkingów P&R i B&R w Bielanych Wrocławskich, Gmina Kobierzyce - Budowa dróg dla rowerów oraz parkingów rowerowych i parkingu B&R na terenie Gminy Miasto Oleśnica |
| <p>Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020</p> | <p>Projekt realizuje założenia priorytetu inwestycyjnego (PI4.e) w zakresie wspierania zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zwiększenie udziału komunikacji rowerowej w gminach na terenie WrOF dzięki poprawie jakości przejazdów rowerem pomiędzy miejscowościami. 2. Budowę sieci dróg rowerowych tworzących połączenia między gminami Oborniki Śląskie, Wisznia Mała i Gminy Miasto Oleśnica z Wrocławiem. 3. Zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych. 4. Lepszą integrację gałęzi transportu, tym poprzez budowę obiektów P&R oraz B&R. 5. Redukcję uciążliwości komunikacyjnych i poprawę stanu środowiska poprzez niższą emisję zanieczyszczeń powietrza, hałasu. 6. Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie ruchu samochodowego oraz rozdzielanie ruchu samochodowego i rowerowego). 7. Poprawę jakości życia poprzez zwiększenie swobody wyboru środka transportu oraz promowanie turystyki i rekreacji rowerowej. |
| <p>Produkty projektu (wskaźniki)</p> | <ul style="list-style-type: none"> – Długość wspartej infrastruktury rowerowej – 9,42 km – Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 8 szt. – Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 127 szt. – Liczba wybudowanych obiektów „Bike & Ride” - 3 szt. – Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” - 3 szt. |

| | |
|----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 16 128 szt. |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO ₂] (CI 34) – 288,7 tony |
| Wartość dodana projektu | Uspójnienie istniejącej sieci dróg rowerowych; promocja „miękkiej” mobilności |
| Dobre praktyki | <ul style="list-style-type: none"> – realizacja projektu w partnerstwie – osadzenie projektu w strategii terytorialnej ZIT – projekt kompleksowy łączący budowę infrastruktury rowerowej z systemami P&R oraz B&R – utworzenie spójnego ciągu transportowego w gminach uczestniczących w projekcie i włączenie go do sieci istniejących dróg rowerowych – do wniosku o dofinansowanie złożono program funkcjonalno-użytkowy, precyzyjnie definiujący wymagania wobec realizatorów zakresu rzeczowego projektu, – wnioskodawca przedstawił na etapie składania wniosku decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych oraz zgłoszenia do odpowiedniego organu administracji architektoniczno-budowlanej |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | <p>Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Długość wspartej infrastruktury rowerowej – 6,8% – Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 50% – Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 4,5% – Liczba wybudowanych obiektów „Bike & Ride” - 7% – Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” - 18,7% – Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 2% |

| | |
|-----------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO2] (CI 34) – 4,4% |
| Trafność finansowa projektu | Projekt odpowiada na zidentyfikowane potrzeb lokalnych związanych z wdrażaniem zrównoważonej mobilności, zwiększenia udziału przemieszczeń alternatywnych w stosunku do podróży indywidualnym transportem samochodowym i wzrostu bezpieczeństwa ruchu rowerowego. |
| Użyteczność projektu | <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie spójności sieci dróg rowerowych na obszarze gmin partnerskich, - zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów - zwiększenie dostępności komunikacji publicznej poprzez budowę systemów B&R i P&R |
| Skuteczność projektu | <p><u>Długość wspartej infrastruktury rowerowej</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku 9,63 km - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji <p><u>Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku 8 szt. - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji <p><u>Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku 127 szt. - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji <p><u>Liczba wybudowanych obiektów „Bike & Ride” -</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku 3 szt. - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji |

| | |
|---|--|
| | <p><u>Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”</u></p> <p>- wartość deklarowana we wniosku 3 szt. - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji</p> <p><u>Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 16 128 szt.</u></p> <p>wartość deklarowana we wniosku 16 128 szt. - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji</p> <p><u>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂] (CI 34)</u></p> <p>- wartość deklarowana we wniosku 288,7 tony - wartość zrealizowana – - w trakcie realizacji</p> |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | <p>- poprawa skomunikowania obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, - utworzenie warunków do rozwoju ruchu turystycznego i rekreacyjnego</p> |
| Efektywność kosztowa projektu | <ul style="list-style-type: none"> – Długość wspartej infrastruktury rowerowej – 1.811.433 zł / km – Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 134 359,85 zł / szt. – Liczba wybudowanych obiektów „Bike & Ride” - 5 687 900 zł / szt. – Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” - 5 687 900 zł / szt. – Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” - 1058,01 zł/ szt. – Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂] (CI 34) – 59 105,30 zł/ tonę |
| Trwałość finansowa projektu | <p>Trwałość finansowa Projektu zagwarantowana w Wieloletnich Prognozach Finansowych przyjętych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uchwałą nr XIX/163/20 Rady Miejskiej w Obornikach Śląskich z dnia 27 lutego 2020 r |

| | |
|---------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Uchwałą nr VIII/XIX/212/20 Rady Gminy Wisznia Mała z dnia 31 marca 2020 r. • Uchwałą nr XVII/330/2020 Rady Gminy w Kobierzycach z 27.03.2020 r. • Uchwałą nr XVII/171/2020 Rady Miasta Oleśnicy z dnia 27 lutego 2020 r. |
| Komplementarność projektu | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa sieci dróg dla rowerów oraz parkingów Parkuj i Jedź (P&R) na terenie gmin Oborniki Śląskie, Wisznia Mała, Oleśnica i Miasta Oleśnica (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 2. Budowa sieci dróg dla rowerów na terenie Gmin Kobierzyce i Wrocław (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 3. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Oborniki Śląskie, Czernicy oraz Wiszni Małej (Poddziałanie 3.3.2 RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji oraz odbiorców produktów i rezultatu 4. Poznaj Gminę Oborniki Śląskie - Leśne szlaki rowerowe (PR OW 2007-2013) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji oraz odbiorców produktów i rezultatu 5. Przebudowa chodnika wraz z wyznaczeniem ścieżki rowerowej w sięgaczu ul. Wileńskiej w Oleśnicy (dz. 8/2 AM 24 obręb Oleśnica) (środki własne) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 6. Budowa ścieżki rowerowej wraz z elementami oznakowania poziomego i pionowego w przebiegu od Ronda Jana Pawła II, ulicami Wileńską, Kochanowskiego do ul. Sinapiusa w Oleśnicy (środki własne) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu 7. Budowa ścieżki rowerowej i pieszo rowerowej od ul. 3 Maja, ulicą Młynarską, Podzamczem do ul. Wałowej w Oleśnicy (środki własne) - komplementarność na |

