

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020



**Ewaluacja wpływu inwestycji transportowych
w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020**

Raport końcowy

Zamawiający

Województwo Świętokrzyskie – Urząd Marszałkowski Województwa
Świętokrzyskiego w Kielcach

al. IX Wieków Kielc 3

25-516 Kielce



WOJEWÓDZTWO
ŚWIĘTOKRZYSKIE

Wykonawca

EU-CONSULT sp. z o.o.

ul. Toruńska 18C, lokal D

80-747 Gdańsk



Autorzy Raportu

Krzysztof Gutta

Dr Magdalena Jażdżewska-Gutta

Dr hab. Joanna Hołub-Iwan

Katarzyna Gutta

Kielce 2022

Spis treści

Spis treści	3
Wykaz skrótów	5
Streszczenie raportu	6
Summary	10
Wprowadzenie	14
Cele badania	15
Kryteria ewaluacyjne	16
Zakres badania	16
Opis zastosowanej metodologii oraz źródła informacji	17
Analiza danych zastanych (desk research)	17
Badanie ankietowe CAWI/CATI (mix mode)	17
Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)	18
Studium przypadku (Case study)	19
Warsztat ewaluacyjny z adresatami rekomendacji	19
Wpływ inwestycji transportowych zrealizowanych w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie	20
Wstęp	20
Charakterystyka osi priorytetowych, w ramach których realizowano inwestycje transportowe	20
Spójność z innymi dokumentami	22
Harmonogram konkursów	25
Podpisane umowy o dofinansowanie	26
Beneficjenci inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ 2014-2020	27
Opis wyników ewaluacji	31
Wpływ zrealizowanych projektów na osiągnięcie celów szczegółowych przypisanych do priorytetów inwestycyjnych PI 7b oraz PI 7d oraz czynniki zwiększające i ograniczające skuteczność wsparcia	35
Planowane i nieplanowane efekty realizacji poszczególnych projektów i ich użyteczność w odniesieniu do wyzwań społeczno-ekonomicznych	43
Skuteczność inwestycji transportowych i osiągnięte efekty na poziomie bezpośrednich użytkowników	46
Wpływ inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej na innych regionalnych/lokalnych inwestycji	49
Efektywność kosztowa projektów wpływających na zwiększenie dostępności komunikacyjnej i kolejowej	51

Wpływ poszczególnych elementów i rozwiązań zastosowanych w projektach transportowych na realizację zasad horyzontalnych UE	53
Komplementarność działań pojętych w ramach RPOWŚ 2014-200 z projektami POWS i POIS oraz ich wpływ na wystąpienie efektów synergicznych	57
Wartość dodana zrealizowanych projektów i ich wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu	74
Wpływ wybuchu pandemii COVID-19 na realizację inwestycji transportowych i działania minimalizujące negatywne skutki pandemii	75
Rekomendowany kształt interwencji w perspektywie finansowej 2021-2027	77
Nowe wyzwania i obszary wymagające objęcia wsparciem Programu Regionalnego w perspektywie finansowej 2021-2027	81
Gotowość dokumentacyjna potencjalnych beneficjentów do realizacji inwestycji planowanych w perspektywie 2021-2027	86
Rola i znaczenie Regionalnego Planu Transportowego i jego założeń na programowanie przyszłej perspektywy finansowej	88
Wpływ demarkacji inwestycji na infrastrukturę transportową pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027 .	89
Wnioski i rekomendacje	96
Aneksy	103
Aneks 1: Spis źródeł wykorzystanych podczas analizy desk research	103
Aneks 2: Studia przypadków	105
Case study projektu realizowanego w ramach Działania 5.1	105
Case study projektu realizowanego w ramach Działania 5.2	109
Case study projektu realizowanego w ramach Działania 6.4	113
Podsumowanie analizy case study	118
Aneks 3: Wzory zastosowanych narzędzi badawczych	122
Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI	122
Scenariusz IDI	131
Spis tabel i elementów graficznych	141
Spis tabel	141
Spis rysunków	142
Spis zdjęć	142
Spis map	142
Spis wykresów	142

Wykaz skrótów

Tabela 1. Spis wykorzystanych skrótów

Skrót	Rozwinięcie skrótu
B/C	Wskaźnik umożliwiający efektywną ewaluację projektów inwestycyjnych (ang. benefits to costs ratio)
CP	Cel polityki
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
DK	Droga krajowa
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ENPV	Ekonomiczna zaktualizowana wartość netto (ang. economic net present value)
ERR	Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu (ang. economic rate of return)
FEPW	Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027
KOF	Kielecki Obszar Funkcjonalny
IP ZIT	Instytucja Pośrednicząca w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne RPOWŚ na lata 2014-2020
IZ	Instytucja Zarządzająca RPOWŚ 2014-2020 – Zarząd Województwa Świętokrzyskiego
LD	Linia demarkacyjna
MaaS	Cyfrowa usługa mobilności (ang. Mobility-as-a-Service)
OP	Oś priorytetowa
OZE	Odnawialne źródła energii
PI	Priorytet inwestycyjny
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
POPW	Program Operacyjny Polska Wschodnia na lata 2014-2020
RPOWŚ	Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020
RPT	Regionalny Program Transportowy
SRWŚ	Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020 roku
SRWŚ 2030+	Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+
SZOOP	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
UE	Unia Europejska
UMD	Umowa o dofinansowanie
WDDT	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej
WKDT	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej
WMDT	Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Źródło: opracowanie własne.

Streszczenie raportu

Celem głównym badania była ocena wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie.

W ramach badania została dokonana ocena efektów inwestycji transportowych realizowanych w ramach programu w obszarze:

1. Zwiększenia dostępności transportowej i poprawy bezpieczeństwa regionalnej sieci drogowej uzupełniającej sieć TEN-T;
2. Poprawy stanu połączeń kolejowych w regionie;
3. Zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz wewnętrznej dostępności komunikacyjnej na obszarze KOF.

Podczas badania zastosowano następujące metody badawcze:

- Analiza danych źródłowych (desk research);
- Badanie ankietowe CATI/CAWI;
- Indywidualne wywiady pogłębione (IDI);
- Studia przypadków (CS);
- Warsztat ewaluacyjny.

W ramach przeprowadzonych dotychczas naborów dotyczących Działań 5.1, 5.2 i 6.4 podpisano 18 umów o dofinansowanie. Zakończono realizację 13 projektów. Przeprowadzona analiza wykazała, że podjęta interwencja pozwoliła na **poprawę dostępności komunikacyjnej województwa świętokrzyskiego i pozwoliła na realizację przyjętych celów szczegółowych**. Wdrożone projekty umożliwiły poprawienie przepustowości na drogach o znaczeniu regionalnym, co oznacza, że po tej samej drodze może poruszać się jednocześnie większa liczba pojazdów, a co za tym idzie, możliwe jest niwelowanie zatorów. Poprawa dostępności regionu nastąpiła także dzięki realizacji projektów z zakresu transportu kolejowego, polegających na budowie linii kolejowej oraz dostawie taboru kolejowego o większej pojemności.

Projekty infrastruktury drogowej realizowane były na terenie prawie całego województwa (brak projektów w powiatach starachowickim i sandomierskim). Podczas wyboru projektów do realizacji kierowano się największymi potrzebami regionu. W ramach działań 5.1, 5.2 i 6.4, oprócz modernizacji i przebudowy już istniejących dróg i linii kolejowych, zrealizowano projekty dotyczące budowy dróg, w tym budowy obwodnic, przez co luka w funkcjonującej sieci transportowej została w pewnym stopniu wypełniona. Mimo to, potrzeby w zakresie rozwoju transportu drogowego i kolejowego wciąż są duże i konieczne jest ich dalsze finansowanie.

Realizacja projektów w ramach działań 5.1, 5.2 i 6.4 **miała pozytywny wpływ na sferę społeczno-ekonomiczną województwa świętokrzyskiego**, ponieważ przyczynia się do poprawy mobilności mieszkańców i wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej regionu. Realizowane interwencje drogowe **wpływają na poprawę bezpieczeństwa na drogach** m.in. dzięki budowie obwodnic, zwiększeniu szerokości jezdni, a tym samym przepustowości, odwodnieniu drogi, a także przebudowie niebezpiecznych skrzyżowań i odcinków dróg. Obserwuje się także **pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego** (m.in. poprzez odpowiednio zaprojektowane odwodnienie drogi np. kanalizacja deszczowa z separatorami i podczyszczalniami, zbiorniki zbierające wodę, nasadzenia zieleni, zastosowanie cichej nawierzchni, zmniejszenie zakorkowania dróg, a tym samym redukcję emisji CO₂).

Wśród **barier, które wpływały na realizację projektów** w ramach poszczególnych działań należy wskazać na opóźnienia wynikające pośrednio z pandemii COVID-19, a także wojnę w Ukrainie, w związku z którą odnotowano m.in. wzrost poziomu inflacji oraz problemy z podwykonawcami i pracownikami. Innymi utrudnieniami dla beneficjentów były: kumulacja realizacji dużych inwestycji w kraju i związane z tym trudności z wyborem wykonawcy, wzrost cen i utrudniona dostępność do produktów. Wskazane bariery nie miały jednak znaczącego wpływu na obniżenie skuteczności realizowanych inwestycji.

Do **czynników, które przyczyniły się do realizacji założonych celów**, należały z kolei: doświadczenie Beneficjentów, organizowanie konsultacji społecznych, odpowiednia wysokość dofinansowania, dobra współpraca międzyinstytucjonalna, wysoki poziom przygotowania, zaangażowanie zespołu realizującego projekt, brak ograniczeń wewnętrznych realizatora w zakresie przepływu informacji i dokumentów oraz dobra jakość współpracy Beneficjentów z IZ oraz IP.

Osiągnięcie założonych celów szczegółowych, wyrażonych poprzez wskaźniki produktu i rezultatu, nie jest obecnie zagrożone i najprawdopodobniej zostanie zrealizowane do końca roku 2023 (część projektów nie została jeszcze zakończona, biorąc pod uwagę moment przeprowadzenia niniejszego badania). Na stan osiągnięcia wskaźników wpływają czynniki legislacyjne, ekonomiczne i społeczne, wpływ ma także doświadczenie Beneficjentów w realizowaniu tego typu inwestycji.

Podczas realizacji projektów nie ujawniły się działania innowacyjne związane z procesem wdrażania inwestycji, jednak dobrą praktyką było m.in. zastosowanie pozakonkursowego trybu wyboru projektów oraz organizowanie konsultacji społecznych przed rozpoczęciem realizacji działań infrastrukturalnych. Działania innowacyjne widoczne były natomiast w projektach kolejowych i obejmowały np. rozwiązania cyfrowe, które zastosowano w taborze.

Badanie pozwoliło na sformułowanie najważniejszych wniosków i rekomendacji, które mogą być użyteczne na etapie planowania następnej perspektywy finansowej na lata 2021-2027:

Wniosek 1:

W regionie widoczne jest zapotrzebowanie na budowę nowych dróg (przede wszystkim obwodnic odciążających miasta od ruchu samochodowego, a także dróg prowadzących do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, terenów inwestycyjnych lub innych gałęzi transportu) oraz modernizację dróg już istniejących dróg. Brakuje też dobrze funkcjonujących węzłów multimodalnych, łączących drogi z siecią kolejową oraz sieciami innych gałęzi transportu.

Rekomendacja 1:

Rekomenduje się realizację projektów polegających m.in. na budowie nowych dróg (w tym głównie obwodnic i tych prowadzących do terenów inwestycyjnych, terminali intermodalnych, centrów logistycznych lub innych gałęzi transportu) oraz modernizację sieci kolejowej i istniejących drogowych ciągów komunikacyjnych, które przyczynią się do poprawy przepustowości. Ponadto rekomenduje się inwestycje przyczyniające się do utworzenia węzłów umożliwiających m.in. połączenie obszarów miejskich z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego. Wśród nowych dróg warto zwrócić uwagę na obwodnice odciążające miasta od ruchu samochodowego.

Wniosek 2:

Do największych wyzwań społeczno-gospodarczych regionu należy m.in. wspieranie działań, które niwelują zjawiska związane z zanieczyszczeniem środowiska naturalnego. W związku z powyższym konieczne jest podejmowanie działań wpływających na podniesienie poziomu atrakcyjności publicznej komunikacji zbiorowej, w tym kolejowej, w oczach mieszkańców. Transport publiczny drogowy oraz kolejowy na terenie województwa świętokrzyskiego wymaga dalszej modernizacji. Dodatkowo rekomenduje się podjęcie działań umożliwiających zapewnienie pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w miejscach dotychczasowo pozbawionych tego rodzaju formy komunikacji.

Rekomendacja 2:

Należy rozważyć finansowanie inwestycji związanych z zakupem nowych pojazdów, które będą spełniać normy związane z ochroną środowiska i będą dostosowane do potrzeb mieszkańców (w tym także osób z niepełnosprawnościami). Zaleca się, by nowo zakupiony tabor kolejowy i autobusowy posiadał napęd zeroemisyjny. Poprawy wymaga ponadto skomunikowanie poszczególnych środków transportu, dopasowanie godzin odjazdu, tworzenie węzłów przesiadkowych. Dodatkowo rekomenduje się podjęcie działań umożliwiających zapewnienie pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w miejscach dotychczasowo pozbawionych tego rodzaju formy komunikacji.

Wniosek 3:

Sposób realizacji interwencji w ramach RPOWŚ 2014-2020 w odniesieniu do inwestycji transportowych obejmujący m.in. zastosowane preferencje, warunki realizacji oraz tryb wyboru projektów, charakteryzował się wysoką skutecznością.

Rekomendacja 3:

Zaleca się, aby w nowym okresie programowania zachować dotychczasowe wytyczne związane z realizacją interwencji, umożliwiające skuteczne i efektywne wdrażanie przedsięwzięć transportowych.

Wniosek 4:

Realizowane inwestycje odpowiadają na potrzeby istniejące w regionie i mają wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa drogowego. Świadczą o tym m.in. spadek liczby wypadków w latach 2014-2020 (o 36,5%) oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (o 26,1%), jak również efekty wskazywane przez uczestników badania w ramach wdrożonych projektów.

Rekomendacja 4:

Rekomenduje się premiowanie projektów, które w szczególny sposób będą oddziaływać na zwiększenie bezpieczeństwa w regionie i tym samym na uspojnienie sieci infrastruktury oraz na poprawę środowiska naturalnego (w tym redukcję emisji CO₂).

Summary



Conducted study was focused on transport investments under the Regional Operational Programme of the Świętokrzyskie Voivodeship for 2014-2020, assessing its impact on the improvement of transport system in the region.

The study also included the assessment of effects of transport investments implemented under the programme in following areas:

1. Increasing transport accessibility and improving safety of regional road network complementing the TEN-T network;
2. Improving condition of railway connections in the region;
3. Increasing safety of road users and internal communication accessibility in the Kielce Functional Area.

Following research methods were adopted in the study:

- Desk research analysis;
- CATI/CAWI surveys;
- Individual in-depth interviews;
- Case studies;
- Evaluation workshop.

18 contracts for co-financing were signed as part of calls for proposals under measures 5.1, 5.2, 6.4, 13 of which were completed. Conducted analysis led to the conclusion that undertaken intervention **improved the transport accessibility of the Świętokrzyskie Voivodeship and allowed for the implementation of adopted specific objectives**. Implemented projects facilitated improvement of the capacity on roads significant for the region, as the result of which more vehicles can move on the same road at the same time, therefore limiting traffic congestion. Region's accessibility was also improved due to the implementation of projects regarding railway transport, focusing on the construction of a railway line and the supply of rolling stock of increased capacity.

Road infrastructure projects were implemented in the area of almost the entire voivodeship (excluding Starachowice and Sandomierz poviats). The most urgent needs of the region were taken into consideration when selecting projects for implementation. Supplementing modernisation and reconstruction of already existing roads and railway lines, as part of measures 5.1, 5.2 and 6.4 projects were also implemented for the construction of roads, including the construction of bypasses, due to which the gap in the functioning transport network was filled to some extent. Nevertheless, needs for the development of road and rail transport are still considerable and necessary to be further financed.

Implemented projects under measures 5.1, 5.2 and 6.4 **had a positive impact on the socio-economic sphere of the Świętokrzyskie Voivodeship**, improving the mobility of inhabitants and increasing region's investment attractiveness.

Implemented interventions in the area of road infrastructure contributed also to the improvement of road safety, an example of which is increasing the width (positively affecting the capacity), road drainage, and the reconstruction of dangerous intersections and sections of roads. There was observed **a positive impact on the condition of the natural environment** (through properly designed road drainage, e.g. rainwater sewage system with separators and pre-treatment plants, reservoirs collecting water, planting greenery, using a quiet surface, reducing road congestion leading to the reduction of CO2 emissions).

Implementation of projects under individual measures was **affected by encountered barriers**, including delays indirectly resulting from the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine, connected to an increase in the level of inflation and problems with subcontractors and employees. Other difficulties for the beneficiaries included: the accumulation of large investments in the country and the related difficulties in selecting a contractor, rising prices and difficult access to products. However, indicated barriers did not reduce the effectiveness of the implemented investments.

A number of **factors contributing to the achievement of objectives** were also observed, including Beneficiaries' experience, organised social consultations, appropriate amount of funding, proper interinstitutional cooperation, high level of preparation and experience of the implementer for activities undertaken under the project, involvement of the project implementation team, no internal limitations of the executor in terms of the flow of information and documents, and a high level of cooperation with the MA and IB.

Achievement of set specific objectives, presented as product and result indicators is expected to be implemented by 2023 (part of projects have not yet been completed at the time of conducting the study). The level of achievement of indicators is influenced by legislative, economic and social factors, and the experience of the Beneficiaries in implementing this type of investment also has a significant influence.

During the implementation of the projects, no innovative activities related to the process of the implementation of the investment were revealed, but good practices included applying non-competitive project selection procedures and organising public consultations before commencing the implementation of infrastructure activities. Innovative activities were observed in railway projects and included, e.g., digital solutions used for the rolling stock.

Conducted study led to the most significant conclusions and recommendations which may be taken into consideration at the stage of planning the next financial perspective for 2021-2027:

Conclusion 1:

A significant demand for the construction of new roads was observed in the region (concerning mainly bypasses that relieve cities from car traffic and roads leading to intermodal terminals, logistic centers, investment areas or other modes of transport), including also the modernization of existing roads. There is also a lack of well-functioning multimodal nodes connecting roads with the rail network and networks of other modes of transport

Recommendation 1:

It is recommended to implement projects involving the construction of new roads (including mainly bypasses and those roads leading to investment areas, intermodal terminals, logistic centers or other modes of transport) and the modernization of the railway network and existing road communication routes, which will contribute to the improvement of the capacity. Furthermore, it is recommended to implement investments contributing to the development of nodes enabling, inter alia, connecting urban areas with the infrastructure of regional and local traffic.

Among the new roads especially significant are bypasses that relieve cities from car traffic.

Conclusion 2:

The most considerable socio-economic challenges of the region include supporting activities that eliminate the phenomena related to environmental pollution. It is also necessary to take measures to increase the attractiveness of public transport (including rail) to inhabitants. Public rail transport in the Świętokrzyskie Voivodeship requires further modernisation. Moreover, it is recommended to take measures to ensure non-urban public transport in areas previously lacking this type of transport

Recommendation 2:

It is recommended to consider the possibility of financing investments regarding the purchase of new vehicles that would meet environmental standards and would be adapted to needs of residents (including people with disabilities). It is recommended that the newly purchased railway and bus rolling stock should have a zero-emission drive. Moreover, it is also necessary to improve connections of individual means of transport, the adjustment of departure times, and the creation of transfer junctions. Furthermore, it is recommended to take measures to ensure non-urban public transport in areas previously lacking this type of transport.

Conclusion 3:

The method of implementing interventions under the Regional Operational Programme of the Świętokrzyskie Voivodeship for 2014-2020 regarding transport investments (including applied preferences, implementation conditions and project selection modes) should be considered considerably effective.

Recommendation 3:

It is recommended for the new programming period to maintain current guidelines for the implementation of the intervention, leading to an effective and efficient implementation of transport projects.

Conclusion 4:

Implemented investments meet needs of the region and have an impact on increasing the level of road safety, which is evidenced by a decrease in the number of accidents in the years 2014-2020 (by 36,5%), a decrease in the number of fatalities, and numerous positive effects of implemented projects, indicated by participants of the research.

Recommendation 4:

It is recommended to prioritize projects that will especially have an impact on increasing security in the region, affecting cohesion of the infrastructure network and to improve the condition of the natural environment (including CO2 emissions).

Wprowadzenie



W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 (dalej: RPOWŚ 2014-2020) – Osi priorytetowej 5 „Nowoczesna komunikacja” wsparcie mogły uzyskać inwestycje z zakresu budowy, rozbudowy, przebudowy najistotniejszych elementów infrastruktury drogowej regionu, poprawiających dostępność do dróg znajdujących się w sieci TEN-T. Wsparcie skoncentrowane było na drogach wojewódzkich, które łączą sieci lokalne z drogami krajowymi, ekspresowymi i autostradami. Z kolei inwestycje w infrastrukturę kolejową pozwalały na bardziej efektywne wykorzystanie istniejących połączeń w transporcie pasażerskim, towarowym, odciążenie połączeń drogowych i usprawnienie komunikacji zbiorowej w regionie. Uzupełniająco umożliwiono realizację projektów dotyczących infrastruktury dworcowej o znaczeniu regionalnym skutkujących długotrwałą poprawą stanu technicznego.

Wsparciem objęte były także inwestycje realizowane w ramach Osi priorytetowej 6 „Rozwój miast”, służące podniesieniu standardów połączeń drogowych na drogach o różnej kategorii w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym (ZIT KOF).

Niniejsza ewaluacja dotyczy przede wszystkim oceny wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie, jednak jej elementem jest również określenie komplementarności między dwoma programami operacyjnymi:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020,
- Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.

W „Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+” zwrócono uwagę na znaczenie inwestycji w obszarze transportu – w przypadku celu operacyjnego „Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego” jednym z kluczowych kierunków działań jest ekologiczna mobilność, w tym transport publiczny i infrastruktura rowerowa, zaś cel operacyjny „wzmocnienie spójności przestrzennej i społecznej regionu” ma być realizowany m.in. poprzez rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu publicznego. Do oczekiwanych skutków inwestycji w obszarze transportu zaliczono m.in.:

- Rozwój systemów transportu publicznego zapobiegających wykluczeniu transportowemu,
- Likwidację kolizyjnych skrzyżowań kolejowo – drogowych i budowa ścieżek rowerowych,
- Rozwój systemów komunalnych ograniczających wpływ urbanizacji na środowisko, w tym systemów niskoemisyjnego transportu,

- Rozwój wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych KOF,
- Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w KOF,
- Rozwój zewnętrznej dostępności transportowej średnich miast w skali regionalnej i krajowej,
- Rozwój systemów transportu publicznego zapobiegających wykluczeniu transportowemu,
- Poprawę dostępności komunikacyjnej w tym rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego oraz transportu międzywojewódzkiego¹.

Wskazane w „Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+” potrzeby i kierunki działań uzasadniają realizację projektów transportowych także w perspektywie 2021-2027. W związku z tym niniejsza ewaluacja musi umożliwić sformułowanie rekomendacji w zakresie tego, w jaki sposób należy zaplanować wsparcie w obszarze transportu w RPOWŚ na lata 2021-2027.

Przedmiotowe badanie zrealizowane zostało w ramach obowiązku przeprowadzenia ewaluacji wpływu interwencji na realizację celów każdej osi priorytetowej wynikającego z zapisów art. 56 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku oraz Wytocznych w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020, stanowiących, że co najmniej raz podczas okresu programowania ewaluacja obejmie analizę sposobu, w jaki wsparcie Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) przyczyniło się do osiągnięcia celów każdego priorytetu inwestycyjnego.

Przeprowadzona ewaluacja umożliwiła oszacowanie i ocenę efektów działań w odniesieniu do założonych celów i będzie podsumowującym etapem kompleksowej oceny działań podejmowanych w ramach RPOWŚ 2014-2020 w zakresie priorytetów inwestycyjnych:

- **PI 7b** – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,
- **PI 7d** – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszaniu hałasu.

Cele badania

Celem głównym badania była ocena wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie.

¹ Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+, s. 60, 73, 93, 97-98, 105, 121.

W ramach badania została dokonana ocena efektów inwestycji transportowych realizowanych w ramach programu w obszarze:

1. Zwiększenia dostępności transportowej i poprawy bezpieczeństwa regionalnej sieci drogowej uzupełniającej sieć TEN-T,
2. Poprawy stanu połączeń kolejowych w regionie,
3. Zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz wewnętrznej dostępności komunikacyjnej na obszarze KOF.

Kryteria ewaluacyjne

W ramach ewaluacji uwzględnione zostały cztery kryteria ewaluacyjne:

- **Użyteczność** – rozumiana jako całość rzeczywistych efektów wywołanych przez interwencję (planowanych i nieplanowanych, tzw. ubocznych) w odniesieniu do wyzwań społeczno-ekonomicznych,
- **Skuteczność** – rozumiana jako stopień osiągania celów interwencji,
- **Efektywność** – rozumiana jako relacje pomiędzy poniesionymi nakładami/kosztami a osiągniętymi efektami/rezultatami.
- **Trwałość** (przewidywana) – rozumiana jako długość trwania efektów i zmian po zakończeniu interwencji.

Zakres badania

Badanie zostało przeprowadzone z uwzględnieniem trzech zakresów: terytorialnego, czasowego i przedmiotowego.

- **Zakres terytorialny** – badanie obejmuje obszar województwa świętokrzyskiego,
- **Zakres czasowy** – badanie obejmuje okres od początku realizacji RPOWŚ 2014-2020 do dnia rozpoczęcia realizacji badania,
- **Zakres przedmiotowy** – badaniem objęte zostały projekty realizowane w ramach RPOWŚ 2014-2020: Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa (1 beneficjent, 13 projektów), Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa (2 beneficjentów, 3 projekty) oraz Działania 6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF (1 beneficjent, 2 projekty).

Opis zastosowanej metodologii oraz źródła informacji

Analiza danych zastanych (desk research)

Analiza podstawowych dokumentów źródłowych stanowiła punkt wyjścia i polegała na zebraniu i wstępnej analizie dostępnych danych takich jak opracowania, sprawozdania, analizy, dokumenty programowe, akty prawne, literatura naukowa, statystyki publiczne czy informacje dostępne na stronach internetowych.



