Logo Wolański sp. z o.o.

Ocena wpływu RPO WP 2014-2020 na efektywność systemu transportowego regionu

|  |
| --- |
| Załącznik 5 |
| Syntetyczne odpowiedzi na pytania badawcze |
|  |
|  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Pytanie badawcze | Syntetyczna odpowiedź na pytanie badawcze | Rozdział |
| 1. | Jak oceniana jest logika interwencji (zakres i charakterystyka wsparcia)? Czy zastosowana logika interwencji pozwoliła/pozwoli na osiągnięcie spodziewanych efektów w ramach RPO WP 2014-2020? | Logika interwencji charakteryzuje się wskazaniem kluczowych problemów, z jakimi boryka się transport w województwie podkarpackim. Zwraca się szczególną uwagę na odniesienie do celów strategicznych wskazywanych w dokumentach unijnych. Zastosowana logika interwencji pozwoliła na osiągnięcie spodziewanych efektów, które zostaną zmaksymalizowane po zakończeniu realizacji wszystkich projektów | 3.1  3.2  3.3  3.4 |
| 2. | W jakim stopniu projekty realizowane w ramach OP V RPO WP 2014-2020 przyczyniają się do realizacji zobowiązań i celów strategicznych wynikających z dokumentów unijnych, krajowych i regionalnych? | Analiza dokumentów wykazała, że projekty realizowane w ramach OP V RPO WP 2014-2020 generalnie powinny przyczynić się do realizacji zobowiązań i celów strategicznych wynikających z dokumentacji unijnej, krajowej i regionalnej. Uwagi można zgłosić do działań niskoemisyjnych, w ramach których dopuszczono realizację projektów o charakterze infrastrukturalnym (związanym z budową infrastruktury drogowej). W dokumentach na poziomie regionalnym była także zwracana uwaga na kwestię dostępności transportowej rejonu Bieszczad. | Załącznik 2 |
| 3. | Jaka jest skuteczność wsparcia w ramach OP V RPO WP 2014-2020? | Skuteczność wsparcia w ramach projektów związanych z infrastrukturą drogową można ocenić na poziomie zadowalającym. Dzięki realizacji inwestycji udało się zapewnić bezpośrednie połączenia do sieci TEN-T, w tym także do dróg krajowych prowadzących do autostrady A4 i drogi ekspresowej S19. Projekty swoim zasięgiem nie objęły jednak południowej części województwa, która na etapie tworzenia interwencji była wskazywana jako posiadająca znaczne ograniczenia w dostępności transportem drogowym. W momencie realizacji badania nie zostały osiągnięte wszystkie zakładane wskaźniki. Przewiduje się jednak, że po zakończeniu realizacji projektów w 2023 roku wskaźniki zostaną osiągnięte.  W ramach działania przewidzianego dla infrastruktury przeładunkowej realizowany jest jeden projekt dotyczący budowy terminala na stacji LHS Wola Baranowska. Z uwagi na wydłużające się procesy administracyjne, projekt jest realizowany z opóźnieniem około 3 lat. Na chwilę obecną nie są zrealizowane żadne wskaźniki. Co ważne, do dofinansowania został wybrany jeszcze jeden projekt, jednak umowa na jego realizację nie została podpisana. Wskaźniki mają szansę zostać osiągnięte tylko w przypadku realizacji obu projektów. Zakończenie budowy terminala w Knapach pozwoli więc jedynie na ich częściowe osiągnięcie.  Inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej objęły trzy rodzaje projektów: przygotowanie dokumentacji projektowej, rewitalizacje linii kolejowych oraz zakup taboru. Aktualny stan realizacji projektów pozwala na 100% realizacji wskaźnika dotyczącego taboru. Ukończenie prac budowlanych na LK 25 i Przeworskiej Kolei Wąskotorowej pozwoli na osiągnięcie wskaźników w zakresie długości przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych.  W ramach interwencji w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego realizowane były projekty kierowane do MOF-ów oraz do ROF (działającego w formule ZIT). Warto zauważyć, że w przypadku MOF-ów projekty nie objęły swoim zasięgiem wszystkich gmin z danego obszaru. Dla realizowanego działania zostały osiągnięte wszystkie wymagane wskaźniki projektowe. Zakładana wartość przewozów pasażerskich została osiągnięta w 2019 roku, co zostało później ograniczone w wyniku obostrzeń pandemicznych. Alokacja przeznaczona na działania związane z niską emisją jest mała, w szczególności w kontekście oczekiwań stawianych przez KE. Co ważne, część z tych środków została przeznaczona na inwestycję w infrastrukturę drogową (teoretycznie mającą wzmacniać rolę transportu publicznego). Dostrzega się jednak złudny wpływ inwestycji na ograniczanie emisyjności transportu. | 4.1  4.2  4.3  4.4 |
