

WOLAŃSKI



OCENA WPŁYWU RPO WP 2014-2020 NA EFEKTYWNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO REGIONU

PREZENTACJA WYNIKÓW BADANIA

XXVIII POSIEDZENIE KOMITETU MONITORUJĄCEGO REGIONALNY PROGRAM
OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO NA LATA 2014-2020

30 MAJA 2023



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Społecznego
w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020

AGENDA

1. PREZENTACJA WYNIKÓW BADANIA

2. WNIOSKI I REKOMENDACJE

3. DYSKUSJA



PREZENTACJA WYNIKÓW BADANIA

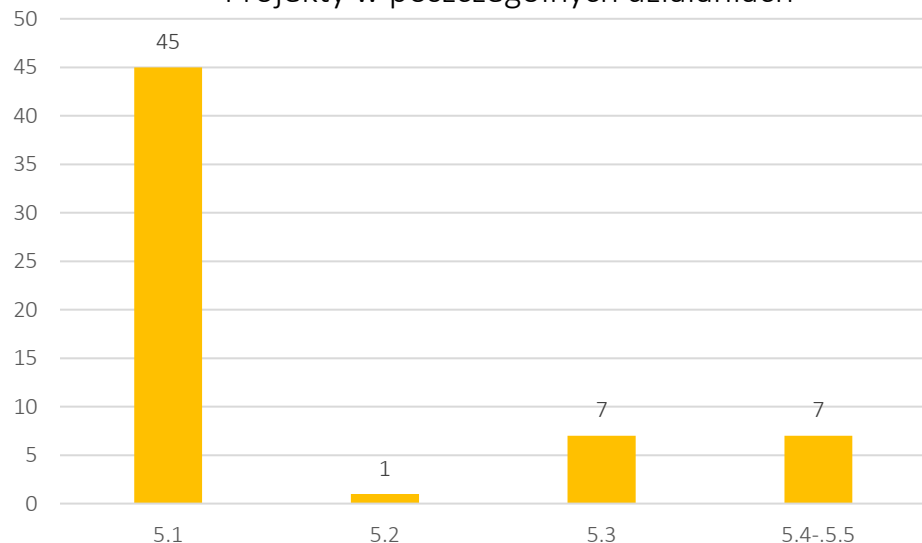
CELE BADANIA

Celem głównym badania była ocena wpływu projektów transportowych w ramach Osi Priorytetowej V Infrastruktura komunikacyjna Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020 na efektywność systemu transportowego regionu, w szczególności na dostępność regionu (poprawę powiązań komunikacyjnych województwa) oraz wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego.

Interwencja w ramach osi priorytetowej V RPO WP 2014-2020 miała się przyczynić do realizacji celów głównych Umowy Partnerstwa, tj. zwiększenia konkurencyjności gospodarki oraz poprawy spójności społecznej i terytorialnej, jak również jej celów szczegółowych tj. zmniejszenia emisyjności gospodarki oraz poprawy jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego, a także zwiększenia transportowej dostępności w układzie krajowym.

PROJEKTY OP V RPO WP 2014-2020

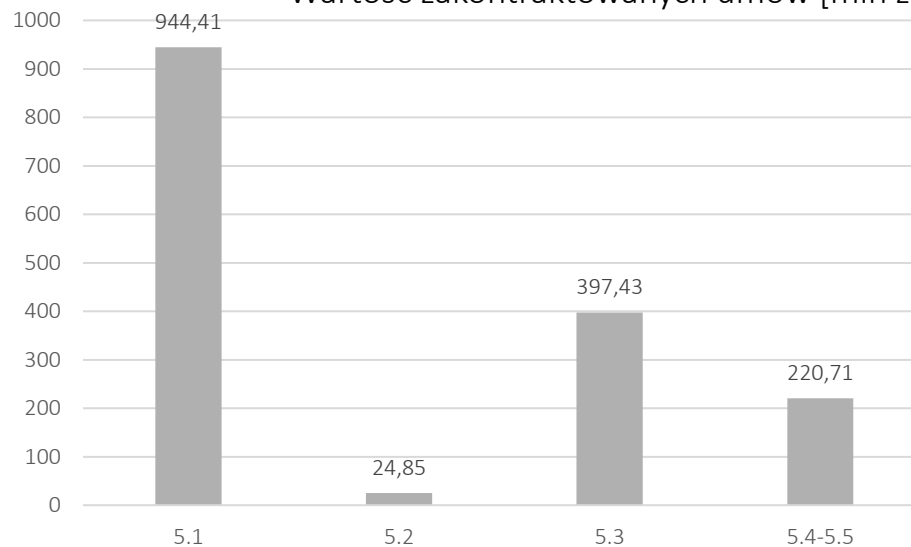
Projekty w poszczególnych działaniach



Działania:

- 5.1. Infrastruktura drogowa
- 5.2. Infrastruktura terminali przeladunkowych
- 5.3. Infrastruktura kolejowa
- 5.4. Niskoemisyjny transport miejski
(5.5 w formule ZIT).