Lista wykorzystanych źródeł stanowi załącznik do raportu.

Badanie ankietowe CAWI/CATI (mix mode)

W przypadku techniki CAWI/CATI do potencjalnych respondentów wysłane zostały e-maile, zawierające: informację o badaniu, list polecający oraz link do ankiety. Osoby, które nie zareagowały na e-maila, otrzymały e-maile przypominające o badaniu, a w przypadku braku reakcji – kontaktowano się telefonicznie w celu realizacji badania CATI.



Badanie ankietowe zrealizowane zostało z czterema unikatowymi beneficjentami projektów, z którymi podpisano umowy w ramach ewaluowanych Działań RPOWŚ 2014-2020. W ramach Działań 5.1, 5.2 oraz 6.4 zrealizowano łącznie 18 projektów, w związku z czym zrealizowano 18 ankiet z beneficjentami tych projektów.

Tabela 2. Dane dotyczące liczby projektów oraz beneficjentów realizujących inwestycje transportowe w ramach RPOWŚ 2014-2020

Priorytet inwestycyjny	Numer i nazwa działania	Liczba podpisanych umów	Liczba unikatowych beneficjentów ²
7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	5.1 Infrastruktura drogowa	13	1

² Unikatowy beneficjent - podmiot korzystający z dofinansowania unijnego, co oznacza, że nawet jeśli lista wdrożonych inwestycji zawiera kilka pozycji, które były wdrażane w ramach danego Programu, a które wdrożył jeden podmiot, wówczas beneficjent taki dla celów m.in. statystycznych liczony jest tylko raz.

Priorytet inwestycyjny	Numer i nazwa działania	Liczba podpisanych umów	Liczba unikatowych beneficjentów ²
7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszeniu hałasu	5.2 Infrastruktura kolejowa	3	2
7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF	2	1

Źródło: dane z systemu SL 2014 według stanu na dzień 30.11.2021, SOPZ.

Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)

IDI polega na przeprowadzeniu z daną osobą ustrukturyzowanej rozmowy. Rozmowa ta realizowana jest w sposób planowy i metodyczny według określonego schematu, zwanego scenariuszem wywiadu, a jej celem jest uzyskanie konkretnych informacji.



Na potrzeby badania ewaluacyjnego zrealizowano 11 wywiadów IDI, w tym:

- 2 IDI z przedstawicielami IZ oraz IP ZIT RPOWŚ 2014-2020 zaangażowanymi w realizację Programu;
- 2 IDI z przedstawicielami Departamentu Infrastruktury, Transportu i Komunikacji oraz Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich (Wykonawca proponuje, aby badanie objęło 1 przedstawiciela Departamentu Infrastruktury, Transportu i Komunikacji i 1 przedstawiciela Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich);
- 3 IDI z ekspertami dziedzinowymi z zakresu transportu w województwie świętokrzyskim (drogowego/kolejowego tj. dziedzin odpowiadających zakresowi badania);
- 4 IDI z beneficjentami projektów, z którymi podpisano umowy (po 1 IDI z każdym z beneficjentów).

Studium przypadku (Case study)

Studium przypadku (case study) to wszechstronny opis badanego zjawiska. Metoda ta ma charakter empiryczny, ponieważ analizuje i ocenia zjawiska zachodzące w rzeczywistości. Studium przypadku jest stosowane zwłaszcza dla tematów badawczych o charakterystyce opisowej – daje wówczas odpowiedzi na pytania: „co, kiedy, gdzie i w jaki sposób się wydarzyło”. Metoda studium przypadku umożliwia dokonanie pogłębionej analizy badanego zagadnienia i zaprezentowanie jego specyfiki na podstawie zgromadzonych informacji.



Wykonawca opracował trzy studia przypadków dla projektów cechujących się najwyższą skutecznością. Wykonawca wytypował projekty do case study na podstawie wyników analizy desk research i wyników badania CAWI/CATI z beneficjentami. Na potrzeby case study zrealizowano dodatkowo po jednym IDI z beneficjentem realizującym analizowany projekt.

Zrealizowane zostały:

- 1 case study dotyczące projektu realizowanego w ramach Działania 5.1;
- 1 case study dotyczące projektu realizowanego w ramach Działania 5.2;
- 1 case study dotyczące projektu realizowanego w ramach Działania 6.4.

Warsztat ewaluacyjny z adresatami rekomendacji

Podczas warsztatu ewaluacyjnego specjaliści z danej dziedziny spotykają się w celu omówienia wyników badań zrealizowanych przez Wykonawcę. Przed realizacją badania respondentom przekazane zostały wyniki zrealizowanych przez Wykonawcę badań, aby mogli oni przygotować się do udziału w dyskusji.



W warsztacie wzięło udział 6 osób reprezentujących adresatów rekomendacji. Do badania zostały zaproszone osoby, które były w stanie wypowiedzieć się na temat wyników przeprowadzonej ewaluacji oraz przyczynić się do dopracowania rekomendacji.

Wpływ inwestycji transportowych zrealizowanych w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie

Wstęp

Charakterystyka osi priorytetowych, w ramach których realizowano inwestycje transportowe

Oś priorytetowa 5. Nowoczesna komunikacja zakładała realizację inwestycji nakierowanych na poprawę funkcjonowania kluczowego systemu transportowego w województwie świętokrzyskim. Wskazana oś miała służyć przede wszystkim usuwaniu barier przestrzennych, na które napotykali mieszkańcy regionu z uwagi na fakt, iż dostępność transportowa z jednej strony stanowi ważny czynnik atrakcyjności inwestycyjnej, z drugiej natomiast jest elementem warunkującym rozwój województwa, zarówno pod kątem demograficznym, jak i gospodarczym.

W ramach wskazanej osi wsparcie kierowane było głównie w odniesieniu do dróg wojewódzkich poza obszarem KOF, łączących sieci lokalne z drogami krajowymi, ekspresowymi oraz autostradami, a także w inwestycje kolejowe, gwarantujące korzyści dla mieszkańców oraz środowiska naturalnego³.

W przypadku OP 5 interwencja realizowana była w zakresie dwóch priorytetów inwestycyjnych, odnoszących się do dwóch celów szczegółowych. Alokacja dla osi wynosiła 128 620 774,00 euro.

Tabela 3. Informacje dotyczące osi priorytetowej 5. Nowoczesna komunikacja

Priorytet inwestycyjny	Cel szczegółowy	Działanie	Alokacja [EUR]
PI 7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	Zwiększona dostępność transportowa i poprawa bezpieczeństwa regionalnej sieci drogowej	Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa	106 064 028,00

³ Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, Wersja 11.0, listopad 2021, s. 112.

Priorytet inwestycyjny	Cel szczegółowy	Działanie	Alokacja [EUR]
	uzupełniającej sieć TEN-T		
PI 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszeniu hałasu	Poprawiony stan połączeń kolejowych w regionie	Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa	22 556 746,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, Wersja 11.0, listopad 2021, s. 112-114 oraz Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPOWŚ na lata 2014-2020, Wersja 54, Kielce, kwiecień 2022, s. 128-130.

Oś priorytetowa 6. Rozwój miast zakładała realizację inwestycji umożliwiających tworzenie warunków do zrównoważonego rozwoju miasta Kielce, a także jego obszaru funkcjonalnego (KOF) i jednocześnie podniesienie jakości życia mieszkańców, m.in. poprzez uwzględnienie zasad ochrony środowiska naturalnego.

W ramach wskazanej osi realizowany był m.in. cel 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej⁴.

W przypadku OP 6 interwencja realizowana była w zakresie jednego priorytetu inwestycyjnego, odnoszącego się do jednego celu szczegółowego i jednego działania.

Tabela 4. Informacje dotyczące osi priorytetowej 6. Rozwój miast w zakresie inwestycji transportowych

Priorytet inwestycyjny	Cel szczegółowy	Działanie	Alokacja [EUR]
PI 7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w	Zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego na obszarze KOF	Działanie 6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF	25 906 807,00

⁴ Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, Wersja 11.0, listopad 2021, s. 118.

Priorytet inwestycyjny	Cel szczegółowy	Działanie	Alokacja [EUR]
tym z węzłami multimodalnymi			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, Wersja 11.0, listopad 2021, s. 129 oraz Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPOWŚ na lata 2014-2020, Wersja 54, Kielce, kwiecień 2022, s. 155-156.

Spójność z innymi dokumentami

Działania realizowane w ramach OP 5 (Działanie 5.1 i 5.2) oraz OP 6 (w przypadku Działania 6.4) RPOWŚ 2014-2020 były spójne z zapisami dokumentów strategicznych. W *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020* obowiązującym w okresie wdrażania Programu pierwszym celem strategicznym była „Koncentracja na poprawie infrastruktury regionalnej”, w tym rozbudowa, modyfikacja oraz usprawnienie elementów infrastruktury transportowej. Cel operacyjny 1.1 dokumentu, tj. „Poprawa infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, czyli bliżej siebie i świata” wskazywał m.in. na konieczność⁵:



- Osiągnięcia standardów dróg ekspresowych s7 i s74 w celu włączenia województwa w system autostrad;
- Rozbudowy dróg krajowych umożliwiających usprawnienie zewnętrznego powiązania regionu w ujęciu gospodarczym;
- Podniesienia standardów dróg wojewódzkich i stworzenie spójnej sieci tych dróg;
- Poprawy komunikacji kolejowej z otoczeniem całego regionu (w tym modernizacja wybranych linii kolejowych, połączenie konkretnych linii kolejowych).

W lipcu 2013 roku Sejmik Województwa Świętokrzyskiego przyjął ponadto *Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020*, w celu dostosowania wcześniejszego Programu do celów i priorytetów UE zawartych w *Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020*. Główne zadanie Programu polegało na sprecyzowaniu działań w zakresie modernizacji oraz rozbudowy sieci transportowej, których wykonanie miało przyczynić się do osiągnięcia celów rozwoju regionu, które wskazano we wspomnianej powyżej SRWŚ. Jak podkreślono w dokumencie – działania związane z usprawnieniem powiązań transportowych miały się przyczynić do sprawniejszego przepływu towarów, usług oraz kapitału, ale też do stworzenia bardziej korzystnych warunków lokalizacji inwestycji

⁵ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, Kielce, lipiec 2013, s. 28-29.

przemysłowych oraz turystycznych, a tym samym wzrostu kapitału społecznego i podniesienie jakości życia w województwie⁶.

Zapisy mówiące o potrzebie dalszych inwestycji w opisywanym obszarze zawarto również w dokumencie *Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+*. Pierwszy cel strategiczny ww. Strategii to „Inteligentna gospodarka i aktywni ludzie”. W ramach celu operacyjnego 1.3 „Wsparcie procesu transformacji kluczowych branż gospodarki regionu” w punkcie 1.3.5 zwrócono uwagę na konieczność optymalizacji infrastruktury drogowej w regionie, jako czynnika, który pozwoliłby na wzmocnienie funkcji miasta Kielce jako ośrodka targowego⁷. W ramach celu strategicznego 2 „Przyjazny dla środowiska i czysty region” nawiązano z kolei do konieczności minimalizowania negatywnych oddziaływań związanych z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej, takich jak zwiększony poziom hałasu – zapisy te współgrają również z działaniami podejmowanymi w ramach inwestycji transportowych wdrażanych w RPOWŚ 2014-2020⁸.

Kluczowe powiązanie zapisów dokumentu ze wskazanymi inwestycjami widoczne jest jednak w celu strategicznym 3 „Wspólnota i bezpieczna przestrzeń, które łączą ludzi”. Cel ten obejmuje bardzo szeroki zakres oddziaływań terytorialnych i skupia się na eliminowaniu nierówności społeczno-gospodarczych, a także podniesieniu poziomu atrakcyjności regionu. Zawierający się w nim cel operacyjny 3.3, tj. „Wzmocnienie spójności przestrzennej i społecznej regionu” jako pierwszy kluczowy kierunek działań wskazuje „Rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu publicznego”, w którym podkreślono duże znaczenie sprawności systemów transportowych oraz rozwój transportu zrównoważonego. Zwrócono przy tym uwagę na potrzebę dalszego rozwijania oraz podnoszenia parametrów infrastruktury drogowej i kolejowej z uwzględnieniem celów środowiskowych (w tym węzłów przesiadkowych, wiaduktów czy obwodnic, m.in. w celu likwidowania skrzyżowań kolizyjnych, w tym drogowo-kolejowych, czy tworzenie dróg rowerowych oddalonych od jezdni)⁹.

Na potrzebę inwestycji transportowych wskazywały również dokumenty strategiczne na szczeblu krajowym, takie jak *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*. Jednym ze strategicznych kierunków działań w dokumencie była „Infrastruktura transportowa i elektroenergetyczna”. Podkreślono w niej, że usuwanie barier związanych z infrastrukturą jest jednym z kluczowych wyzwań strategicznych z punktu widzenia wzmocnienia znaczenia oraz podnoszenia konkurencyjności Polski Wschodniej zarówno w kraju, jak i poza granicami.

⁶ Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020 (aktualizacja i uzupełnienie), Kielce, wrzesień 2016, s. 6.

⁷ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+, Kielce, marzec 2021, s. 58-59.

⁸ Ibidem, s. 60-61.

⁹ Ibidem, s. 65-66, 73.

Zaznaczono również, że konieczne jest przy tym m.in. przełamywanie barier związanych z położeniem peryferyjnym, w tym wzmacnianie dostępności transportowej miast wojewódzkich oraz wzmocnienie szlaków transportowych, które łączą główne ośrodki Polski Wschodniej z największymi miastami kraju (takimi jak Warszawa, Kraków czy Trójmiasto)¹⁰.

Kolejnym dokumentem strategicznym na szczeblu krajowym, w którym podkreślono znaczenie inwestycji transportowych, w tym w Polsce Wschodniej, jest „Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)”. Cel pierwszy Strategii, tj. „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów” wskazywał m.in. na konieczność zapewnienia skutecznej i efektywnej realizacji POPW 2014-2020, w tym zapewnienie spójności oraz dostępności terytorialnej w oparciu o inwestycje drogowe oraz kolejowe, które przyczyniają się do tworzenia warunków do dalszego rozwijania konkurencyjnej gospodarki na obszarach słabszych gospodarczo¹¹.

O dużym znaczeniu inwestycji transportowych świadczą też zapisy *Strategii Rozwoju Kraju 2020*. Obszar strategiczny II „Konkurencyjna gospodarka” obejmował m.in. cel 7 „Zwiększenie efektywności transportu”, w tym kierunek związany „Modernizacją i rozbudową połączeń transportowych”. Podkreślono w nim znaczenie inwestycji transportowych w sieci o znaczeniu krajowym, przede wszystkim pomiędzy ośrodkami wzrostu gospodarczego oraz obszarów funkcjonalnych, a także konieczność usprawnienia dostępności zewnętrznej, szczególnie rolę sieci TEN-T w podniesieniu skuteczności polityki transportowej oraz spójnej sieci infrastruktury w UE, ale też istotność połączeń regionalnych i lokalnych. W ramach wskazanego kierunku działań wspomniano ponadto o wadze jaką odgrywa komplementarność działań, które podejmowane są na różnych szczeblach w układzie pionowym (kraj, region, powiat, gmina), jak i poziomym (branże sektora transportowego)¹².

Dodatkowo, w dokumencie tym zwrócono uwagę na konieczność zwiększenia dostępności transportowej, zarówno regionalnej, jak i wewnątrzregionalnej, m.in. w odniesieniu do KOF, co opisano w ramach Obszaru strategicznego III „Spójność społeczna i terytorialna”, cel 3 „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych”, kierunek III.3.2 „Wzmacnianie ośrodków wojewódzkich”¹³.

¹⁰ Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, Warszawa 2013, s. 63-64.

¹¹ Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030), Warszawa 2017, s. 185-186.

¹² Strategia Rozwoju Kraju 2020, Warszawa, wrzesień 2012, s. 109.

¹³ Ibidem, s. 161-163.

Należy również podkreślić, że inwestycje transportowe wdrażane w ramach RPOWŚ 2014-2020 były spójne z zapisami *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* oraz *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*. W pierwszym z dokumentów celem głównym było: **Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym**. Cele szczegółowe obejmowały natomiast m.in.: stworzenie nowoczesnej oraz spójnej sieci infrastruktury transportowej, podniesienie poziomu bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko¹⁴.

W przypadku drugiego z wymienionych dokumentów cel główny uległ niewielkiemu przemodelowaniu i dotyczył: **Zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym**. Realizacja celu głównego w nowej Strategii wiąże się m.in. z wdrożeniem takich kierunków interwencji, jak¹⁵:

- Budowa zintegrowanej, wzajemnie ze sobą powiązanej sieci transportowej; stworzonej na rzecz konkurencyjnej gospodarki;
- Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- Zmiany w mobilności indywidualnej i zbiorowej (m.in. poprzez podniesienie jakości transportu szynowego);
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Harmonogram konkursów

W ramach Działania 5.1 Infrastruktura drogowa w dniu 19 października 2016. ogłoszony został 1 otwarty nabór. W wyniku naboru wybrano do dofinansowania 13 projektów.

W przypadku Działania 5.2 Infrastruktura kolejowa ogłoszono trzy nabory, w ramach każdego z nich przyjęto do dofinansowania jeden projekt:

- Pierwszy z nich rozpoczął się 29 czerwca 2017, a zakończył 20 grudnia 2017,
- Drugi trwał od 2 sierpnia 2017 do 29 grudnia 2017,
- Trzeci z kolei trwał od 9 sierpnia 2017 do 29 grudnia 2017.



¹⁴ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa, 22 stycznia 2013, s. 40-41.

¹⁵ Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Warszawa 2019, s. 13-14.

W ramach Działania 6.4 realizowany był jeden nabór ciągły, trwający od 20 stycznia 2017 do 31 grudnia 2019. W wyniku naboru przyjęto do realizacji dwa projekty.

Podpisane umowy o dofinansowanie



Do chwili obecnej w ramach PI 7b i 7d podpisano 18 umów o dofinansowanie.

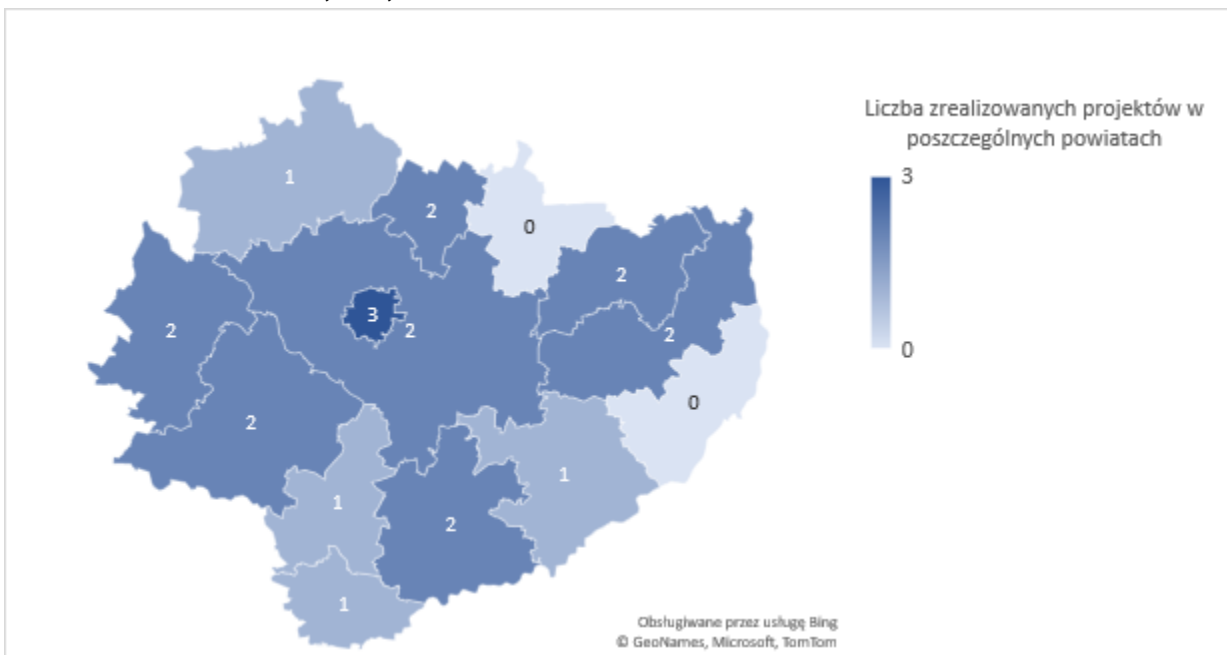
W poniższej tabeli przedstawiono informacje w zakresie wartości podpisanych umów o dofinansowanie. Łączna wartość wkładu Unii Europejskiej umów o dofinansowanie 673 322 318,40 zł w ramach 18 projektów.

Tabela 5. Liczba i wartość podpisanych umów o dofinansowanie w podziale na lata i działania w ramach OP 5 RPOWŚ 2014-2020

Działanie	Liczba podpisanych umów	Rodzaj naboru wniosków	Wartość dofinansowania w ramach podpisanych umów (w PLN)
5.1	13	pozakonkursowy	451 148 297,78
5.2	3	pozakonkursowy/ konkursowy	102 618 854,90
6.4	2	pozakonkursowy	114 579 724,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zamawiającego.

Rysunek 1. Zakres terytorialny oddziaływania projektów realizowanych w ramach działań 5.1, 5.2, 6.4



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapadotacji.pl [data dostępu: 25.05.2022r.]

Beneficjenci inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ 2014-2020

Projekty w ramach OP 5 RPOWŚ 2014-2020 w zdecydowanej większości realizowane były przez jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne, znacznie rzadziej zaś przez Skarb Państwa:

- JST lub samorządowe osoby prawne: 16 projektów;
- Skarb Państwa: 2 projekty.



Główną formą prawną beneficjenta była wojewódzka samorządowa jednostka organizacyjna (13 projektów). Wspólnoty samorządowe realizowały 3 projekty, zaś spółka akcyjna 2 projekty¹⁶.

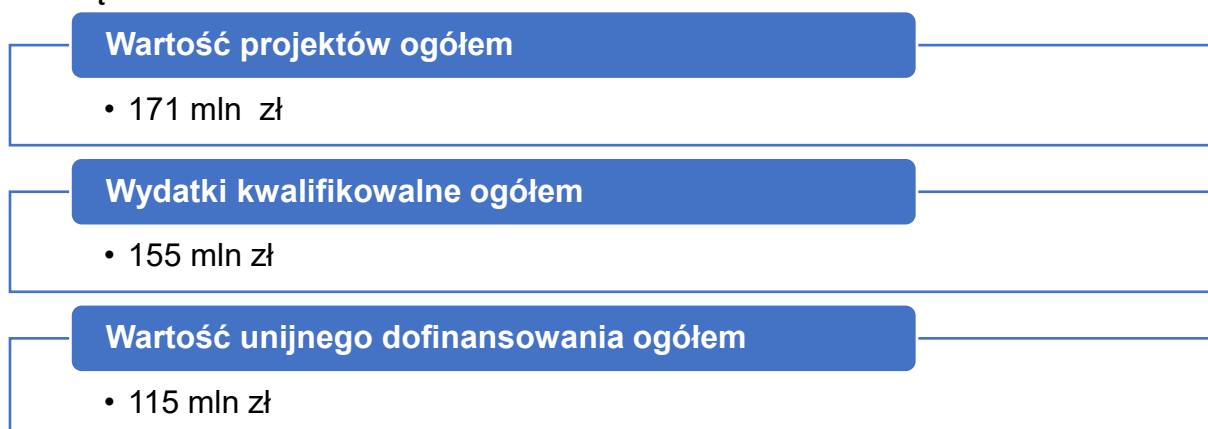
Inwestycje zostały zrealizowane przez czterech unikatowych beneficjentów:

- Gminę Kielce;
- Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich;
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- Województwo Świętokrzyskie.

Gmina Kielce

Gmina Kielce zrealizowała dwa projekty, oba w ramach Działania 6.4. Obie inwestycje uzyskały dotację bezzwrotną. Przedsięwzięcia te obejmowały działania związane z rozbudową i przebudową ulic, w tym utworzenia dróg serwisowych, skrzyżowań, ciągów pieszo-rowerowych, obiektów mostowych, odwodnień, oświetlenia, a także przebudowę kolidującej infrastruktury.

Rysunek 2. Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez Gminę Kielce



Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika „Lista projektów realizowanych z Funduszy Europejskich w Polsce w latach 2014-2020”, stan na dzień 03.05.2022.

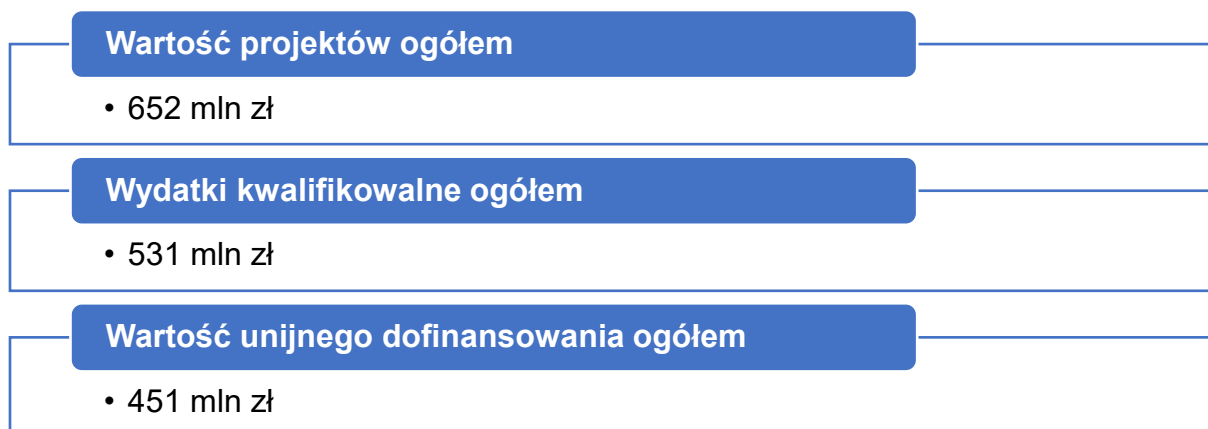
¹⁶ Dane na podstawie informacji zawartych w SL2014.