| 4. | Jakie efekty osiągnięto dzięki realizacji projektów finansowanych w ramach OP V? Czy wystąpiły nieplanowane efekty interwencji? | Efektem interwencji w zakresie działania 5.1 jest przede wszystkim poprawa lokalnych połączeń drogowych z siecią TEN-T i zapewniającymi dojazd do niej drogami krajowymi. Wskazuje się także na poprawę przepustowości, bezpieczeństwa oraz ograniczenie występowania wąskich gardeł. Największą efektywnością interwencji charakteryzują się wybudowane obwodnice i łącznice dróg.  Na chwilę obecną trudno jest ocenić końcowe efekty inwestycji w ramach działania 5.2. Zakłada się zwiększenie mocy przeładunkowych, które będzie możliwe do oceny dopiero po zakończeniu realizacji inwestycji. Badanie case study, a także wywiady indywidualne wskazują, że realizacja projektu związanego z budową terminalu przeładunkowego na stacji LHS Wola Baranowska może przynieść nad wymiar korzystny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu.  Efektami realizowanych inwestycji kolejowych oprócz powstałej dokumentacji projektowej, są poprawa dostępności kolejowej województwa podkarpackiego oraz wyeliminowanie wyeksploatowanego taboru. Do tej pory zrewitalizowano 10,73 km LK 106 oraz zakupiono 9 sztuk taboru kolejowego. Odnotowuje się pozytywny wpływ inwestycji na rozwój regionu. Zwraca się przede wszystkim uwagę na dostępność rynku pracy, co może przenosić się także na rozwój przedsiębiorczości w regionie. Nieplanowanym efektem jest zmniejszenie zobowiązań Samorządu Województwa wobec Polregio wynikającego ze zmniejszenia opłat za wykorzystywanie taboru operatora.  Efektem realizowanych projektów niskoemisyjnych jest przede wszystkim ograniczenie emisyjności transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. W ramach interwencji zakupiony został tabor autobusowy, wybudowane nowe wiaty przystankowe, stworzone nowe linie autobusowe. Wsparcie objęło także budowę dróg i mostów.  Dla inwestycji drogowych, terminalowych, transportu niskoemisyjnego nie zaobserwowano nieplanowanych efektów interwencji. | 4.1  4.2  4.3  4.4 |
| 5. | Jak należy ocenić efektywność realizowanych projektów? Jaka jest relacja między kosztami, nakładami, zasobami a osiągniętymi efektami wsparcia? | Realizacja inwestycji w ramach działania 5.1 przyczyniła się do ograniczenia liczby wypadków na obszarze województwa. W zakresie efektywności kosztowej warto podkreślić, że większość inwestycji została zrealizowana przed okresem pandemicznym, co pozwoliło uniknąć wzrostów cen. Zastosowane rozwiązania techniczne są także optymalne finansowo.  Efektywność ekonomiczna projektu realizowanego dla działania 5.2 jest na niezadowalającym poziomie. Przedłużające się procedury administracyjne spowodowały 100% wzrostu kosztów realizacji inwestycji, co pozwala wnioskować, że bardziej zasadne byłoby sfinansowanie realizacji projektu ze środków własnych beneficjenta.  Dla projektów kolejowych zauważyć należy, że tabor został zakupiony na początku realizacji interwencji. Pozwoliło to na otrzymanie ofert pozwalających na zakup taboru w zakładanych cenach. Realizacja interwencji w późniejszym terminie mogłaby skutkować potrzebą wniesienia większego wkładu przez beneficjenta.  Jako najmniej efektywne działania dot. niskoemisyjnego transportu miejskiego wskazuje się te związane z budową infrastruktury drogowej. Realizacja projektów w tym zakresie pochłonęła łącznie około 75 mln zł, co pozwoliłoby na zakup około 75 niskoemisyjnych autobusów, które mogłyby w realny sposób wpłynąć na rozwój transportu zbiorowego w województwie | 4.1  4.2  4.3  4.4 |
