

WOLAŃSKI



WPŁYW INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO



Dofinansowane przez
Unię Europejską



AGENDA

1. OPIS BADANIA

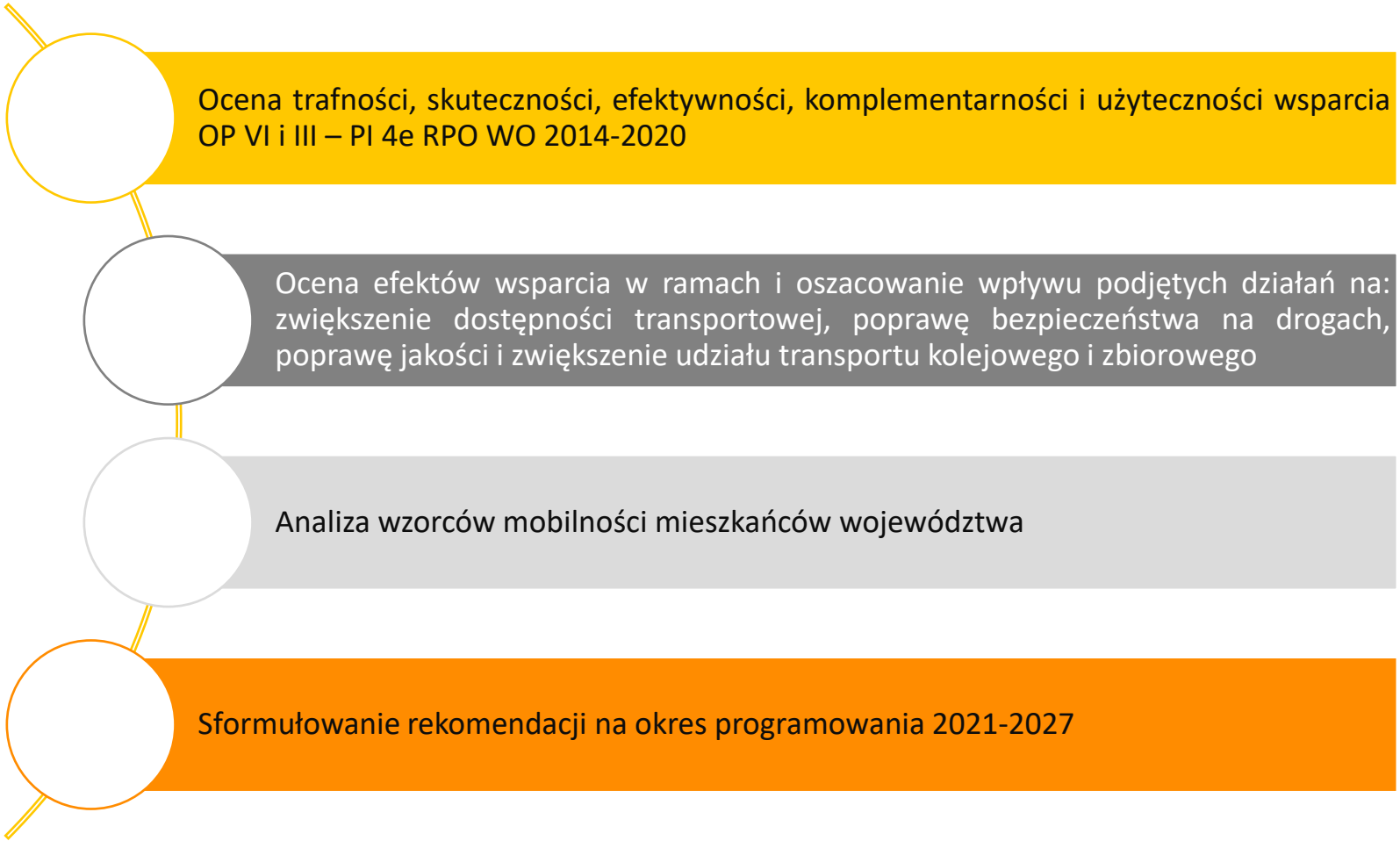
2. WYNIKI BADANIA

3. WNIOSKI I REKOMENDACJE



OPIS BADANIA

CELE BADANIA



Ocena trafności, skuteczności, efektywności, komplementarności i użyteczności wsparcia OP VI i III – PI 4e RPO WO 2014-2020

Ocena efektów wsparcia w ramach i oszacowanie wpływu podjętych działań na: zwiększenie dostępności transportowej, poprawę bezpieczeństwa na drogach, poprawę jakości i zwiększenie udziału transportu kolejowego i zbiorowego

Analiza wzorców mobilności mieszkańców województwa

Sformułowanie rekomendacji na okres programowania 2021-2027

PROJEKTY BADANYCH OP RPO WO 2014-2020



19

zbudowanych
zintegrowanych
węzłów
przeładunkowych



39

zbudowanych
parkingów
"Parkuj i Jedź"
z **1 945**
miejscami
postojowymi



55

zbudowanych
parkingów
"Parkuj
Rower i Jedź"
z **1 080**
miejscami
postojowymi



47

zakupionych
autobusów
z **3 200**
miejscami
dla pasażerów



5

zainstalowanych
Inteligentnych
Systemów
Transportowych
na ciągach
długości **451 km**



241

kilometrów
zbudowanej lub
przebudowanej
liniowej
infrastruktury
rowerowej oraz
**konceptja
rozwoju dróg
rowerowych**



154

kilometry
przebudowanych
lub zbudowanych
dróg:
• **24 km** gminnych
• **10 km** powiatowych,
• **120 km**
wojewódzkich (w tym
10 km obwodnic)



50

zrealizowanych
projektów
mających na
celu poprawę
bezpieczeństwa
w ruchu
drogowym lub
kolejowym



47

kilometrów
kompleksowo
zmodernizo-
wanych linii
kolejowych



2

opracowane
dokumentacje
projektowe
dotyczące
kompleksowej
przebudowy linii
kolejowych