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich uzyskał dofinansowanie (w formie dotacji bezzwrotnych) na realizację 13 projektów – w ramach każdego z nich poziom dofinansowania wynosił od 85% do 95% wydatków kwalifikowalnych (w zależności od wysokości dofinansowania środkami budżetu państwa). Wszystkie projekty wdrażane były w ramach Działania 5.1 i obejmowały działania związane z:

- Rozbudową i budową dróg, budową, rozbudową i przebudową skrzyżowań;
- budową odwodnień dróg: rowami otwartymi i kanalizacją deszczową;
- budową ciągów pieszo-rowerowych, dróg rowerowych, budową chodników;
- Budową peronów przystankowych i zatok autobusowych z wiatami;
- Zjazdów publicznych i zjazdów do pól, posesji, przepustów rurowych pod zjazdami;
- budową oświetlenia dróg i miejsc kontroli i ważenia pojazdów i miejsc postojowych;
- Przebudową sieci elektroenergetycznych, technicznych i sieci kanalizacji deszczowej;
- Oznakowaniem poziomym i pionowym z elementami bezpieczeństwa ruchu, barier;
- budową stacji meteo i małej architektury;
- Robotami rozbiórkowymi, wycinką drzew i utworzeniem umocnień skarp;
- Stworzenia miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz i ciężarowych;
- Budową przejść dla zwierząt, przepustów dla płazów pod zatokami i zjazdami;
- Nasadzeniem roślin.

Rysunek 3 Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich



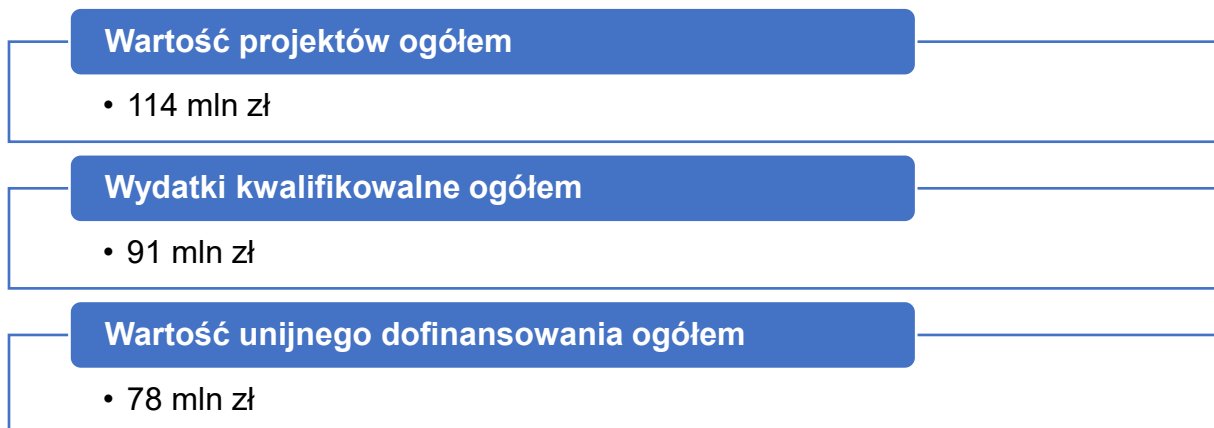
Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika „Lista projektów realizowanych z Funduszy Europejskich w Polsce w latach 2014-2020”, stan na dzień 03.05.2022.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Trzeci z beneficjentów, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zrealizował dwa projekty – oba w ramach Działania 5.2. Inwestycje opierały się o dotacje bezzwrotne, a wartość dofinansowania stanowiła 85% wydatków kwalifikowalnych. Zrealizowane inwestycje obejmowały:

- Budowę nowej linii kolejowej (ponad 3 km) wraz z konieczną infrastrukturą techniczną;
- Przebudowę istniejących obiektów inżynierskich, urządzeń do sterowania ruchem kolejowym (SRK), sieci trakcyjnej, elektroenergetyki oraz telekomunikacji;
- Budowę przejścia pod torami spełniającego funkcję tunelu pieszo-rowerowego;
- Przebudowę peronu i jego dostosowanie do istniejących warunków technicznych (w tym jego podwyższenie, wymiana nawierzchni, budowa odwodnienia i przebudowa oświetlenia).

Rysunek 4. Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika „Lista projektów realizowanych z Funduszy Europejskich w Polsce w latach 2014-2020”, stan na dzień 03.05.2022.

Województwo Świętokrzyskie

Województwo Świętokrzyskie zrealizowało jeden projekt w ramach Działania 5.2. W ramach przedsięwzięcia skorzystano z dotacji bezzwrotnej, a dofinansowanie wyniosło 69,02% wydatków kwalifikowalnych. Przedsięwzięcie polegało na zakupie dwóch czteroczlonowych pojazdów kolejowych z napędem elektrycznym (tzw. elektrycznych zespołów trakcyjnych EZT), które przeznaczone zostały do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich.

Głównym celem projektu było zwiększenie dostępności transportowej oraz podniesienie jakości połączeń kolejowych w regionie, a cele szczegółowe objęły

poprawę jakości pasażerskich połączeń kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego oraz wzrost dostępności nowoczesnego pasażerskiego taboru kolejowego wyposażonego w innowacyjne rozwiązania cyfrowe.

Rysunek 5. Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez Województwo Świętokrzyskie



Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika „Lista projektów realizowanych z Funduszy Europejskich w Polsce w latach 2014-2020”, stan na dzień 03.05.2022.

Opis wyników ewaluacji

W latach 2014-2020, tj. w czasie wdrażania RPOWŚ 2014-2020 w województwie świętokrzyskim odnotowano niewielki wzrost długości dróg publicznych w przeliczeniu na 100 km² (o 1,8%) oraz dróg krajowych o nawierzchni twardej (o 0,3%). Zdecydowanie większy wzrost odnotowano w odniesieniu do dróg krajowych i autostrad (o 83,7%).

Tabela 6. Długość dróg publicznych w województwie świętokrzyskim na 100 km² [km]

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Drogi publiczne ogółem	146,7	149,3	151,3	149,6	149,4	150,7	149,4
Drogi ekspresowe i autostrady	0,49	0,49	0,49	0,66	0,81	0,90	0,90
Drogi krajowe o nawierzchni twardej	6,44	6,44	6,44	6,44	6,45	6,46	6,46

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS (Transport i łączność, Drogi publiczne, Drogi – wskaźniki).

Analiza danych dotyczących długości dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni w województwie w latach 2014-2020 wykazała, że w dwóch powiatach długość ta uległa zmniejszeniu – były to powiaty: staszowski (spadek o 7,3%) oraz sandomierski (spadek o 1,2%). W przypadku pozostałych powiatów wzrost długości dróg wyniósł od 48,0% w przypadku powiatu kazimierskiego do 0,2% w przypadku powiatu starachowickiego.

W 2020 roku wśród powiatów o największej długości dróg gminnych i powiatowych znajdowały się: miasto Kielce (257,1 km), powiat kazimierski (181,5 km) oraz sandomierski (150,2%). Do powiatów o najmniejszej długości wskazanych dróg należy zaliczyć powiaty: włoszczowski (73,1 km), konecki (74,1 km) oraz kielecki (88,4 km).

Tabela 7. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni w województwie świętokrzyskim na 100 km² [km]

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Powiat buski	137,3	138,2	141,2	142,3	144,5	144,2	145,7
Powiat jędrzejowski	79,9	80,2	80,2	83,6	87,6	90,1	90,1
Powiat kazimierski	122,6	167,7	173,9	177,4	179,7	181,4	181,5
Powiat kielecki	79,8	79,8	84,1	84,9	85,7	86,4	88,4
Powiat konecki	67,3	67,8	69,1	71,0	74,5	73,6	74,1

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Powiat opatowski	122,3	126,0	128,7	127,0	128,9	130,8	131,0
Powiat ostrowiecki	111,6	112,6	121,5	125,2	126,8	125,5	129,0
Powiat pińczowski	93,1	93,4	92,3	95,2	95,3	95,5	96,1
Powiat sandomierski	152,0	155,4	157,5	161,4	163,7	163,5	150,2
Powiat skarżyski	77,3	88,3	88,8	89,3	89,9	90,2	95,3
Powiat starachowicki	89,4	89,2	89,4	90,1	88,7	89,3	89,6
Powiat staszowski	161,1	162,8	150,2	146,5	147,4	148,6	149,3
Powiat włoszczowski	66,4	67,0	67,9	72,8	72,8	72,9	73,1
Powiat m. Kielce	238,3	245,4	247,3	250,2	253,9	255,1	257,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS (Transport i łączność, Drogi publiczne powiatowe, Drogi – wskaźniki).

Biorąc pod uwagę długość dróg gminnych i powiatowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, w roku 2020 najwięcej kilometrów z nich znajdowało się w powiatach: opatowskim (231,6 km), kazimierskim (229,9 km) i buskim (198,3 km). Najmniej kilometrów dróg w takim ujęciu przypadało na powiaty: miasto Kielce (14,6 km), a także skarżyski (51,5 km) i starachowicki (53,0 km), ze względu na dużą liczbę mieszkańców.

Jedynym powiatem, w którym w latach 2014-2020 długość dróg w przeliczeniu na 10 tys. ludności uległa zmniejszeniu, był powiat staszowski (spadek o 4,6%).

W pozostałych powiatach długość dróg wzrosła – od 54,1% w powiecie kazimierskim do 4,7% w starachowickim.

Tabela 8. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni w województwie świętokrzyskim na 10 tys. ludności [km]

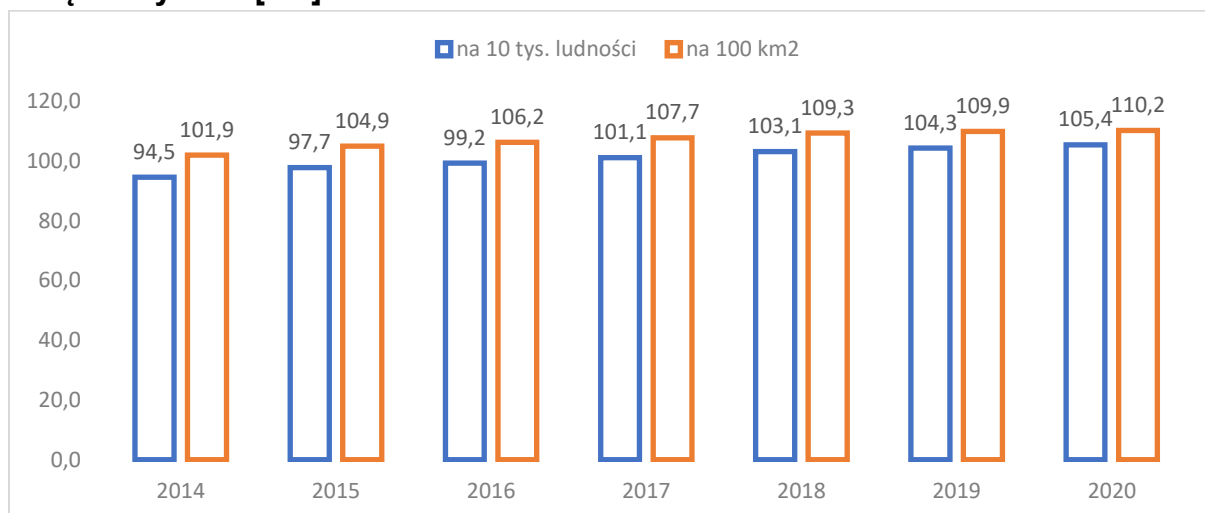
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Powiat buski	180,9	183,1	187,9	190,4	194,2	195,0	198,3
Powiat jędrzejowski	114,6	115,7	116,1	121,4	127,9	132,6	133,4
Powiat kazimierski	149,2	205,5	214,2	220,0	224,1	227,8	229,9
Powiat kielecki	86,1	86,0	90,4	90,8	91,4	91,8	94,1
Powiat konecki	92,5	93,9	96,1	99,5	105,3	105,0	106,8
Powiat opatowski	205,4	213,3	219,8	218,2	223,4	228,7	231,6
Powiat ostrowiecki	60,5	61,8	66,9	69,5	71,0	71,0	73,9
Powiat pińczowski	141,4	142,7	141,9	147,7	148,8	150,4	153,1
Powiat sandomierski	129,1	132,5	135,0	139,1	142,3	143,5	133,0
Powiat skarżyski	39,3	45,3	46,0	46,7	47,5	48,2	51,5
Powiat starachowicki	50,6	50,7	51,2	51,9	51,4	52,2	53,0

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Powiat staszowski	203,2	206,2	190,8	186,9	188,9	191,5	193,8
Powiat włoszczowski	130,6	132,5	134,9	145,1	145,7	146,9	148,4
Powiat m. Kielce	13,1	13,6	13,7	13,9	14,2	14,4	14,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS (Transport i łączność, Drogi publiczne powiatowe, Drogi – wskaźniki).

W całym województwie świętokrzyskim w latach 2014-2020 widoczny był wzrost liczby kilometrów dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni, zarówno w odniesieniu do 10 tys. ludności (wzrost o 11,5%, tj. o 10,9 km), jak i na 100 km² powierzchni (wzrost o 8,1%, tj. o 8,3 km).

Wykres 1. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni w województwie świętokrzyskim [km]



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS (Transport i łączność, Drogi publiczne powiatowe, Drogi – wskaźniki).

W oparciu o dane GUS należy podkreślić, że w latach wdrażania RPOWŚ 2014-2020 zdecydowanie zmniejszyła się liczba wypadków drogowych w regionie – aż o 36,5%, jak również liczba ofiar śmiertelnych (o 26,1%) oraz rannych (o 41,2%). Należy założyć, że w roku 2020 do niskiej liczby wypadków przyczyniła się pandemia COVID-19, która spowodowała m.in. czasowy spadek natężenia ruchu w całym kraju (w szczególności podróży pomiędzy województwami). Trzeba jednak nadmienić, że już w roku 2019 spadek liczby wypadków był zauważalny i w porównaniu z rokiem 2014 wyniósł aż 19,3%. Oznacza to, że zrealizowane inwestycje transportowe miały wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa drogowego w regionie.

Tabela 9. Dane dotyczące liczby wypadków drogowych oraz uszkodzonych w wypadkach drogowych w latach 2014-2020 w województwie świętokrzyskim

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wypadki ogółem [szt.]	1 308	1 353	1 365	1 235	1 201	1 056	831

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ofiary śmiertelne [osoba]	130	108	107	115	127	131	96
Ranni [osoba]	1 621	1 676	1 724	1 529	1 450	1 241	953

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS (Transport i łączność, Wypadki drogowe, Wypadki drogowe i ich ofiary).

Zmiany widoczne były również w przypadku wskaźników dotyczących wypadków drogowych, tj. liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców (spadek o 34,6%), a także w przypadku liczby ofiar śmiertelnych (spadek o 39,9% w odniesieniu do 100 tys. pojazdów oraz spadek o 24,0% w odniesieniu do 100 tys. ludności). Nawet jeśli uwzględnimy, ponownie, wpływ pandemii na wymienione wskaźniki, to spadek liczby wypadków drogowych pomiędzy rokiem 2014 a 2019 jest wciąż bardzo widoczny.

Niepokojące są jednak tendencje widoczne we wskaźnikach dotyczących ofiar śmiertelnych – po wysokim spadku liczby ofiar na 100 tys. ludności w latach 2015 i 2016, nastąpiła tendencja wzrostowa trwająca od 2017 do 2019 roku. Analogicznie wyglądała sytuacja w przypadku liczby ofiar w przeliczeniu na 100 tys. pojazdów – zauważalny był wyraźny spadek ich liczby w latach 2015 i 2016, a następnie systematyczny wzrost, aż do roku 2019.

Tabela 10. Wskaźniki dotyczące wypadków drogowych oraz uszkodzonych w wypadkach drogowych w latach 2014-2020 w województwie świętokrzyskim

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wypadki drogowe na 100 tys. ludności [szt.]	103,4	107,4	108,8	98,8	96,5	85,3	67,6
Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów [osoba]	14,81	11,92	11,34	11,80	12,57	12,49	8,90
Ofiary śmiertelne na 100 tys. ludności [osoba]	10,27	8,57	8,53	9,20	10,21	10,59	7,80

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS (Transport i łączność, Wypadki drogowe, Wypadki drogowe i ich ofiary – wskaźniki).

W latach 2014-2019 w regionie nie zachodziły żadne zmiany jeśli chodzi o długość eksploatowanych linii kolejowych – wynosiła ona 721 km. Dopiero w 2020 roku wartość ta wzrosła o 1 km¹⁷.

Biorąc pod uwagę liczbę ludności na terenie województwa świętokrzyskiego w latach 2014-2020 zaszła dwukrotna (niewielka) zmiana, jeśli chodzi o długość linii kolejowych ogółem na 10 tys. mieszkańców – pierwszy wzrost, o 0,1 km w roku 2015 (z 5,7 na 5,8 km), drugi (analogiczny wzrost) – w 2020 (z 5,8 na 5,9 km)¹⁸.

¹⁷ BDL GUS, Transport i łączność, Transport kolejowy, Linie kolejowe.

¹⁸ BDL GUS, Transport i łączność, Transport kolejowy, Linie kolejowe – wskaźniki.

Wpływ zrealizowanych projektów na osiągnięcie celów szczegółowych przypisanych do priorytetów inwestycyjnych PI 7b oraz PI 7d oraz czynniki zwiększające i ograniczające skuteczność wsparcia

Inwestycje transportowe zrealizowane w regionie w ramach wybranych działań OP 5 i OP 6 RPOWŚ 2014-2020 wpisywały się w dwa priorytety inwestycyjne 7b oraz 7d, które obejmowały

- PI 7b – zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi (Działanie 5.1 i 6.4);
- PI 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszeniu hałasu (Działanie 5.2)¹⁹.

W kolejnej tabeli wyszczególniono cele szczegółowe przypisane do konkretnych działań.

Tabela 11. Zestawienie wybranych działań OP 5 i OP 6 ze szczegółowymi celami działania

Działanie RPOWŚ 2014-2020	Cel szczegółowy działania
Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa	Zwiększona dostępność transportowa i poprawa bezpieczeństwa regionalnej sieci drogowej uzupełniającej sieć TEN-T
Działanie 5.2 Infrastruktura kolejowa	Poprawa stanu połączeń kolejowych w regionie
Działanie 6.4 Infrastruktura drogowa ZIT KOF	Zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego na obszarze ZIT KOF

Źródło: opracowanie własne na podstawie SZOOP RPOWŚ 2014-2020, s. 128, 133, 155.

W celu dokonania oceny skuteczności wskazanych wyżej działań w ramach OP 5 i OP 6 wyznaczono łącznie cztery wskaźniki-rezultatu bezpośredniego.

Tabela 12 Wskaźniki rezultatu bezpośredniego dla działań objętych badaniem

Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Szacowana wartość docelowa (2023)	Wartość zrealizowana (2022) ²⁰
Działanie 5.1	Nośność wybudowanej/przebudowanej drogi – wskaźnik specyficzny dla programu	kN/oś	115	115

¹⁹ Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, s. 112, 114.

²⁰ Na podstawie pola narastająco w SL2014.

Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Szacowana wartość docelowa (2023)	Wartość zrealizowana (2022) ²⁰
Działanie 5.2	Liczba osób korzystających z zakupionych wagonów osobowych – wskaźnik specyficzny dla programu	osoby/rok	228 327	0
	Liczba osób korzystających z przebudowanych/ odnowionych dworców kolejowych – wskaźnik specyficzny dla programu	osoby/rok	165 989	0
Działanie 6.4	Nośność wybudowanej/ przebudowanej drogi – wskaźnik specyficzny dla programu	kN/oś	115	115

Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika 2 do SZOOP RPOWŚ 2014-2020, s. 3-4 oraz danych udostępnionych przez Zamawiającego, stan na dzień 25.03.2022.

Zgodnie z zapisami zawartymi w dokumentach strategicznych dotyczących Programu w ramach analizowanych działań określono z kolei dwanaście wskaźników produktu, które przedstawiono w następującej tabeli.

Tabela 13. Wskaźniki produktu

Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Szacowana wartość docelowa (2023)	Wartość zrealizowana (2022) ²¹
Działanie 5.1	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich (CI 14) ²²	km	0	60	61,54
	Długość wybudowanych dróg wojewódzkich (CI 13) ²³	km	0	40	33,54
Działanie 5.2	Całkowita długość nowych linii kolejowych (CI11)	km	0	3,18	0
	Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego - wskaźnik kluczowy	szt.	0	2	2
	Pojemność zakupionych jednostek taboru kolejowego – wskaźnik kluczowy	osoby	0	800	800

²¹ Na podstawie pola narastająco w SL2014.

²² Wskaźnik agregujący dla wskaźnika wskazanego w RPOWŚ na lata 2014 -2020 pn. Całkowita długość nowych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg.

²³ Wskaźnik agregujący dla wskaźnika wskazanego w RPOWŚ na lata 2014 -2020 pn. Całkowita długość nowych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg.

Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Szacowana wartość docelowa (2023)	Wartość zrealizowana (2022) ²¹
	Liczba wspartych dworców kolejowych – wskaźnik kluczowy	szt.	0	1	0
	Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami	szt.	0	2	1
	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	0	1	0
Działanie 6.4	Całkowita długość nowych dróg ²⁴	km	0	4,85	4,85
	Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami	szt.	0	1	1
	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb	szt.	0	2	1

²⁴ Wskaźnikowi temu odpowiada wskaźnik WLWK pn.: „Długość wybudowanych dróg wojewódzkich”.

Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Szacowana wartość docelowa (2023)	Wartość zrealizowana (2022) ²¹
	osób z niepełnosprawnościami				
Działanie 6.4	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg ²⁵	km	0	2	2,03

Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika 2 do SZOOP RPOWŚ 2014-2020, s. 15-16 oraz danych udostępnionych przez Zamawiającego (stan na 06.06.22).

Dodatkowo ramy wykonania wskazywały następujący wskaźnik produktu.

Tabela 14. Wskaźniki produktu z ram wykonania

Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa	Szacowana wartość docelowa (2023)	Wartość zrealizowana (2022) ²⁶
Działanie 5.1	Całkowita długość nowych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	0	100	95,08

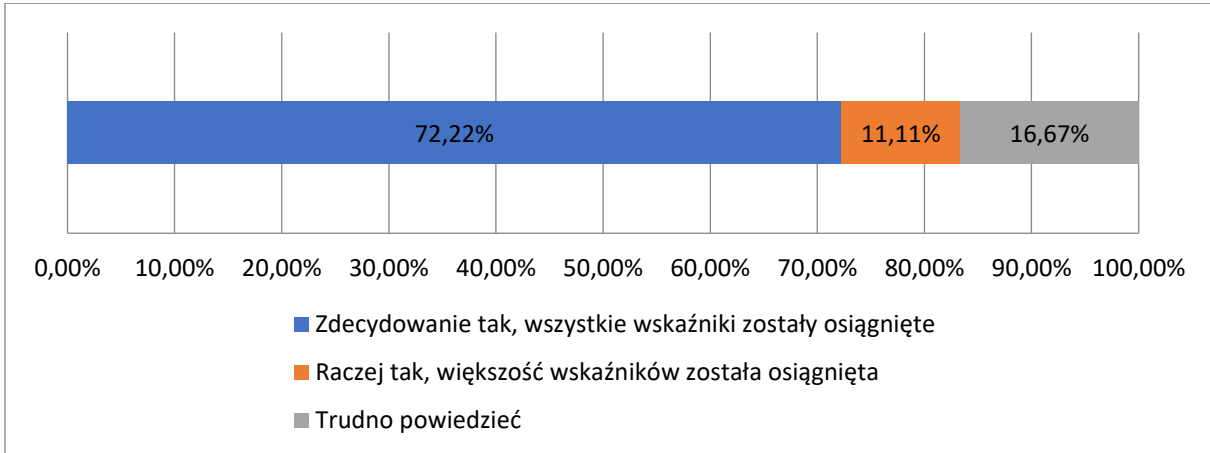
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Zamawiającego (stan na 06.06.22).

²⁵ Wskaźnikowi temu odpowiada wskaźnik WLWK pn.: „Długość przebudowanych dróg wojewódzkich”.

²⁶ Na podstawie pola narastająco w SL2014.

Niemal trzech na czterech uczestników badania CAWI/CATI (72,22%) wskazało, że wszystkie zakładane przez nich wskaźniki zostały osiągnięte, a kolei ponad co dziesiąty uczestnik badania ocenił (11,11%), że większość wskaźników została osiągnięta.

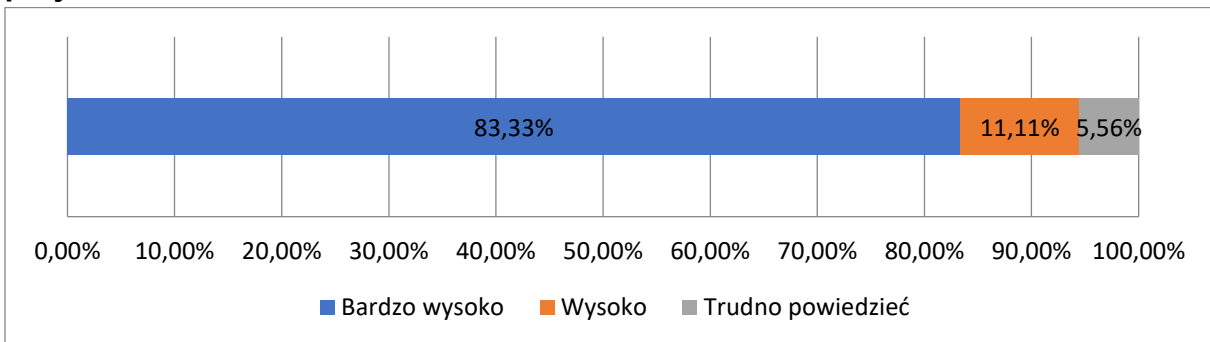
Wykres 2. Czy udało się Państwu osiągnąć wszystkie zakładane cele projektu?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Skuteczność zrealizowanego projektu oceniona została bardzo pozytywnie przez znaczną część uczestników badania. Więcej niż czterech na pięciu ankietowanych wskazało odpowiedź „bardzo wysoko” (83,33%), a ponad co dziesiąty badany odpowiedź „wysoko” (11,11%).

Wykres 3. Jak, w sposób ogólny, ocenia Pan/i skuteczność zrealizowanego projektu?