Wartość zakontraktowanych umów [mln zł]



INWESTYCJE RPO WP 2014-2020

5.1



WOLAŃSKI

5.2



INWESTYCJE RPO WP 2014-2020 CZ.1

5.3



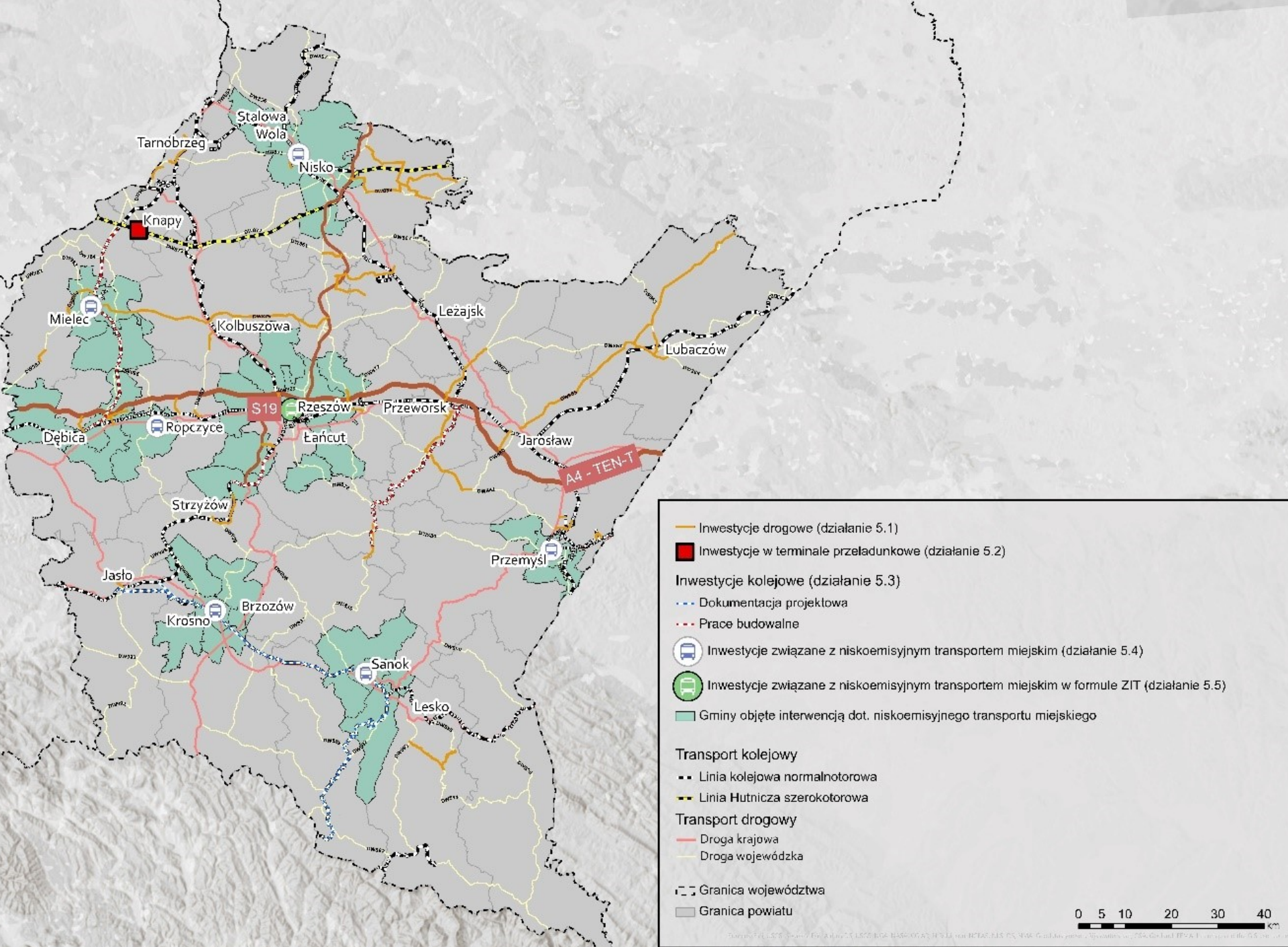
WOLAŃSKI

5.4-5.5





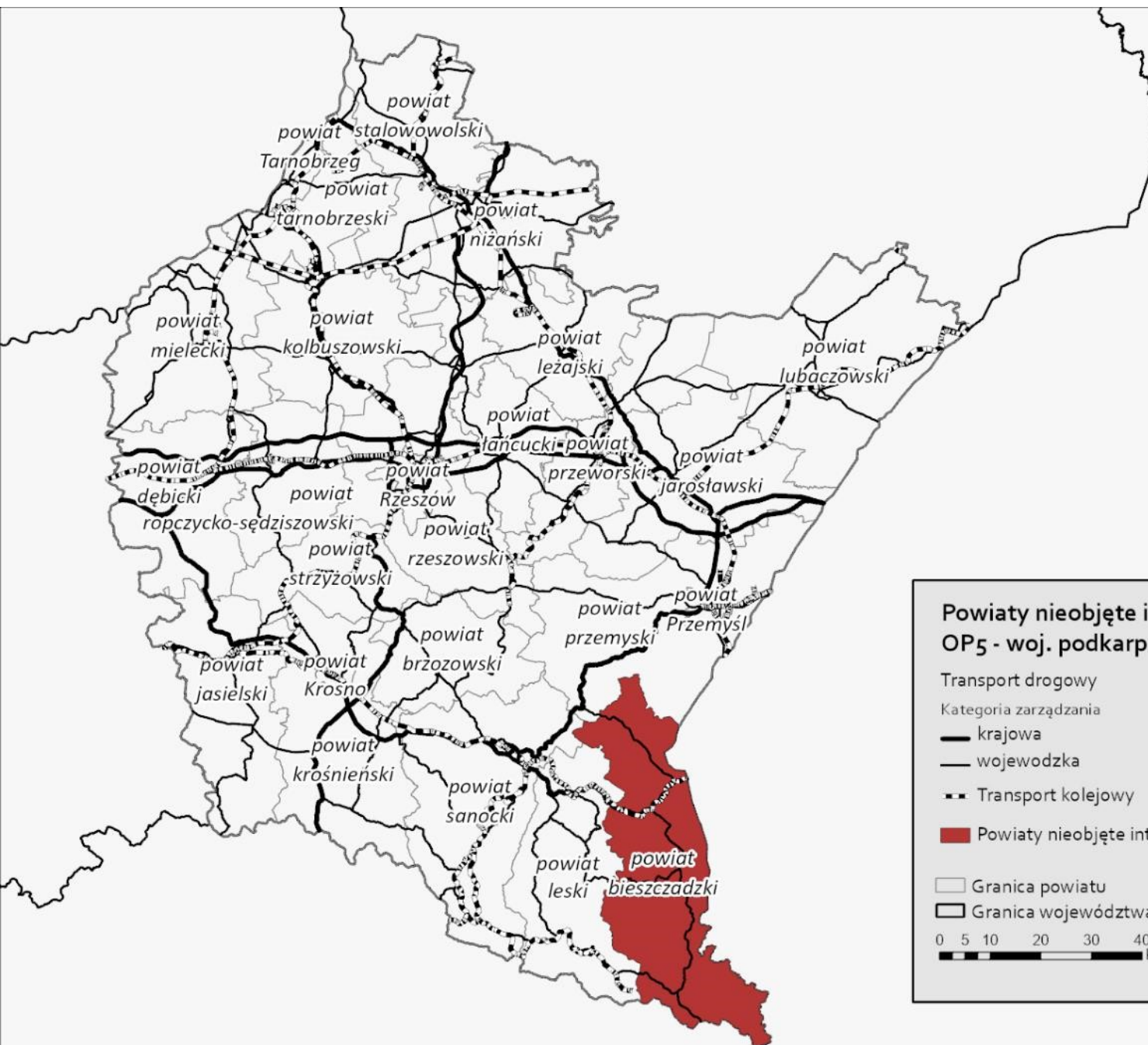
REALIZACJA BADANIA



- Inwestycje drogowe (działanie 5.1)
- Inwestycje w terminale przeładunkowe (działanie 5.2)
- Inwestycje kolejowe (działanie 5.3)**
- - - Dokumentacja projektowa
- - - Prace budowlalne
- Inwestycje związane z niskoemisyjnym transportem miejskim (działanie 5.4)
- Inwestycje związane z niskoemisyjnym transportem miejskim w formule ZIT (działanie 5.5)
- Gminy objęte interwencją dot. niskoemisyjnego transportu miejskiego
- Transport kolejowy**
- Linia kolejowa normalnotorowa
- Linia Hutnicza szerokotorowa
- Transport drogowy**
- Droga krajowa
- Droga wojewódzka
- Granica województwa
- Granica powiatu

0 5 10 20 30 40

Km



Powiaty nieobjęte interwencją RPO 2014-2020 OP5 - woj. podkarpackie

Transport drogowy

Kategoria zarządzania

— krajowa

— wojewodzka

— Transport kolejowy

■ Powiaty nieobjęte interwencją

□ Granica powiatu

□ Granica województwa

0 5 10 20 30 40 km

WSKAŹNIKI

Zrealizowane



Liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych

Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej

Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych

Niezrealizowane



Całkowita długość nowo wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg – 71%