| | |
|--|---|
| | <p>poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu przedmiotowego oraz odbiorców produktów i rezultatu</p> <p>8. Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji oraz odbiorców produktów i rezultatu</p> |
|--|---|

| | |
|-----------------------------------|---|
| Nr projektu | RPDS.03.04.01-02-0008/20 |
| Tytuł projektu | Przebudowa oświetlenia drogowego na terenie Gmin Polanica-Zdrój, Chocianów, Ścinawa i Miasta Lubin |
| Nr działania | RPDS.03.04.00 |
| Beneficjent | Gmina Polanica Zdrój |
| Wartość całkowita projektu | 70.573.395,01 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 70.573.395,01 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 52 930 046,26 zł |
| Okres realizacji projektu | 10.01.2022 – 29.09.2023 |
| Skrócony opis projektu | <p>Głównym celem projektu jest zwiększenie efektywności energetycznej poprzez modernizację infrastruktury oświetleniowej zlokalizowanej na terenie gmin: Polanica-Zdrój, Ścinawa, Lubin, Chocianów.</p> <p>Do celów szczegółowych zaliczono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenie zużycia energii elektrycznej • zmniejszenie strat energii wynikających z niesprawnych, często ulegających awarii, instalacji świetlnych. • poprawy współczynników środowiska przyrodniczego, • racjonalizacja użytkowania energii na potrzeby oświetlenia dająca efekty ekologiczne wynikające ze zmniejszenia zużycia energii elektrycznej • poprawę komfortu mieszkańców gmin objętych projektem • redukcję emisji dwutlenku węgla • podniesienie niezawodności i jakości funkcjonowania oświetlenia ulic • zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i przechodniów na drogach • promowania dobrych wzorców działań na rzecz ochrony środowiska. |

| | |
|---|---|
| | Efektom projektu są efektywne energetycznie urządzenia oświetleniowe. Ich montaż przyczynia się do spadku zużycia energii elektrycznej na oświetlenie. Przyczynia się do ograniczenia zapotrzebowania na energię w miejscowościach objętych projektem. |
| Zrealizowane działania w ramach projektu | <ul style="list-style-type: none"> - Przebudowa oświetlenia drogowego na terenie Gminy Polanica Zdrój - Przebudowa oświetlenia drogowego na terenie Gminy Chocianów - Przebudowa oświetlenia drogowego na terenie Gminy i Miasta Ścinawa - Przebudowa oświetlenia drogowego na terenie Miasta Lubin |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | <p>Głównym celem projektu jest zwiększenie efektywności energetycznej poprzez modernizację infrastruktury oświetleniowej zlokalizowanej na terenie gmin: Polanica-Zdrój, Ścinawa, Lubin, Chocianów. Cele te są spójne z celem szczegółowym dla osi priorytetowej nr 3 tj. "Gospodarka niskoemisyjna"</p> <p>oraz celem Poddziałania 3.4., który brzmi "Wdrażanie strategii niskoemisyjnych".</p> <p>Realizacja przyczynia się do poprawy środowiska naturalnego oraz do osiągnięcia celu RPO WD finansowanego ze środków UE, tj. zmniejszenie zużycie energii elektrycznej i emisji CO₂.</p> |
| Produkty projektu (wskaźniki) | Liczba wspartych energooszczędnych punktów świetlnych - 7145 szt. |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | <p>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej - 1 864,34 MWh/rok</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂] (CI 34) - 1577,17 t/rok</p> |
| Wartość dodana projektu | Budowa spójnej, inteligentnej sieci oświetlenia ulicznego w gminach objętych projektem. |
| Dobre praktyki | <ul style="list-style-type: none"> - realizacja projektu w partnerstwie - zgromadzenie na etapie wnioskowania o dofinansowanie niezbędnych decyzji warunkujących realizację projektu - dokonanie wyboru wariantu realizacyjnego w oparciu o przeprowadzony audyt energetyczny |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | <p>Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Liczba wspartych energooszczędnych punktów świetlnych - 174,3% – Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej - 252,6% |

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂] (CI 34) - 24,2% |
| Trafność projektu | Projekt odpowiada na zidentyfikowane potrzeby lokalne związane z wdrażaniem strategii niskoemisyjnych. |
| Użyteczność projektu | Realizacja projektu przyczynia się do podniesienia bezpieczeństwa osób przemieszczających się ciągami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w gminach objętych projektem; pozwala na ograniczenie wydatków publicznych związanych z zakupem energii elektrycznej na potrzeby oświetlenia ulicznego. |
| Skuteczność projektu | <u>Liczba wspartych energooszczędnych punktów świetlnych</u> - wartość deklarowana we wniosku - 7145 szt. - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | Poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego |
| Efektywność kosztowa projektu | Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika: <ul style="list-style-type: none"> – Liczba wspartych energooszczędnych punktów świetlnych - 9 877,31 zł / szt. – Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (rocznie) - 37 854,35 zł/ MWh – Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂] (CI 34) - 44 746,8 zł/ t |
| Trwałość finansowa projektu | Środki finansowe na realizację projektu i jego utrzymanie zostały zabezpieczone w WPF gmin objętych przedsięwzięciem |
| Komplementarność projektu | „Budowa strefy aktywności gospodarczej na terenie miasta Ścinawa” (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: lokalizacji oraz odbiorców produktów, „Budowa przedszkola przy ul. Środkowej w Chocianowie” (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji oraz odbiorców produktów, |

| | |
|--|--|
| | <p>„Budowa ciągu pieszo – rowerowego wraz z jego oświetleniem wzdłuż potoku Baczyna w Lubinie” (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów,</p> <p>„Przebudowa ul. Ścinawskiej, od skrzyżowania z drogą krajową nr 3 (E65), Alei Niepodległości, Alei Prezydenta Lecha Kaczyńskiego i ulicy Granitowej do Centrum Logistycznego Jeronimo Martins Dystrybucja w Lubinie” (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów,</p> <p>„ Rewitalizacja zabytkowej strefy centrum miasta Ścinawa poprzez przebudowę nawierzchni Rynku i przyległych ulic – etap I wraz z małą architekturą, zagospodarowaniem terenu” (RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów,</p> |
|--|--|