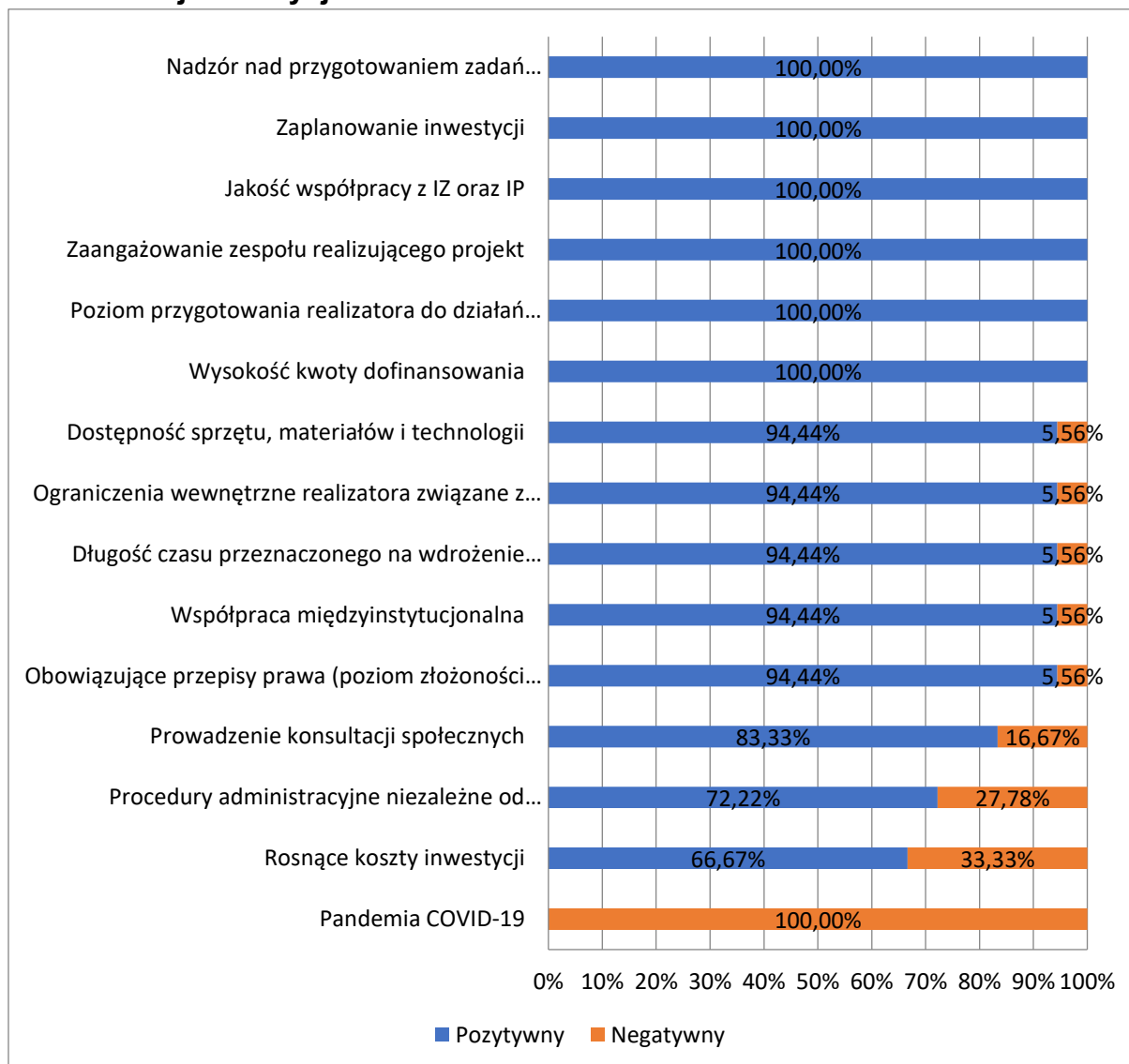
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Uczestnicy badania kwestionariuszowego CAWI/CATI zostali poproszeni także o wskazanie, jak oceniają wpływ poszczególnych czynników na skuteczność realizowanej przez nich inwestycji. W pełni pozytywny wpływ uczestnicy badań dostrzegają w zakresie czynników takich jak: wysokość kwoty dofinansowania, poziom przygotowania realizatora do działań podejmowanych w ramach projektu, zaangażowanie zespołu realizującego projekt, jakość współpracy z IZ oraz IP, zaplanowanie inwestycji oraz nadzór nad przygotowaniem zadań inwestycyjnych. Jeśli chodzi o czynniki tj. obowiązujące przepisy prawa (poziom złożoności i stałość

przepisów), współpraca międzyinstytucjonalna, długość czasu przeznaczony na wdrożenie inwestycji, ograniczenia wewnętrzne realizatora związane z przepływem informacji i dokumentów oraz dostępność sprzętu, materiałów i technologii, aż 94,44% dostrzegają ich pozytywny wpływ. W pełni negatywny wpływ na skuteczność realizowanej inwestycji uczestnicy badań widzą natomiast w zakresie rozpoczęcia pandemii COVID-19, wskutek której konieczne były zmiany harmonogramu realizacji, zmniejszenie zatrudnienia, a także wydłużenie oczekiwania na dostawy materiałów.

Nieliczni uczestnicy badania wskazywali na negatywny wpływ wojny w Ukrainie, wskutek wybuchu której pracownicy pochodzący z tego kraju wyjechali, przez co tymczasowo brakowało wykonawców poszczególnych zadań.

Wykres 4. Jak ocenia Pan/i wpływ poszczególnych czynników na skuteczność realizowanej inwestycji?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Zdaniem ekspertów z dziedziny transportu, biorących udział w badaniu, w przypadku działania 5.1 dotyczącego infrastruktury drogowej można uznać, że zrealizowane projekty przyczyniły się do osiągnięcia celów szczegółowych przypisanych do poszczególnych priorytetów inwestycyjnych, ponieważ realizacja podstawowej sieci infrastrukturalnej zapewnia poprawę dostępności i przepustowości. W ich opinii problemem pozostaje stan sieci drogowej, dlatego też wystąpiła potrzeba wykonania prac modernizacyjnych. Poprawa stanu dróg i podniesienie ich klasy w pełni wpisuje się w ten priorytet inwestycyjny. Podobnego zdania są przedstawiciele Departamentu Infrastruktury Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, którzy zwracają uwagę na to, że wszystkie wskaźniki w zakresie inwestycji drogowych zostały osiągnięte.

Badani przedstawiciele Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich wyrazili natomiast zdanie, że poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi, realizowane projekty wpływają na najważniejsze cele inwestycyjne w województwie. Działania te przyczyniają się do dostosowania całej drogi do parametrów normatywnych (obejmujących szerokość jezdni, dostosowanie skrajni itp.), a inwestycje w tym zakresie pozwoliły na osiągnięcie przyjętych celów przypisanych do wymienionych wcześniej priorytetów.

Warto również zaznaczyć, że zarówno eksperci biorący udział w badaniach jakościowych, jak i przedstawiciele Departamentu Infrastruktury Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego zgodzili się co do tego, że zakup pojemnościowego taboru kolejowego był jedną z ważniejszych działań, jeśli chodzi o inwestycje transportowe.

W ramach RPO dokonywane są również modernizacje sieci kolejowej m.in. w przypadku projektu „Budowa linii kolejowej nr 582 Czarncza - Włoszczowa Płn.”, która wpina się bezpośrednio w sieć TEN-T (w CMK) (dodatkowo działania modernizacyjne dokonywane były także w POPW, np. w odniesieniu do linii kolejowej nr 25 Sandomierz Skarżysko, również znajdującej się w sieci TEN-T).

Zdaniem ekspertów do osiągnięcia celów szczegółowych przypisanych do poszczególnych priorytetów inwestycyjnych przyczyniły się również przedsięwzięcia wdrożone w zakresie działania 6.4, dotyczące infrastruktury drogowej ZIT KOF, które zostały zrealizowane zgodnie z zapisami złożonymi we wnioskach o dofinansowanie i przyniosły zakładane efekty.

Zgodnie z opinią wyrażoną przez jednego z ekspertów **czynnikami, które warunkują skuteczność interwencji** transportowych są przede wszystkim **właściwe rozpoznanie faktycznych potrzeb**, poprzez prowadzenie diagnozy potrzeb, **badania popytowych**, a także **identyfikacja głównych ciągów**

komunikacyjnych²⁷. W zakresie ustalenia priorytetu poszczególnych inwestycji, według respondenta niezastąpiona jest ponadto właściwa **współpraca z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego**. Kolejnym czynnikiem, który warunkuje skuteczność interwencji podjętej w ramach poprzednio wymienionych działań jest odpowiednia **ocena kosztów i określenie ryzyka**.

Przedstawiciel IZ, uczestniczący w badaniach jakościowych wskazał, że czynniki, które warunkują i decydują o skuteczności realizacji zaplanowanych projektów są tożsame dla wielu projektów. W jego opinii bardzo ważne jest planowanie inwestycji z odpowiednim wyprzedzeniem, tak by móc uwzględnić różne poziomy dofinansowania i maksymalnie przygotować się pod kątem potrzebnych do realizacji przedsięwzięcia pozwoleń. Takie podejście pozwala przejść do fazy realizacji inwestycji niezwłocznie po uzyskaniu potrzebnych środków.

Uczestnicy badań jakościowych wskazali, że **czynniki obniżające skuteczność** to ogłaszanie przetargów dotyczących projektów w niewielkim odstępie czasu i trudności z wyłonieniem wykonawcy poszczególnych zadań. Sytuacja ta ma również negatywny wpływ na kształtowanie cen usług i produktów. Biorąc pod uwagę trudną do przewidzenia (z perspektywy wykonawców) pandemię COVID-19 i wojnę w Ukrainie, niektórzy beneficjenci obawiali się, że czynniki te mogły stanowić potencjalne zagrożenie dla terminowego ukończenia niektórych zaplanowanych zadań. Na etapie przygotowywania raportu końcowego z badania ryzyko takie jest jednak bardzo niskie.

Planowane i nieplanowane efekty realizacji poszczególnych projektów i ich użyteczność w odniesieniu do wyzwań społeczno-ekonomicznych

Według diagnozy zawartej w *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+* województwo świętokrzyskie należy do regionów położonych w znakomitej lokalizacji i charakteryzuje się unikatowymi walorami przyrodniczymi oraz kulturowymi²⁸. Do największych zalet tego województwa zaliczyć również można:

- Duży potencjał turystyczny;
- Dobry poziom edukacji mieszkańców;
- Szeroki dostęp do usług opieki zdrowotnej;
- Wysoki poziom bezpieczeństwa związanego z przestępczością.

Z kolei obszarami, które wymagają największej ingerencji są:

²⁷ W przypadku projektów realizowanych w ramach RPOWŚ 2014-2020 inwestycje te wynikają z Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, który jest dokumentem wypełniającym wymogi warunkowości ex-ante w sektorze transportu na poziomie regionalnym.

²⁸ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+, s. 12.

- Niekorzystne zmiany demograficzne (starzenie się społeczności, ujemny przyrost naturalny);
- Ujemne saldo migracji;
- Niewielka atrakcyjność jako miejsca zamieszkania;
- Wysokość dochodów na osobę w gospodarstwach domowych w Polsce;
- Bezrobocie i aktywność zawodowa²⁹.

Obraz nakreślony we wskazanej wyżej diagnozie województwa świętokrzyskiego dowodzi, że województwo znajduje się w bardzo niekorzystnej sytuacji społeczno-gospodarczej i potrzebuje natychmiastowych interwencji. W tej sytuacji realizacja inwestycji transportowych może okazać się bardzo korzystna, ponieważ może zwiększyć atrakcyjność regionu, wytworzyć nowe miejsca pracy i polepszyć ogólną jakość życia. Wśród potencjalnych efektów planowanych działań w ramach priorytetów inwestycyjnych 7b i 7d znalazły się³⁰:

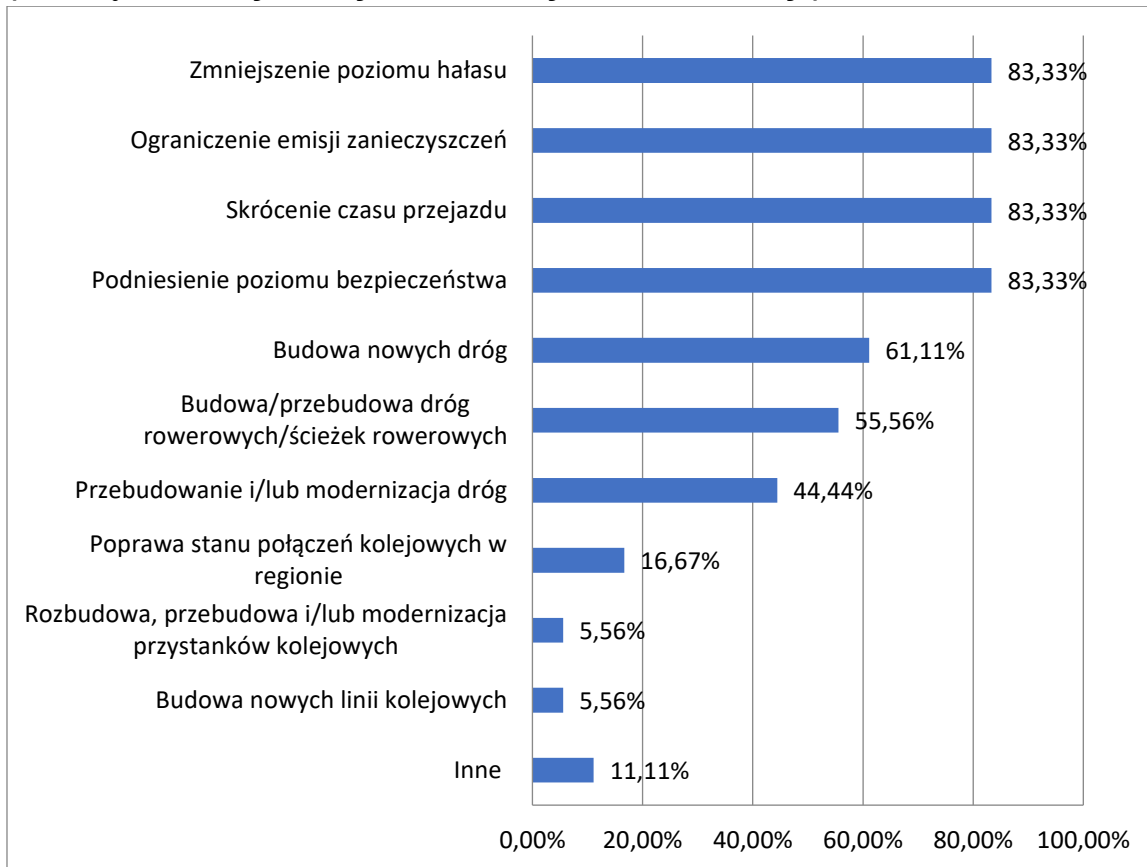
- Działanie 5.1:
 - Podniesienie poziomu skomunikowania układu transportowego regionu, co wpłynie na podniesienie jakości podróżowania, zmniejszenie korków i niwelowanie wąskich gardeł;
 - Poprawienie bezpieczeństwa i przepustowości ruchu drogowego;
- Działanie 5.2:
 - Poprawienie regionalnej łączności i poprawienie bezpieczeństwa i efektywności sieci kolejowej;
- Działanie 6.4:
 - Zwiększenie mobilności mieszkańców;
 - Poprawienie dostępności do ośrodków rozwoju gospodarczego, do rynku pracy, edukacji i opieki zdrowotnej;
 - Poprawienie bezpieczeństwa i przepustowości ruchu drogowego na danych drogach.

Uczestnicy badań ilościowych zgodnie wskazali, że najważniejsze **efekty, które zostały osiągnięte w ramach wdrażanych projektów** (po 83,33% wskazań) to przede wszystkim: **podniesienie poziomu bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu**. Równie kluczowa ich zdaniem jest budowa nowych dróg (61,11%) oraz budowa/przebudowa dróg rowerowych/ścieżek rowerowych (55,56%).

²⁹ Ibidem, s. 14-19.

³⁰ Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, s. 112, 114.

**Wykres 5. Jakie efekty zostały osiągnięte w ramach wdrożonych projektów?
(Proszę zaznaczyć wszystkie zidentyfikowane efekty.)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Wśród uczestników badania CATI/ CAWI, nie było nikogo, komu realizacja projektu pozwoliła na uzyskanie dodatkowych (nieplanowanych) efektów.

Zdaniem ekspertów w dziedzinie transportu kolejowego i drogowego, uzyskane efekty udzielonego wsparcia były zgodne z założeniami interwencji, zarówno jeśli chodzi o uzyskane wartości wskaźników ilościowych, jak i parametrów jakościowych). Co ważne, eksperci uczestniczący w badaniu byli zgodni co do tego, że efekty realizacji projektów stanowią odpowiedź na potrzeby istniejące w regionie, szczególnie w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu podróży. Podobnego zdania był przedstawiciel IZ, który bardzo pozytywnie ocenił inwestycje drogowe, które zostały wdrożone w ramach RPOWŚ z uwagi na wysoką skuteczność, tj. ociążnięciem wszystkich zakładanych celów.

Biorąc pod uwagę wyzwania jakie stały na drodze realizacji poszczególnych projektów (m.in. pandemia COVID-19, wzrost inflacji, wojna w Ukrainie), realizację projektów w pełnym zaplanowanym zakresie należy ocenić bardzo wysoko. Tym bardziej, że niektóre z nich, jak np. inwestycje kolejowe wdrażane przez PKP PLK, zostały rozszerzone w stosunku do pierwotnego zakresu rzeczowego.

Skuteczność inwestycji transportowych i osiągnięte efekty na poziomie bezpośrednich użytkowników

Skuteczność inwestycji transportowych można określić przede wszystkim za pomocą odpowiednich wskaźników, które służą obliczeniu dostępności transportowej. W tym celu wykorzystuje się Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT). WMDT pokazuje sumę relacji transportowych między ośrodkami, regionami, a każda z tych relacji uwzględnia czas przejazdu między ośrodkami oraz znaczenie (atrakcyjność) tych ośrodków w systemie transportowym. Jednostki o wyższej wielkości wskaźnika charakteryzuje wyższa dostępność. Opisywany wskaźnik oblicza się osobno dla wszystkich gałęzi transportu na poziomach od gminy, przez powiat, województwo, makroregion, aż do całego kraju. Na każdym z tych poziomów powstają dzięki temu wskaźniki poszczególnych gałęzi transportu, tj. drogowy (WDDT), kolejowy (WKDT), a także lotniczy (WLDT) i żeglugi śródlądowej (WŻDT).



Wskaźniki syntetyczne dotyczące każdego ze wskazanych typów transportu oblicza się jako sumę iloczynów wskaźników gałęziowych (WDDT, WKDT, WŻDT), a także udziału, jaki mają poszczególne gałęzie w pracy przewozowej dla każdego z typów transportu. Wskaźniki WDDT i WKDT to średnie z odpowiednich wskaźników gałęziowych dla transportu towarowego i pasażerskiego, w których zmiany wartości wszystkich wskaźników oblicza się w oparciu o inwestycje transportowe, które zostały faktycznie zrealizowane lub, które są planowane do realizacji. Z kolei wskaźnik WMDT stanowi średnią z uzyskanych wskaźników syntetycznych dla transportu pasażerskiego i towarowego³¹.

W ramach analizy podjętych działań uwzględniono wskaźniki gałęziowe: drogowy (WDDT) i kolejowy (WKDT). W następnym tabeli przedstawiono oszacowanie zmian WDDT dla województwa świętokrzyskiego w rozróżnieniu na osobowy, towarowy i syntetyczny. Porównanie poniższych wartości umożliwia ocenę trendu w zakresie poprawy dostępności drogowej w latach 2013-2020. W tabeli również podano prognozowaną wartość na rok 2023. Jak można zaobserwować, wartości te w zauważalny sposób rosną.

³¹ Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych z perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020-2021)”, Warszawa/Kraków, luty 2021, s. 8-9.

Tabela 15. Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego

WDDT	Wartość bazowa 2013	Wartość docelowa 2023	Zmiana 2013-2023 (%)	Inwestycje RPO
Osobowy	29,69	36,33	18,27	0,29
Towarowy	24,91	31,80	21,66	0,30
Syntetyczny	27,30	34,06	19,85	0,29

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu końcowego dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych z perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020-2021)”, s. 37-41.

W kolejnej tabeli przedstawiono porównanie wartości WKDT pasażerskiego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego, co pozwala na ocenę trendu w zakresie poprawy dostępności kolejowej w latach 2013-2020 oraz prognozuje wartość na rok 2023. Również i w tej sytuacji można zauważyć wzrost wartości.

Tabela 16. Oszacowanie zmian Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT pasażerskiego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego

WKDT	Wartość bazowa 2013	Wartość docelowa 2023	Zmiana 2013-2023 (%)	Inwestycje RPO
Pasażerski	27,13	39,97	32,12	1,54
Towarowy	19,09	25,35	24,69	3,16
Syntetyczny	23,11	32,66	29,24	1,93

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu końcowego dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych z perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020-2021)”, s. 88-92.

Natomiast następną tabelą przedstawia oszacowanie wielkości WMDT pasażerskiego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego, co umożliwi ocenę trendu w zakresie poprawy międzygałęziowej dostępności transportowej na przestrzeni lat 2013-2020 oraz prognozuje wartość na rok 2023.

Tabela 17. Oszacowanie wielkości Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT pasażerskiego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego

WMDT	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2023	Zmiana 2013-2023 (%)
Pasażerski	29,4	30,08	30,44	31,06	31,77	31,16	33,54	33,71	37,06	25,67
Towarowy	23,61	24,18	24,62	24,92	25,73	26,98	27,49	27,22	30,37	28,62
Syntetyczny	26,55	27,13	27,53	27,99	28,75	30,07	30,51	30,47	33,71	26,98

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu końcowego dot. Wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych z perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020-2021)”, s. 135-139.

Zgodnie z tym, co wskazali uczestnicy badań jakościowych, pozytywne czynniki, które wpłynęły na skuteczność realizowanych projektów to przede wszystkim: dobrze zdefiniowany cel, zaangażowanie personelu jak i instytucji wdrażających. Wysoko oceniono m.in. wsparcie informacyjno-doradcze w formie konsultacji umożliwiających bieżące rozwiązywanie problemów z realizacją projektów. Czynnikiem pozytywnie wpływającym na skuteczność było również dokładne oraz skrupulatne opracowywanie dokumentacji technicznej, wysoka jakość komunikacji pomiędzy członkami zespołu projektowego czy terminowe raportowanie na wszystkich etapach wdrażania inwestycji.

Przedstawiciele Departamentu Infrastruktury Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego wskazali również, że czynnikami, które mają pozytywny wpływ na realizację inwestycji drogowych mają: wykwalifikowana kadra, stabilność rynkowa oraz stałość i przejrzystość przepisów prawnych, a także dobre rozpoznanie rynku oraz reagowanie na potrzeby regionu, tj. dostosowywanie planowanych inwestycji drogowych i kolejowych pod kątem rozbudowywania się sieci osadniczej.

Natomiast jako negatywne elementy, które mogą mieć wpływ na obniżenie skuteczności realizacji projektów uczestnicy badania podawali często czynniki zewnętrzne niezależne od beneficjentów. Dla przykładu mogły to być wydłużające się procedury w uzyskiwaniu poszczególnych pozwoleń, skomplikowane procedury przetargowe i wzrost cen.

Zdaniem ekspertów, biorących udział w badaniach jakościowych główne rezultaty, które odczuwalne są przez bezpośrednich użytkowników to przede wszystkim

poprawa sieci połączeń i szybkości przemieszczania w obrębie realizowanych inwestycji. Istnieje potrzeba dalszych działań w tym zakresie, w szczególności w zakresie usunięcia wąskich gardeł i uzupełnienia brakujących odcinków drogi wynikających z analizy potrzeb. W przypadku transportu kolejowego inwestycje, które należy zrealizować, powinny skupiać się na modernizacji istniejącej sieci, a także na nowych połączeniach związanych m.in. z CPK.

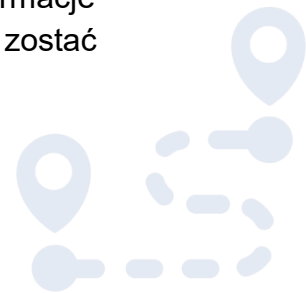
Wpływ inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej na innych regionalnych/lokalnych inwestycji

W ramach analizy desk research Wykonawca przeanalizował informacje dotyczące innych regionalnych i lokalnych inwestycji, które mogły zostać zrealizowane w następstwie inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej.

Przez teren województwa świętokrzyskiego przebiegają:

- 2 drogi ekspresowe (S7 i S74),
- 7 dróg krajowych (nr 9, 42, 73, 74, 77, 78, 79),
- 36 dróg wojewódzkich.

Rozkład dróg krajowych i wojewódzkich został przedstawiony na poniższej mapie.



Mapa 1. Sieć dróg wojewódzkich administrowanych przez ŚZDW Kielce

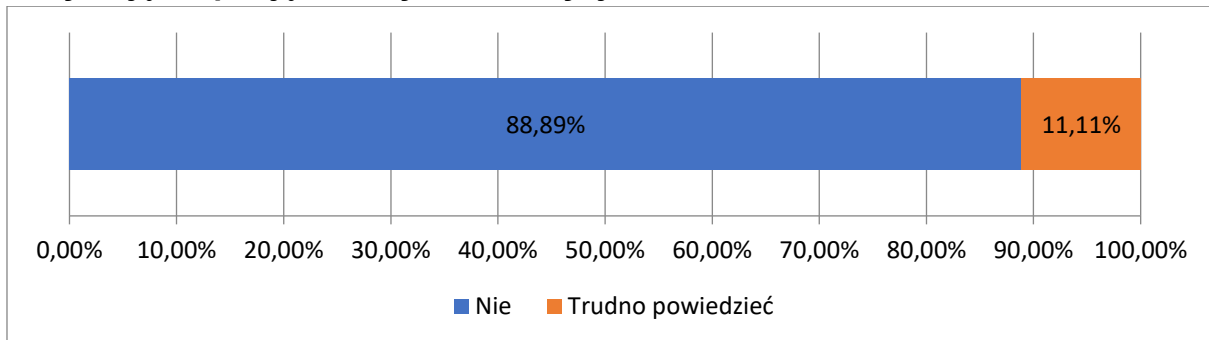


Źródło: Serwis Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach,
http://bip.szdw.kielce.com.pl/bip/299_szdw/fckeditor/file///mapa_drog_szdw_2021.pdf
[dostęp:28.04.2022r.]