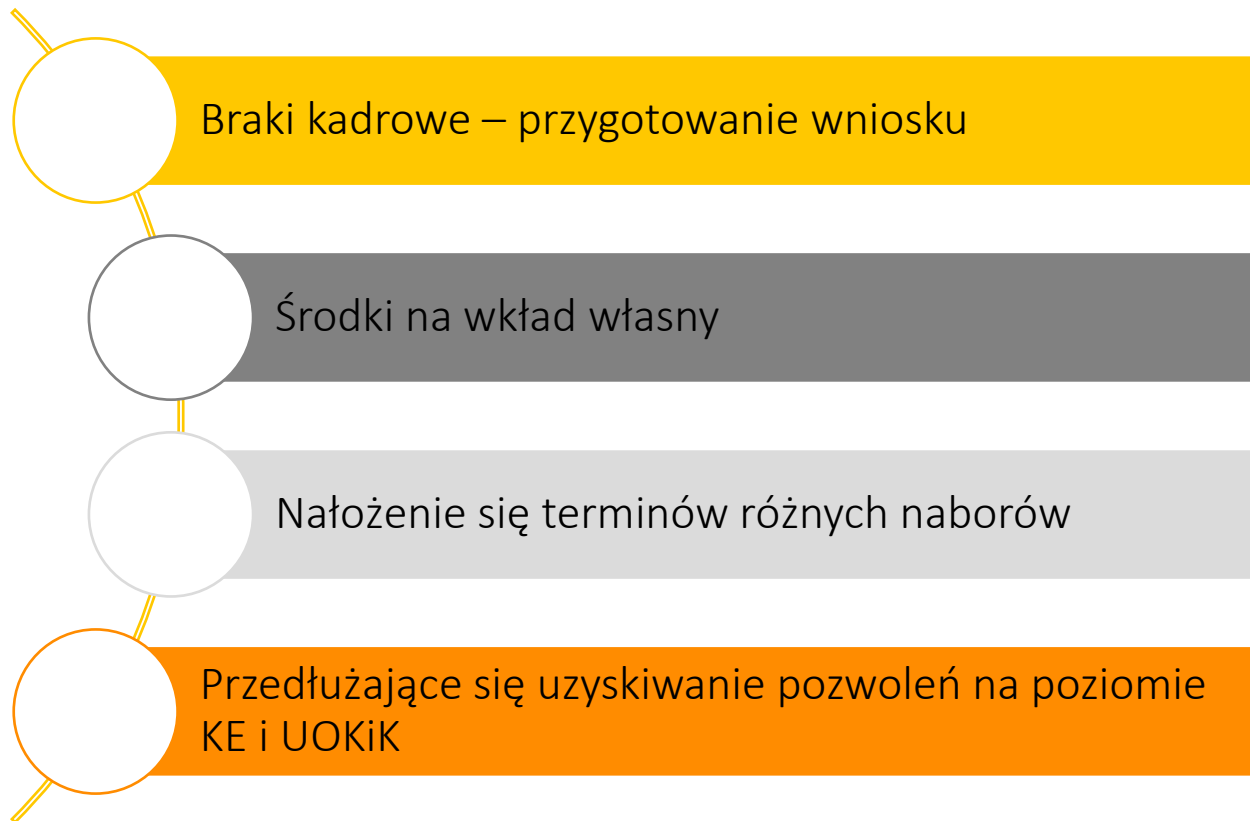
Dodatkowa zdolność przerobowa terminali przeładunkowych - 0%

Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – 15,11%

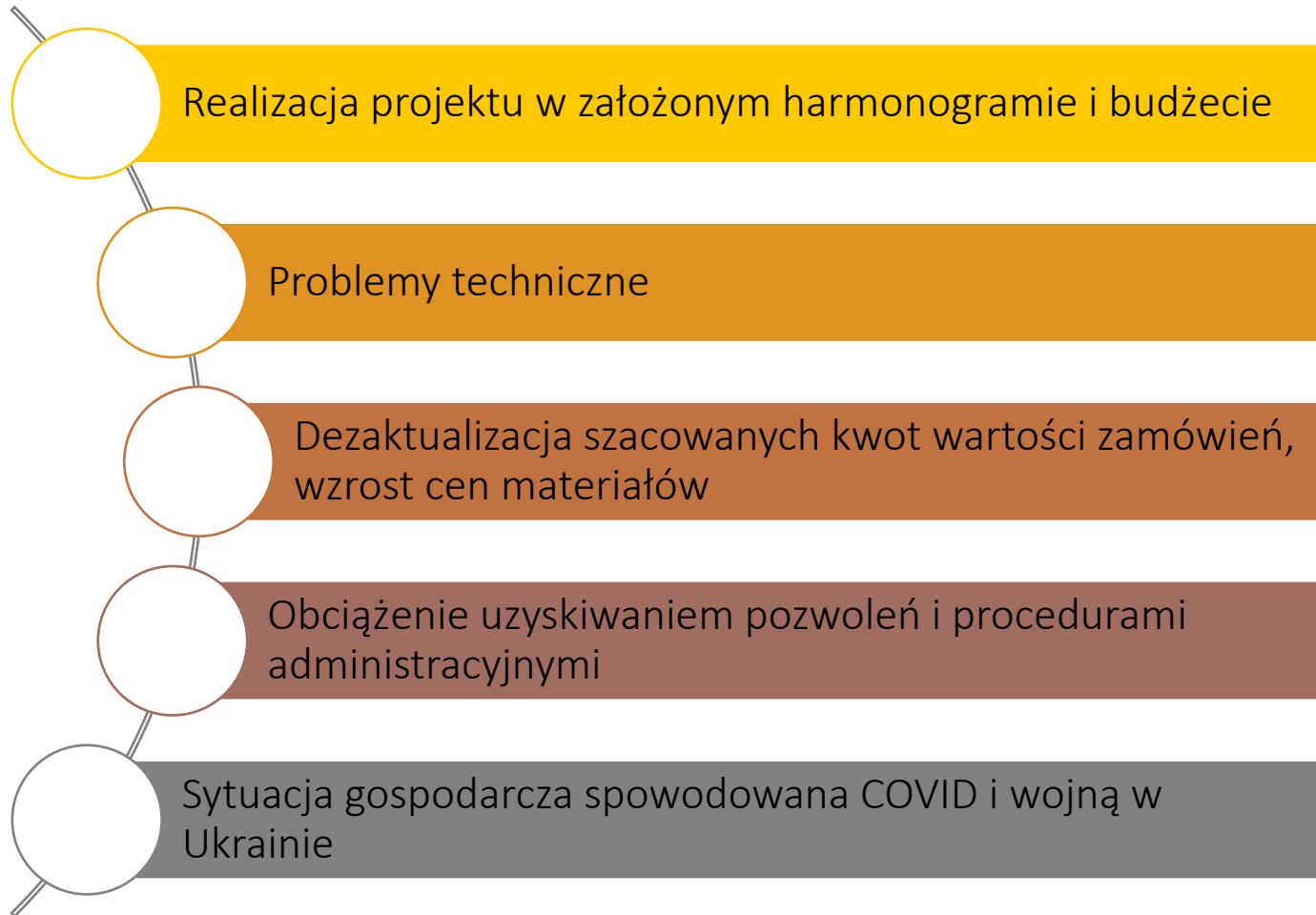
- Wskaźnik drogowej dostępności transportowej - WDDT II (syntetyczny) – prognoza 90%
- Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej – WKDT II (syntetyczny) – prognoza 63%
- Liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich województwa podkarpackiego – 122%*