| 6. | Czy w wyniku zrealizowanych inwestycji nastąpiła/docelowo nastąpi poprawa jakości funkcjonowania systemu transportowego regionu oraz spójności terytorialnej województwa? | Projekty zrealizowane w ramach działania 5.1 zwiększają spójność terytorialną północnej i centralnej części województwa. W południowej części regionu realizowana była ograniczona liczba projektów.  W zakresie wsparcia terminali przeładunkowych aktualnie nie są zauważalne żadne efekty działań. Analiza materiału badawczego daje jednak spore podstawy, aby wnioskować, że w perspektywie czasu – po zakończeniu budowy terminala przeładunkowego w Knapach – takie efekty nastąpią. Budowa terminala może wpłynąć na zwiększenie różnic rozwojowych wewnątrz województwa. Rozpoczęcie pełnej działalności może sprawić, że w skali powiatu i gminy) rozwój osiągnie zdecydowanie większe tempo niż pozostałych obszarach województwa podkarpackiego.  W wyniku zrealizowanych inwestycji kolejowych docelowo nastąpi poprawa jakości funkcjonowania systemu transportowego regionu oraz spójności terytorialnej województwa. Realizowane inwestycje wpływają pozytywnie na możliwość przemieszczania się po województwie z wykorzystaniem transportu kolejowego. Aktualnie można zauważyć poprawę jakości funkcjonowania, wyrażoną większą liczbą par pociągów niż w 2014 roku. Na LK 106 obserwowany jest 350-procentowy przyrost realizowanych połączeń, zaś na niedokończonej jeszcze inwestycji LK 25 – uruchomionych zostało 5 par pociągów, lecz 8 lat temu ruch wcale tam się nie odbywał.  W zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego realizacja inwestycji poprawiła jakość funkcjonowania systemu transportowego w regionie, lecz nie we wszystkich obszarach. Równolegle do podejmowanej interwencji na części obszarów dochodziło do ograniczania oferty przewozowej, co pociągnęło za sobą negatywne konsekwencje związane ze spadkiem liczby przewożonych osób. | 5.1  5.2  5.3  5.4 |
| 7. | Na jakie przeszkody natrafia realizacja projektów w zakresie: infrastruktury drogowej i kolejowej, infrastruktury terminali przeładunkowych oraz niskoemisyjnego transportu miejskiego? | Główne problemy napotykane przez beneficjentów realizujących projekty w zakresie infrastruktury drogowej były związane z uzyskiwaniem niezbędnych pozwoleń, a także z realizacją projektu zgodnie z zakładanym budżetem i harmonogramem.  Największy problem utrudniający realizację inwestycji terminalowej wyniknął z potrzeby uzyskania niezbędnych zgód związanych ze wsparciem publicznym i konkurencyjnością. Wydawanie ich przez KE i UOKiK trwało blisko 3 lata i znacznie opóźniło realizację inwestycji, wpływając na wzrost kosztów oraz brak możliwości zarobkowania.  Główne problemy, które zostały zidentyfikowane podczas realizacji projektów kolejowych były związane z aspektami leżącymi po stronie dostawcy taboru (opóźnienie), wystąpieniem niespodziewanych warunków atmosferycznych czy wykonaniem dodatkowych prac konserwatorskich. Nie zauważono problemów leżących po stronie IZ RPO WP 2014-2020.  Wśród głównych problemów związanych z realizacją zadań w ramach działań 5.4 i 5.5 wskazuje się m.in. wydłużające się postępowania przetargowe. Zauważyć należy, że występują tereny niedoinwestowane – ma to związek z niewłączeniem wszystkich gmin danych MOF do projektów. Dodatkowo MOF Tarnobrzeg oraz MOF Jarosław-Przeworsk nie były beneficjentami żadnego projektu związanego z niskoemisyjnym transportem miejskim | 5.1  5.2  5.3  5.4 |
| 8. | Jakie są najbardziej efektywne kierunki inwestycji w zakresie wspierania efektywności systemu transportowego w regionie? | Najbardziej efektywnymi projektami w zakresie infrastruktury drogowej są te związane z poprawą dostępności do autostrady i drogi ekspresowej. Ważna była także budowa obwodnic i łącznic dróg.  