2. Projekty realizowane w ramach działania 5.1 RPO WD 2014-2020

| | |
|-----------------------------------|--|
| Nr projektu | RPDS.05.01.02-02-0001/16- pozakonkursowy |
| Tytuł projektu | Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu - etap I |
| Nr działania | RPDS.05.01.00 |
| Beneficjent | Gmina Wrocław |
| Wartość całkowita projektu | 89 651 927,06 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 65 745 413,07 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 55 883 601,07 zł |
| Okres realizacji projektu | 19.12.2016 – 30.04.2020 |
| Skrócony opis projektu | <p>Przedmiotem projektu jest przebudowa ul. Buforowej - drogi wojewódzkiej nr 395, która łączy się bezpośrednio z Autostradą A4, leżącą w sieci TEN-T, w węźle Wrocław – Wschód. Po wybudowaniu południowego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, ul. Buforowa umożliwi dwa alternatywne połączenia z Autostradą A4, na węzłach Wrocław Wschód oraz Wrocław Bielany Wrocławskie. Ul. Buforowa ma szczególne znaczenie dla połączeń Wrocławia z południowo-wschodnią częścią regionu. Jest to jedna z głównych dróg prowadzących do Centrum Miasta od strony południowej. Dla mieszkańców Wrocławia i gmin ościennych jest często jedyną drogą dojazdową do miejsc pracy, zlokalizowanych w mieście i na przemysłowych terenach w sąsiedztwie A4.</p> <p>Głównym celem Projektu jest poprawa jakości połączeń ul. Buforowej - drogi wojewódzkiej nr 395 z Centrum Wrocławia i węzłem Autostrady A4 znajdującej się w sieci TEN-T, co przyczyni się do podniesienia spójności terytorialnej w regionie i jest spójne z ideą wspierania działań na rzecz poprawy jakości życia jego mieszkańców i gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku. Celem bezpośrednim jest poprawa warunków drogowych na ul.</p> |

| | |
|---|---|
| | Buforowej i poprawa dostępności połączeń krajowych i międzynarodowych obszarów peryferyjnych południowej części Wrocławia i regionu. |
| Zrealizowane działania w ramach projektu | <p>Zadanie obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przebudowę ul. Buforowej na odcinku o dł. 2,9 km od wiaduktu kolejowego do granicy miasta – przebudowę wiaduktu kolejowego na linii nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki z rezerwą dla linii Wrocław- Jedlina Zdrój – przebudowę przejazdu kolejowego linii kolejowej nr 285 Wrocław – Jedlina Zdrój – budowę dwóch jezdni (2x2) na odcinku od wiaduktu do ul. Konduktorskiej – budowę ronda - skrzyżowanie z ul. Terenową i Buforowa boczną (sięgacz). <p>W ramach projektu zaplanowano budowę nowej jezdni zachodniej, skrzyżowań z sygnalizacją świetlną ITS, dróg rowerowych, chodników, ciągu pieszego, zjazdów, zatok i przystanków autobusowych z DIP, przejść dla pieszych z azylami ze wzbudzaną sygnalizacją świetlną. Przebudowana została kolidująca infrastruktura drogowa, podziemna, zbudowane odwodnienie ze zbiornikiem retencyjnym, oświetlenie inteligentne. Przewidziano rezerwy pod ewentualne ekrany akustyczne i przyszłe torowisko tramwajowe.</p> |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | <p>Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) - 4,7% – Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 6,8% |
| Produkty projektu (wskaźniki) | Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 3,14 km |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | n/d |
| Wartość dodana projektu | Otworzenie przestrzeni na nowe inwestycje w obszarze budownictwa mieszkaniowego i usług |
| Dobre praktyki | <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie dostępności węzłów sieci TEN-T, - zwiększenie spójności i jakości dróg kołowych, - włączenie do projektu budowy odseparowanego od ruchu drogowego ciągu pieszo-rowerowego, wpisującego się w istniejący układ komunikacyjny |

| | |
|---|--|
| | - wybudowanie w ramach projektu infrastruktury niezbędnej do realizacji przewozów transportem publicznym (budowa zatok autobusowych wraz z instalacją tablic dynamicznej informacji pasażerskiej włączonych do istniejącego systemu ITS) |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | Głównym celem Projektu jest poprawa jakości połączeń ul. Buforowej - drogi wojewódzkiej nr 395 z Centrum Wrocławia i węzłem Autostrady A4 znajdującej się w sieci TEN-T. Występuje pełna zgodność celu głównego Projektu z celem głównym RPO WD 2014-2020, którym jest wzrost konkurencyjności Dolnego Śląska zapewniający poprawę poziomu życia jego mieszkańców przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. |
| Trafność projektu | Realizacja projektu odpowiada zidentyfikowanym problemom w zakresie kreowania polityki transportowej miasta i strategii ZIT WrOF |
| Użyteczność projektu | <ul style="list-style-type: none"> – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – stworzenie warunków do rozwoju transportu rowerowego i budowania gospodarki niskoemisyjnej – poprawa warunków funkcjonowania transportu publicznego – zmniejszenie hałasu i ograniczenie szkodliwych wibracji – zmniejszenie emisji szkodliwych substancji ze spalania paliw – zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów w wyniku poprawy jakości nawierzchni – poprawa mobilności mieszkańców, – skrócenie czasu przejazdu na trasie dom-praca -dom – poprawa jakości przestrzeni publicznej poprzez poprawę estetyki pasa drogowego – stworzenie harmonijnego i identyfikowalnego układu przestrzennego miasta. |
| Skuteczność projektu | <u>Długość przebudowanych dróg wojewódzkich</u> - wartość deklarowana we wniosku - 2,9 km - wartość zrealizowana - 3,14 km |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | - usprawnienie przemieszczeń pomiędzy węzłem Autostrady A4 a centrum miasta - poprawa jakości przestrzeni publicznej |