* przyjęte dane z 2019 roku, z uwagi na wprowadzone w 2020 roku obostrzenia pandemiczne.

PROBLEMY W REALIZACJI PROJEKTÓW NA POZIOMIE BENEFICJENTÓW RPO WP 2014-2020



CZYNNIKI UTRUDNIAJĄCE REALIZACJĘ PROJEKTÓW



EFEKTY WSPARCIA

Obwodnice miast

Zmodernizowane i
bezpieczniejsze
drogi wojewódzkie

Skomunikowanie
stref
inwestycyjnych

Szybszy dojazd do
A4 i S19

Zrewitalizowane
linie kolejowe

Nowy tabor
kolejowy

Poprawa
dostępności
kolejowej

Szybsze podróże
koleją

Węzły
przesiadkowe

Nowe linie
autobusowe

Nowe autobusy
niskoemisyjne

SIP

Nowoczesny
terminal
przeładunkowy

Większe
możliwości
przeładunkowe

WPŁYW NA ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY

Zwiększenie dostępu do usług publicznych

Warunki i jakość życia mieszkańców

Wzrost konkurencyjności i ożywienie przedsiębiorczości

Poprawa jakości powietrza i zmniejszenie hałasu

Zwiększenie dostępności do rynku pracy





WYBRANE EFEKTY BADANIA

WZROST LICZBY POŁĄCZEŃ / CZAS PRZEJAZDU

	LK 106 BOGUCHWAŁA-CZUDEC	LK 25 MIELEC-DĘBICA
2014	5	0
2022	19	10
% przyrost	350%	Uruchomienie oferty przewozowej, ożywienie linii

CZAS PRZEJAZDU	LK 106 – BOGUCHWAŁA-CZUDEC
2014	0:17-0:23
2022	0:13-0:19

ZWIĘKSZONE WYKORZYSTANIE LINII KOLEJOWYCH

	2014	2022	PRZYROST %
Osobowe - pockm	69 814,27	292 600,48	319%
Towarowe pockm	20 744,41	294 622,476	1320%
Towarowe btkm	15 573 913,15	47 341 477,35	204%

NIEOPTYMALNE EFEKTY WSPARCIA

BENEFICJENT	DZIAŁANIE DOTYCZĄCE DRÓG	WARTOŚĆ
MOF Dębica	Przebudowa ul. Słonecznej, Fabrycznej i budowa ronda - część I	3 465 353,30
MOF Dębica	Przebudowa ul. Słonecznej, Fabrycznej i budowa ronda - część II teletechnika	53 754,25
MOF Mielec	Budowa przedłużenia ul. Powstańców Warszawy	8 809 246,88
MOF Mielec	7. Dokumentacja techniczna - przedłużenie ul. Powstańców Warszawy	110 700,00
MOF Mielec	15. Nadzór Inwestorski - budowa przedłużenia ul. Powstańców Warszawy	29 520,00
MOF Przemyśl	Rozbudowa odcinka ul. Wysockiego w Przemyślu	5 483 236,52
MOF Przemyśl	Wypłata odszkodowań za nieruchomości - ul. Wysockiego w Przemyślu	112 340,84
MOF Przemyśl	Nadzór inwestorski - ul. Wysockiego w Przemyślu	196 800,00
MOF Przemyśl	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2102R wraz z przebudową przepustu w m. Ujkowice	1 378 970,53
MOF Stalowej Woli	Budowa skrzyżowania ulicy Solidarności z ulicą Energetyków w Stalowej Woli	4 211 644,98
	SUMA dla MOF	23 851 567,30
ROF	Gmina Krasne: Przebudowa drogi gminnej nr 10 8554 R „Przycznia” w Palikówce	2 843 072,11
ROF	Rozbudowa drogi Mała Kolonia nr 10 8553 R	3 424 017,08
ROF	Przebudowa dróg na terenie Gminy Głogów Małopolski	12 710 312,08
ROF	Gmina Czudec: Infrastruktura na potrzeby uruchomienia linii autobusowej	7 008 662,87
ROF	Gmina Trzebownisko: Rozbudowa drogi w m. Łukawiec i Wólka Podleśna oraz mostu	26 768 393,36
	Suma dla ROF	52 754 457,50