13

przebudowa-
nych lub
zbudowanych
przystanków
kolejowych

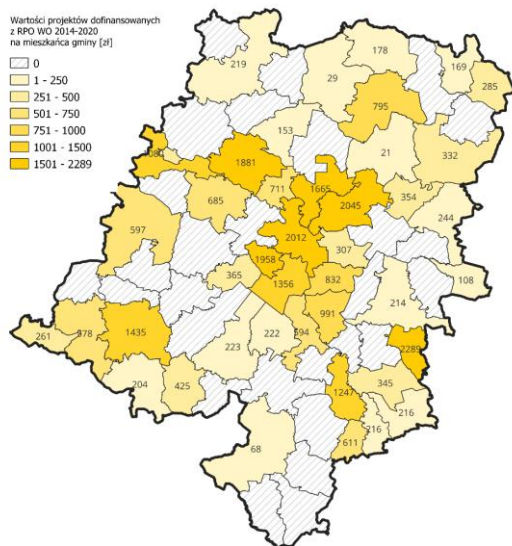
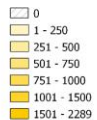


7

zakupionych
sztuk taboru
kolejowego
o łącznej
pojemności
2 252 osób

MAPA INWESTYCJI

Wartości projektów dofinansowanych z RPO WO 2014-2020 na mieszkańca gminy [zł]



Legenda

Interwencje z RPO 2014-2020

działanie 3.1:

- przebudowa lub budowa dworca
- budowa parkingu P+R i/lub B+R
- budowa węzła przesiadkowego
- zakup taboru

■ działanie 6.1 proj. punktowe

— działanie 6.1 proj. liniowe

■ działanie 6.2 proj. punktowe

działanie 6.2 proj. liniowe:

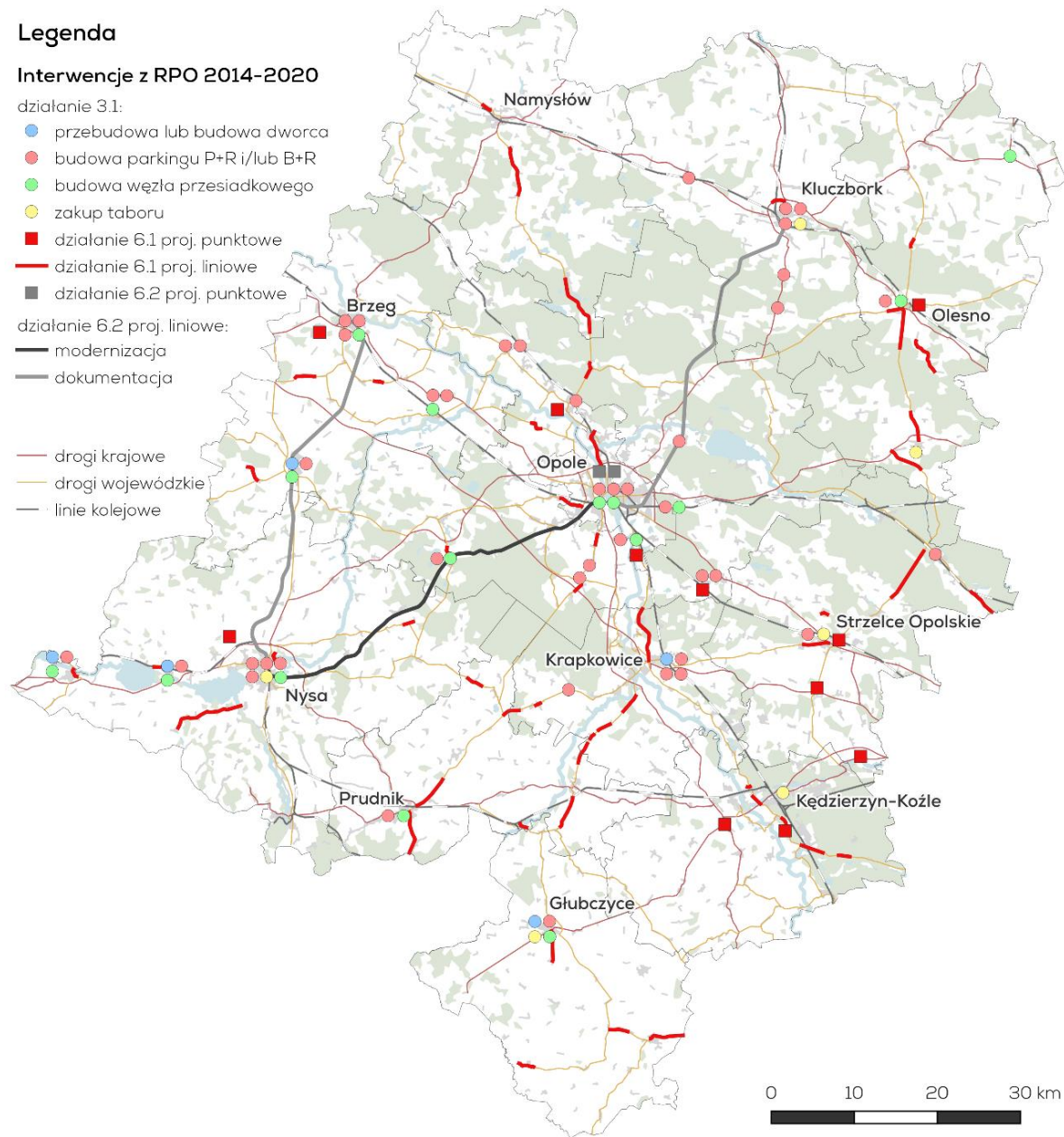
— modernizacja

— dokumentacja

— drogi krajowe

— drogi wojewódzkie

— linie kolejowe



0 10 20 30 km



WYNIKI BADANIA

WYNIKI BADANIA – ISTOTNE I GŁÓWNE PROJEKTY, DIAGNOZA

Znaczna dominacja projektów mających na celu **budowę lub przebudowę dróg**, przede wszystkim dróg wojewódzkich oraz **powstania zintegrowanych węzłów komunikacyjnych oraz parkingów przesiadkowych**

Projekty odpowiadają na **problemy zdiagnozowane w dokumentach strategicznych oraz dokumencie programowym**

Beneficjenci Działania 3.1 jako **najistotniejsze wskazali projekty dotyczące węzłów integracyjnych, zakupu taboru, dróg rowerowych, parkingów przesiadkowych, infrastruktury pieszej oraz dworcowej.**

W projektach Działania 6.1 najważniejsze były **budowy obwodnic, innych dróg oraz poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym**; w Działaniu 6.2 – **infrastruktura kolejowa ogółem.**

WYNIKI BADANIA – WSKAŹNIKI, BARIERY

Nieosiągnięte wartości **wskaźników rezultatu** – wpływ COVID-19 i zmiany zachowań komunikacyjnych, wzrostu natężenia ruchu drogowego oraz brak realizacji wszystkich planowanych inwestycji kolejowych.