| | |
|-------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - stworzenie harmonijnego układu przestrzennego - promocja alternatywnych form mobilności. |
| Efektywność kosztowa projektu | <p>Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 28 551 569,13 zł/km |
| Trwałość finansowa projektu | Środki finansowe na realizację projektu i jego utrzymanie zostały zabezpieczone w WPF miasta Wrocław |
| Komplementarność projektu | n/d |

| | |
|--|--|
| Nr projektu | RPDS.05.01.01-02-0001/18 - pozakonkursowy |
| Tytuł projektu | Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98 |
| Nr działania | RPDS.05.01.00 |
| Beneficjent | Województwo Dolnośląskie reprezentowane przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu |
| Wartość całkowita projektu | 226 372 526,62 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 205 239 107,46 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 174 453 241,34 zł |
| Okres realizacji projektu | 28.11.2014 – 30.06.2023 |
| Skrócony opis projektu | <p>Przedmiotem projektu jest zaprojektowanie i wybudowanie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98 o długości około 9,8 km tj. od km 8+070 do km 17+919,44. Powyższy odcinek stanowi część etapu III będący kontynuacją inwestycji polegającej na realizacji nowego połączenia komunikacyjnego pomiędzy miejscowościami zlokalizowanymi na południowowschodnich i wschodnich obrzeżach miasta Wrocławia (Bielan Wrocławskich), poprzez rejon miejscowości: Żerniki Wrocławskie, Świętą Katarzynę, Siechnice, Łany, Kietczów, do drogi krajowej nr 98 w rejonie miejscowości Długołęka. Celem inwestycji jest odciążenie miasta Wrocławia od ruchu generowanego przez gminy powiatu wrocławskiego, a także od ruchu zewnętrznego, którego punktem docelowym są owe gminy.</p> <p>Droga stanowi nowy element układu komunikacyjnego o następujących parametrach: klasa techniczna drogi: G 2x2, obciążenie jezdni: 115 kN/oś, kategoria ruchu KR 5. W ramach inwestycji przewiduje się budowę: ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,50 m, dróg serwisowych i dojazdowych, mostów oraz wiaduktów nad terenami PKP i drogą krajową nr 98.</p> |
| Zrealizowane działania w ramach projektu | - zaprojektowanie i wybudowanie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98 wraz ze skrzyżowaniami, drogami dojazdowymi i serwisowymi, |

| | |
|---|--|
| | mostem przechodzącym przez teren Natury 2000 „Lasy Grędzińskie” i rzekę Widawę, obiekty inżynierskie, urządzeniami ochrony środowiska, ciągami pieszo - rowerowe, zieleń drogową, oświetleniem drogowym; sygnalizacją świetlną, system do preselekcji ważenia pojazdów w ruchu, placem do ważenia pojazdów ciężarowych oraz urządzenia BRD. |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | <p>Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) - 14,8% – Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 21,1% |
| Produkty projektu (wskaźniki) | Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 9,8 km |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | n/d |
| Wartość dodana projektu | <ul style="list-style-type: none"> - odseparowanie ruchu kołowego od ruchu pieszego - wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego |
| Dobre praktyki | <ul style="list-style-type: none"> - realizacja zadania wieloetapowego, projekt jest trzecim etapem Wschodniej Obwodnicy Wrocławia - uzupełnia istniejącą sieć transportową (realizacja planu budowy spójnej sieci transportowej) - oparty na skonkretyzowanym programie funkcjonalno-użytkowym - zakończenie procedury wyboru wykonawcy projektu w czasie aplikowania o dofinansowanie |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | Celem bezpośrednim projektu jest polepszenie dostępności transportowej na terenie miasta Wrocławia oraz powiatu wrocławskiego w układzie międzyregionalnym i wewnątrzregionalnym. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez realizację jednego z etapów obwodnicy biegnącej przez tereny powiatu wrocławskiego wzdłuż południowej i wschodniej granicy Wrocławia. Nowo wybudowany odcinek drogi wojewódzkiej wpływa na polepszenie dostępności transportowej do sieci TEN-T - cel ten jest zgodny z celem szczegółowym Osi priorytetowej 5. Transport RPO WD 2014-2020 |
| Trafność projektu | Projekt odpowiada na zdiagnozowane problemy. |

| | |
|---|--|
| Użyteczność projektu | Inwestycja ta pozwala na częściowe wyprowadzenie ruchu drogowego poza Wrocław, co przyczynia się do równoważenia mobilności miejskiej, zwiększenia atrakcyjności miejsca zarówno dla turystów, działających jak i przyszłych inwestorów i przedsiębiorców. Realizacja inwestycji pozwala na budowę wewnętrznej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej ZIT WrOF |
| Skuteczność projektu | Długość przebudowanych dróg wojewódzkich - wartość deklarowana we wniosku - 9,8 km - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | Poprawa dostępności ciągów komunikacyjnych zapewniających odpowiednie skomunikowanie połączeń drogowych, generując przy tym wzrost bezpieczeństwa drogowego, oszczędność czasu przejazdu oraz zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. |
| Efektywność kosztowa projektu | Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika: Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 23 099 237 zł/km |
| Trwałość finansowa projektu | Środki na realizację i utrzymanie projektu zostały zabezpieczone w planie finansowym beneficjenta. |
| Komplementarność projektu | „Budowa drogi wojewódzkiej od drogi krajowej nr 94 do drogi wojewódzkiej nr 455 wraz z ich węzłami” (RPO WD 2007-2013) -komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów, „Budowa drogi wojewódzkiej Żerniki Wrocławskie – Siechnice (od ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 do drogi krajowej nr 94) (RPO WD 2007-2013) -komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów. |