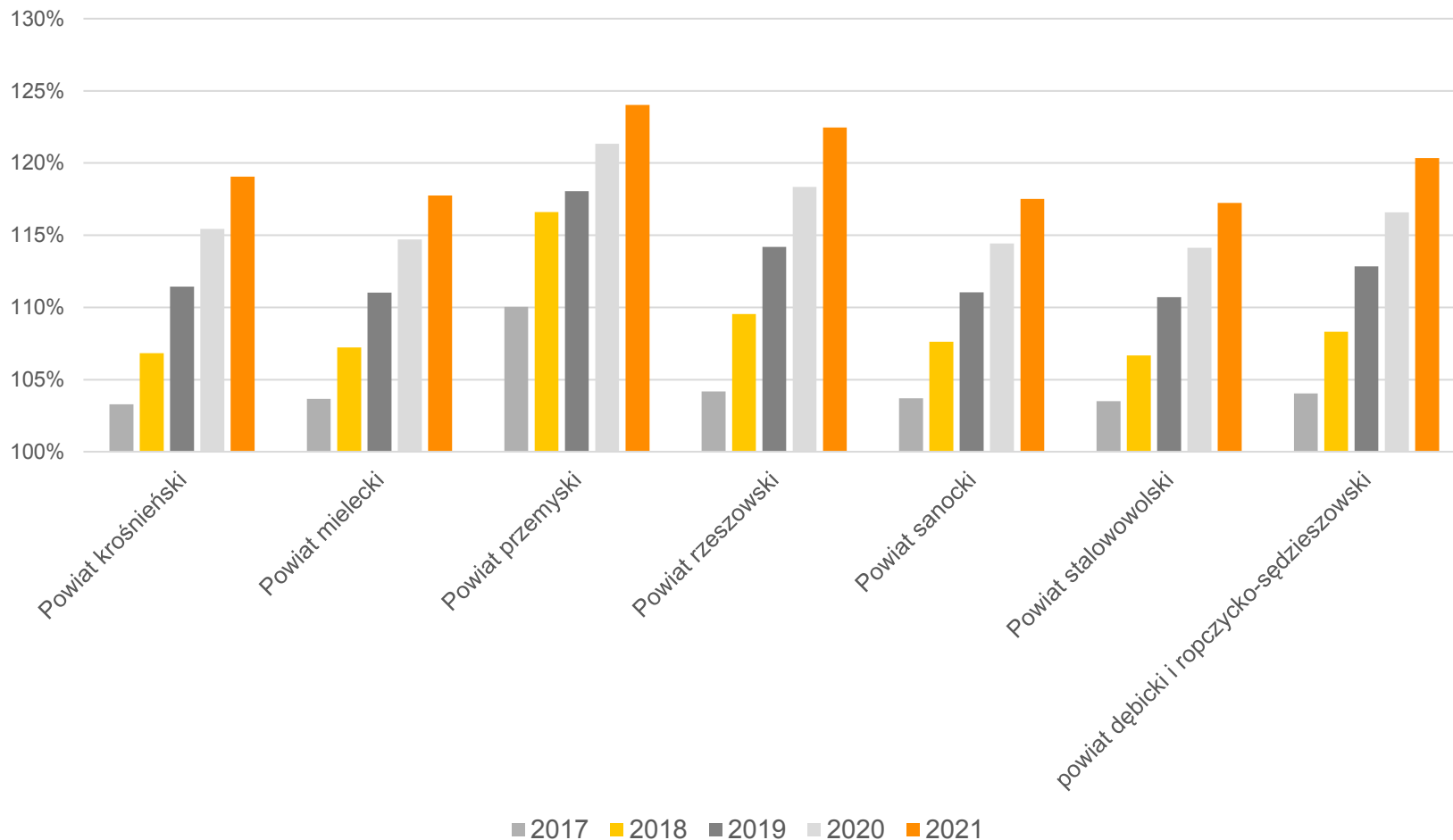
EFEKTY WSPARCIA DOT. TRANSPORTU NISKOEMISYJNEGO