Wskaźniki produktu zostaną w dużej mierze osiągnięte (w tym dzięki negocjacjom ws. taboru); bardzo liczne parkingi P&R (39 zamiast początkowych 11).

Silne bariery w postaci wzrostu kosztów i dezaktualizacji kwot przetargowych, nieprzewidzianych prac, braków chętnych w przetargach, zaburzeń łańcuchów dostaw. W dużej mierze były one nieprzewidziane przez beneficjentów.

Utrudnienia ze wskaźnikiem emisji gazów cieplarnianych oraz długimi rozliczeniami, a także partnerstwami.

WYNIKI BADANIA – KOMPLEMENTARNOŚĆ, KRYTERIA

Projekty komplementarne i synergiczne, również z projektami z innych źródeł finansowania. **Niepełna komplementarność inwestycji drogowych z inwestycjami w transport zbiorowy/kolejowy.**

Kryterium projektów zintegrowanych i kompleksowości zachęciło do zgłaszania projektów z elementami mniej istotnymi dla danego obszaru (np. SDIP). Podobnie – identyczna punktacja.

Współpraca w ramach projektów partnerskich w pewnym stopniu jedynie nastawiona na osiągnięcie celu – realizację projektu, i brak jej kontynuacji.

Niektóre kryteria oceny nieskuteczne – dot. punktowania nośności dróg niższych klas, braku punktów za obiekty mostowe i obwodnice.

WYNIKI BADANIA – WPŁYW INTERWENCJI

Analiza regresji nie wykazała korelacji w zakresie zmiany sytuacji społeczno-gospodarczej. Poza nią wykazano natomiast:

- Poprawę dostępu do rynku pracy i usług
- Wzrost jakości i warunków życia mieszkańców
- Poprawę atrakcyjności turystycznej

Efektom interwencji jest redukcja ruchu w miastach i poprawa jakości powietrza (w niewielkiej skali), poprawa bezpieczeństwa na drogach, wzrost wykorzystania transportu multimodalnego.

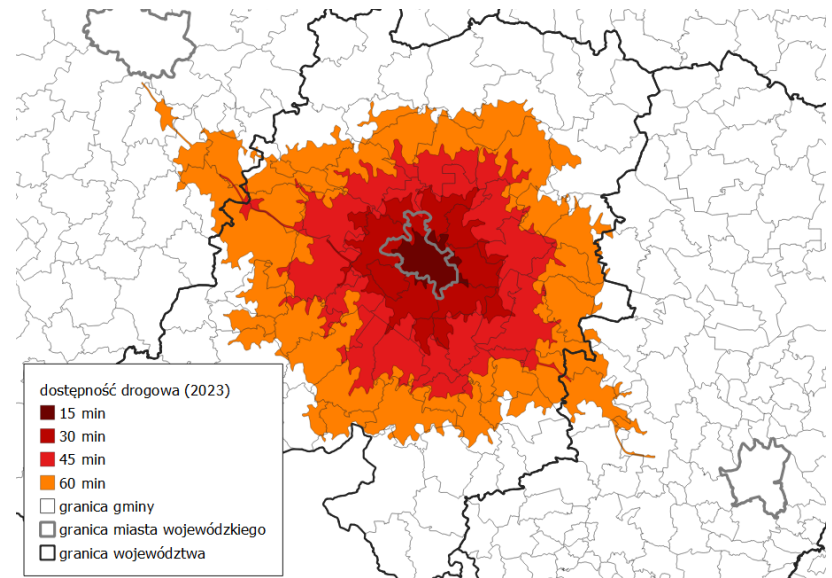
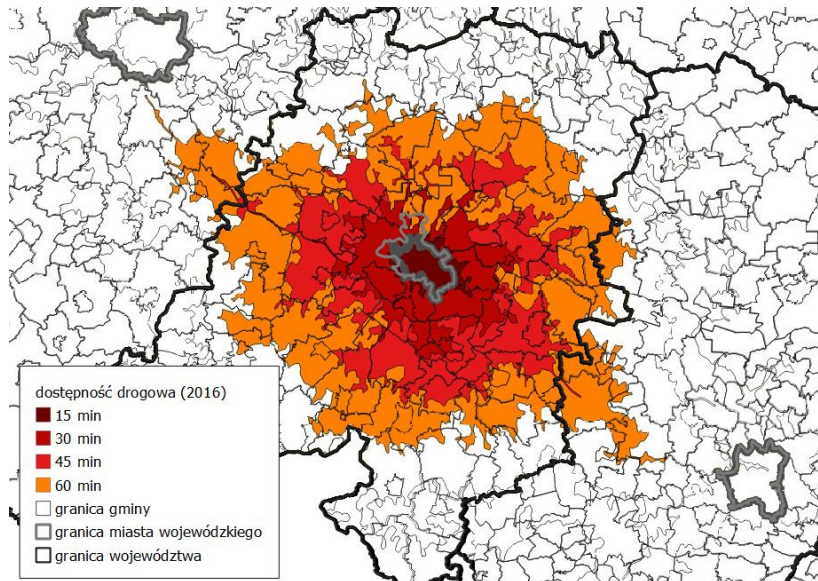
Wzrosła atrakcyjność publicznego transportu dzięki modernizacji linii kolejowej oraz zakupowi taboru kolejowego i autobusowego, modernizacji infrastruktury przystankowej, zapewnieniu miejsc postojowych dla aut i rowerów.

Dzięki interwencji na linii kolejowej Nysa-Opole (prędkość, przepustowość, nowe przystanki) liczba pasażerów wzrosła do tego stopnia, że tabor staje się przepełniony.