| | |
|-----------------------------------|--|
| Nr projektu | RPDS.05.01.04-02-0001/17 |
| Tytuł projektu | Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie |
| Nr działania | RPDS.05.01.00 |
| Beneficjent | Gmina Wałbrzych |
| Wartość całkowita projektu | 65 587 804,56 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 65 401 764,65 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 55 591 499,91 zł |
| Okres realizacji projektu | 20.02.2017 – 12.11.2023 |
| Skrócony opis projektu | <p>Projekt dotyczy przebudowy dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gminy Wałbrzych („Droga Sudecka”). Etapy: ETAP I – ROZBUDOWA I PRZEBUDOWA UL. KAMIENIECKIEJ W WAŁBRZYCHU (DW NR 381) NA ODCINKU OK. 0,8 KM (OD GRANICY MIASTA DO SKRZYŻOWANIA Z UL. NOWORUDZKĄ I UL. GŁUSZYCKĄ) ETAP III – PRZEBUDOWA DROGI (DW NR 367) NA ODCINKU 1,8 KM OD GRANICY MIASTA WAŁBRZYCHA DO SKRZYŻOWANIA ULIC 1 MAJA I II ARMII W WAŁBRZYCHU Uwzględniono dokumentację techniczną dla etapu I, III, Inżyniera Kontraktu dla etapu I, III, Studium Wykonalności i działania promocyjne. Cel: wsparcie rozwoju gospodarczego i społecznego obszaru funkcjonalnego AW poprzez przebudowę dróg wojewódzkich nr 367 i 381 w Wałbrzychu (Droga Sudecka) umożliwiających skomunikowanie miast i gmin tworzących AW. Odbiorcami będą osoby korzystające z DW nr 367 i DW nr 381, w tym: mieszkańcy Dolnego Śląska, w tym Gminy Wałbrzych i turyści. Etapy I i III – Wnioskodawcą i inwestorem jest Gmina Wałbrzych. Zarząd Dróg Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu odpowiada za faktyczną realizację projektu w imieniu Gminy Wałbrzych i będzie operatorem na terenie Gminy Wałbrzych.</p> |

| | |
|---|---|
| Zrealizowane działania w ramach projektu | - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 386 na odcinku od skrzyżowania z III etapem obwodnicy (ronda) w miejscowości Ludwikowice Kłodzkie – z drogą wojewódzką nr 381, do skrzyżowania z ul. Cmentarną w Nowej Rudzie (DW nr 385) |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu: <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) - 5,7% – Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 8,2% |
| Produkty projektu (wskaźniki) | Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 3,81km |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | n/d |
| Wartość dodana projektu | wyprowadzenie ruchu lokalnego do dróg wojewódzkich i krajowych |
| Dobre praktyki | <ul style="list-style-type: none"> - projekt wynika z przyjętej strategii terytorialnej ZIT - w ramach projektu wybudowano drogi rowerowe, dostosowano chodniki i zatoki autobusowe do potrzeb osób niepełnosprawnych – obniżone krawężniki. - wybudowano nowe przejścia dla pieszych, barierki poprawiające bezpieczeństwo ruchu, a także zaprojektowano nowe tereny zielone - przeprowadzono remont mostu przez Potok Włodzica i trzech mniejszych przepustów, - wybór wariantu realizacyjnego poprzedzono konsultacjami społecznymi |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | Celem projektu jest poprawa dostępności transportowej miasta Nowa Ruda dzięki usprawnieniu układu komunikacyjnego oraz zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 386 - cel jest zgodny z celami osi priorytetowej 5 „Transport”, Działania 5.1. „Drogowa dostępność transportowa” |
| Trafność projektu | Projekt odpowiada na zidentyfikowane potrzeby w zakresie usprawnienia układu komunikacyjnego w obrębie Aglomeracji Wałbrzyskiej |
| Użyteczność projektu | Realizacja projektu poprawia dostępność transportową Miasta Nowa Ruda - przebudowywany odcinek drogowy jest łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie. |

| | |
|---|--|
| Skuteczność projektu | <u>Długość przebudowanych dróg wojewódzkich</u> - wartość deklarowana we wniosku - 3,81 km - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji. |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | <ul style="list-style-type: none"> – poprawa dostępności do systemu dróg krajowych i sieci TEN-T (droga nr 386 łączy się z siecią dróg krajowych nr 8 i 34 i TEN-T A 4 poprzez Drogę Sudecką 381, – poprawa dostępności komunikacyjnej miasta Nowa Ruda, – poprawa dostępności do obszarów koncentracji ludności i aktywności gospodarczej (WSSE INVEST PARK) oraz do rynku pracy i usług publicznych – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym (chodnik, zatoki autobusowe, dodatkowe pasy dla relacji lewoskrętnych) |
| Efektywność kosztowa projektu | Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika: Długość przebudowanych dróg wojewódzkich [km] - 17 214 646,86 zł/km |
| Trwałość projektu | Środki na realizację i utrzymanie projektu zostały zabezpieczone w wieloletnim planie finansowym beneficjenta. |
| Komplementarność projektu | „Budowa obwodnicy Nowej Rudy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381 – Etap III” - (RPO WD 2007-2013) -komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów, |

3. Projekty realizowane w ramach działania 5.2 RPO WD 2014-2020

| | |
|--|--|
| Nr projektu | RPDS.05.02.01-02-0001/17 |
| Tytuł projektu | Podniesienie standardów obsługi klientów Spółki Koleje Dolnośląskie S.A. poprzez rozbudowę zaplecza technicznego do obsługi i serwisowania taboru |
| Nr działania | RPDS.05.02.00 |
| Beneficjent | Koleje Dolnośląskie S.A. |
| Wartość całkowita projektu | 3 722 542,74 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 3 026 173,39 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 2 560 413,89 zł |
| Okres realizacji projektu | 26-07-2017 – 30-06-2019 |
| Skrócony opis projektu | Główny cel projektu to umożliwienie prawidłowej realizacji procesów utrzymania pojazdów kolejowych. Projekt „Poprawa jakości systemu transportu kolejowego poprzez budowę zaplecza technicznego do obsługi i serwisowania taboru Spółki Koleje Dolnośląskie S.A.” zakłada budowę hali serwisowej wraz z wyposażeniem wymaganym do wykonywania przeglądów i napraw pojazdów użytkowanych przez Spółkę. Dodatkowo zostanie wybudowana nowoczesna myjnia automatyczna oraz zostanie zrewitalizowany budynek magazynu Spółki. W wyniku realizacji inwestycji powstanie nowoczesne centrum serwisowe gwarantujące utrzymanie wysokiej jakości usług transportowych oraz odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowanego taboru. |
| Zrealizowane działania w ramach projektu | <ul style="list-style-type: none"> - wykonanie niezbędnej dokumentacji projektowej i technicznej, - wykonanie robót budowlanych polegających na budowie hali serwisowej, w której będą znajdować pomieszczenia gospodarczo - socjalne, pomieszczenia serwisowe, stacja paliw, wybudowanie wiaty magazynowej, - wykonanie robót budowlanych poprawiających bezpieczeństwo w hali serwisowej. Pozycja wydzielona z robót budowlanych (ogólnych). Roboty te polegały na oznakowaniu wszystkich |