Z założenia projekt dot. budowy terminali przeładunkowych na stacji LHS Wola Baranowska powinny nieść za sobą wysoką efektywność, szczególnie w zakresie wspierania efektywności całego systemu transportowego w regionie. Głównym kierunkiem powinno być odciążenie transportu drogowego i kolejowego (w szczególności na LK 91) co powinno wpływać na poprawę płynności ruchu i bezpieczeństwo  Projektem, który w największym stopniu wpłynął na zaspokojenie potrzeb w zakresie projektów kolejowych, był z pewnością zakup nowego taboru – umożliwił on wykonywanie połączeń i zwiększanie oferty przewozowej. Ma to odzwierciedlenie w wynikach przewozowych. Realizacja projektu na LK 106 pozwoliła na lepsze wykorzystanie linii kolejowej i zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców poprzez zapewnienie połączenia między Rzeszowem a Jasłem. Projektu LK 25 pozwoli na prowadzenie ruchu na odcinku Mielec – Dębica i dalej w kierunku Padwi  Najbardziej efektywne działania dla niskoemisyjnego transportu miejskiego zauważane są w ROF, gdzie w wyniku interwencji, połączonej ze zwiększeniem pracy eksploatacyjnej (w związku z obsługą dodatkowych gmin) zauważalny jest wzrost liczby przewiezionych pasażerów w latach 2016-2022 o 45%. Najmniej efektywnymi działaniami, w których trudno doszukiwać związków z ograniczaniem emisyjności, są inwestycje związane z infrastrukturą drogową tj. budowa mostów i nowych dróg. Działania te nie przyniosą jednak tak wymiernych efektów jak rozbudowa oferty przewozowej, która byłaby możliwa dzięki zakupom większej ilości taboru autobusowego | 5.1  5.2  5.3  5.4 |
| 9. | Czy, a jeżeli tak to w jakim stopniu dofinansowane projekty są komplementarne? Jakich inwestycji brakuje, aby móc mówić o jeszcze większej komplementarności? | Inwestycje dotyczące infrastruktury drogowej zrealizowane w ramach RPO WP 2014-2020 są w znacznym stopniu komplementarne do działań realizowanych zarówno we wcześniejszej perspektywie finansowej (2007-2013), jak i w ramach innych programów (np. POIiŚ, POPW) w perspektywie 2014-2020, a także są komplementarne względem inwestycji realizowanych ze środków krajowych (np. Rządowy Program Rozwoju Dróg). Uzupełniają się również z działaniami realizowanymi w ramach innych gałęzi. Do terenów niedostatecznie doinwestowanych z pewnością należy rejon Bieszczad i Roztocza. Szczególna uwaga w przyszłej perspektywie finansowej powinna być skupiona na Bieszczadach, których rozwój gospodarczy może dzięki turystyce stanowić silny filar rozwoju całego regionu Podkarpacia.  W ramach działania 5.2 realizowany był jeden projekt terminalowy. Trudno więc zauważyć komplementarność wewnętrzną i zewnętrzną. Projekt jest komplementarny do budowy nowych dróg, a także rewitalizacji LK 25, zapewniającej dostęp kolejowy do terminala przeładunkowego w Knapach. Powinna zostać rozważona możliwość włączenia do RPO WP 2014-2020 terminali przeładunkowych w Medyce-Żurawicy lub ewentualnie Rzeszowie-Jasionce.  Dla inwestycji kolejowych zaobserwować można silną komplementarność – realizowane w ramach perspektywy 2014-2020 projekty dotyczące infrastruktury kolejowej silnie na siebie wewnętrznie oddziałują. Szczególnie odnosi się to do projektu taborowego oraz modernizacji LK 106, po której porusza się zakupiony w ramach interwencji tabor. Realizowane projekty są komplementarne do inwestycji prowadzonych na liniach kolejowych w woj. podkarpackim w ramach zarówno perspektywy 2007-2013 jak i 2014-2020 dla szeregu programów w tym RPO WP, POIiŚ, POPW. W przyszłych perspektywach finansowych działania powinny być skierowane w kierunku Bieszczad, aby zapewnić dojazd nie tylko mieszkańcom, ale także turystom i tym samym stworzyć alternatywę dla niesatysfakcjonującego transportu drogowego.  Realizacja projektów związanych z ograniczaniem emisji transportu miejskiego jest ściśle związana z realizowanymi we wcześniejszych latach projektami związanymi bezpośrednio lub pośrednio z działaniami 5.4 i 5.5. OP V RPO WP 2014-2020. Budowanie komplementarności wewnętrznej (i międzygałęziowej) było możliwe dzięki realizacji innych projektów w ramach RPO WP 2014-2020. Można do nich zaliczyć np. przebudowy dróg wojewódzkich (np. DW 886), umożliwiające prowadzenie transportu publicznego po zmodernizowanych drogach. W zakresie komplementarności międzygałęziowej można wskazać projekt realizowany w ROF, komplementarny z projektem rewitalizacji LK 106 na odcinku Boguchwała – Czudec. Odpowiednim kierunkiem działań powinno być aktualnie stworzenie warunków do powstawania związków gminnych i związków powiatowych, które zajęłyby się organizacją transportu publicznego poza największymi miastami. Przykład ZG PKS pokazuje, jak duże możliwości rozbudowy oferty transportowej i wzrostu liczby pasażerów daje takie rozwiązanie. Interwencja powinna zostać skierowana także na powiązanie wszystkich gmin w MOF-ach, które korzystały z pomocy w ramach RPO WP 2014-2020, a także do tych obszarów funkcjonalnych, które z pomocy wcale nie skorzystały (np. MOF Tarnobrzega). | 6.1.1  6.2.1  6.3.1  6.4.1 |