Żaden z realizowanych w ramach działań 5.1, 5.2, 6.4 projektów nie zakładał budowy, przebudowy lub modernizacji dróg krajowych. Zarządcą tych dróg jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który realizuje działania infrastrukturalne z innych źródeł niż regionalne programy operacyjne. Zarządcą większości dróg wojewódzkich jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach. Instytucją realizującą projekty inwestycyjne jest zaś Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Jak wynika ze zrealizowanego badania ilościowego – realizacja projektów objętych ewaluacją skłoniła do podjęcia innych inwestycji 88,89% ankietowanych beneficjentów.

Wykres 6. Czy realizacja projektów objętych badaniem skłoniła Państwa instytucję do podjęcia innych inwestycji?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Efektywność kosztowa projektów wpływających na zwiększenie dostępności komunikacyjnej i kolejowej

Efektywność ekonomiczna projektów transportowych przyjętych do dofinansowania w ramach RPOWŚ 2014-2020 była jednym z kryteriów dopuszczających ogólnych. Brak zapewnienia efektywności inwestycji powodował odrzucenie projektu, co oznacza, że w każdym z dofinansowanych projektów została ona zagwarantowana przez beneficjenta. W ramach opisywanego kryterium sprawdzane było przede wszystkim to, czy dana inwestycja była uzasadniona z ekonomicznego punktu widzenia, co obliczano za pomocą trzech wskaźników ekonomicznych: ENPV³², ERR³³ oraz B/C³⁴. Dla przedsięwzięć, w których oszacowanie wartości wymienionych wskaźników nie było możliwe przyjęto, że ocena w ramach kryterium tego będzie polegała na rozstrzygnięciu, czy realizacja projektu będzie stanowiła dla społeczeństwa najbardziej korzystny wariant, a następnie dokonywana była uproszczona analiza jakościowa oraz ilościowa³⁵.



Wskazane zapisy dotyczące weryfikacji ekonomicznej efektywności projektów były tożsame dla wszystkich inwestycji realizowanych w ramach działań 5.1, 5.2 oraz 6.4. Zastosowane kryterium oceny należy uznać za bardzo dobre narzędzie oceny zakładanej efektywności kosztowej, pozwalające na właściwe wydatkowanie środków w ramach wdrożonych inwestycji transportowych w regionie.

³² ENPV (ang. economic net present value) – ekonomiczna zaktualizowana wartość netto.

³³ ERR (ang. economic rate of return) – ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu.

³⁴ B/C (ang. benefits to costs ratio) – wskaźnik umożliwiający efektywną ewaluację projektów inwestycyjnych.

³⁵ Załącznik nr 3 do SZOOP RPOWŚ 2014-2020, Kryteria wyboru projektów dla poszczególnych osi priorytetowych, działań i poddziałań,

Elementem, który dodatkowo przyczynia się do zapewnienia efektywności ekonomicznej projektów jest konieczność przestrzegania przepisów prawa krajowego oraz UE, w tym dotyczącego udzielania zamówień publicznych. Te z kolei muszą być zgodne z ustawą wdrożeniową, która odnosi się do zasad realizacji programów w ramach polityki spójności w okresie finansowania 2014-2020 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1146 z późn. zm.), w oparciu o którą Minister Rozwoju i Finansów opublikował wytyczne horyzontalne. Wytyczne te wskazują m.in. sposób w jaki powinny być udzielane zamówienia publiczne oraz sposób wydatkowania środków finansowych w ramach realizowanych projektów³⁶.

Przeprowadzona analiza wykazała również, że wszystkie wskaźniki przyjęte dla działań 5.1, 5.2, 6.4 trafnie określały efekty powstałe podczas realizacji projektów i były stosunkowo niewrażliwe na trudne do przewidzenia zmiany, np. związane z wystąpieniem pandemii czy niekontrolowanych zjawisk klimatycznych. Koszty poniesione na poszczególne interwencje stanowiły odzwierciedlenie nakładów poniesionych na osiągnięcie zamierzonych celów.

Rysunek 6. Dane dotyczące finansowania inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ 2014-2020

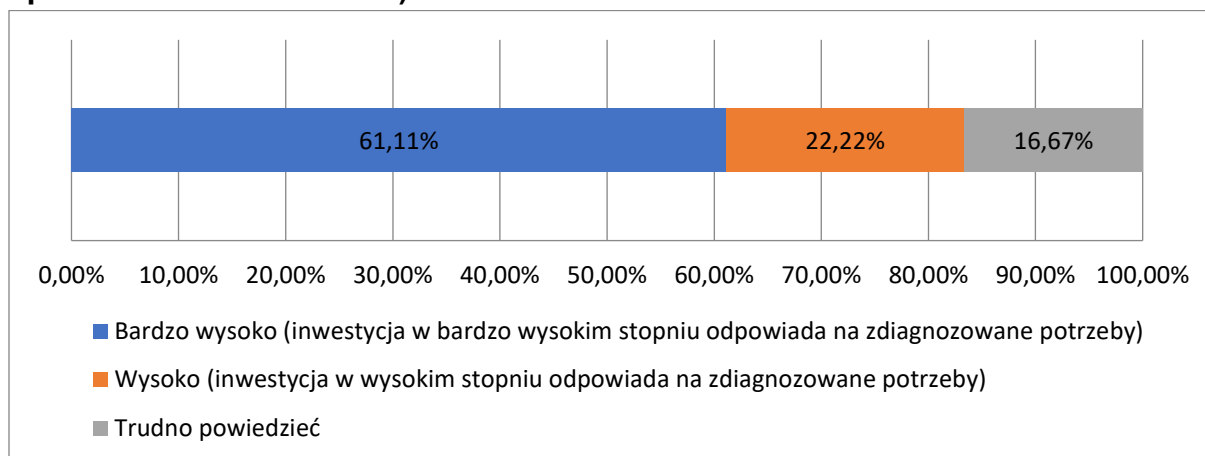


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Zamawiającego, stan na dzień 30.04.2022.

Użyteczność wdrożonych inwestycji przez 61,11% uczestników badania oceniana jest bardzo wysoko (inwestycja w bardzo wysokim stopniu odpowiada na zdiagnozowane potrzeby), a przez 22,22% wysoko (inwestycja w wysokim stopniu odpowiada na zdiagnozowane potrzeby). Warto zaznaczyć, że nie odnotowano żadnej odpowiedzi negatywnej.

³⁶ Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014–2020, Warszawa, 21 grudnia 2020.

Wykres 7. Jak ocenia Pan/i użyteczność wdrożonych inwestycji? (W jakim stopniu inwestycje te odpowiadały na zdiagnozowane przez Państwa potrzeby społeczno-ekonomiczne?)



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Uczestnicy badania zostali poproszeni również o wskazanie, jakie efekty projektów ich zdaniem w największym stopniu odczuwalne przez jego bezpośrednich użytkowników. W odpowiedziach podawali najczęściej takie elementy, jak:

- Poprawa bezpieczeństwa, zmniejszenie poziomu hałasu, skrócenia czasu przejazdu;
- Tworzenie sieci nowych ścieżek rowerowych;
- Ograniczenie emisji zanieczyszczeń;
- Poprawa komfortu podróżowania.

Wpływ poszczególnych elementów i rozwiązań zastosowanych w projektach transportowych na realizację zasad horyzontalnych UE



Projekty finansowane z Unii Europejskiej muszą spełniać określone wymagania dotyczące sposobów realizacji swoich działań – w przypadku analizowanych działań w ramach PI 7b i 7d są to zrównoważony rozwój oraz równość szans i niedyskryminacja, w tym dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.

Zasada zrównoważonego rozwoju jest częścią aktualnie najważniejszego dla Unii Europejskiej dokumentu strategicznego *Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* i opiera się na trzech elementach³⁷:

- Rozwoju inteligentnym – rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;

³⁷ Komunikat Komisji Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, s. 5-6.

- Rozwoju zrównoważonym – wspieraniu gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- Rozwoju sprzyjającym włączeniu społecznemu – wspieraniu gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Sposoby realizacji zasad horyzontalnych zrównoważonego rozwoju w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020, które także łączą się z jednym z priorytetów Strategii Europa 2020, polegają na wspieraniu gospodarki bardziej przyjaznej środowisku, bardziej konkurencyjnej i korzystającej z zasobów w najefektywniej. Działania zostały zaplanowane tak, aby dążyły do jak najwyższego zabezpieczenia:

- Wymogów ochrony środowiska;
- Efektywności wykorzystania zasobów;
- Łagodzenia i adaptacji do zmian klimatu;
- Odporności na klęski żywiołowe.

Według ustawy *Prawo ochrony środowiska* zrównoważony rozwój to „rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń”³⁸.

Działania mające na celu pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju, tj. zwiększenie efektywności energetycznej i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w budynkach użyteczności publicznej, ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej zbiorników wodnych, inwestycji, służących podniesieniu standardów połączeń drogowych na drogach o różnej kategorii w KOF (Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym), w większym stopniu znalazły odzwierciedlenie w Osi priorytetowej 6 „Rozwój miast”. OP 5 „Nowoczesna komunikacja” obejmowała z kolei takie działania jak elektryczny tabor i zastosowany w nim obieg zamknięty, kanalizacja deszczowa z separatorami i podczyszczalniami, nasadzenia zieleni, cicha nawierzchnia, ekrany akustyczne, a także zastosowanie OZE (oświetlenia ulicznego, znaków drogowych i tablic informacyjnych)³⁹. Mimo to zasada zrównoważonego rozwoju jak najbardziej została brana pod uwagę w ramach działań PI 7b i 7d, które poprzez zwiększenie przepustowości komunikacji drogowej i kolejowej mogą mieć pozytywny wpływ na częściowe zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza.

Zasada równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, jest kolejną jedną z najważniejszych zasad horyzontalnych

³⁸ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.).

³⁹ Raport końcowy z badania. Ewaluacja wdrażania polityk horyzontalnych w ramach RPOWŚ 2014-2020, s. 36-37.

i jej celem jest „umożliwienie wszystkim osobom – bez względu na płeć, rasę, wiek, niepełnosprawność, pochodzenie etniczne, wyznawane poglądy lub religię, orientację seksualną – sprawiedliwego, pełnego uczestnictwa we wszystkich dziedzinach życia na jednakowych zasadach”⁴⁰. Aktualnie największy nacisk jest kładziony na pomoc osobom niepełnosprawnym, które znajdują się w wyjątkowo niekorzystnej sytuacji i potrzebują odpowiedniego wsparcia. W *Europejskiej strategii w sprawie niepełnosprawności 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier* określono 8 podstawowych obszarów działania, które służą eliminacji barier utrudniających funkcjonowanie osób z niepełnosprawnościami w życiu społeczno-gospodarczym: Dostępność, Uczestnictwo, Równość, Zatrudnienie, Kształcenie i szkolenie, Ochrona socjalna, Zdrowie i Działania zewnętrzne⁴¹.

W działaniach 5.1 Infrastruktura drogowa, 5.2 Infrastruktura kolejowa i 6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF uwzględniono zasady równości szans i dyskryminacji⁴². Do obowiązkowych uwzględnień stosowania zasady równości szans i niedyskryminacji w sposób horyzontalny należy zapewnienie równego dostępu oraz zapobieganie dyskryminacji w dostępie do infrastruktury⁴³.

Więcej niż trzech na czterech uczestników badania wskazują, że wpływ projektu na zasadę równości szans i niedyskryminacji był pozytywny (77,78%). Jak zaznaczają, realizowane działania, poprzez zastosowane rozwiązania miały pozytywny wpływ na zasadę promowania równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji. Wzmocnienie polityki równości szans ma na celu uwzględnienie w procesie realizacji projektu interesów grup społecznych znajdujących się w trudniejszej sytuacji. Na każdym etapie realizacji projektów zapewniano równe traktowanie wszystkich grup społecznych (niezależnie od płci, wieku, pochodzenia, niepełnosprawności, zamożności, czy religii). Zastosowane rozwiązania techniczne zapewnią zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi, ułatwią mobilność osób niepełnosprawnych, zapobiegając wykluczeniu społecznemu użytkowników drogi. Na każdym etapie realizacji projekty zapewniały równe traktowanie wszystkich grup społecznych, a z powstałej infrastruktury będzie korzystał każdy, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.

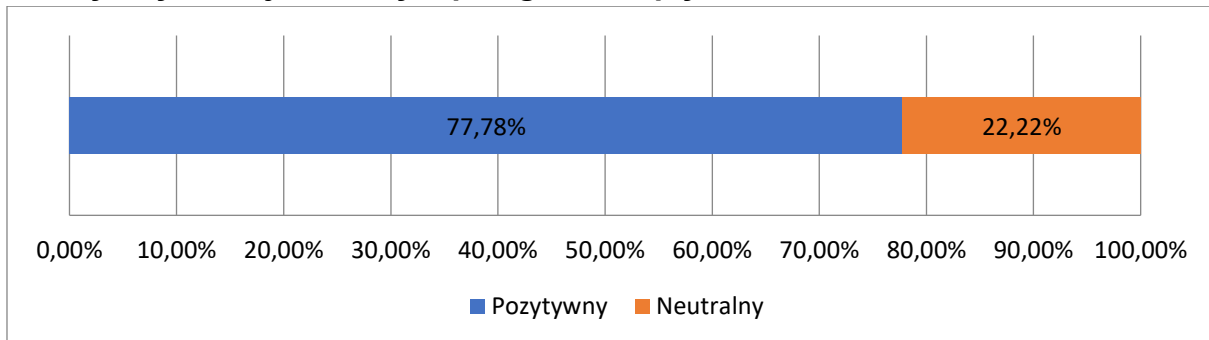
⁴⁰ Ibidem, s. 55.

⁴¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier Bruksela, dnia 15.11.2010 KOM(2010) 636 wersja ostateczna.

⁴² Ibidem, s. 58.

⁴³ Ibidem.

Wykres 8. Jaki był wpływ projektu na zasadę równości szans i niedyskryminacji? Na czym polegał ten wpływ?

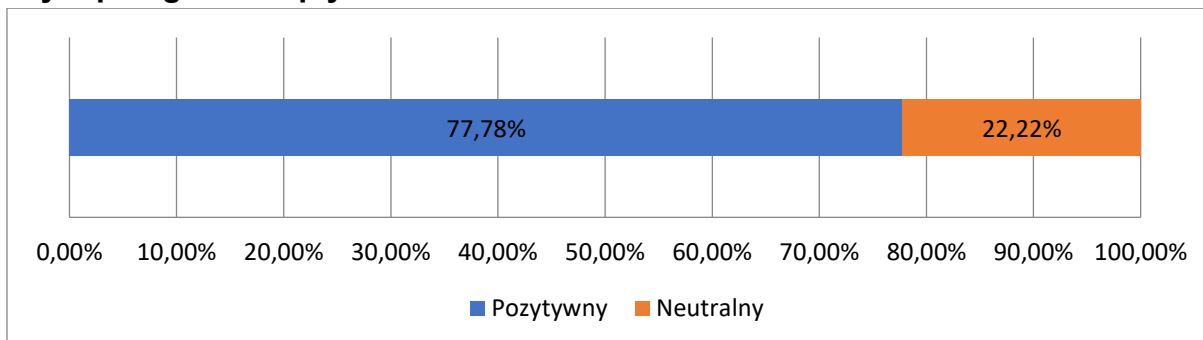


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Tego samego zdania byli uczestnicy badań jakościowych, biorący udział w indywidualnych badaniach pogłębiających. W przypadku zgodności projektów z zasadą równości mężczyzn i kobiet, zapewniały one w równym stopniu możliwość korzystania ze zbudowanej lub rozbudowanej infrastruktury, która udzielona będzie każdej grupie użytkowników niezależnie od płci, wieku, pochodzenia, poziomu sprawności, zamożności czy religii. Zastosowano m.in. rozwiązania techniczne powalające na likwidację barier architektonicznych, w tym windy, podjazdy, pochylnie, obniżone krawężniki, wygrozdenia przejść dla pieszych i ich oświetlenie, aktywne znaki na przejściach i wysepkach kanalizujących, bariery ochronne na obiektach inżynierskich i nasypach, zatoki autobusowe, oznakowanie poziome i pionowe, ułatwiając tym samym mobilność osób niepełnosprawnych i zapobiegając wykluczeniu społecznemu użytkowników drogi. Na każdym etapie realizacji i użytkowania projekty zapewniły równe traktowanie wszystkich grup społecznych, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.

Ponownie, więcej niż trzech na czterech uczestników badania wskazywało, że wpływ projektu na zasadę zrównoważonego rozwoju był pozytywny (77,78%). Zgodnie z ich wypowiedziami, projekty uwzględniały kształtowanie relacji między wzrostem gospodarczym i zaspokojeniem potrzeb mieszkańców z zachowaniem stanu środowiska w przyszłości. Dzięki zastosowaniu nowych technologii w procesie m.in. rozbudowy dróg projekty przyczyniły się do zrównoważonego rozwoju regionu w perspektywie długoterminowej w aspektach: środowiskowym (spadek zanieczyszczenia środowiska przez ograniczenie emisji spalin, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego, uregulowanie systemu odwodnienia drogi), ekonomicznym (obniżeniu kosztów eksploatacji pojazdów) i społecznym (zwiększone bezpieczeństwo ruchu, poprawa jakości życia mieszkańców otoczenia drogi, zwiększenie dostępności do drogi, rozwój przedsiębiorczości).

Wykres 9. Jaki był wpływ projektu na zasadę zrównoważonego rozwoju? Na czym polegał ten wpływ?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Uczestnicy badań jakościowych będący przedstawicielami beneficjentów, również ocenili pozytywnie zgodność realizowanych przez nich projektów z zasadą zrównoważonego rozwoju, ponieważ uwzględniały budowanie relacji między wzrostem gospodarczym i zaspokojeniem potrzeb mieszkańców, wraz z zachowaniem stanu środowiska w przyszłości. Dzięki zastosowaniu nowych technologii w procesie rozbudowy drogi projekty przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju regionu w perspektywie długoterminowej, uwzględniając spadek zanieczyszczenia środowiska przez ograniczenie emisji spalin obniżenie hałasu komunikacyjnego uregulowanie systemu odwodnienia drogi w aspekcie ekonomicznym obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów. Jeśli chodzi o aspekt społeczny zwiększone bezpieczeństwo ruchu przyczynia się do poprawy jakości życia mieszkańców.

Komplementarność działań pojętych w ramach RPOWŚ 2014-200 z projektami POWS i POIS oraz ich wpływ na wystąpienie efektów synergicznych

Celem głównym Programu Rozwoju Polski Wschodniej na lata 2014-2020 był wzrost konkurencyjności i innowacyjności tego obszaru kraju, co miało zostać osiągnięte poprzez⁴⁴:

- Wsparcie małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) w zakresie działalności innowacyjnej;
- Tworzenie warunków sprzyjających powstawaniu MŚP w Polsce Wschodniej;
- Tworzenie nowych modeli biznesowych w celu umiędzynarodowienia działalności MŚP;
- Poprawę efektywności układów transportowych oraz zrównoważonego transportu miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych;

⁴⁴ Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego, s. 48.

- Zwiększenie dostępności makroregionu w zakresie infrastruktury transportowej.

W zakresie rozwoju infrastruktury transportowej POPW ustaliła oś priorytetową II, obejmującą swoim zakresem interwencji cele tematyczne 4 i 7, a także priorytety inwestycyjne⁴⁵:

- PI 4e – promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności obszarów wiejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu;
- PI 7b – zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi oraz oś priorytetową III obejmującą swoim zakresem interwencji cel tematyczny 7;
- PI 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących do zmniejszania hałasu.

W ramach POPW 2014-2020 w województwie świętokrzyskim wdrożono dziesięć inwestycji transportowych. Przedsięwzięcia te współfinansowano w ramach dotacji bezzwrotnych, a poziom dofinansowania wyniósł od 58% do 85% wydatków kwalifikowalnych.

⁴⁵ Ibidem.

Tabela 18. Inwestycje transportowe realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego w ramach POPW 2014-2020

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach	Projekt stanowił kontynuację inwestycji w zakresie komunikacji publicznej prowadzonych z udziałem środków UE w latach 2007-2013. Składał się z 4 zadań obejmujących: zakup 25 autobusów o napędzie spełniającym co najmniej normę Euro 6, zakup i montaż 30 szt. elektronicznych tablic informacyjnych, rozbudowę Wapiennikowej w	Gmina Kielce	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.1. Zrównoważony transport miejski	96 129 121,41	71 734 251,28	Luty 2017 – marzec 2020	Pozakonkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
	Kielcach wraz z rozbudową kilku skrzyżowań i przebudową parkingu przy cmentarzu Cedzyna w Kielcach.							
Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach	Projekt składał się z 9 zadań, których realizacja umożliwiła kompleksową poprawę transportu publicznego w Kielcach. Zadania obejmowały m.in.: wdrożenie inteligentnego systemu transportowego wraz z budową niezbędnej infrastruktury, zakup i montaż automatów do sprzedaży	Gmina Kielce	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.1. Zrównoważony transport miejski	246 541 626,96	184 517 054,71	Kwiecień 2016 – grudzień 2022	Pozakonkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
	<p>biletów w autobusach komunikacji miejskiej, zakup i montaż wewnętrznych tablic LCD „koralikowych” wizualizujących przebieg trasy danej linii, doposażenie autobusów w urządzenia systemu zapowiedzi głosowych, przedłużenia ul. Olszewskiego, budowę pętli autobusowej oraz Centrum Komunikacyjnego wraz z Systemem Informacji dla Pasażerów.</p>							

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
Rozbudowa DW 761 na odcinku: Piekoszów - węzeł Jaworznia (S7)	Przedmiotowa inwestycja polegała na rozbudowie drogi publicznej klasy G z miejscowym poszerzeniem pasa drogowego i obejmowała m.in. wykonanie nawierzchni spełniającej wymagania dla dróg o ruchu KR3 dla obciążenia 115 kN/oś o szerokości drogi 7 m i łącznej długości 1,80 km, budowę 4 nowych zatok autobusowych, rozbudowę 5 istniejących zatok autobusowych, budowę 2 zatok postojowych dla	Województwo Świętokrzyskie	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.2. Infrastruktura drogowa	4 119 269,86	3 453 354,95	Luty 2016 – grudzień 2017	Konkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
	samochodów osobowych, budowę chodników.							
Rozbudowa DW 764 na odcinku: granica miasta Kielce - granica gminy Daleszyce wraz z budową obwodnic m. Suków i Daleszyce	W ramach Projektu rozbudowany został odcinek drogi woj. nr 764 od granicy m. Kielce do granicy gm. Daleszyce z gm. Raków. W ramach inwestycji prowadzono m.in. przebudowę odcinków jezdni oraz budowę obwodnic m. Suków i Daleszyce oraz instalacji, obiektów mostowych i infrastruktury technicznej.	Województwo Świętokrzyskie	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.2. Infrastruktura drogowa	143 465 080,21	110 118 922,90	Grudzień 2016 – grudzień 2019	Konkursowy
Rozbudowa DW 764 w Kielcach na odcinku od Ronda Czwartaków do granicy miasta	Projekt obejmuje rozbudowę odcinka DW 764 o łącznej długości około 2,39	Gmina Kielce	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.2. Infrastruktura drogowa	54 045 754,81	31 393 740,86	Marzec 2022 – grudzień 2023	Konkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
	<p>km. W ramach projektu założono m.in. rozbudowę istniejącej jezdni, skrzyżowań, chodników, wlotów dróg podporządkowanych, budowę nowych jezdni, buspasów, dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniu, ścieżek rowerowych, ścieżek pieszo - rowerowych, dróg stanowiących dojazd do nieruchomości, dodatkowych jezdni, miejsc postojowych dla samochodów osobowych i OzN.</p>							

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
Budowa nowego przebiegu DW 764 w Kielcach na odcinku od skrzyżowania ul. Tarnowskiej z ul. Wapienni-kową (DK 73) do Ronda Czwartaków	Projekt polegał na budowie nowego przebiegu DW 764 w Kielcach. Poza poprowadzeniem nowej drogi, inwestycja zakładała m.in. budowę pętli autobusowej, bus-pasów, ścieżki rowerowej, parkingu.	Gmina Kielce	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.2. Infrastruktura drogowa	41 212 235,78	24 536 269,66	Luty 2016 – sierpień 2018	Konkursowy
Rozbudowa DW 762 na odcinku: węzeł Kielce południe (S7) - granica gminy Chęciny	Inwestycja polegała na rozbudowie DW 762 do parametrów drogi klasy technicznej G, a także m.in. budowę dróg dojazdowych do nieruchomości, ciągów pieszo-rowerowych i oświetlenia, przebudowę i	Województwo Świętokrzyskie	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.2. Infrastruktura drogowa	68 774 380,15	49 239 749,13	Marzec 2017 – marzec 2019	Konkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
	budowę zjazdów indywidualnych i publicznych, przebudowę istniejących skrzyżowań zwykłych na skrzyżowania skanalizowane oraz przebudowę i budowę zatok autobusowych wraz z peronami i miejscami na wiaty.							
Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765 od skrzyżowania z DK 73	Przedmiotowa inwestycja polegała na budowie po nowym śladzie, odcinka DW 765, będącej północną obwodnicą miasta Chmielnika o łącznej długości około 2,67 km. Zaprojektowano	Województwo Świętokrzyskie	2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa	2.2. Infrastruktura drogowa	47 694 240,33	35 150 090,88	Grudzień 2016 – marzec 2019	Konkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
	także drogi dojazdowe o łącznej długości około 6,5 km, ciągi pieszo-rowerowe, szlaki rowerowe w ciągu dróg dojazdowych oraz chodniki, zatoki autobusowe z peronami.							
Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew - prace projektowe	Przedmiotem Projektu jest przygotowanie dokumentacji projektowej niezbędnej do realizacji przedsięwzięcia. Przez dokumentację projektową rozumie się całość dokumentacji niezbędnej do prawidłowej	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	3. Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa	3.1. Infrastruktura kolejowa	23 958 911,11	11 629 345,66	Sierpień 2017- grudzień 2022	Pozakonkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
	realizacji inwestycji wraz z uzyskaniem wszelkich niezbędnych decyzji, pozwoleń, technicznych warunków przyłączenia i uzgodnień dotyczących tego przedsięwzięcia. Zakres rzeczowy Projektu obejmuje w szczególności: koncepcję programowo przestrzenną, dokumentację budowlaną i materiały przetargowe.							
Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko	Projekt obejmuje rehabilitację linii nr 25 na odcinku od km 143,422 do km	PKP Polskie Linie	3. Ponadregionalna	3.1. Infrastruktura kolejowa	609 058 042,14	357 405 254,74	Grudzień 2016 – grudzień 2023	Pozakonkursowy

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Nazwa beneficjenta	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu	Tryb wyboru projektu
Kamienna – Sandomierz	242,400, to jest o długości 98,978 km, a także przebudowę dworca w Skarżysku Kamiennej wraz z budową parkingu Park&Ride. W ramach zaplanowano m.in. przebudowę nawierzchni torowej wraz z korektą geometrii torów, granicach terenu kolejowego, wzmocnienie podtorza na odcinku Skarżysko Kamienna – Zalesie Gorzyckie, przebudowę istniejących skrzyżowań.	Kolejowe S.A.	Infrastruktura Kolejowa					

Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika „Lista projektów realizowanych z Funduszy Europejskich w Polsce w latach 2014-2020”, stan na dzień 31.05.2022.