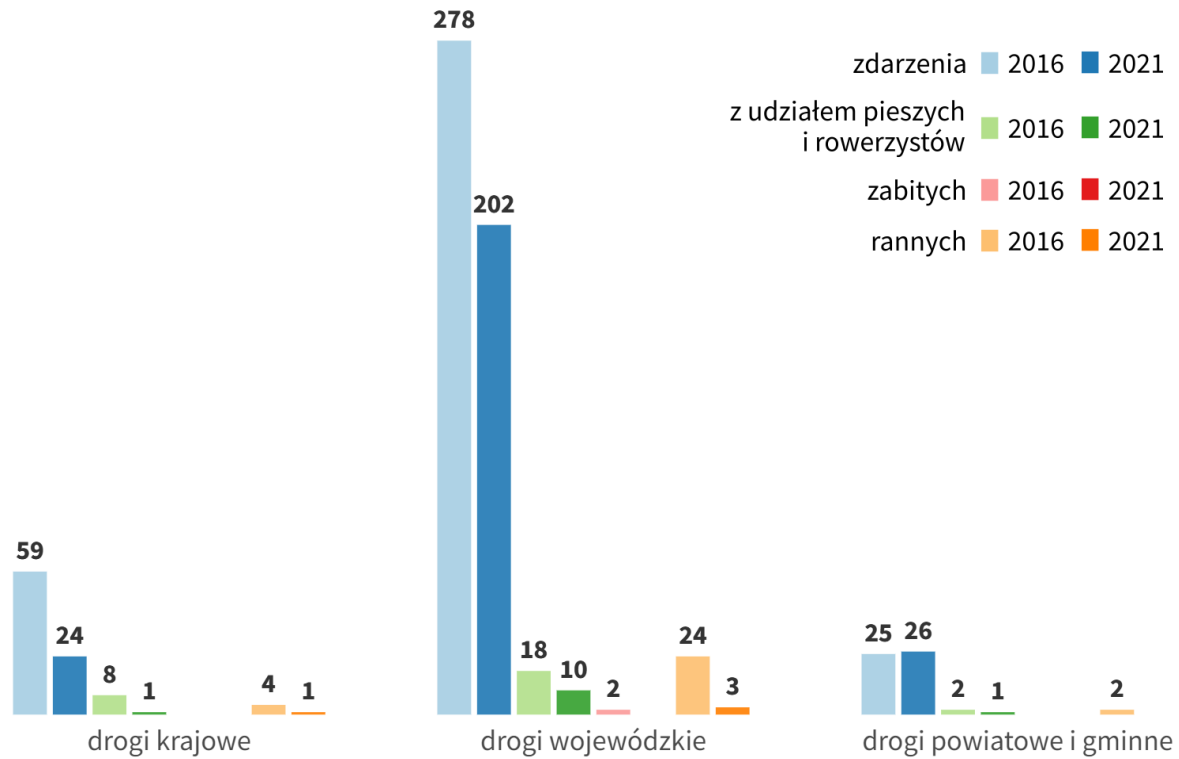
Interwencja w drogi nie poprawiła dostępności drogowej w skali województwa w związku z narastającą motoryzacją.

Powstałe 241 km liniowej infrastruktury rowerowej wpłynęło na wzrost mobilności aktywnej. Dalszy wzrost przewidziany dzięki powstaniu koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych.

WPŁYW INTERWENCJI – DOSTĘPNOŚĆ DROGOWA



WPŁYW INTERWENCJI – BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

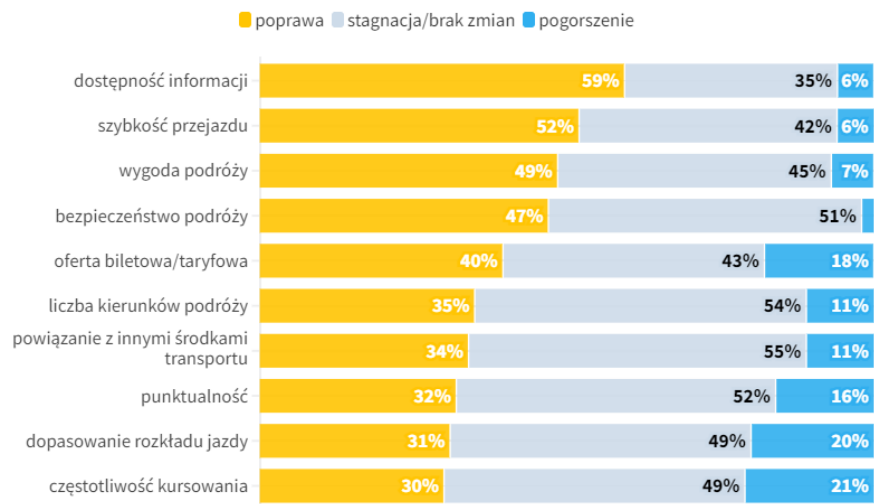
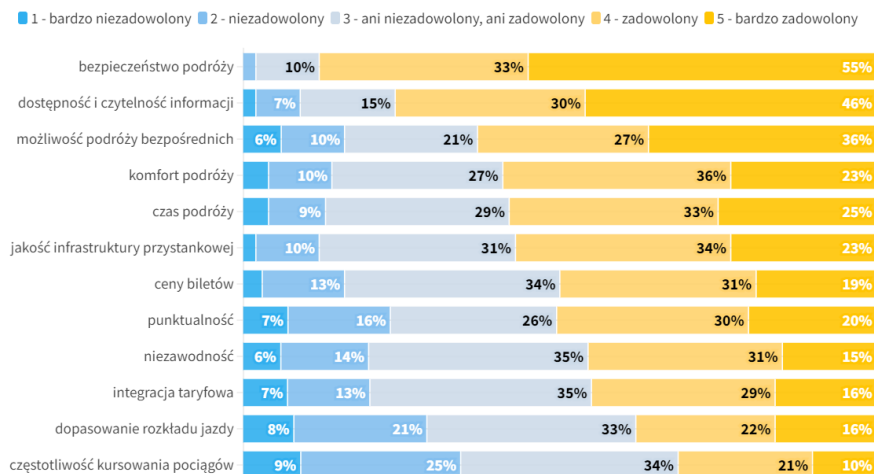