| 10. | Jaka jest spodziewana trwałość (skala i zakres) wspartych inwestycji pod względem organizacyjnym, technicznym i finansowym? | Dla działania 5.1 spodziewana jest wysoka trwałość projektów pod kątem organizacyjnym, technicznym i finansowym. Beneficjentami projektu są samorządy lokalne oraz Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich. Utrzymanie i zarządzanie drogami należy do zadań własnych jednostek. Zwraca się uwagę na wysoką trwałość techniczną zrealizowanych projektów infrastrukturalnych.  Spodziewana jest wysoka trwałość projektu terminalowego. Beneficjent jest nastawiony na osiąganie zysków i posiada doświadczenie w branży. Ważne jest też to, że linia LHS od lat notuje wzrosty ilości przewożonych ładunków, a więc nie ma zagrożeń dla funkcjonowania terminala.  W zakresie trwałości projektów należy zwrócić uwagę, że dla działania 5.2 beneficjentami są spółki skarbu państwa oraz jednostki samorządu terytorialnego. Gwarantują one wysoką trwałość projektu pod kątem organizacyjnym oraz ekonomicznym. Bieżące naprawy i przeglądy zapewniają trwałość techniczną.  W przypadku projektów związanych z transportem niskoemisyjnym nie zauważa się obaw o zachowanie trwałości. Realizowane były przez JST (lub ich związki), co zapewnia trwałość organizacyjną i ekonomiczną. W zakresie trwałości technicznej zagrożeniem mogą być wypadki, którym ulegać może tabor autobusowy. | 5.1  5.2  5.3  5.4 |
| 11. | W jaki sposób zapewnione jest wypełnienie w projektach zasad horyzontalnych, szczególnie w zakresie zasady zrównoważonego rozwoju? | Projekty drogowe wpisują się w realizację zasad horyzontalnych, w tym zasady zrównoważonego rozwoju, ograniczając negatywny wpływ transportu na środowisko. Problematyczne bywają jednak kwestie dostosowania inwestycji do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Rekomenduje się stworzenie katalogu dobrych praktyk, w celu ich stosowania w projektach przyszłej perspektywy finansowej.  Projekt dot. terminala przeładunkowego wpisuje się w realizację zasad zrównoważonego rozwoju . Wskazuje się na promowanie korzystania z transportu multimodalnego, co jest zgodne z linią KE.  Ukończone projekty kolejowe wpisują się w zasady horyzontalne. W zakresie zgodności projektu z polityką równych szans, zakupiony tabor dostępny jest dla wszystkich osób zainteresowanych podróżowaniem transportem zbiorowym. Ponadto w nowym taborze zaimplementowano rozwiązania ułatwiające korzystanie z transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej mobilności, co dodatkowo eliminować będzie bariery w podróżowaniu i wyrównywać szanse tej grupy społecznej.  Realizacja projektów związanych z niskoemisyjnym transportem miejskim wpisuje się w zasady zrównoważonego rozwoju. Nie w pełni zostały spełnione potrzeby osób z niepełnosprawnościami. O ile autobusy dostosowane są do przewozu osób na wózkach inwalidzkich, o tyle wybudowane węzły przesiadkowe czy wiaty autobusowe nie charakteryzują się wysokiej klasy rozwiązaniami skierowanymi do osób o ograniczonej mobilności. | 5.1  5.2  5.3  5.4 |