Celem głównym Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 było wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej⁴⁶. Priorytet ten został oparty na równowadze oraz wzajemnym uzupełnianiu się działań w trzech podstawowych obszarach⁴⁷:

- Czystej i efektywnej energii oraz integracji i poprawy funkcjonowania europejskiego rynku energii;
- Adaptacji do zmian klimatu oraz efektywnego korzystania z zasobów;
- Konkurencyjności, w tym wnoszeniu istotnego wkładu w utrzymanie przez UE prowadzenia na światowym rynku technologii przyjaznych środowisku; usuwając przeszkody w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

Na terenie województwa świętokrzyskiego w ramach POIiŚ 2014-2020 realizowane były trzy inwestycje transportowe – każdą z nich wdrażała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Projekty wyłonione zostały w trybie pozakonkursowym, formą dofinansowania była dotacja bezzwrotna, a wysokość dofinansowania wynosiła 85% wydatków kwalifikowalnych. Celem wszystkich trzech przedsięwzięć było „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”.

⁴⁶ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, s. 5.

⁴⁷ Ibidem.

Tabela 19. Inwestycje transportowe realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego w ramach POIiŚ 2014-2020

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu
Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Jędrzejów - granica województwa świętokrzyskiego/ małopolskiego	Projekt obejmował budowę drogi ekspresowej S7 na odcinku Jędrzejów – granica woj. świętokrzyskiego/ małopolskiego, od km 0+000 (km 583+540,00 istniejącej drogi krajowej nr 7) do km 19+932,59 na granicy województw świętokrzyskiego i małopolskiego.	3. Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego	3.1. Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T	598 715 883,14	221 505 469,27	Styczeń 2014 – grudzień 2017
Budowa drogi S7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów, odc. w. Chęciny – Jędrzejów	Projekt obejmował budowę drogi ekspresowej o przekroju poprzecznym 2x2 i długości 21,553 km, budowę trzech węzłów drogowych, a także budowę i przebudowę obiektów inżynierskich, dróg, ciągów pieszo-jezdných, ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt, przepustów drogowych, systemu odprowadzania wód deszczowych, oświetlenia, kolidującego uzbrojenia terenu, wyburzenia i	3. Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego	3.1. Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T	784 783 414,01	387 422 101,10	Styczeń 2014 – grudzień 2017

Tytuł projektu	Skrócony opis projektu	Priorytet	Działanie	Wartość projektu [PLN]	Wartość unijnego dofinansowania [PLN]	Okres realizacji projektu
	rozbiórki budynków i budowli, nasadzenia zieleni.					
Budowa drogi ekspresowej S7, odc. gr. woj. mazowieckiego/ świętokrzyskiego - Skarżysko Kamienna	Projekt obejmował budowę drogi ekspresowej S7 na odc. od granicy województwa mazowieckiego i świętokrzyskiego, do Skarżyska-Kamiennej o dł. 7,57 km, zlokalizowanej w sieci bazowej TEN-T.	4. Infrastruktura drogowa dla miast	4.1. Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego	329 463 917,60	156 873 618,40	Styczeń 2014 – czerwiec 2021

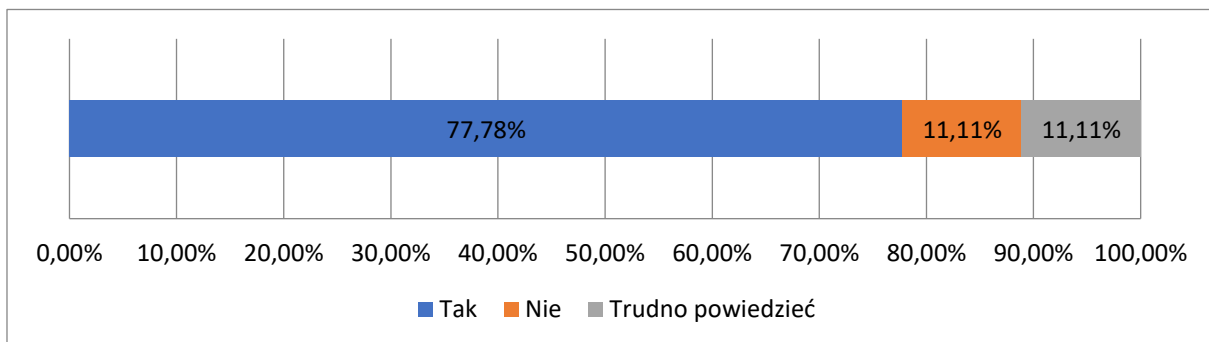
Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika „Lista projektów realizowanych z Funduszy Europejskich w Polsce w latach 2014-2020”, stan na dzień 31.05.2022.

Niemal 80% uczestników badania wskazało, że realizowane przez nich projekty były komplementarne z innymi inwestycjami realizowanymi z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i/lub Programu Operacyjnego Infrastruktura.

Podkreślali, że projekt jest zgodny z programem operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020 w zakresie celu tematycznego 7: promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej i osi priorytetowej II – nowoczesna infrastruktura transportowa. Jako uzasadnienie podawali suplementarność do wielu realizowanych projektów. Efekty synergii, które wystąpiły dzięki wdrożeniu komplementarnych inwestycji, to przede wszystkim:

- Zwiększona dostępność transportowa i poprawa bezpieczeństwa regionalnej sieci drogowej uzupełniającej sieć TEN-T;
 - Poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zmniejszenie poziomu hałasu;
 - Podniesienie walorów turystycznych regionu oraz poprawę bezpieczeństwa,
 - Stopniowe poprawianie standardów stawianych drogom wojewódzkim.
- Poprawie ulega również połączenie komunikacji z województwem małopolskim i podkarpackim.

Wykres 10. Czy projekt był komplementarny z innymi inwestycjami realizowanymi z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i/lub Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Również zdaniem ekspertów biorących udział w badaniu jakościowym, zrealizowane projekty są komplementarne do innych podejmowanych inwestycji transportowych w województwie, przede wszystkim w zakresie sieci transportowej TEN-T. Projekty w zakresie działania 5.1 wpisywały się w charakter zadań mających na celu wiązania sieci lokalnej z siecią TEN-T i inwestycjami o mniejszej skali.

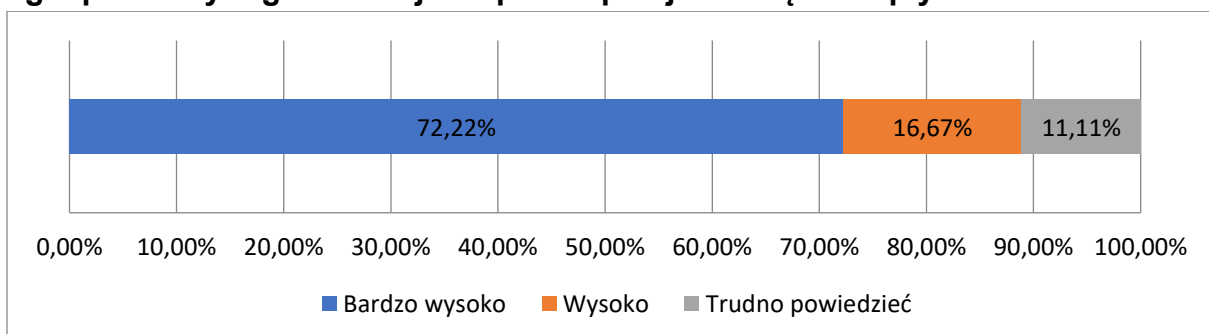
Wartość dodana zrealizowanych projektów i ich wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu

Na stan osiągnięcia wartości wskaźników wpływ mają trzy grupy czynników. Pierwszym z nich jest aspekt legislacyjny, następnym ekonomiczny, a trzeci wynika z zakresu potrzeb społeczeństwa. Bardzo duże znaczenie ma także doświadczenie oraz precyzja Beneficjentów w realizacji projektów infrastrukturalnych. Wszystkie dotychczas zakończone projekty osiągnęły zamierzone wskaźniki, co pozwala wnioskować, iż nie istnieje zagrożenie osiągnięcia wartości docelowych. Szacunkowe dane wskazują, iż wartości wskaźników zostaną osiągnięte do 2023 roku. Wyjątek stanowią projekty, które nie zostały jeszcze zakończone i dla których nie określono jeszcze poziomu osiągnięcia niektórych wskaźników.



Przez niemal trzech na czterech uczestników badania kwestionariuszowego (72,22%) wpływ inwestycji na rozwój społeczny i gospodarczy regionu oceniony został bardzo wysoko, a niemal co szósty uczestnik badania (16,67%) ocenia go wysoko. Wpływ ten przejawia się głównie poprzez rozwój transportowy. Realizowane projekty uwzględniały kształtowanie relacji między wzrostem gospodarczym i zaspokojeniem potrzeb mieszkańców z zachowaniem stanu środowiska w przyszłości. Dzięki zastosowaniu nowych technologii w procesie rozbudowy dróg i ciągów komunikacyjnych projekty przyczynią się do zrównoważonego rozwoju regionu w perspektywie długoterminowej w aspektach: środowiskowym (spadek zanieczyszczenia środowiska przez ograniczenie emisji spalin, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego, uregulowane odwodnienie drogi), ekonomicznym (obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów) i społecznym (zwiększone bezpieczeństwo ruchu, poprawa jakości życia).

Wykres 11. Jak oceniają Państwo wpływ inwestycji na rozwój społeczny i gospodarczy regionu? W jaki sposób przejawia się ten wpływ?

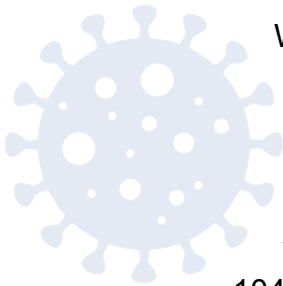


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Zdaniem ekspertów biorących udział w badaniu, największe znaczenie **zrealizowanych projektów transportowych w zakresie wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy regionu** miały te związane z budową obwodnic, ponieważ

lokalnie przyczyniły się do przeniesienia ruchu ciężkiego z miasta i usprawnienia wewnątrz miejskiej sieci komunikacyjnej. Pozostałe projekty drogowe m.in. dotyczące odcinków poszczególnych dróg/ulic także miały duże znaczenie, zwłaszcza dla lokalnej społeczności. Widoczne są także efekty inwestycji kolejowych, obejmujących m.in. zakup nowego taboru, który wpłynął na większy od zakładanego wzrost liczby pasażerów. Jak wynika z wypowiedzi respondentów – inwestycje kolejowe obejmujące np. zakup nowego taboru znacząco podnosi komfort podróży i może być elementem, który wpłynie na decyzję mieszkańców co do skorzystania z transportu kolejowego, ale efekty te będą widoczne w dłuższej perspektywie czasu i wymagają kolejnych działań, takich jak modernizacja infrastruktury, czy dostosowanie rozkładów jazdy.

Wpływ wybuchu pandemii COVID-19 na realizację inwestycji transportowych i działania minimalizujące negatywne skutki pandemii



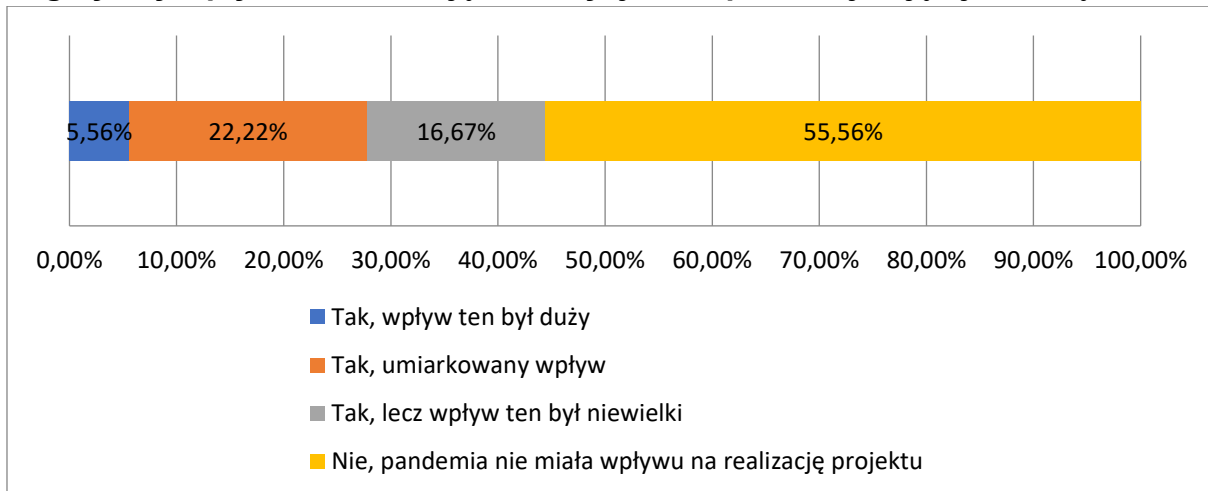
Wybuch pandemii Covid-19 spowodował potrzebę podjęcia działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa województwa, jak i złagodzenia negatywnych skutków pandemii na realizację projektów UE. Do takich działań należało utworzenie pakietu dedykowanych działań o nazwie „Świętokrzyska Tarcza Kryzysowa” w ramach dostępnych środków RPOWŚ ŁŻ. Wykorzystano

104,5 mln € w obszarze ochrony zdrowia oraz w celu złagodzenia negatywnych skutków społeczno-gospodarczych (przeciwdziałanie bezrobociu, dotacje, preferencyjne pożyczki na finansowanie kapitału obrotowego MŚP)⁴⁸.

Ponad połowa ankietowanych wskazała, że pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia nie miały znacznego, negatywnego wpływu na realizację analizowanych inwestycji transportowych (55,56%). Pozostali ocenili ten wpływ jako: niewielki (16,67%), lub umiarkowany (22,22%). Na duży wpływ wskazało jedynie 5,56% uczestników badania, wskazując, że wpływ na taką miała konieczność zmiany terminu realizacji zadania, korekty harmonogramu rzeczowo – finansowego, zmiany terminu realizacji inwestycji oraz zmiany terminu zakończenia realizacji inwestycji.

⁴⁸ Sprawozdanie roczne z wdrażania RPOWŚ 2014-2020 za rok 2020, s. 10.

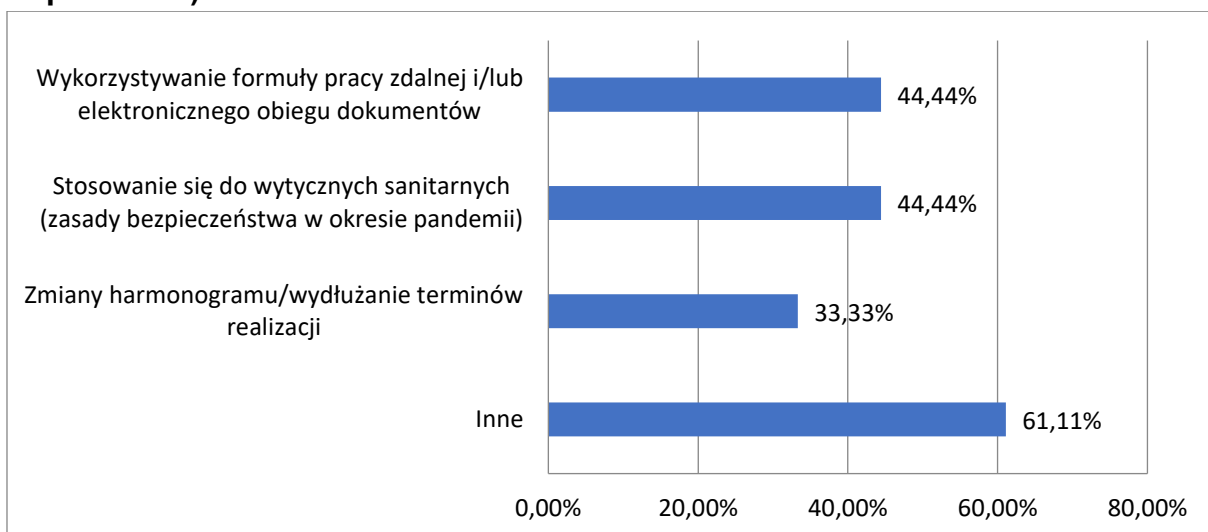
Wykres 12. Czy pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia miały negatywny wpływ na realizację inwestycji transportowej objętej analizą?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

W celu przeciwdziałania negatywnym skutkom pandemii, uczestnicy badań ilościowych podejmowali się takich działań, jak: stosowanie się do wytycznych sanitarnych (zasady bezpieczeństwa w okresie pandemii) (44,44%) oraz wykorzystywania formuły pracy zdalnej i/lub elektronicznego obiegu dokumentów (44,44%). Co trzeci ankietowany wskazywał również na elastyczność w zakresie zmian w harmonogramie i wydłużanie terminów realizacji (33,33%). Co istotne, ponownie znaczna część uczestników, bo 61,11% ankietowanych wskazało, że pandemia nie miała wpływu na realizację analizowanych projektów.

Wykres 13. Jakie działania podejmowali Państwo w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom pandemii? (Proszę zaznaczyć wszystkie prawidłowe odpowiedzi.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Zdaniem uczestników badania ankietowego, dodatkowe działania, które należałoby wprowadzić, aby zminimalizować negatywne skutki pandemii COVID-19 to przede wszystkim wdrożenie rozwiązań administracyjnych w zakresie uznawania roszczeń czasowych wynikających z pandemii, a mających wpływ na realizację projektów. Warto zaznaczyć, że 27,78% uczestników badania nie widziało potrzeby wprowadzania jakichkolwiek zmian w związku z pandemią.

Zdaniem ekspertów w dziedzinie transportu, biorących udział w badaniach jakościowych, branża budowlana nie jest uznawana za branżę, która w sposób znaczny odczuła skutki pandemii COVID-19, ponieważ popyt na usługi i materiały budowlane był stale wysoki. Biorąc jednak pod uwagę realizowane projekty i fakt, jaki szereg problemów napotkały na etapie realizacji (m.in. kumulacja realizacji kilku dużych inwestycji w kraju i związane z tym trudności z wyborem wykonawcy, wzrost cen i utrudniona dostępność do produktów) pandemia COVID-19 miała na to pośredni wpływ.

Rekomendowany kształt interwencji w perspektywie finansowej 2021-2027

Analiza potrzeb społeczno-gospodarczych województwa świętokrzyskiego jest niezbędnym elementem określenia rekomendacji dalszych interwencji finansowych. Zgodnie z danymi przedstawionymi w *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+* rozwój województwa świętokrzyskiego jest znacznie powolniejszy niż odpowiednie procesy zidentyfikowane w skali kraju. W tej sytuacji zalecana jest strategia, której istotą jest podjęcie próby modernizacji i transformacji sytuacji społeczno-gospodarczej regionu⁴⁹.



Do największych wyzwań społeczno-gospodarczych województwa świętokrzyskiego należą⁵⁰:

- Wspieranie działań osłabiających negatywne zjawiska związane z zanieczyszczeniem środowiska i zmianami klimatycznymi i zwalczanie zagrożeń naturalnych:
 - Dążenie do proekologicznej transformacji gospodarki regionalnej;
 - Promowanie zrównoważonej konsumpcji energii;
 - Rozpowszechnianie korzystnych dla klimatu systemów komunalnych;
 - Wspieranie sprzyjających środowisku form mobilności;
 - Upowszechnienie świadomości ekologicznej mieszkańców regionu;
 - Przeciwdziałanie skutkom zagrożeń naturalnych;
 - Poprawa efektywności gospodarki wodnej;
- Zatrzymanie i odwrócenie niekorzystnych procesów demograficznych:

⁴⁹ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+, s. 30-31, 129.

⁵⁰ Ibidem, s. 31-32.

- Zwiększenie atrakcyjności zamieszkania, w szczególności dla ludzi młodych;
- Wykreowanie w regionie aktywności gospodarczych i warunków przyciągających nowych mieszkańców w sektorach: wytwórczości, kultury, nauki i usług;
- Wzmocnienie i wyeliminowanie niekorzystnych cech gospodarki regionalnej:
 - Działania horyzontalne na obszarze całego województwa:
 - Zwiększenie atrakcyjności dla napływu kapitału inwestycyjnego;
 - Wspieranie rodzimej przedsiębiorczości;
 - Aktywne gospodarowanie publicznymi zasobami województwa;
 - Działania terytorialne zróżnicowane:
 - Podniesienie poziomu innowacyjności gospodarki poprzez wsparcie rozwoju uczelni wyższych tworzących atrakcyjne i oczekiwane na rynku kierunki kształcenia oraz przyszłościową możliwość do zatrudnienia osób młodych;
 - Wykorzystanie istniejących oraz wykreowanie i promocja wyspecjalizowanych produktów turystycznych oraz zdrowotnych i prozdrowotnych w kontekście regionalnym, krajowym i międzynarodowym, wykorzystujących walory naturalne i kulturowe regionu;
- Prorozwojowe gospodarowanie przestrzenią wojewódzką, w szczególności obszary słabo zurbanizowane, poprzez terytorializację polityki rozwoju;
- Poprawa i rozwój infrastruktury technicznej i społecznej.

W związku z wynikami analiz przeprowadzonych na potrzeby przygotowania dokumentów strategicznych dla województwa świętokrzyskiego, a także w związku z koniecznością dostosowywania się do wytycznych unijnych związanych z potrzebą stałego podnoszenia jakości powietrza, zasadnym jest wdrożenie inwestycji pozwalających na modernizację lub wymianę taboru kolejowego oraz autobusowego na bezemisyjny.

Ponadto według diagnozy umieszczonej w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego 2014-2020 istnieje silna potrzeba stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego. Region świętokrzyski charakteryzuje się małą zewnętrzną dostępnością transportową i słabym stopniem skomunikowania z najważniejszymi pasmami transportowymi w jego otoczeniu⁵¹.

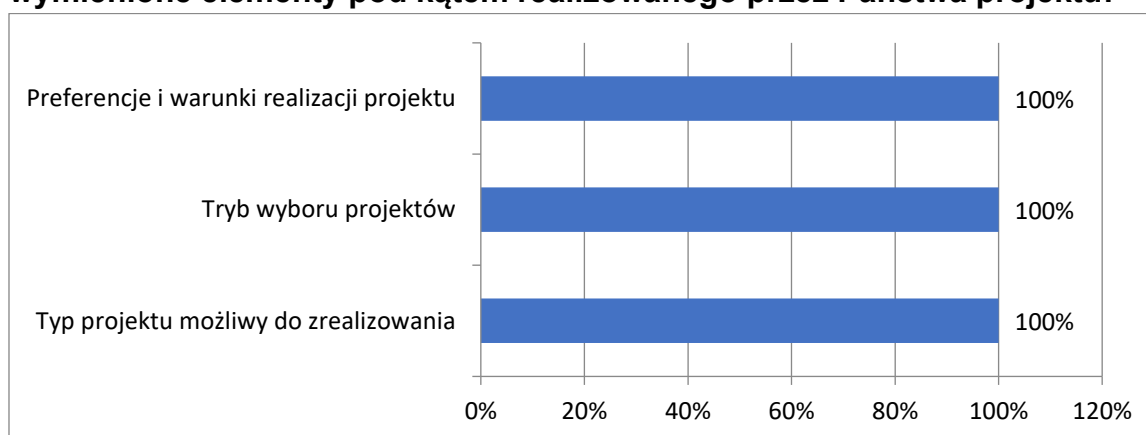
W kontekście wyzwań społeczno-gospodarczych rozwój województwa świętokrzyskiego w sektorze transportu wpłynie na zwiększenie wymiany towarowej

⁵¹ Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, s. 12-13.

regionu, ale także na tworzenie nowych miejsc pracy i pobudzenie rozwoju gospodarczego w innych sektorach⁵².

Kształt interwencji w ramach RPOWŚ 2014-2020 w odniesieniu do inwestycji transportowych w zakresie wymienionych elementów takich jak: typ projektu możliwy do zrealizowania, tryb wyboru projektów i preferencje i warunki realizacji projektu, został oceniony bardzo pozytywnie (po 100% pozytywnych wskazań). Z uwagi na wysoką skuteczność wdrożonych inwestycji, warto zatem rozważyć możliwość uwzględnienia tych elementów w nowym okresie programowania.

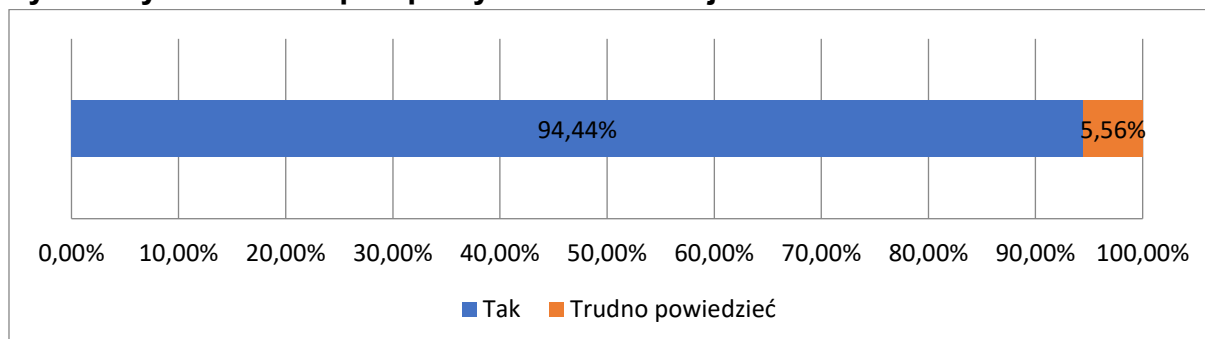
Wykres 14. Jak oceniają Państwo kształt interwencji w ramach RPOWŚ 2014-2020 w odniesieniu do inwestycji transportowych? Proszę ocenić wszystkie wymienione elementy pod kątem realizowanego przez Państwa projektu:



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

Przeważająca część uczestników badania (94,44%) widzi potrzebę dalszego realizowania inwestycji transportowych w regionie w perspektywie finansowej 2021-2027.