WYNIKI BADANIA – BADANIE W POCIĄGACH

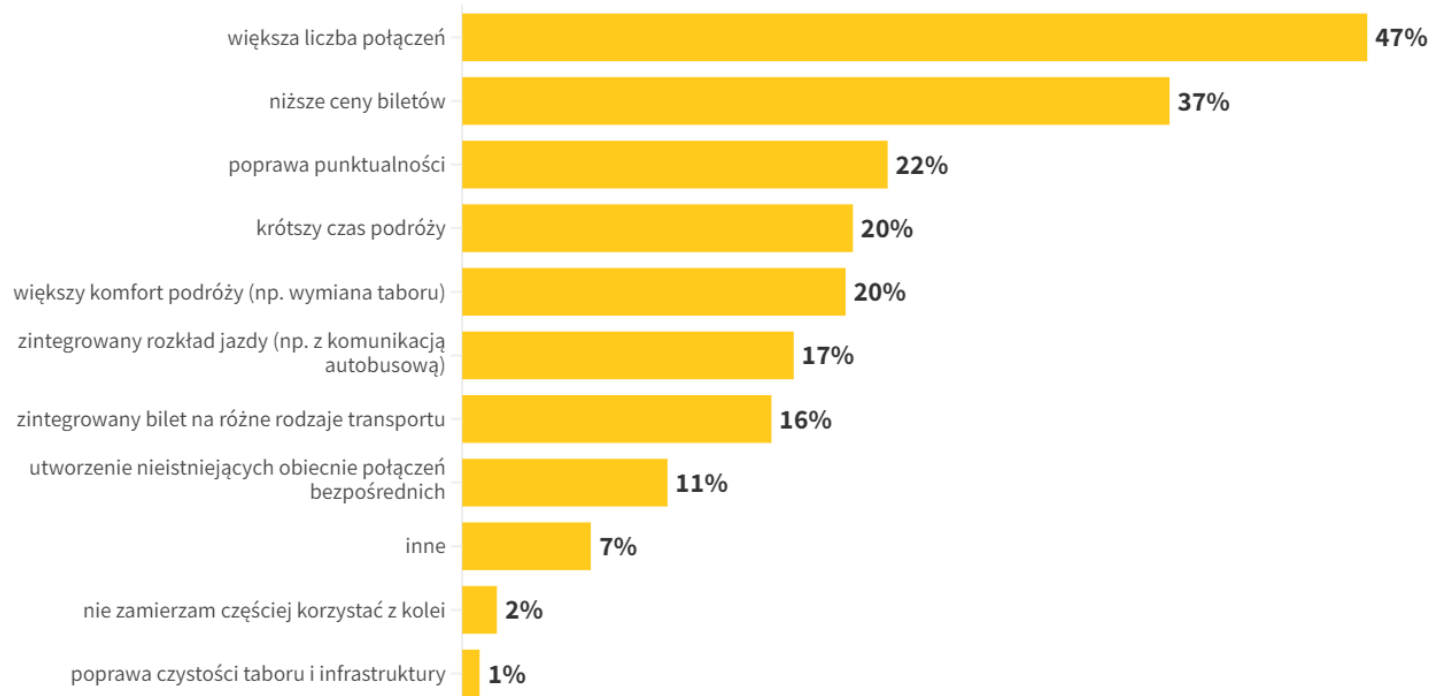
Badanie w pociągach wykazało **mniejszą częstotliwość korzystania z kolei przez pasażerów**, wydłużenie średniego czasu podróży oraz wzrost udziału motywacji dot. czasu przejazdu oraz kosztów.

Mieszkańcy są na kolei najbardziej zadowoleni z bezpieczeństwa, informacji, podróży bezpośrednich. **Najmniej zadowoleni są z częstotliwości kursowania**, dopasowania rozkładu jazdy i integracji taryfowej, niezawodności i punktualności.

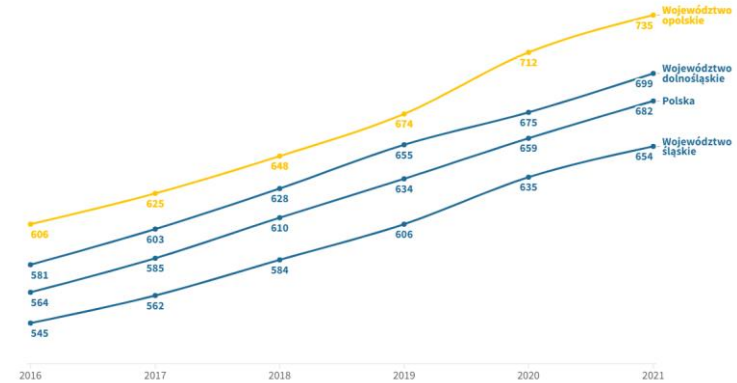
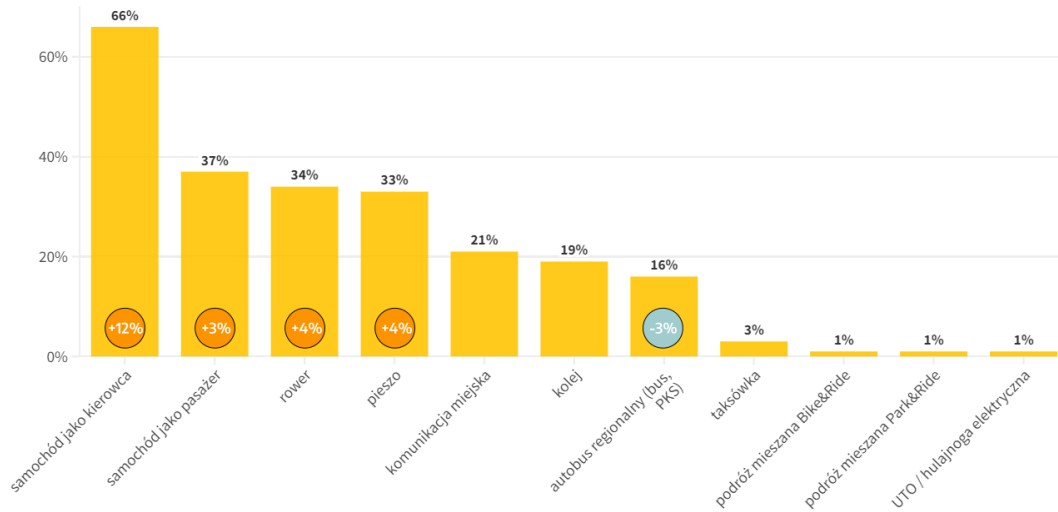
W porównaniu do 2015 poprawie wg respondentów uległy wszystkie badane aspekty poza punktualnością, podróżami bezpośrednimi, niezawodnością, częstotliwością kursowania i cenami biletów.