	MIELEC	PRZEMYŚL	STAŁOWA WOLA	ROF
Praca eksploatacyjna w publicznym transporcie zbiorowym [wozokm]	17%	-7%	10%	93%
Liczba przewiezionych pasażerów	29%	-34%	-25%	45%
Długość linii komunikacyjnych [km]	42%	-24%	18%	146%
Liczba pojazdów w ruchu	3%	-12%	13%	6%
Średni wiek pojazdów [w latach]	-26%	-24%	-50%	-50%
Koszt wykonania 1 wozokilometra [zł netto/wozokm]	52%	81%	71%	81%
Liczba sprzedanych biletów [szt.]	-26%	-29%	-19%	46%
jednorazowych (papierowych, zarejestrowanych na e-karcie)	-27%	-30%	-19%	48%
krótkookresowych	61%	-63%	-63%	17%
Przychody brutto z tytułu sprzedaży biletów [w zł]	-20%	-12%	-35%	146%

DOSTOSOWANIE DO POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI



DYNAMIKA ZMIAN ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH (2016=100%)





WNIOSKI I REKOMENDACJE

KIEROWANE DO ADMINISTRACJI RZĄDOWEJ

WIĘKSZY NACISK NA INWESTYCJE NA TERENIE BIESZCZAD

Teren Bieszczad charakteryzuje się niską dostępnością transportową. Mimo wskazania tego obszaru w dokumentach strategicznych, na etapie przygotowywania interwencji niedostatecznie określono wsparcie dla tego regionu w zakresie inwestycji drogowych.

Realizacja kluczowych inwestycji kolejowych przyczyniających się do wzmocnienia spójności kolejowej województwa.

Przeznaczenie dedykowanej puli środków na inwestycje drogowe prowadzące do przejść granicznych.

STWORZENIE KRAJOWEJ STRATEGII INTEGRACJI I ROZWOJU TRANSPORTU POZA MIASTAMI

Realizacja projektów dotyczących niskoemisyjnego transportu miejskiego przy jednoczesnym zmniejszaniu oferty przewozowej i nieobejmowaniu wsparciem całych obszarów funkcjonalnych ogranicza efektywność, na co wpływ ma brak krajowej polityki rozwoju transportu regionalnego.

Należy:

- stworzyć jasne, przejrzyste, efektywne i obligatoryjne struktury organizacyjne transportu w skali regionów lub subregionów;
- zapewnić tym strukturom na mocy ustaw długoterminowe i stabilne finansowanie;
- zlikwidować barierę dla efektywności działania tych struktur poprzez uwzględnienie w systemie ulg ustawowych biletów zintegrowanych;
- zdefiniować wzajemne relacje związków powiatowo-gminnych oraz samorządu województwa, zaprojektować relacje między nimi w kontekście integracji transportu.

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA I USPOKOJENIE RUCHU

W ramach inwestycji drogowych (np. budowy obwodnic miast) nie tworzono infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.

Po budowie obwodnic, dawne drogi wojewódzkie przeszły we władanie powiatu, stając się skrótem stosowanym przez mieszkańców poza godzinami szczytu.

Uznanie za wydatki kwalifikowalne infrastruktury pieszej i rowerowej przebiegającej wzdłuż dawnych dróg wojewódzkich.

Stworzenie narzędzi finansowania inwestycji komplementarnych do przebudowy dróg wojewódzkich oraz zmian w organizacji ruchu (uspokajanie ruchu na zastępowanych drogach wojewódzkich).



WNIOSKI I REKOMENDACJE

KIEROWANE DO SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA

WIĘKSZY NACISK NA INWESTYCJE NA TERENIE BIESZCZAD

Teren Bieszczad charakteryzuje się niską dostępnością transportową. Mimo wskazania tego obszaru w dokumentach strategicznych, na etapie przygotowywania interwencji niedostatecznie określono wsparcie dla tego regionu w zakresie inwestycji drogowych.

Wskazanie strategicznych inwestycji drogowych, które powinny zostać objęte wsparciem, w tym także dróg prowadzących do przejść granicznych w celu pobudzenia międzynarodowego ruchu turystycznego.

WSPARCIE POTENCJALNYCH BENEFICJENTÓW FEP W TWORZENIU STRUKTUR ORGANIZACJI POZAMIEJSKICH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych bez włączenia działań organizacyjnych w zakresie przewozów pasażerskich obniża efektywność inwestycji.

Uruchomienie finansowanego z FEP 2021-2027 projektu pomocowego dotyczącego powoływania związków powiatowo-gminnych dla potencjalnych beneficjentów perspektywy 2028+ w zakresie organizacji i finansowania związków powiatowo-gminnych.

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA I USPOKOJENIE RUCHU

W ramach inwestycji drogowych (np. budowy obwodnic miast) nie tworzono infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.

Po budowie obwodnic, dawne drogi wojewódzkie przeszły we władanie powiatu, stając się skrótem stosowanym przez mieszkańców poza godzinami szczytu.


Brak znaczącego skutku w poprawie dostępności drogowej.

Realizacja działań miękkich (np. kampanie edukacyjne, budowa systemów pomiaru prędkości) związanych ze zwiększaniem świadomości kierowców dotyczącej poruszania się z odpowiednią prędkością w obszarze zabudowanym.