Wykres 15. Czy w Pana/i opinii inwestycje transportowe w regionie powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej 2021-2027?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=18.

⁵² Ibidem, s. 13.

Uczestnicy badań jakościowych będący przedstawicielami beneficjentów działań zostali poproszeni o wyrażenie opinii, czy inwestycje transportowe w regionie powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027. Przedstawiciele Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, Gminy Kielce oraz Urzędu Marszałkowskiego województwa świętokrzyskiego, a także PKP PLK zgodnie wskazali, że widzą potrzebę kontynuowania realizacji podobnych działań w kolejnej perspektywie finansowej.

Zdaniem jednego z ekspertów biorących udział w badaniu jakościowym, inwestycje transportowe, które powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 to przede wszystkim uzupełnienie luk w sieci dróg krajowych, które podlegały modernizacji. Wymaga to przeprowadzenia analizy inwestycji, które będą realizowane ze środków krajowych, w ramach innych programów finansowanych ze środków unijnych, a także z analizy potrzeb regionu (m.in. dokumentów strategicznych, konsultacji społecznych). Ponadto, jego zdaniem, wydaje się być uzasadnionym, aby pomyśleć o modernizacji drogi krajowej 73 i 74 w ramach województwa świętokrzyskiego, a także dalszej modernizacji infrastruktury drogowej dostępowej do Ostrowca Świętokrzyskiego i Starachowic. W zakresie infrastruktury kolejowej kształt przyszłych inwestycji uzależniony jest od ostatecznego kształtu CPK, jednak zwrócono uwagę na potrzebę modernizacji linii kolejowej nr 4 oraz linii kolejowej nr 84 (Radom – Kunów).

Eksperti biorący udział w badaniu zwrócili także uwagę na to, że dotychczasowy kierunek interwencji był bardzo dobrze przemyślany i właściwym jest podejmowanie dalszych działań mających na celu modernizację istniejących odcinków. Ich zdaniem kluczowa jest infrastruktura dostępowa łącząca województwo ze stolicą kraju oraz w obrębie województwa połączenia dostępne z i do Kielc. Braki w infrastrukturze drogowej, dostrzegane w badaniach jakościowych to połączenie Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice (poprzez modernizację DK 9 i 42) i wybudowanie wschodniej obwodnicy miasta Kielce.

Jak wynika z wypowiedzi jednego z ekspertów, należałoby również podejmować inwestycje zmierzające do połączenia dróg z siecią TEN-T w przypadku oraz terenów inwestycyjnych, jak również promowania multimodalności i tworzenia węzłów multimodalnych pozwalających na łączenie różnych środków transportu. W nowej perspektywie finansowej warto zwrócić uwagę także na przedsięwzięcia służące wspieraniu usług publicznego transportu zbiorowego np. dotyczące budowy węzłów przesiadkowych. Jednocześnie bardzo ważne jest podjęcie działań umożliwiających zapewnienie pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w miejscach dotychczasowo pozbawionych tego rodzaju formy komunikacji. W województwie wciąż zauważalne są białe plamy w transporcie publicznym, głównie na obszarach wiejskich.

Zdaniem przedstawicieli Departamentu Infrastruktury Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, rekomendowane

obszary wsparcia w kolejnej perspektywie finansowej muszą wynikać z Regionalnego Planu Transportowego i mają już wstępny zarys. Inwestycje będą się skupiać wokół modernizacji istniejących odcinków i budowy kolejnych, uzupełniających istniejącą infrastrukturę (zadania które są planowane w nowej perspektywie finansowania na lata 2021-2027 to m.in. budowa obwodnicy Końskich i obwodnicy Staszowa, a także obwodnicy Klimontowa w ciągu DW 758 i obwodnicy Nowego Korczyna czy rozbudowa drogi wojewódzkiej w mieście Obice).

Nowe wyzwania i obszary wymagające objęcia wsparciem Programu Regionalnego w perspektywie finansowej 2021-2027

W dniu 1 lutego 2022 r. w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej w Warszawie zawarty został Kontrakt Programowy dla Województwa Świętokrzyskiego. Jest on jednym z najważniejszych dokumentów, określających kierunki i warunki dofinansowania programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027. Zgodnie z projektem Programu regionalnego *Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027* inwestycje w zakresie transportu zostały uwzględnione w zakresie⁵³:



- Priorytetu 3: Mobilność miejska, Cel szczegółowy 2 (viii) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej;
- Priorytetu 4: Dostępne świętokrzyskie, Cel szczegółowy 3 (ii) Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

W ramach Celu szczegółowego 2 (viii) Promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej, na obszarach miast i ich obszarów funkcjonalnych realizowane będzie:

- Zakup i modernizacja taboru dla publicznego transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych, spełniając wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE, przy czym zakup taboru innego niż bezemisyjny będzie możliwy tylko w przypadku, gdy zakup taboru bezemisyjnego nie będzie uzasadniony z przyczyn eksploatacyjnych lub technicznych;

⁵³ Załącznik nr 1 do Uchwały nr 4973/22 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 4 marca 2022 r.

- Rozwój infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego, w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego;
- Cyfryzacja transportu miejskiego – miejskie systemy ITS dla transportu publicznego, systemy ITS zmniejszające oddziaływanie transportu na środowisko, systemy współdzielenia środków transportu oraz systemy integracji taryfowej i wdrażające koncepcję „Mobilność jako usługa” (MaaS), w tym systemy biletowe i aplikacje planowania podróży;
- Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego z uwzględnieniem zwiększania bezpieczeństwa ruchu (np. w ramach stref wolnych od ruchu samochodowego, drogi i pasy rowerowe, spójne sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym, tworzenie możliwie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych, doświetlenie przejść dla pieszych i inne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów);
- Rozwój innowacyjnych bezemisyjnych środków transportu, w tym systemów autonomicznych w transporcie miejskim;
- Realizacja działań związanych z przygotowaniem planów zrównoważonej mobilności miejskiej opracowywanych i wdrażanych przez odpowiednie organy gmin lub umocowane do tego formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego.

Nie będą wspierane inwestycje w infrastrukturę drogową służącą dla indywidualnego ruchu samochodowego, z wyłączeniem:

- Obiektów P+R („parkuj i jedź”), dla których wsparcie będzie możliwe pod warunkiem zlokalizowania ich na obrzeżach miast, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym;
- Infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników – jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, a inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb.

Realizowane działania kierowane będą do miast i ich obszarów funkcjonalnych. Do realizacji tego celu służyć będzie w szczególności instrument ZIT.

W ramach Celu szczegółowego 3 (ii) Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej, realizowane będą działania, mające na celu wsparcie infrastruktury drogowej, rozwój i usprawnienie publicznego transportu zbiorowego oraz działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa transportu. Inwestycje w infrastrukturę drogową będą skierowane na poprawę stanu sieci dróg

wojewódzkich. Wsparciem zostaną objęte następujące kategorie inwestycji w infrastrukturę dróg wojewódzkich:

- Zapewnienie niezbędnych połączeń do TEN-T, a także zapewnienia niezbędnych połączeń do miejsc inwestycyjnych, centrów logistycznych oraz innych gałęzi zrównoważonego transportu (np. terminali intermodalnych, węzłów kolejowych);
- Budowa lub przebudowa dróg wojewódzkich w celu umożliwienia wykonywania codziennych przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej;
- Budowa obwodnic (w ciągu dróg wojewódzkich) w celu eliminacji niedogodności wynikających z przebiegającego ruchu tranzytowego, przede wszystkim w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń;
- Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych, jako element kompleksowych projektów.

Ponadto infrastruktura drogowa zostanie wsparta poprzez:

- Punktowe inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- Budowę infrastruktury ładowania/ tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników – jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, a inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb.

Wszystkie projekty dotyczące budowy lub modernizacji dróg będą obejmowały dostosowanie dróg do nośności 11,5 tony/oś.

Uczestnicy badań jakościowych, będący przedstawicielami beneficjentów, w przeprowadzonych wywiadach indywidualnych udzielili odpowiedzi w zakresie planowanych do realizacji projektów transportowych w nowym okresie programowania. Jak podają, w przypadku uruchomienia środków na ten cel z pewnością podejmą się realizacji zadań mających na celu usprawnienie sieci komunikacyjnej w województwie.

Uczestnicy badania kwestionariuszowego CATI/CAWI poproszeni zostali o wskazanie, które typy projektów należałoby kontynuować w nowym okresie programowania. Jako najbardziej priorytetowy uznano budowę lub przebudowę dróg wojewódzkich poza obszarem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF), stanowiących połączenie z siecią dróg krajowych, ekspresowych oraz z ośrodkami miejskimi w sąsiednich regionach (83,33%). Ponad co piąty uczestnik badania (22,22%) wskazywał również na potrzebę budowy, przebudowy i/lub modernizacji infrastruktury dworcowej i przystankowej o znaczeniu regionalnym (poza siecią TEN-T), w tym np.: węzły kolejowe, kolejowo-drogowe, obiekty inżynierskie i inżynieryjne, dostosowanie infrastruktury do potrzeb pasażerów, w tym z niepełnosprawnościami.

Zainteresowanie realizacją inwestycji takich jak: budowa i przebudowa infrastruktury kolejowej poza siecią TEN-T, zakup taboru kolejowego dla połączeń wojewódzkich, modernizacja oświetlenia ulicznego, budowa, przebudowa uzupełniająca do poziomu krajowego infrastruktury transportu publicznego (m.in. ścieżki rowerowe/drogi dla rowerów, centra przesiadkowe) i zakup nowego niskoemisyjnego taboru wyraziło po 16,67% ankietowanych.

Tabela 20. Które typy projektów należałoby kontynuować w nowym okresie programowania? (Proszę zaznaczyć wszystkie prawidłowe odpowiedzi.)

Typ projektu	% wskazań
Budowa lub przebudowa dróg wojewódzkich poza obszarem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF), stanowiących połączenie z siecią dróg krajowych, ekspresowych, autostrad oraz z ośrodkami miejskimi w sąsiednich regionach	83,33%
Budowa, przebudowa i/lub modernizacja infrastruktury dworcowej i przystankowej o znaczeniu regionalnym (poza siecią TEN-T), w tym np.: węzły kolejowe, kolejowo-drogowe, obiekty inżynierskie i inżynieryjne, dostosowanie infrastruktury do potrzeb pasażerów	22,22%
Budowa i przebudowa infrastruktury kolejowej poza siecią TEN-T	16,67%
Zakup taboru kolejowego dla połączeń wojewódzkich	16,67%
Modernizacja oświetlenia ulicznego	16,67%
Budowa, przebudowa uzupełniająca do poziomu krajowego infrastruktury transportu publicznego (m.in. ścieżki rowerowe/drogi dla rowerów, centra przesiadkowe)	16,67%
Zakup nowego niskoemisyjnego taboru	16,67%
Rozbudowa i/lub modernizacja sieci ciepłowniczych	11,11%

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=17 (wyniki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wybrania więcej niż jednej odpowiedzi).

Zdaniem ekspertów biorących udział w badaniach jakościowych, w kolejnej perspektywie finansowej poza inwestycjami o dużej skali (m.in. wspomniane połączenie Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice), warto zabezpieczyć środki na realizację działań w zakresie projektów związanych z poprawą stanu infrastruktury w mniejszych miastach województwa. Z kolei przedstawiciele Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich jako najistotniejsze potrzeby wskazują inwestycje drogowe.

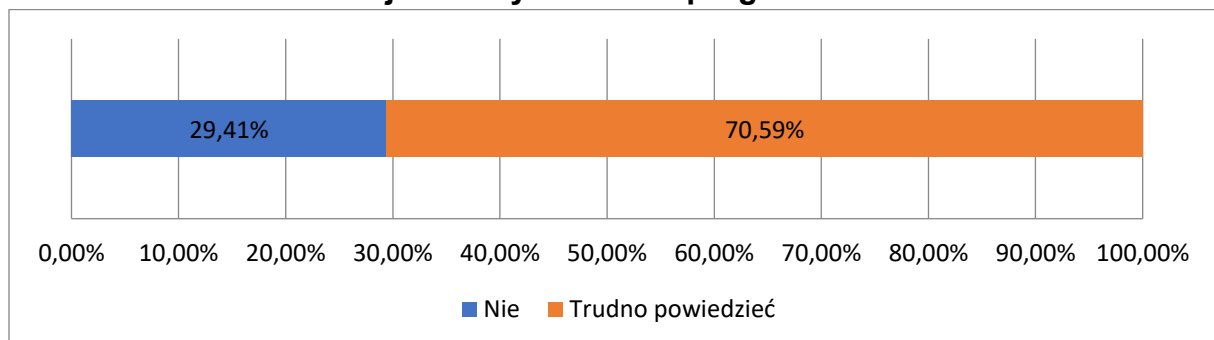
Gotowość dokumentacyjna potencjalnych beneficjentów do realizacji inwestycji planowanych w perspektywie 2021-2027

Uczestnicy badań jakościowych zostali poproszeni o ocenę gotowości dokumentacyjnej swojego podmiotu do realizacji kolejnych inwestycji transportowych dofinansowanych w ramach RPOWŚ. Przy dokonaniu oceny uwzględnili przygotowanie do tworzenia dokumentów (normatywnych, planistycznych, sprawozdawczych) oraz przygotowanie do zarządzania procesami i systemami dokumentacyjnymi (tworzenie, gromadzenie, przechowywanie, przetwarzanie, udostępnianie). Beneficjenci działań wskazali, że realizują wiele projektów, które są na różnych etapach zaawansowania, natomiast wszystko odbywa się w czasie do tego wyznaczonym w wewnętrznych harmonogramach pracy. Niektóre dokumentacje są już gotowe, a kolejnym krokiem jest oczekiwanie na środki. Przedstawiciele Gminy Kielce wskazali, że miasto podejmuje kroki w przygotowaniach dokumentów strategicznych, które będą wymagane w kolejnej perspektywie finansowej, a które będą opisywały plany, zamierzenia i potrzeby inwestycje miasta. Dokumenty te są zaliczane do strategii rozwoju ponadlokalnego. Poza nimi, w trakcie przygotowywania jest także plan mobilności miejskiej. W oparciu o taką dokumentację możliwe będzie poznanie potrzeb miasta nie tylko w zakresie mobilności mieszkańców, ale też w zakresie projektów transportowych, drogowych. Jak podali przedstawiciele beneficjentów, w kolejnej perspektywie finansowej chcą skupić się na mobilności mieszkańców, związanych ze ścieżkami rowerowymi, komunikacją publiczną i rozwojem infrastruktury z tym związanej.



Więcej niż co czwarty uczestnik badania (29,41%) kwestionariuszowego CAWI/CATI nie widzi potrzeby wprowadzenia zmian kształtu interwencji w nowym okresie programowania. Pozostali uczestnicy badania wstrzymali się od wskazania jednoznacznej odpowiedzi.

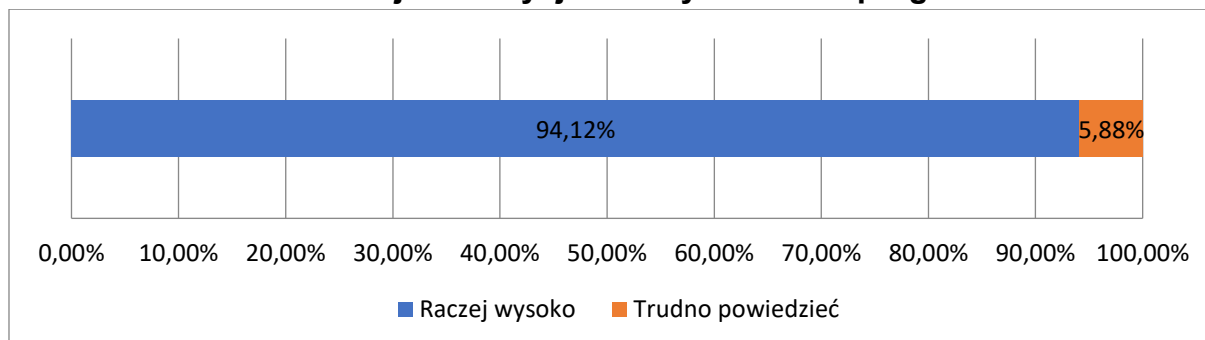
Wykres 16. Czy jako beneficjent dostrzegają Państwo potrzebę wprowadzenia zmian kształtu interwencji w nowym okresie programowania?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=17.

Przez 94,12% ankietowanych gotowość dokumentacyjną instytucji w odniesieniu do realizacji inwestycji w nowym okresie programowania oceniona została raczej wysoko. Trudność w wyrażeniu opinii miało pozostałe 5,88% ankietowanych.

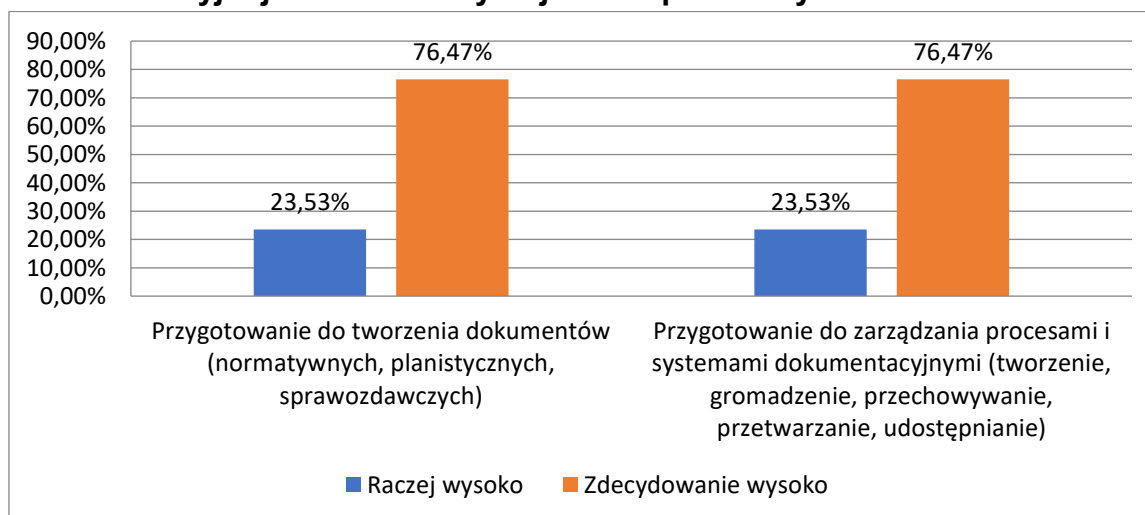
Wykres 17. Jak ocenia Pan/i gotowość dokumentacyjną Państwa instytucji w odniesieniu do realizacji inwestycji w nowym okresie programowania?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=17.

Uczestnicy badania kwestionariuszowego zostali poproszeni o ocenę poszczególnych aspektów kultury dokumentacyjnej instytucji, którą reprezentują w zakresie przygotowania do tworzenia dokumentów (normatywnych, planistycznych, sprawozdawczych) oraz przygotowania do zarządzania procesami i systemami dokumentacyjnymi (tworzenie, gromadzenie, przechowywanie, przetwarzanie, udostępnianie). Każdy z nich zaopiniowany został bardzo pozytywnie, zyskując takie same oceny: po 23,53% raczej wysoko i 76,47% zdecydowanie wysoko.

Wykres 18. Jak oceniłby/aby Pan/i poszczególne aspekty kultury dokumentacyjnej Państwa instytucji we wspomnianym zakresie?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania CAWI/CATI, n=17.

Rola i znaczenie Regionalnego Planu Transportowego i jego założeń na programowanie przyszłej perspektywy finansowej

Regionalny Plan Transportowy na lata 2021-2030 będzie odgrywał kluczową rolę w programowaniu przyszłej perspektywy finansowej. Kompleksowe zaplanowanie transportu w województwie, w odniesieniu do celów szczegółowych polityki „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych”:



- Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu;
- Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej;

jest warunkiem ex-ante, który umożliwi skorzystanie ze środków UE w nowym okresie programowania. Oznacza to, że bez jego opracowania, wykorzystanie funduszy unijnych na poziomie województwa nie będzie możliwe.

Zgodnie z przygotowanymi założeniami Plan na lata 2021-2030 powstanie poprzez dokonanie aktualizacji i uzupełnienia zapisów oraz ustaleń *Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020*. Jego głównym celem będzie natomiast „umożliwienie podejmowania decyzji w zakresie rozwoju regionalnego systemu transportowego w sposób spójny, holistyczny i oparty na wiarygodnych informacjach”. Dokument ten musi stanowić odzwierciedlenie realnych potrzeb regionu w zakresie transportu, stąd też konieczność przeprowadzenia dogłębnych analiz oraz identyfikacji kluczowych problemów. Plan ten będzie określał cele oraz priorytety odnoszące się m.in. do transportu drogowego i kolejowego, jak również dróg krajowych i wojewódzkich, intermodalnej mobilności czy dróg rowerowych⁵⁴.

Regionalny Plan Transportowy Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021-2030 zostanie opracowany w sposób zgodny z:

- Misją oraz celami strategicznymi i operacyjnymi SRWŚ 2030+;
- Kryteriami warunku podstawowego (obejmującego m.in. ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, krajowe plany na rzecz energii i klimatu, interoperacyjność sieci kolejowej, promowanie multimodalności, ocenę zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacje dotyczące środków finansowych odpowiadających planowanym inwestycjom, etc.).

⁵⁴ Założenia do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego da lata 2021-2030.

Działania i inwestycje, które zostaną zaplanowane do realizacji będą zmierzały do stworzenia systemu transportowego, który będzie zrównoważony, bezpieczny, inteligentny, intermodalny oraz odporny na zmiany klimatu, a sieć drogowa zostanie doprowadzona do wymogów określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie⁵⁵. Projekt Planu na lata 2021-2030 zostanie ponadto przyjęty zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko^{56,57}.

Uczestnicy badań jakościowych wskazują zgodnie, że RPT ma strategiczne znaczenie, jako dokument umożliwiający podejmowanie decyzji w zakresie rozwoju regionalnego systemu transportowego w sposób całościowy i oparty na wiarygodnych informacjach oraz diagnozie regionu. Dokument będzie odzwierciedlał realne potrzeby, ponieważ jego opracowanie poprzedzają szczegółowe analizy. Jak podkreślili uczestnicy wywiadów IDI – zaproponowane w planie działania i inwestycje będą zmierzać do docelowego powstania w obszarze województwa świętokrzyskiego zrównoważonego, bezpiecznego, inteligentnego i intermodalnego systemu transportowego, odpornego na zmiany klimatu.

Wpływ demarkacji inwestycji na infrastrukturę transportową pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027

W ramach Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich na lata 2021-2027 w Polsce przyjęto m.in. cel „Lepiej połączona Europa”, a w nim⁵⁸:

- Obszar: „Rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T (w tym transport drogowy, szynowy/kolejowy);
- Obszar: „Poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów”.

W przypadku pierwszego obszaru zakres wsparcia będzie obejmował m.in.⁵⁹:

⁵⁵ Dz. U.2016.124, t.j. z późn. zm.

⁵⁶ Dz. U. 2020, poz. 283 t.j. z późn. zm.

⁵⁷ Założenia do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego do lata 2021-2030.

⁵⁸ Projekt Umowy Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, listopad 2021 roku, s. 98-99.

⁵⁹ Ibidem, s. 99.

- Budowę nowej oraz modernizację istniejącej infrastruktury kolejowej i drogowej sieci TENT-T, a także likwidację wąskich gardeł technicznych;
- Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa i ochrony w sektorze transportu;
- Działania związane z budową i modernizacją dworców kolejowych.

W odniesieniu do drugiego z wymienionych obszarów zakres wsparcia obejmie m.in.⁶⁰:

- Budowa i przebudowa połączeń drogowych oraz kolejowych poza siecią TENT-T;
- Odciążenie miast od ruchu samochodowego, przede wszystkim tranzytowego, poprzez budowę obwodnic;
- Rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego (w tym autobusowego i kolejowego), m.in. poprzez zakup i modernizację taboru;
- Integrację różnych form transportu, m.in. poprzez budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych;
- Działania dotyczące podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące ochronę niezmotoryzowanych uczestników ruchu.

Na poziomie krajowym w nowym okresie programowania na lata 2021-2027 inwestycje transportowe będą realizowane m.in. w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS), stanowiącego kontynuację dwóch wcześniejszych programów Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz 2014-2020. Celem głównym Programu będzie poprawa warunków rozwoju kraju w oparciu o budowę infrastruktury technicznej oraz społecznej z uwzględnieniem założeń zrównoważonego rozwoju. Wśród jego priorytetów wskazano m.in.⁶¹:

- Priorytet IV „Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności, w tym:
 - Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T;
 - Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej;
- Priorytet V „Wsparcie sektora transportu z EFRR, w tym:
 - Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T;
 - Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie

⁶⁰ Ibidem, s. 99-100.

⁶¹ Projekt Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Warszawa, 4 stycznia 2022, s. 89, 96, 100, 106.

krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

Inwestycje transportowe będą także wdrażane w ramach Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej 2021-2027. Cel polityki 3 „Zwiększenie dostępności transportowej makroregionu” obejmować będzie⁶²:

- 1) Obszar infrastruktury drogowej, z uwagi na fakt, iż niska dostępność transportowa w dalszym ciągu identyfikowana jest jako bariera w rozwoju PW+. W związku z powyższym w ramach wskazanych Funduszy wsparcie skierowane będzie na rozwój dróg wymienionych w poszczególnych RPT, w celu poprawienia dostępu do sieci TEN-T.
- 2) Obszar infrastruktury kolejowej, z uwagi na wciąż znaczącą dysproporcją pomiędzy regionami Polski Wschodniej, a pozostałymi regionami kraju w odniesieniu do dostępności tej infrastruktury.