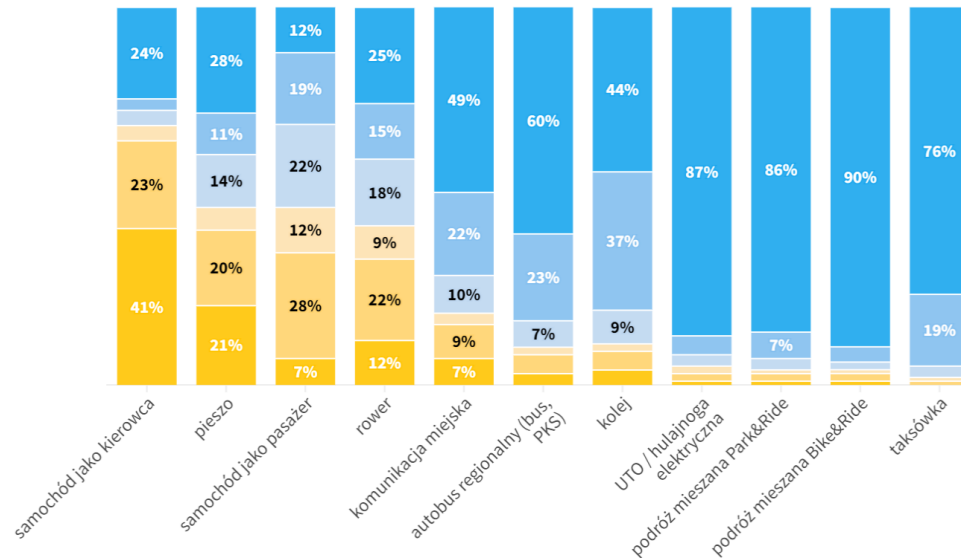
WYNIKI BADANIA – BADANIE W POCIĄGACH - POTRZEBY



WYNIKI BADANIA – WZORZEC MOBILNOŚCI

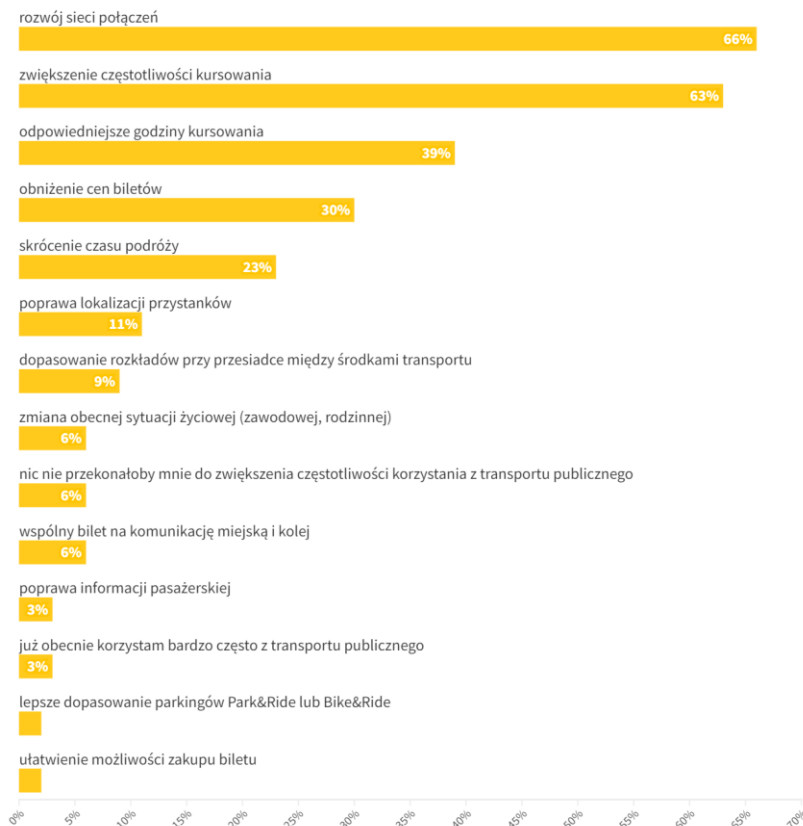
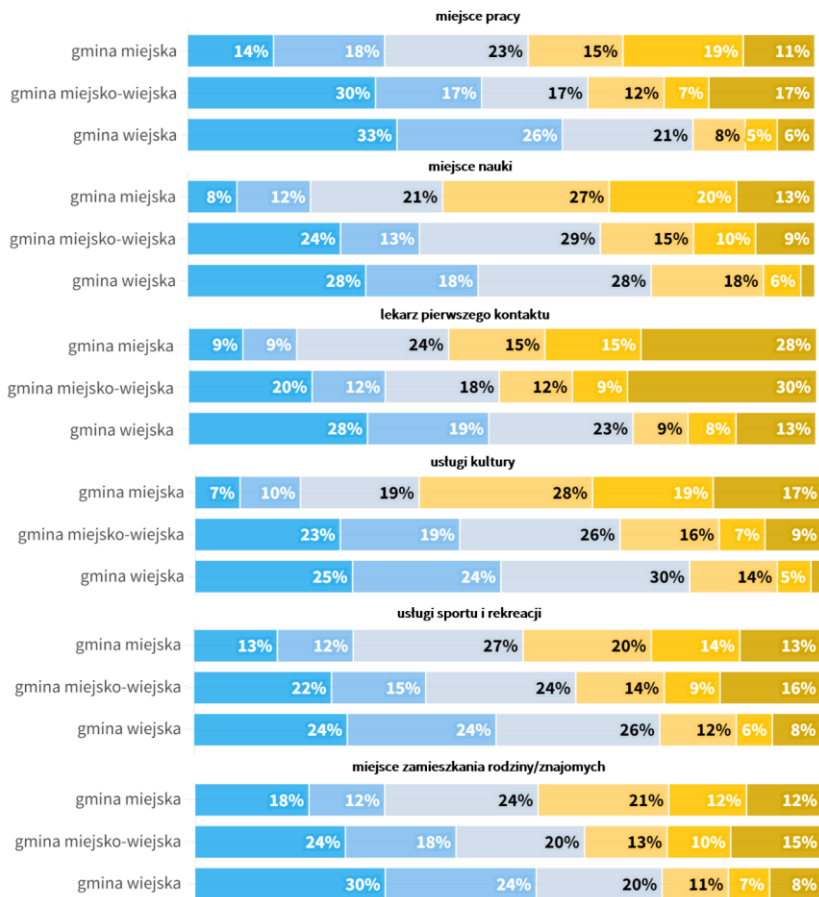


■ codziennie
 ■ kilka razy w tygodniu
 ■ raz w tygodniu
 ■ kilka razy w miesiącu
 ■ raz w miesiącu i rzadziej
 ■ w ogóle nie korzystam