| | |
|---|--|
| | <p>dróg i placów (oznakowanie pionowe i poziome) oraz będzie posiadał projekt stałej organizacji ruchu oraz rozwiązania skrzyżowań i kolumn dróg kołowych z torowiskami,</p> <p>- zakup wyposażenia umożliwiającego uruchomienie hali serwisowej, w tym: wyposażenie do badania pantografów, sprężyn, do pomiarów ramp wózków, zakup mobilnych pomostów, wózków technologicznych, przyrządów pomiarowych, wyposażenie magazynu składowania, dostawa i montaż suwnicy, tokarki i biletomatów.</p> |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | <p>Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liczba wybudowanej, rozbudowanej, modernizowanej infrastruktury do obsługi i serwisowania taboru [szt.] - 100 % |
| Produkty projektu (wskaźniki) | <ul style="list-style-type: none"> - Liczba wybudowanej, rozbudowanej, modernizowanej infrastruktury do obsługi i serwisowania taboru [szt.] - 1 szt. |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | n/d |
| Wartość dodana projektu | n/d |
| Dobre praktyki | <ul style="list-style-type: none"> - poprawa możliwości technicznych i organizacyjnych utrzymania trwałości projektów taborowych - uniezależnienie się od usług podmiotów trzecich - obniżenie kosztów i przejęcie odpowiedzialności za stan taboru - ograniczenie liczby przejazdów technicznych związanych z utrzymaniem taboru w czystości |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | <p>Głównym celem projektu realizowanego poprzez rozbudowę zaplecza technicznego w Legnicy przy ul. Pątnowskiej jest umożliwienie Spółce prawidłowej realizacji procesu utrzymania pojazdów kolejowych, zapewniając tym samym bezpieczeństwo realizacji usługi przewozowej i jednocześnie podnosząc jej jakość i konkurencyjność. Tym samym cel ten wpisuje się w realizację głównego celu</p> <p>osi priorytetowej nr 5 Transport, jaką jest lepsza dostępność transportowa regionu w układzie</p> |

| | |
|---|---|
| | międzyregionalnym i wewnątrzregionalnym. |
| Trafność projektu | Projekt odpowiada na zidentyfikowane i uzasadnione potrzeby |
| Użyteczność projektu | Projekt jest użyteczny przede wszystkim z punktu widzenia beneficjenta - zwiększa jego zdolności do utrzymania technicznej sprawności wykorzystywanych środków transportu. |
| Skuteczność projektu | Liczba wybudowanej, rozbudowanej, modernizowanej infrastruktury do obsługi i serwisowania taboru - wartość deklarowana we wniosku - 1 szt. - wartość zrealizowana - 1 szt. |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | Poprawa jakości usług świadczonych przez Koleje Dolnośląskie. |
| Efektywność kosztowa projektu | Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika: – Liczba wybudowanej, rozbudowanej, modernizowanej infrastruktury do obsługi i serwisowania taboru [szt.] - 3 722 542,74 zł/szt.. |
| Trwałość projektu | Trwałość zapewniona poprzez mechanizm rekompensaty - samorząd województwa zapewnia trwałość finansową KD SA i trwałość projektu. |
| Komplementarność projektu | „Zakup pięciu nowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych typu 31 WE na potrzeby realizacji przez Spółkę Koleje Dolnośląskie S.A. zadań przewozowych dla potrzeb komunikacji podmiejskiej” (RPO WD 2007-2013) -komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów - wsparcie utrzymania produktów i rezultatów projektu. „Zakup sześciu nowych, trójczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych na potrzeby realizacji przez Spółkę Koleje Dolnośląskie S.A. zadań przewozowych na potrzeby komunikacji miejskiej i podmiejskiej” (RPO WD 2007-2013) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów - wsparcie utrzymania produktów i rezultatów projektu. |

„Dostawa pięciu nowych czteroczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla obsługi ruchu pasażerskiego w aglomeracji wrocławskiej w ramach projektu Dojazdowe Koleje Dolnośląskie zakup taboru kolejowego do obsługi ruchu pasażerskiego w aglomeracji wrocławskiej” (PO liŚ 2007-2013) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów - wsparcie utrzymania produktów i rezultatów projektu.

„Poprawa jakości usług regionalnego publicznego transportu zbiorowego Województwa Dolnośląskiego realizowana poprzez budowę systemu dynamicznej interaktywnej informacji pasażerskiej oraz zakup czterech sztuk nowych, dwuczłonowych Spalinowych Zespołów Trakcyjnych” (RPO WD 2007-2013) -komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów - wsparcie utrzymania produktów i rezultatów projektu.