| 12. | Jakie rekomendacje można przedstawić dla okresu programowania 2021-2027 oraz kolejnych perspektyw finansowych w zakresie dalszego tworzenia spójnego systemu transportowego województwa? | Realizacja projektów drogowych powinna skupić się na Bieszczadach i Roztoczu. Kluczowe jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury na obszarach o ograniczonej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego. Powinno kłaść się także większy nacisk na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg – pieszych i rowerzystów. Konieczne jest budowanie przejść dla pieszych także poza obszarami zabudowanymi, np. w obrębie skrzyżowań. W przypadku budowy obwodnic kwalifikowalna powinna być kwestia dofinansowania chodników i dróg rowerowych biegnących wzdłuż starego śladu drogi (jeśli wzdłuż obwodnicy nie planuje się ich budowy). Niezbędne jest także uspokajanie ruchu na odcinkach dróg zastępowanych obwodnicami. Część działań powinna być skierowana na zapewnienie dojazdów do stref przemysłowych. Z perspektywy rozwoju województwa ważny jest rozwój połączeń transgranicznych, w szczególności dojazdów do mniejszych przejść granicznych. W przypadku infrastruktury pieszej przy modernizowanych/budowanych odcinkach dróg wojewódzkich należy bezwzględnie przestrzegać aktualnych i innowacyjnych rozwiązań uwzględniających potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Dobrym kierunkiem jest realizacja działań skierowanych do PZDW w trybie pozakonkursowym. W mijającej perspektywie pozwoliło to na osiągnięcie wysokiej efektywności kosztowej, dzięki szybkiej realizacji projektów. W przypadku projektów realizowanych w trybie konkursowym wskazuje się, że dodatkowe punkty przy naborze projektów miejskich powinny być przyznawane za realne dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb transportu publicznego (np. przez budowę buspasów).  Projekty związane z budową terminali kontenerowych skłaniają do refleksji, że w ramach przyszłych perspektyw powinno włączyć się mechanizm maksymalnego czasu na podpisanie umowy o dofinansowanie. Rozpatrzony w 2018 roku wniosek jednego z beneficjentów do czasu realizacji niniejszego badania nie doczekał się podpisania umowy. Może to wpłynąć na nieosiągnięcie kluczowych wskaźników realizacji RPO WP 2014-2020. Do beneficjentów powinno być kierowane natomiast wsparcie przyspieszające procedury administracyjne. Może pozwolić to na znaczne ograniczenie kosztów.  W przypadku projektów zakupu taboru kolejowego konieczne powinno być wykonanie niezbędnych analiz kosztów-korzyści, wykazujących, czy bardziej zasadne jest zakupienie ze środków unijnych taboru elektrycznego i wodorowego, czy biorąc pod uwagę specyfikę regionu – skupienie się na taborze hybrydowym (spalinowo-elektrycznym) finansowanym ze środków własnych województwa. W związku z przeniesieniem realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową na poziom krajowy niezbędne może być zapewnienie dokumentacji projektowej dla kolejnych rewitalizacji linii kolejowych, co pozwoli na szybkie wdrażanie projektu do realizacji, gdy np. zwolni się pewna pula środków krajowych. Większa uwaga powinna być przykładana do rozwiązań cyfrowych. Rewitalizacja linii kolejowych powinna być obwarowana zapewnieniem systemów informacji pasażerskiej także na przystankach. Istnieje też obawa, że projekt dotyczący rewitalizacji kolei wąskotorowej nie przełoży się na zwiększanie dostępności kolejowej regionu. Warto rozważyć więc możliwość korzystania z niej przez osoby posiadające np. bilety miesięczne w ramach PKA, co pozwoliłoby na większe wykorzystanie linii stricte turystycznej.  W zakresie transportu niskoemisyjnego należy skupić się na ciągłej rozbudowie oferty przewozowej, co przyczyni się do zwiększenia obszaru objętego transportem zbiorowym. Działaniem wspierającym rozwój transportu zbiorowego w województwie powinno być podjęcie przez Zarząd Województwa i UMWP projektu pomocowego w zakresie organizacji i finansowania związków powiatowo-gminnych. Ponadto działaniem znacznie zwiększającym efekty interwencji byłoby powołanie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego. W ramach działań kluczowe są także inwestycje w tabor niskoemisyjny (dla połączeń regionalnych) i bezemisyjny (uwzględniając jednocześnie potrzeby związane z rozwojem infrastruktury ładowania). Rozwojowi transportu publicznego powinna towarzyszyć odpowiednia informacja pasażerska, adekwatna do środków przeznaczanych na przewozy, co zapewni jej dopasowanie do