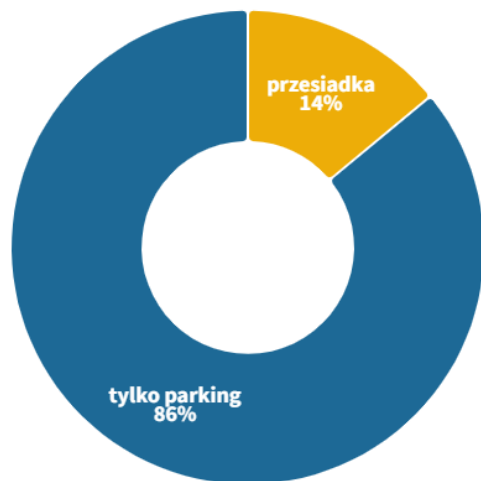
WYNIKI BADANIA – WZORZEC MOBILNOŚCI – DOSTĘPNOŚĆ, POTRZEBY

1 - bardzo trudno 2 - trudno 3 - ani trudno, ani łatwo 4 - łatwo 5 - bardzo łatwo
 cel podróży w zasięgu pieszego spaceru

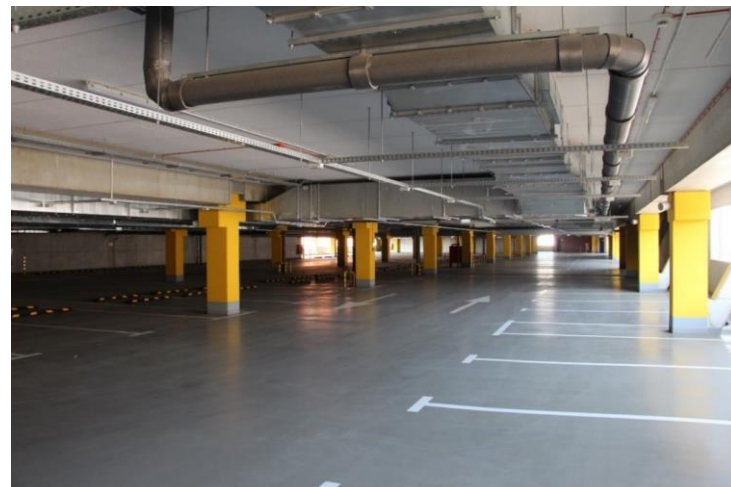
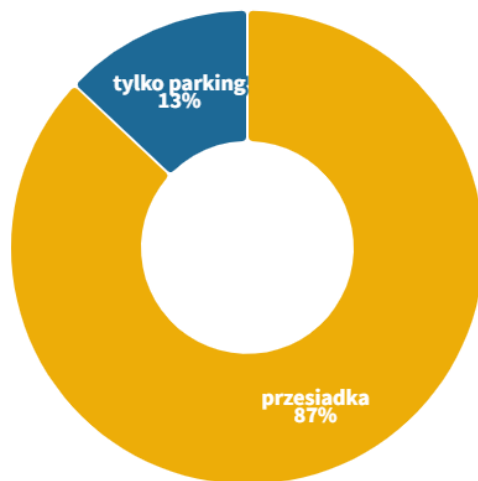


WYNIKI BADANIA – PARKINGI PRZESIADKOWE

samochód



rower



WYNIKI BADANIA - FEO

Cele szczegółowe aktualne, potrzeby województwa nie zostały wyczerpane.

Priorytet dla: inwestycji w tabor (niskoemisyjny), infrastrukturę ptz, drogi rowerowe, obwodnice, DW tylko do TEN-T, infrastruktura brd, ograniczanie ruchu w miastach, cyfryzacja, SUMP.

Działania wspierające – organizacja ptz. Szcebel rządowy (ptz, DW), wsparcie UM w organizacji zpg, akceptacja jedynie projektów w pełnej gotowości dokumentacyjnej.

Nowy obszar do wsparcia: doradztwo formalne w ramach FEO do tworzenia zpg (tak jak CUPT – SUMP), UM jako beneficjent

WYNIKI BADANIA - UWARUNKOWANIA WDROŻENIA FEO

Ograniczenia środków dla samorządów, inflacja (szybka realizacja przetargów, optymalizacja kosztów – bez inwestycji przeskalowanych, AKK z marginesem finansowym)

Wyludnianie się województwa (uwzględnianie przy analizie popytu, FS dla poszerzania kompetencji mieszkańców)

Epidemia, konflikt zbrojny, destabilizacja, kryzys klimatyczny

Kolejowe inwestycje liniowe przeniesione na szczebel centralny (**zagrożenie dla projektów dokumentacyjnych**) i możliwość uznania za nieistotne, jednak w przypadku rezygnacji z innych inwestycji będą to inwestycje niskiego ryzyka dla FENIKS lub KPO – należy zabiegać.

CPK – szprychy o dużym stopniu niepewności i znaczeniu politycznym, mogącym blokować inne inwestycje – konsultacje i kompromisy



WNIOSKI I REKOMENDACJE

REKOMENDACJA 1 (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY)

Wniosek

Węzły integracyjne powstałe w ramach RPO WO 2014-2020 na obszarach, które nie posiadając dobrze rozwiniętego systemu transportu publicznego mają ograniczoną efektywność ze względu na brak wizji rozwoju transportu regionalnego, w szczególności zaś ze względu na istnienie barier integracji i rozwoju transportu publicznego.

Rekomendacja

Stworzyć jasne, przejrzyste, efektywne i obligatoryjne samorządowe struktury organizacyjne transportu w skali regionu lub subregionów.
Zdefiniować wzajemne relacje związków powiatowo-gminnych oraz samorządu województwa, w kontekście integracji transportu kolejowego i autobusowego oraz zaprojektować system integracji taryfowej w skali kraju.
Usunąć pozostałe bariery prawne (szczegóły w raporcie).

REKOMENDACJA 2 (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY)

Wniosek	Występuje presja na wykorzystanie środków unijnych na rozbudowę i naprawy dróg wojewódzkich ze względu na brak innych, krajowych narzędzi finansowania dróg. Środki rządowe są przeznaczane na drogi krajowe i lokalne, ale nie na drogi wojewódzkie.
Rekomendacja	Zaprojektować krajowe narzędzia finansowania rozwoju i modernizacji sieci dróg wojewódzkich poza FE dla regionów.