„Poprawa jakości usług regionalnego publicznego transportu zbiorowego Województwa Dolnośląskiego realizowana poprzez zakup jedenastu nowych, pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych” - RPO WD 2014-2020) - komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów - wsparcie utrzymania produktów i rezultatów projektu.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Nr projektu | RPDS.05.02.01-02-0001/16 |
| Tytuł projektu | Rewitalizacja linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śląski -Mirsk-Świeradów , Etap I Gryfów Śląski-Mirsk |
| Nr działania | RPDS.05.02.00 |
| Beneficjent | Województwo Dolnośląskie reprezentowane przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu |
| Wartość całkowita projektu | 32 000 000,00 zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 26 016 260,16 zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 22 113 821,14 zł |
| Okres realizacji projektu | 10.11.2021 – 31.10.2023 |
| Skrócony opis projektu | <p>Przedsięwzięcie polega na rewitalizacji linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śląski–Mirsk–Świeradów Etap I-Gryfów Śląski–Mirsk. Projekt realizowany jest w województwie dolnośląskim, w powiecie lwóweckim. Przedmiotowa rewitalizacja zgłoszona została do dofinansowania przez Województwo Dolnośląskie, reprezentowane przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu, będącą wojewódzką jednostką organizacyjną, która pozostaje podmiotem właściwym dla realizacji inwestycji w zakresie transportu i dróg. Celem projektu jest poprawa dostępności transportowej regionu Województwa Dolnośląskiego i jego obszarów peryferyjnych poprzez rewitalizację linii kolejowej nr 317 Gryfów Śląski–Mirsk, co następnie pozwoli na połączenie tego odcinka z linią kolejową nr 336 z odcinkiem Mirsk–Świeradów Zdrój, a w konsekwencji włączenie tych miast do kolejowej sieci Dolnego Śląska. Grupą docelową pozostają mieszkańcy województwa dolnośląskiego, w tym przede wszystkim obszaru i okolicy Gryfowa Śląskiego i Mirska (szczególnie dzieci, młodzież, osoby pracujące poza granicami wskazanych miast), władze samorządowe oraz Województwo Dolnośląskie. W ramach projektu zmodernizowana zostanie linia kolejowa 317 na odcinku Gryfów Śląski–Mirsk od km 72,178 do km 80,061.Przedmiotowy projekt przewiduje przeprowadzenie prac modernizacyjnych obejmujących zaprojektowanie i wykonanie robót polegających na wycince</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>drzew i krzewów oraz robotach pomiarowych, rozebranie toru, usunięcie podsypki tłuczniowej, ścięcie ławy torowiska, renowacja systemu odwodnienia, układanie toru na podkładach betonowych, zaprojektowanie i zabudowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej oraz modernizacja obiektów inżynierskich, przystanków osobowych oraz przejazdów kolejowych. Przedmiotowy projekt stanowi części większej inwestycji, realizowany będzie jako I Etap inwestycji, połączony z II Etapem inwestycji tj. Rewitalizacją linii kolejowej nr 317 i 336 Gryfów Śląski – Mirsk–Świeradów–Etap II Mirsk–Świeradów Zdrój.</p> |
| Zrealizowane działania w ramach projektu | <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk –Świeradów, Etap I Gryfów Śląski - Mirsk, obejmująca wymianę elementów nawierzchni jak podkłady, złączki, szyny z wadami i nadmiernie zużyte, podsypkę tłuczniową oraz roboty podtorowe. Odtworzenie, konserwacja obiektów inżynierskich, prace peronowe, roboty w zakresie sygnalizacji kolejowej oraz przyłącza energetyczne, zabudowa urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.</p> |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | <p>Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km] - 12,7% – Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.] - 4,8% |
| Produkty projektu (wskaźniki) | <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km] - 7,88 km – Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.] - 2 szt. |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | n/d |
| Wartość dodana projektu | Przywrócenie transportu zbiorowego na terenach potencjalnie zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym. |
| Dobre praktyki | - odtworzenie infrastruktury kolejowej - przywrócenie parametrów technicznych wynikających z istniejącego układu geometrycznego linii. |

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - realizacja projektu wieloetapowego pozwalającego na zwiększenie spójności sieci transportu zbiorowego - wyposażenie budowanej infrastruktury punktowej w urządzenia zwiększające spójność transportu kolejowego i rowerowego |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | Poprawa funkcjonalność linii kolejowych o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym, charakteryzujących się dużymi potokami ruchu i łączących ośrodki regionalne z ich otoczeniem i obszarami peryferyjnymi jest zgodna z celami osi priorytetowej 5. RPO WD 2014-2020 |
| Trafność projektu | Projekt odpowiada na zidentyfikowane potrzeby lokalne i regionalne. |
| Użyteczność projektu | Zwiększenie możliwości dojazdu do większych ośrodków miejskich oraz budowa alternatywnej formy przemieszczania się w układzie regionalnym w stosunku do transportu kołowego. Realizacja przedsięwzięcia wpływa na funkcjonalność ruchu kolejowego pomiędzy miastami obszarami regionalnymi, a miastami zurbanizowanymi, wskazując na budowę spójności terytorialnej województwa dolnośląskiego. |
| Skuteczność projektu | <p>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km]</p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku - 7,88 km - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji. <p>Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.]</p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku - 2 szt. - wartość zrealizowana - w trakcie realizacji. |
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | <ul style="list-style-type: none"> - poprawa mobilności mieszkańców obszarów oddziaływania projektu - poprawa sprawności układu komunikacyjnego i organizacja transportu publicznego, - poprawa bezpieczeństwa poprzez przeniesienie części ruchu drogowego na komunikację kolejową, - wzrost potencjału regionu jako ośrodka gospodarczego i turystycznego, |
| Efektywność projektu | Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika: |

| | |
|---------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km] - 4 060 913,7 zł/ km – Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.]- 16 000 000 zł/szt. |
| Trwałość projektu | <p>Środki niezbędne do zrealizowania inwestycji zostały zabezpieczone Uchwałą Nr 3476/VI/21 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 9 marca 2021 r. w sprawie przyjęcia szczegółowego wykazu zadań przewidzianych do finansowania w ramach kwot wydatków ujętych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Dolnośląskiego według stanu na dzień 25 lutego 2021 r.</p> |
| Komplementarność projektu | n/d |