obszarów, na których wykonywanych jest więcej i mniej połączeń. Sposobem na ograniczenie wykluczenia transportowego może być wdrożenie w regionie DRT (transportu na żądanie). Umożliwia to obniżenie kosztu zapewnienia transportu publicznego, przy jednocześnie wysokiej jakości świadczonych usług. Projekty można realizować w ramach działań społecznych. W ramach FEP i przyszłych działań należy unikać inwestycji w infrastrukturę drogową. Działania niskoemisyjne powinny być skupione wyłącznie na zapewnieniu niezbędnej infrastruktury przystankowej, a także dróg rowerowych i chodników. Kluczowa jest poprawa spójności dróg rowerowych w województwie, w szczególności w miastach, co pozwoli zwiększyć zainteresowanie mobilnością aktywną wśród mieszkańców. | 6.1.2  6.2.2  6.3.2  6.4.2  7 |
| 13. | Czy, a jeśli tak to w jakim stopniu w wyniku otrzymanego wsparcia nastąpiło/docelowo nastąpi zwiększenie mobilności regionalnej i poprawa dostępności transportowej (zewnętrznej i wewnętrznej) województwa w ruchu drogowym? | Na obszarach, przez które przebiegają autostrada A4 i droga ekspresowa S19, może nastąpić zwiększenie mobilności regionalnej i poprawa dostępności transportowej. Wzrost przepustowości może zostać ograniczony generalnym wzrostem natężenia ruchu na zmodernizowanych drogach. Na przestrzeni 5 lat na DW 861 odnotowano średniodobowy ruch większy o 104%, zaś na DW 865 większy aż o 163%. Spadki odnotowano m.in. na obwodnicy Strzyżowa (-3%), co ma związek z wykorzystywaniem przez kierowców starego przebiegu drogi wojewódzkiej. Realizacja inwestycji (w zakresie obwodnic) pozwoliła na skrócenie czasu podróży o około 67%, co w przypadku obwodnicy Tarnobrzega daje 12 minut oszczędności, a w przypadku obwodnicy Strzyżowa – 8 minut (w godzinach szczytu). Projekty wpłynęły na poprawę dostępności czasowej do Rzeszowa z obszarów, których dostępność była na akceptowalnym poziomie. W przypadku obszarów, gdzie dostępność czasowa była powyżej 90 minut, nie można odnotować zmian, ponieważ projekty nie były tam realizowane. Zauważalny jest także pozytywny wpływ inwestycji na kwestie związane z bezpieczeństwem. Wzrost ruchu nie pociąga za sobą wzrostu liczby wypadków, a w niektórych przypadkach można mówić wręcz o ich ograniczeniu. Budowa i modernizacja dróg przyczynia się także do ograniczenia kosztów eksploatacji pojazdów. W przypadku pojazdów osobowych oszczędności wahają się między 2 a 9%, zaś w przypadku pojazdów ciężkich (w tym autobusów) – między 10 a 19%.  Zauważane są także korzyści wynikające ze zwiększania efektywności systemu transportowego. Wskazuje się wśród nich m.in. skrócenie czasu przejazdu czy poprawę komfortu podróżowania, ale także zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu i poprawę dostępności komunikacyjnej dla pracowników firm w obszarze oddziaływania inwestycji. | 5.1 |
| 14. | Czy, a jeśli tak to w jakim stopniu, w wyniku planowanego wsparcia nastąpi wzrost wielkości przewozów towarowych z wykorzystaniem terminali przeładunkowych nie należących do sieci TEN-T? | Zakłada się, że po realizacji projektu zdolności przeładunkowe terminala będą wynosiły 375 200 Mg. Biorąc pod uwagę tempo realizacji prac budowlanych, można zakładać, że realizacja projektu zostanie zakończona w 2023 roku i wkrótce przyczyni się do wzrost wielkości przewozów towarowych z wykorzystaniem terminali przeładunkowych nie należących do sieci TEN-T. | 5.2 |
| 15. | Czy planowane wsparcie infrastruktury terminali przeładunkowych wpłynie na zwiększenie dostępności regionu sprzyjając działalności logistycznej, a tym samym prowadząc do rozwoju działalności gospodarczej w województwie? | Biorąc pod uwagę nastawienie beneficjenta na kreowanie popytu na nowe usługi, a także dane statystyczne, można wnioskować, że dynamika zarówno zatrudnienia w sektorze logistyki, jak i powstawania przedsiębiorstw będzie rosła. | 5.2 |