REKOMENDACJA 3 (UMW DIG, ZDW OPOLE, POZOSTAŁE JT)

Wniosek	Realizacja inwestycji infrastrukturalnych bez włączenia działań organizacyjnych w zakresie przewozów pasażerskich oraz rozdzielenie odpowiedzialności za transport publiczny na różne szczeble samorządu obniża efektywność inwestycji.
Rekomendacja	Wypracowanie i wdrożenie modelu funkcjonowania transportu publicznego w skali województwa.

REKOMENDACJA 4 (IZ FEO)

Wniosek

W ramach RPO WO 2014-2020 wykonano inwestycje w centra przesiadkowe również o rzadkiej obsłudze komunikacyjnej. Skutkuje to zmniejszoną efektywnością funkcjonowania węzła. Część zrealizowanych inwestycji jest przeskalowana w stosunku do potrzeb.

Rekomendacja

Ograniczenie inwestycji w centra przesiadkowe w miejscach bez wyraźnych powiązań ze skutecznie funkcjonującym transportem publicznym (przede wszystkim kolej). Wprowadzenie kryterium dotyczące odległości do przystanków i częstotliwości kursowania. Określenie standardu wielkości węzła w zależności od zapotrzebowania. Nadanie priorytetu rozbudowie istniejących węzłów.

REKOMENDACJA 5 (UMWO DIG)

Wniosek	Obszary wiejskie oraz oddalone od głównych ośrodków narażone są na ograniczoną dostępność transportu publicznego, skutkującą wykluczeniem społecznym.
Rekomendacja	Przeprowadzenie analizy, która wskaże możliwości wdrażania systemów transportu na żądanie.

REKOMENDACJA 6 (IZ FEO, GDDKIA, MI)

Wniosek	Realizacja interwencji w zakresie inwestycji drogowych przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do poprawy warunków poruszania się pieszych i rowerzystów.
Rekomendacja	Wprowadzenie obligatoryjnych kryteriów dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uspokajania ruchu i wyprowadzania go z miast.

REKOMENDACJA 7 (IZ FEO)

Wniosek	Zakup taboru kolejowego był istotną inwestycją mającą wpływ na dostępność województwa i standard podróży.
Rekomendacja	Dofinansowanie w ramach FEO 2021-2027 zakupu taboru kolejowego dla przewozów wojewódzkich poprzez tryb pozakonkursowy.

REKOMENDACJA 8 (IZ FEO)

Wniosek	Beneficjenci wskazywali na skomplikowane procedury zgłoszeń projektów oraz modyfikacji ich zakresów, szczególnie w przypadku projektów partnerskich. Wzrost cen utrudnia realizację projektów w pełnych zakresach.
Rekomendacja	Wprowadzenie kryteriów fakultatywnych dot. gotowości dokumentacyjnych, co pozwoli ograniczyć zmiany w zakresach projektów i wpływ wzrostu kosztów.

REKOMENDACJA 9 (IZ FEO)

Wniosek	Za nieskuteczne uważa się jednakowe punktowanie wszystkich elementów w kryterium kompleksowości projektu oraz rozdawanie punktów za projekty nazbyt kompleksowe.
Rekomendacja	Elementy istotniejsze z punktu widzenia województwa powinny otrzymywać więcej punktów w kryterium. Elementy wskazane jako tworzące kompleksowość projektu powinny być przedmiotem badania przydatności w obszarze realizacji.

REKOMENDACJA 10 (MI, MFIPR, KOMISJA EUROPEJSKA)

Wniosek	Inwestycje w transport kolejowy przynoszą wymierny efekt dla systemu transportowego województwa.
Rekomendacja	<p>Przywrócenie rządowego wsparcia finansowego dla województw z lat 2010-2015 na zakup, naprawy i modernizację taboru kolejowego.</p> <p>Zapewnienie dodatkowych środków finansowych z Funduszu Kolejowego i rezerwy celowej państwa na okres do 2030 roku z przeznaczeniem w szczególności na rozwój oferty transportu kolejowego.</p>

REKOMENDACJA 11 (KOMISJA EUROPEJSKA)

Wniosek	Mimo wymiernego efektu inwestycji w regionalny transport kolejowy, na szczeblu krajowym preferowane do dofinansowania są często inwestycje kolejowe o przebiegach istotnych z punktu widzenia państwa, a nie regionów.
Rekomendacja	Wprowadzenie możliwości finansowania regionalnych liniowych inwestycji kolejowych w przypadku alokacji dodatkowych środków przez KE.

REKOMENDACJA 12 (MFIPR, MI)

Wniosek	Mimo powstania w ramach RPO WO 2014-2020 dokumentacji do rewitalizacji linii kolejowych, nie będzie możliwe podjęcie tych interwencji w FEO 2021-2027.
Rekomendacja	Wprowadzenie rozwiązań ułatwiających pozyskiwanie środków na realizację mniejszych inwestycji w linie kolejowe (poza magistralnymi), np. poprzez specjalnie dedykowane konkursy. Wśród kryteriów punktowanych warto zastosować premiowanie projektów z gotową dokumentacją (działania cechujące się mniejszym ryzykiem porażki) oraz te o istotnym znaczeniu dla ośrodka wojewódzkiego.

ZALECENIA POZASYSTEMOWE

Zwiększenie spójności dróg rowerowych

Przygotowanie możliwej do zgromadzenia dokumentacji projektowej i rozpoczęcie uzgodnień z interesariuszami przed przygotowaniem WoD

Rozwój/budowa miejsc przesiadkowych i węzłów integracyjnych w punktach dobrze skomunikowanych i w wielkości adekwatnej do potrzeb (nieprzeskalowanych)

Podejmowanie działań na rzecz promowania wykorzystywania transportu zbiorowego przez mieszkańców województwa

Opracowanie atrakcyjnej oferty przewozowej, zapewniającej większą liczbę zintegrowanych ze sobą połączeń transportu autobusowego i kolejowego

Cyfryzacja w obszarze transportu zbiorowego

PODSUMOWUJĄC

Kończą się proste projekty drogowe, zaś społeczeństwo jest przesycone motoryzacją – trzeba szykować / doskonalić struktury organizacji transportu publicznego, gdyż:

- one mogą być w przyszłości głównym beneficjentem funduszy unijnych,
- po prostu warto.