| | |
|--|---|
| Nr projektu | RPDS.05.02.01-02-0001/19 |
| Tytuł projektu | Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto |
| Nr działania | RPDS.05.02.00 |
| Beneficjent | Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna |
| Wartość całkowita projektu | 267 270 616,77zł |
| Wysokość kosztów kwalifikowalnych | 205 248 638,04zł |
| Wysokość dofinansowania UE | 174 461 342,34zł |
| Okres realizacji projektu | 03.08.2017 – 30.11.2022 |
| Skrócony opis projektu | <p>Przedmiotem projektu jest rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Są to linie o dużym znaczeniu dla regionu doprowadzające ruch w kierunku Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Projekt stanowi kompleksową realizację przedsięwzięcia, którego celem jest zwiększenie dostępności i znaczenia transportu kolejowego w sieci komunikacyjnych powiązań potencjału regionu poprzez poprawę funkcjonalności infrastruktury kolejowej, w tym jej dostosowaniu do obsługi podróźnych. Bezpośrednim celem Projektu jest poprawa funkcjonalności infrastruktury kolejowej, w tym jej dostosowanie do obsługi podróźnych. Projekt obejmował rewitalizację ok. 55,3 km linii kolejowej Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście (nr 285) oraz 2,7 km linii 771 na odcinku Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto. Planowane jest przywrócenie parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej na ww. odcinku oraz budowa nowych przystanków osobowych.</p> |
| Zrealizowane działania w ramach projektu | <ul style="list-style-type: none"> - opracowanie dokumentacji technicznej, - korektę układu torowego (przebudowa i przywrócenie parametrów konstrukcyjnych umożliwiające osiągnięcie prędkości 100 km/h) |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - częściowa wymiana nawierzchni torowej w celu likwidacji istniejących ograniczeń prędkości (tor bezстыkowy, szyny 49E1, podkłady betonowe PS-83) - wykonanie wzmocnienia podtorza w stopniu ograniczonym przy utrzymaniu nacisku 196 kN/oś, - przebudowa i dostosowanie do wymagań wybranych istniejących peronów, budowa nowych peronów w miejscach zidentyfikowanych potrzeb przewozowych, - rewitalizacja i odnowienie istniejących obiektów inżynierskich, dla wybranych lokalizacji rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów; - rehabilitacja i odnowienie lub przebudowę wybranych przejazdów kolejowych w zakresie nawierzchni oraz podniesienie kategorii zgodnie z wymaganiami ruchowymi - zabudowa kontenerowego lokalnego centrum sterowania ruchem. - odtworzenie i odnowienie urządzeń systemu sterowania ruchem w stopniu niezbędnym do prawidłowego i bezpiecznego utrzymania ruchu kolejowego, - wyposażenie łączności ruchowej w niezbędnym zakresie do prawidłowego utrzymania łączności, - rewitalizacja oświetlenia oraz zapewnienie zasilania dla nowo zabudowanych urządzeń. |
| Cele projektu w odniesieniu do celów RPO WD 2014-2020 | <p>Udział w osiągnięciu wskaźnika na poziomie programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km] - 93,7% – Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.] - 33,3% |
| Produkty projektu (wskaźniki) | <ul style="list-style-type: none"> – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km] - 58,05 km – Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.] - 14 szt. |
| Rezultaty projektu (wskaźniki) | n/d |
| Wartość dodana projektu | - budowa spójnego ciągu komunikacji kolejowej |
| Dobre praktyki | - realizacja projektu w ramach strategii terytorialnej ZIT, |

| | |
|----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - reaktywacja połączenia komunikacyjnego pomiędzy Wrocławiem a Świdnicą - wykreowanie nowej konkurencyjnej oferty transportowej - wytworzenie alternatywnego, konkurencyjnego, niskoemisyjnego korytarza transportowego w stosunku do transportu drogowego |
| Wpływ na realizację celów RPO WD | <p>Projekt jest zgodny z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020. Wpisuje się w strategiczny cel programu, jest zgodny z zapisami i celami Osi Priorytetowej oraz Priorytetu Inwestycyjnego RPO WD 2014-2020. Zgodnie z zapisami RPO WD 2014-2020, celem szczegółowym Osi Priorytetowej 5 „Transport” jest lepsza dostępność transportowa regionu w układzie międzyregionalnym i wewnątrzregionalnym.</p> |
| Trafność projektu | Projekt odpowiada zdiagnozowanym potrzebom lokalnym i regionalnym |
| Użyteczność projektu | <p>Inwestycja dostosowuje infrastrukturę do potrzeb rynku przewozów pasażerskich i towarowych.</p> <p>Zwiększono atrakcyjność transportu kolejowego dla podróżnych poprzez budowę/modernizację peronów, przejść i innych elementów infrastruktury peronowej w sposób wyraźnie ułatwiający dostęp podróżnym, w szczególności z większym bagażem, wózkami dziecięcymi, rowerami a także poprawiające komfort oczekiwania na pociąg (wiata), budowa przystanków osobowych, jak i przewoźników, np. wzrost dopuszczalnych nacisków na oś.</p> |
| Skuteczność projektu | <p>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km]</p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku - 58,05 km - wartość zrealizowana - 58,05 km <p>Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.]</p> <ul style="list-style-type: none"> - wartość deklarowana we wniosku - 14 szt. - wartość zrealizowana - 14 szt. |

| | |
|---|--|
| Oddziaływanie projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze | Inwestycja ma wpływ na zwiększenie dostępności obszarów przemysłowych i innych centrów ekonomicznych oraz obszarów atrakcyjnych turystycznie, a także ma wpływ na poprawę mobilności osób w związku z dostępem do rynku pracy, usług publicznych i turystyki. |
| Efektywność kosztowa projektu | Efektywność nakładów całkowitych na osiągnięcie jednostki wskaźnika: – Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI 12) [km] - 4 604 144,99 zł/ km – Liczba wspartych osobowych przystanków kolejowych [szt.] - 19 090 758,34 zł/szt. |
| Trwałość finansowa projektu | Beneficjent zadeklarował utrzymanie trwałości projektu w ramach środków własnych PKP PLK S.A. |
| Komplementarność projektu | „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój” (RPO WD 2014-2022) -komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów, „Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu – etap I” (RPO WD 2014-2022) -komplementarność na poziomie: celu ogólnego, lokalizacji, zakresu rzeczowego oraz odbiorców produktów - wykorzystanie infrastruktury wytworzonej w ramach projektu komplementarnego |