| 16. | Czy, a jeśli tak to w jakim stopniu w wyniku otrzymanego wsparcia nastąpiło/docelowo nastąpi zwiększenie mobilności regionalnej i poprawa dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym? | Zrealizowane projekty w znacznym stopniu przyczyniają się do wzmacniania kolejowej dostępności wewnętrznej i zewnętrznej regionu. W obecnej i poprzedniej perspektywie województwo było także beneficjentem projektów kolejowych realizowanych w ramach POIiŚ i POPW. Dlatego też można stwierdzić, że realizacja kolejnych inwestycji prowadzonych przez PKP PLK wzmocniła efekty wsparcia zarówno POPW, jak i POIiŚ. Analiza danych pozwoliła określić, że interwencja w LK 25 i LK 106 przyczyniła się w 2022 roku do 6% przyrostu udziału kolei w przewozach pasażerskich w województwie, zaś dwukrotne zwiększenie pracy eksploatacyjnej na LK 25 pozwoli osiągnąć 9% przyrostu. | 5.3 |
| 17. | Czy, a jeśli tak to w jakim stopniu w wyniku otrzymanego wsparcia nastąpiła/docelowo nastąpi poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz poprawa bezpieczeństwa, a także jakości i efektywności przewozów kolejowych? | W wyniku otrzymanego wsparcia następuje znaczna poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz poprawa bezpieczeństwa. Działania te przełożą się na jakość i efektywność wykonywanych przewozów kolejowych. Należy jednak zwrócić uwagę, aby po pełnym zakończeniu projektu rewitalizacji LK 25 na odcinku Mielec – Dębica poszły działania w kierunku zwiększania oferty przewozowej. | 5.3 |
| 18. | Jaki jest wpływ realizowanych inwestycji infrastrukturalnych na rozwój przedsiębiorczości w regionie? | Realizacja inwestycji kolejowych przyczynia się do rozwoju przedsiębiorczości w regionie. Na przestrzeni lat 2014-2022 zaobserwowano wzrost wykonanych przewozów towarowych (o 1320% dla pociągokilometrów i o 204% dla bruttotonokilometrów). LK 25 ma kluczowe znaczenie dla obsługi terminala kontenerowego w Knapach, umożliwiając przewóz przeładowanych ładunków w kierunku Krakowa po LK 91 i dalej do każdego regionu kraju. Modernizacja Przeworskiej Kolei Dojazdowej może wpłynąć na rozwój turystyki w regionie i przynieść dodatkowe efekty związane z rozwojem przedsiębiorczości. | 5.3 |
| 19. | Czy, a jeśli tak to w jakim stopniu w efekcie udzielonego wsparcia nastąpiła/docelowo nastąpi poprawa dostępności, a w konsekwencji większe wykorzystanie transportu zbiorowego w miastach? | Analizy przedstawione w raporcie końcowym wskazują, że realizacja projektów nie przyczyniła się do budowy spójnego i efektywnego systemu przewozów pasażerskich na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych. Niezbędne jest zwiększanie oferty przewozowej, co przełoży się na wyższą jakość komunikacji, pociągając za sobą efekt zwiększonego wykorzystania. Działania związane z tworzeniem nowych linii (np. w ramach związków gminno-powiatowych) mogłyby umożliwić pełną poprawę dostępności i większe wykorzystanie transportu w miastach | 5.4 |
| 20. | Jaka jest skuteczność wsparcia oferowanego w ramach OP V RPO WP 2014-2020 w zakresie ograniczenia emisyjności transportu miejskiego? | Można wnioskować, że skuteczność wsparcia w zakresie ograniczenia emisyjności transportu publicznego odniosła pozytywny skutek, a nowoczesne autobusy dodatkowo zwiększyły komfort podróżowania. W pozostałych aspektach nie zauważa się znaczącego wpływu interwencji – w ograniczonym stopniu wpłynęła na poprawę mobilności i jakości życia mieszkańców województwa podkarpackiego. W największym stopniu skorzystali mieszkańcy ROF. W przypadku pozostałych analizowanych obszarów funkcjonalnych, na podstawie przeprowadzonych badań, nie można stwierdzić, aby interwencja poprawiła jakość życia i mobilność mieszkańców. | 5.4 |
| 21. | Czy, a jeśli tak to w jakim stopniu wzrosła jakość miejskiego systemu transportowego, mierzona m.in. liczbą zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych, czy zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej? | Analiza danych pozwala określić, że znacznie wzrosła jakość miejskiego systemu transportowego. Określić to można miarą zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (4 sztuki) oraz wielkością zakupionych lub zmodernizowanych autobusów w publicznym transporcie zbiorowym (191 sztuk). | 5.4 |