Monitorowanie płynności ruchu na modernizowanych drogach za pomocą narzędzi opartych o pomiary różnicowania czasu przejazdu przed i po inwestycji.

ZAPEWNIENIE WYSOKIEJ DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY POWSTAŁEJ W RAMACH FEP 2021-2027

Inwestycje OP 5 RPO WP spełniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami w stopniu wymaganego minimum, lecz nie można mówić o wysokiej klasy dostępności.



Przygotowanie katalogu dobrych praktyk w zakresie dostępności OzN dla projektów realizowanych w ramach funduszy europejskich w województwie podkarpackim.

WPROWADZENIE NOWEGO KRYTERIUM OCENY PROJEKTÓW


Potrzeba budowy realnej infrastruktury służącej obsłudze transportu publicznego w ramach inwestycji drogowych, a nie budowy dróg w ramach inwestycji niskoemisyjnych.

Dodatkowe punkty w przypadku projektów miejskich powinny być przyznawane za realne dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb transportu publicznego (np. przez budowę buspasów).

Wykluczenie inwestycji parkingowych i drogowych niepowiązanych funkcjonalnie z transportem niskoemisyjnym.

WDROŻENIE MECHANIZMU MAKSYMALNEGO CZASU NA PODPISANIE UMOWY O DOFINANSOWANIE


Utrudnieniem w przygotowaniu i realizacji interwencji w ramach RPO WP 2014-2020 była współpraca ze scentralizowanymi interesariuszami takimi jak UOKiK, Komisja Europejska, konserwator zabytków czy Wody Polskie – czego efektem był długi czas oczekiwania na niezbędne decyzje.



Akceptacja projektów do dofinansowania jedynie w przypadku pełnej gotowości dokumentacyjnej lub wdrożenie mechanizmu maksymalnego czasu na podpisanie umowy o dofinansowanie (po uzyskaniu akceptacji).

ZAKUPY TABORU KOLEJOWEGO POWINNY BYĆ POPRZEDZONE SZCZEGÓŁOWĄ ANALIZĄ KOSZTÓW I KORZYŚCI


W ramach działań FEP 2021-2027 planuje się zakup taboru bezemisyjnego. Należy zwrócić uwagę na brak infrastruktury tankowania wodoru (rozwiązanie kapitałochłonne).



Zakup nowego taboru kolejowego powinien być poprzedzony szczegółowymi analizami kosztów i korzyści. Warto także zwrócić uwagę na realne zapotrzebowanie na nowy tabor. Analizy powinny obejmować realne wykorzystanie taboru i tworzenie nowej oferty przewozowej.

OBJĘCIE PRZEWORSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ ZINTEGROWANĄ OFERTĄ PRZEWOZOWĄ

Realizacja projektu rewitalizacji kolei wąskotorowej nie przyczynia się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej województwa z uwagi na wykorzystywanie jej jedynie w sezonie letnim i w charakterze turystycznym.




Prowadzenie działań i analiz dotyczących możliwości wdrożenia współpracy w zakresie połączenia przejazdów kolei wąskotorowej z transportem kolejowym organizowanym przez samorząd województwa.

Wykonanie analiz określających możliwości zakupu taboru i budowy nowych przystanków.

REALIZACJA INWESTYCJI W ZAKRESIE NISKOEMISYJNOŚCI POWINNA OBEJMOWAĆ WSZYSTKIE GMINY TWORZĄCE DANY MOF

Realizowane inwestycje dotyczące transportu niskoemisyjnego nie objęły wszystkich samorządów tworzących poszczególne MOFy.

Część MOF-ów wcale nie została objęta inwestycjami.



W przypadku jakichkolwiek projektów realizowanych przez MOF wymagane powinno być uczestnictwo w nich wszystkich JST tworzących dany obszar.

Rozważyć należy kryteria punktujące objęcie wsparciem całego MOF.

PRZEPROWADZENIE ANALIZ MOŻLIWOŚCI WDROŻENIA TRANSPORTU NA ŻĄDANIE W RAMACH FEP 2021-2027


Mimo prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych, część województwa charakteryzuje się ograniczoną dostępnością do transportu autobusowego i kolejowego.

Wdrożenie projektów związanych z transportem na żądanie.

Zadania mogą być realizowane nie tylko w ramach inwestycji infrastrukturalnych, ale także poprzez zwiększanie dostępności do usług społecznych.

POTRZEBA BUDOWY SIECI INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Wskazuje się na niską spójność sieci dróg rowerowych w obrębie miast województwa. Jednocześnie zaznacza się, że mogłyby one pełnić dużą rolę we wzmacnianiu transportu niskoemisyjnego, zapewniając dojazd do węzłów przesiadkowych.



W ramach działań związanych z niskoemisyjnością należy budować sieć infrastruktury rowerowej, nie tylko wzdłuż dróg wojewódzkich, ale przede wszystkim wzdłuż dróg gminnych i powiatowych.



DYSKUSJA