Na poziomie wojewódzkim inwestycje transportowe będą realizowane w ramach programu regionalnego *Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027*. Priorytet 4 „Dostępne świętokrzyskie” obejmuje cel szczegółowy 3 (ii), tj. „Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej”. W ramach wskazanego celu realizowane będą działania wspierające infrastrukturę drogową, a także rozwój oraz usprawnienie publicznego transportu zbiorowego i działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa transportu, w tym np.⁶³:

- Zapewnienie niezbędnych połączeń do TEN-T, miejsc inwestycyjnych czy centrów logistycznych;
- Budowa oraz przebudowa dróg wojewódzkich umożliwiających wykonywanie przewozów publicznego transportu zbiorowego;
- Budowa obwodnic będących w ciągu dróg wojewódzkich;
- Punktowe inwestycje podnoszące poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Budowa oraz modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (np. węzłów przesiadkowych);
- Budowa i modernizacja infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (m.in. drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe).

⁶² Załącznik do uchwały nr 5/2022 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2022, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (projekt), grudzień 2021, s. 9-10.

⁶³ Program regionalny Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027, (Projekt programu), stan na dzień 4.03. 2022, s. 128-130.

Linia demarkacyjna to dokument, który uzupełnia oraz doprecyzowuje zapisy Umowy Partnerstwa, w odniesieniu do interwencji jakie będą realizowane na poziomie krajowym oraz regionalnym. Celem opracowania linii demarkacyjnej jest koordynowanie działań oraz zapobieganie ich podwójnemu finansowaniu w ramach polityki spójności⁶⁴. Zgodnie z zapisami dokumentu demarkacja inwestycji transportowych objęła cele szczegółowe wskazane w kolejnej tabeli.

Tabela 21. Demarkacja inwestycji w odniesieniu do celu Polityki 3 „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”

Cel szczegółowy	Rodzaj projektu	Poziom krajowy	Poziom regionalny
(i) Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T	Inwestycje w zakresie transportu drogowego TEN-T	Inwestycje na drogach krajowych (tylko drogi GDDKiA)	Brak wsparcia
	Transport kolejowy w TEN-T – infrastruktura liniowa i tabor	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura kolejowa o charakterze ponadregionalnym, w tym Wschodnia Magistrala Kolejowa (FEPW)⁶⁵; • Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym w sieci TEN-T; 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura kolejowa – brak wsparcia; • Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym;
(ii) Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu,	Transport drogowy poza TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje na drogach krajowych (tylko drogi GDDKiA); • Realizacja dróg wojewódzkich z obszaru Polski Wschodniej (FEPW) – lista dróg w RPT; 	Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe

⁶⁴ Linia demarkacyjna, Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej Departament Regionalnych Programów Operacyjnych, 31 grudnia 2021, s. 1.

⁶⁵ Poprzez infrastrukturę kolejową o charakterze ponadregionalnym rozumiemy linie kolejowe na których prowadzone są międzywojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Cel szczegółowy	Rodzaj projektu	Poziom krajowy	Poziom regionalny
<p>inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej</p>	<p>Transport kolejowy poza TEN-T</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura kolejowa o charakterze ponadregionalnym⁶⁶, w tym Wschodnia Magistrala Kolejowa (FEPW); • Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym; • Kolej miejska (infrastruktura i tabor); 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura kolejowa zarządzana przez samorząd terytorialny lub podległe mu jednostki; • Budowa/ rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej taboru kolejowego; • Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym;
	<p>Integracja różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację lokalną z siecią pasażerskiego transportu szynowego, a także tworzenia i rozbudowy parkingów, systemów</p>	<ul style="list-style-type: none"> • W przypadku inwestycji na terenach MOF i wskazanych w Planach działań ZIT, obowiązuje demarkacja właściwa dla opisanej w CP2 (promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej); • W przypadku inwestycji, będących elementem projektów budowy lub modernizacji dworców kolejowych, obowiązuje demarkacja właściwa dla dworców kolejowych; 	

⁶⁶ Poprzez infrastrukturę kolejową o charakterze ponadregionalnym rozumiemy linie kolejowe na których prowadzone są międzywojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Cel szczegółowy	Rodzaj projektu	Poziom krajowy	Poziom regionalny
	tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych		
	Budowa i modernizacja dworców, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności, zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi dla samochodów i rowerów)	Projekty PKP SA	Projekty samorządów
	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu, w tym również działania edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi	Działania o charakterze ogólnopolskim	Działania o charakterze regionalnym lub lokalnym, realizowane przez samorządy

Źródło: Linia Demarkacyjna, Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej Departament Regionalnych Programów Operacyjnych, 31 grudnia 2021, s. 26-29.

Przedstawiciel departamentu Infrastruktury Transportu i Komunikacji miał wątpliwości czy demarkacja inwestycji w odniesieniu do infrastruktury transportowej pomiędzy poziomem krajowym a regionalnym w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027 jest podejściem właściwym, ponieważ może ona utrudnić realizację zadań w ramach współpracy regionów w zakresach, które z perspektywy władz samorządowych, wydają się konieczne (np. realizacja wspólnej inwestycji przez województwo świętokrzyskie oraz łódzkie w ramach środków z FEPW nie jest możliwe, ponieważ to drugie nie zalicza się do regionu Polski Wschodniej).

Wnioski i rekomendacje

Poniżej przedstawione zostały wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonego badania.

Tabela 22. Wnioski i rekomendacje

L.p.	Wniosek wynikający z badania	Proponowana rekomendacja	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Proponowany termin wdrożenia	Proponowany sposób wdrożenia rekomendacji	Klasa rekomendacji
1.	W regionie widoczne jest zapotrzebowanie na budowę nowych dróg (przede wszystkim obwodnic odciążających miasta od ruchu samochodowego, a także dróg prowadzących do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, terenów inwestycyjnych lub innych gałęzi transportu) oraz modernizację dróg już istniejących. Brakuje też dobrze funkcjonujących	Rekomenduje się realizację projektów polegających m.in. na budowie nowych dróg (w tym głównie obwodnic i tych prowadzących do terenów inwestycyjnych, terminali intermodalnych, centrów logistycznych lub innych gałęzi transportu) oraz modernizację sieci kolejowej i istniejących drogowych ciągów komunikacyjnych, które przyczynią się do	IZ Programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027	IV kwartał 2022	Podczas opracowywania zapisów przyszłego Programu należy uwzględnić działania służące realizacji projektów związanych z tworzeniem i modernizacją sieci kolejowej i drogowej. Wdrożenie rekomendacji uzależnione jest od ostatecznych zapisów LD i RPT, tak aby zapewnić zgodność	Programowa, operacyjna

L.p.	Wniosek wynikający z badania	Proponowana rekomendacja	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Proponowany termin wdrożenia	Proponowany sposób wdrożenia rekomendacji	Klasa rekomendacji
	węzłów multimodalnych, łączących drogi z siecią kolejową oraz sieciami innych gałęzi transportu. (s. 77-80).	poprawy przepustowości. Ponadto rekomenduje się inwestycje przyczyniające się do utworzenia węzłów umożliwiających m.in. połączenie obszarów miejskich z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego (s. 77-80). Wśród nowych dróg warto zwrócić uwagę na obwodnice odciążające miasta od ruchu samochodowego.			wybiranych projektów z tymi dokumentami.	
2.	Do największych wyzwań społeczno-gospodarczych regionu należy m.in. wspieranie działań, które niwelują zjawiska związane z zanieczyszczeniem środowiska naturalnego (s. 76, 89). W związku z	Należy rozważyć finansowanie inwestycji związanych z zakupem nowych pojazdów, które będą spełniać normy związane z ochroną środowiska i będą dostosowane do potrzeb mieszkańców (w tym	IZ Programu Fundusze Europejskie dla Świątokrzyskiego 2021-2027	IV kwartał 2022	Podczas opracowywania zapisów przyszłego Programu należy dopuścić do realizacji projekty z zakresu modernizacji istniejącego i zakupu nowego taboru	Programowa, operacyjna

L.p.	Wniosek wynikający z badania	Proponowana rekomendacja	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Proponowany termin wdrożenia	Proponowany sposób wdrożenia rekomendacji	Klasa rekomendacji
	powyższym konieczne jest podejmowanie działań wpływających na podniesienie poziomu atrakcyjności publicznej komunikacji zbiorowej, w tym kolejowej, w oczach mieszkańców. Transport publiczny (drogowy i kolejowy) na terenie województwa świętokrzyskiego wymaga dalszej modernizacji (s. 79, 80).	także osób z niepełnosprawnościami). Zaleca się, by nowo zakupiony tabor kolejowy i autobusowy posiadał napęd zeroemisyjny. Poprawy wymaga ponadto skomunikowanie poszczególnych środków transportu, dopasowanie godzin odjazdu, tworzenie węzłów przesiadkowych (s. 79, 80). Dodatkowo rekomenduje się podjęcie działań umożliwiających zapewnienie pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w miejscach dotychczasowo pozbawionych tego			kolejowego, pod warunkiem, że interwencja taka będzie zgodna z LD, RPT oraz, że alokacja Programu pozwoli na realizację przedsięwzięć o takiej skali.	

L.p.	Wniosek wynikający z badania	Proponowana rekomendacja	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Proponowany termin wdrożenia	Proponowany sposób wdrożenia rekomendacji	Klasa rekomendacji
		rodzaju formy komunikacji (s. 80).				
3.	Sposób realizacji interwencji w ramach RPOWŚ 2014-2020 w odniesieniu do inwestycji transportowych obejmujący m.in. zastosowane preferencje, warunki realizacji oraz tryb wyboru projektów, charakteryzował się wysoką skutecznością (s. 79).	Zaleca się, aby w nowym okresie programowania zachować dotychczasowe wytyczne związane z realizacją interwencji, umożliwiające skuteczne i efektywne wdrażanie przedsięwzięć transportowych (s. 79).	IZ Programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027	IV kwartał 2022	Ze względu na bardzo duże znaczenie inwestycji transportowych z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu niezwykle istotne jest w szczególności utrzymanie pozakonkursowego trybu wyboru projektów, a także wsparcia w formie dotacji bezzwrotnych. Takie rozwiązanie pozwoli na wdrożenie kluczowych inwestycji bez obawy o to, że potencjalny beneficjent nie będzie miał możliwości ich sfinansowania.	Programowa, operacyjna

L.p.	Wniosek wynikający z badania	Proponowana rekomendacja	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Proponowany termin wdrożenia	Proponowany sposób wdrożenia rekomendacji	Klasa rekomendacji
4.	Realizowane inwestycje odpowiadają na potrzeby istniejące w regionie i mają wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa drogowego. Świadczą o tym m.in. spadek liczby wypadków w latach 2014-2020 (o 36,5%) oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (o 26,1%) (s. 33) oraz efekty wskazywane przez uczestników badania w ramach wdrożonych projektów (s. 54-55).	Rekomenduje się premiowanie projektów, które w szczególny sposób będą oddziaływać na zwiększenie bezpieczeństwa w regionie i tym samym na uspoźnienie sieci infrastruktury oraz na poprawę środowiska naturalnego (w tym redukcja emisji CO2) (s. 81-84).	IZ Programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027	IV kwartał 2022	Należy premiować projekty wykazujące komplementarność z projektami, które zrealizowane zostały w perspektywie finansowej 2014-2020. Co więcej, należy położyć większy nacisk na wzmocnienie efektów związanych z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników, poprzez premiowanie np.: <ul style="list-style-type: none"> • bezkolizyjne przejścia dla pieszych i rowerzystów (np. budowa kładek dla pieszych i rowerzystów); 	Programowa, operacyjna

L.p.	Wniosek wynikający z badania	Proponowana rekomendacja	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Proponowany termin wdrożenia	Proponowany sposób wdrożenia rekomendacji	Klasa rekomendacji
					<ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie widoczności dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego i użytkowników pojazdów na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych; • zmniejszenie liczby tzw. punktów kolizyjnych (dot. zarówno zjazdów z jezdni a także skrzyżowań kolejowo drogowych); • zastosowanie odpowiedniego 	

L.p.	Wniosek wynikający z badania	Proponowana rekomendacja	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Proponowany termin wdrożenia	Proponowany sposób wdrożenia rekomendacji	Klasa rekomendacji
					oświetlenia w miejscach niebezpiecznych	

Źródło: opracowanie własne.

Aneksy

Aneks 1: Spis źródeł wykorzystanych podczas analizy desk research

- a) Dokumenty regionalne RPOWŚ 2014-2020, w tym:
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020;
 - Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 wraz z załącznikami;
 - Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+;
 - Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, wraz z obecnie przygotowywaną jego aktualizacją;
 - Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020;
 - Kontrakt Terytorialny dla Województwa Świętokrzyskiego;
 - Dokumentacja naborów z obszaru objętego badaniem (m.in. kryteria naboru/oceny wniosków, regulaminy konkursów, wezwania do złożenia wniosków);
 - Sprawozdania roczne i informacje kwartalne z wdrażania RPOWŚ 2014-2020;
 - Założenia do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego do lata 2021-2030;
- b) Dane na temat beneficjentów i realizowanych przez nich projektów;
- c) Dane pochodzące ze statystyki publicznej:
- Główny Urząd Statystyczny;
 - Eurostat (www.ec.europa.eu/eurostat);
- d) Dane branżowe (dostępne m.in. w GDDKiA, PKP PLK S.A., Ministerstwie Infrastruktury, Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, POLiŚ, POPW) oraz wskaźniki kontekstowe; WDDT, WKDT, WMDT);
- e) Obowiązujące ustawy, rozporządzenia, wytyczne oraz dokumenty dotyczące przedmiotu badania:
- Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Umowa Partnerstwa;
 - EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu;
 - Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020;
 - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020;
 - Wytyczne w zakresie monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020;

- Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020;
- Wytyczne w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020;
- Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020;
- Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020;
- Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. tzw. Rozporządzenie ogólne;
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 215/2014 z dnia 7 marca 2014 r.;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dot. celu „Inwestycje na rzecz wzrostu zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006;
- Pakiet rozporządzeń dot. polityki spójności na okres perspektywy finansowej 2021-2027 opublikowany przez KE;
- Projekt programu regionalnego na lata 2021-2027 Fundusz Europejskie dla Świętokrzyskiego;
- Projekt Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027;
- Projekt Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027;
- Projekt Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027;
- Linia demarkacyjna, Podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej Departament Regionalnych Programów Operacyjnych, 31 grudnia 2021;
- Badania ewaluacyjne i inne opracowania powiązane z tematyką analizy (statystyki i analizy) np.: Ewaluacja wpływu programów transportowych– teoria i praktyka, CUPT, Warszawa 2017, Ewaluacja i Monitoring zmian dostępności transportowej w Polsce z wykorzystaniem wskaźnika WMDT, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju).

Aneks 2: Studia przypadków

Case study projektu realizowanego w ramach Działania 5.1

Case study nr 1 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269		
Podmiot odpowiedzialny za realizację projektu:		
Nazwa beneficjenta	Forma prawna	
Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	wojewódzkie samorządowe jednostki organizacyjne	
Działanie/Poddziałanie, w ramach którego wdrażany jest projekt:		
5.1 Infrastruktura drogowa		
Priorytet inwestycyjny, w ramach którego realizowano projekt:		
7b. Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.		
Fundusz, w ramach którego realizowano projekt:		
EFRR	EFS	
X		
Okres realizacji projektu:		
Data rozpoczęcia realizacji	Data zakończenia realizacji	
12.10.2016	30.09.2021	
Wartość finansowa projektu (w PLN):		
Wartość ogółem	Wkład UE	Poziom dofinansowania (%)
105 825 743,00	84 204 637,35	79,57%
Obszar realizacji projektu:		
Powiat		
opatowski ostrowiecki		
Główni odbiorcy działań projektowych:		
<ul style="list-style-type: none"> Z rezultatów projektu będą korzystać wszyscy użytkownicy drogi, przede wszystkim mieszkańcy gmin, przez które przebiega nowo wybudowana droga, ale też osoby odwiedzające wskazane gminy. 		
Działania przewidziane do realizacji w ramach projektu:		
<ul style="list-style-type: none"> Rozbudowa w ramach projektu podzielona była na 3 odcinki: <ul style="list-style-type: none"> Rozbudowa od km 1+912 do km 4+123,90 (łącznie 2,212 km) Rozbudowa od km 22+211 do km 25+353 w miejscowości Okół (łącznie 3,142 km); Rozbudowa od km 4+123,90 do km 22+211 oraz od km 25+353 do km 29+269 (22,003 km). Przebudowa istniejących skrzyżowań, 		

Case study nr 1 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269

- Budowa nowych zatok autobusowych, chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, dróg serwisowych,
- Przebudowa infrastruktury elektro-energetyczna, gazowej i wodnokanalizacyjnej, sąsiadującej z drogą,
- Budowa mostu nad jednym z dopływów Kamiennej.

Poziom osiągnięcia wskaźników w ramach projektu:

Wskaźniki produktu

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość osiągnięta	Wartość docelowa
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	[km]	27,35	27,35

Wskaźniki rezultatu

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość osiągnięta	Wartość docelowa
Nośność wybudowanej/przebudowanej drogi	kN/oś	115,00	115,00

Ocena skuteczności inwestycji:

Skuteczność inwestycji oceniona została bardzo wysoko. Projekt zrealizowano zgodnie z założeniami i osiągnięto wszystkie zakładane wskaźniki.

Czynniki pozytywnie warunkujące skuteczność inwestycji:

- Wysokość kwoty dofinansowania,
- Obowiązujące przepisy prawa (poziom złożoności i stałość przepisów),
- Współpraca międzyinstytucjonalna,
- Poziom przygotowania realizatora do działań podejmowanych w ramach projektu,
- Długość czasu przeznaczanego na wdrożenie inwestycji,
- Zaangażowanie zespołu realizującego projekt,
- Brak ograniczeń wewnętrznych realizatora w zakresie przepływu informacji i dokumentów,
- Jakość współpracy z IZ,
- Zaplanowanie inwestycji,
- Nadzór nad przygotowaniem zadań inwestycyjnych,
- Dostępność sprzętu, materiałów i technologii,
- Prowadzenie konsultacji społecznych.

Ocena użyteczności inwestycji:

Użyteczność wdrożonej inwestycji oceniono bardzo wysoko – w bardzo wysokim stopniu odpowiada ona na zdiagnozowane potrzeby społeczno-ekonomiczne w regionie.

Case study nr 1 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269

Ocena efektywności inwestycji:

Wysokie wartości wskaźników projektowych dotyczących efektywności ekonomicznej, tj. ENPV, ERR, B/C (benefit/cost) wskazują na wysoką efektywność analizowanej inwestycji i potwierdzają zasadność jej realizacji.

Uzyskane efekty realizacji projektu to m.in.:

- Przebudowanie drogi o długości 27,35 km,
- Podniesienie poziomu bezpieczeństwa,
- Skrócenie czasu przejazdu,
- Ograniczenie emisji zanieczyszczeń,
- Zmniejszenie poziomu hałasu,
- Budowa ścieżek rowerowych i chodników
- Dostosowanie nośności drogi do obciążeń 11,5 t na oś,
- Budowa i przebudowa oświetlenia drogi,
- Budowa mostu w Bałtowie,
- Budowa zatok postojowych i autobusowych.

Wpływ inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy regionu:

Obszar projektu jest północno-wschodnią częścią województwa świętokrzyskiego tzw. Staropolskiego Okręgu Przemysłowego. Znajdują się tam zakłady przemysłowe (m.in. w Ostrowcu Świętokrzyskim). Transport półproduktów i gotowych elementów odbywa się tym ciągiem komunikacyjnym w kierunku północno-wschodnim. Kolejny element jaki ma wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy to obecność ośrodka turystycznego jakim jest Bałtów (będący ośrodkiem turystycznym i miejscem pracy wielu mieszkańców z okolicy). Dodatkowo, w tej okolicy znajdują się Krzemionki Opatowskie, które znajdują się na liście światowego dziedzictwa UNESCO.

Chcąc odwiedzić najważniejsze miejsca w województwie, jadąc z północno-wschodniej Polski można skorzystać z szerokiej i bezpiecznej trasy 754.

Ukształtowanie terenu determinuje priorytet tej drogi, dla której alternatywę stanowią drogi powiatowe i gminne.

Inwestycja w bardzo wysokim stopniu przyczynia się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Wpływ ten widoczny jest przede wszystkim w poprawie bezpieczeństwa mieszkańców oraz podniesieniu ich komfortu podróży, m.in. poprzez skrócenie czasu przejazdów, a także w aspektach środowiskowych obejmujących ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszeniu poziomu hałasu.

Efekty osiągnięte na poziomie bezpośrednich użytkowników:

Wszystkie zaplanowane efekty zostały uzyskane (m.in.: poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zmniejszenie poziomu hałasu).

Wpływ projektu na zasady horyzontalne UE:

Case study nr 1 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269

Projekt miał pozytywny wpływ na realizację **zasady równości szans i niedyskryminacji**. Wpływ ten widoczny był przede wszystkim w umożliwieniu korzystania z rozbudowanej infrastruktury przez wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami, dzięki zniwelowaniu barier architektonicznych obejmujących np. obniżenie krawężników i wygrodzenie przejść dla pieszych, aktywne znaki na przejściach i wysepkach kanalizujących, zastosowanie oświetlenia, przejść oraz barier ochronnych na obiektach inżynierskich i nasypach czy zastosowaniu oznakowania poziomego i pionowego. Wskazane rozwiązania podniosły poziom bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników, ułatwiając mobilność osób z niepełnosprawnościami i zapobiegając wykluczeniu społecznemu użytkowników drogi. Na każdym etapie (realizacji i użytkowania) projekt zapewniał ponadto równe traktowanie wszystkich grup społecznych, z zapewnieniem informacji o projekcie w ramach akcji promocyjnej.

Wdrożona inwestycja w pozytywny sposób wpłynęła także na **zasadę zrównoważonego rozwoju**, ze względu na kształtowanie równowagi w układzie: wzrost gospodarczy – zaspokojenie potrzeb mieszkańców – zachowanie stanu środowiska naturalnego w przyszłości. Dzięki zastosowaniu nowych technologii w procesie rozbudowy drogi projekt w perspektywie długoterminowej pozwoli na uzyskanie szeregu korzyści w obszarze środowiskowym, ekonomicznym i społecznym, takich jak:

- Zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska przez ograniczenie emisji spalin,
- Obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego,
- Uregulowanie systemu odwodnienia drogi,
- Obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów,
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu,
- Poprawa jakości życia mieszkańców otoczenia drogi,
- Zwiększenie dostępności do drogi.

Na każdym etapie realizacji inwestycji uwzględniono ponadto minimalistyczny wpływ oddziaływania człowieka na środowisko.

Komplementarność zrealizowanej inwestycji z innymi inwestycjami drogowymi w regionie:

Projekt był komplementarny z innymi inwestycjami realizowanymi w regionie przez Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w ramach:

- 1) RPOWŚ na lata 2014-2020 (Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa):
 - Rozbudowa DW 755 etap III A od km 12+124,50 do km 16+247 wraz z budową obwodnicy Ćmielowa,

Case study nr 1 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269

2) RPOWŚ na lata 2007-2013 (Działanie 3.1 Rozwój nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym):

- Rozbudowa DW 755 Ostrowiec Św.-Ożarów na odcinku Ostrowiec Św. - Ćmielów - etap I;
- Rozbudowa DW 755 Ostrowiec Św. - Ożarów: - odcinek od km 13+379 do km 18+800 (etap IIIA), - odcinek od km 18+800 do km 23+065,72 (etap IIIB)).

Dodatkowo należy wskazać na inwestycje realizowane przez Województwo Świętokrzyskie w ramach POPW 2014-2020, Działanie 2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa, opisane we wcześniejszej części raportu (Tabela 18. Inwestycje transportowe realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego w ramach POPW 2014-2020), w tym projekty:

- 1) Rozbudowa DW 764 na odcinku: granica miasta Kielce - granica gminy Daleszyce wraz z budową obwodnic m. Suków i Daleszyce,
- 2) Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765 od skrzyżowania z DK 73.

Analiza wykazała, że dzięki wdrożeniu komplementarnych inwestycji osiągnięto efekty synergii w postaci dostosowania parametrów dróg wojewódzkich do obowiązujących standardów.

Wpływ pandemii COVID-19 na realizowaną inwestycję:

Pandemia COVID-19 nie miała wpływu na realizowaną inwestycję.

Podsumowanie – ocena projektu pod kątem zastosowanych rozwiązań:

Projekt zakończył się sukcesem, a efekty jakie udało się uzyskać to przede wszystkim:

- Usprawnienie sieci dróg regionu;
- Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- Ochrona środowiska i poprawa komfortu mieszkańców poprzez zminimalizowanie hałasu;
- Usprawnienie komunikacji z ważnymi turystycznie miejscowościami regionu.

Źródło: opracowanie własne.

Case study projektu realizowanego w ramach Działania 5.2

Case study nr 2 – Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna

Podmiot odpowiedzialny za realizację projektu:

Nazwa beneficjenta	Forma prawna
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	spółki akcyjne - duże przedsiębiorstwo

Case study nr 2 – Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna

Działanie/Poddziałanie, w ramach którego wdrażany jest projekt:

5.2 Infrastruktura kolejowa

Priorytet inwestycyjny, w ramach którego realizowano projekt:

7d. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszaniu hałasu.

Fundusz, w ramach którego realizowano projekt:

EFRR	EFS
X	

Okres realizacji projektu:

Data rozpoczęcia realizacji	Data zakończenia realizacji
13.07.2018	31.12.2022

Wartość finansowa projektu (w PLN):

Wartość ogółem	Wkład UE	Poziom dofinansowania (%)
54 564 486,82	37 707 165,69	69,11%

Obszar realizacji projektu:

Powiat
skarżyski

Główni odbiorcy działań projektowych:

- Z rezultatów projektu będą korzystać wszyscy użytkownicy nowej infrastruktury, przede wszystkim okoliczni mieszkańcy i podróżni.

Działania przewidziane do realizacji w ramach projektu:

- Budowa przejścia pod torami spełniającego funkcję tunelu pieszo-rowerowego (połączenie ze zmodernizowanym budynkiem dworca, peronami 1, 2 i 3 oraz południową częścią miasta),
- Przebudowa z dostosowaniem do obecnych warunków technicznych peronu nr 1 (podwyższenie do wysokości 76 cm, wymieniana nawierzchni, wybudowanie odwodnienia i przebudowanie oświetlenie),
- Prace konieczne i towarzyszące w zakresie branży: torowej, konstrukcyjnej, sterowania ruchem kolejowym, elektroenergetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej, kubaturowej, teletechnicznej, drogowej, sanitarnej,
- Wykonanie nowego oznakowania zmodernizowanego układu komunikacyjnego w ramach stacji kolejowej oraz wykonanie nowych elementów małej architektury.

Poziom osiągnięcia wskaźników w ramach projektu:

Wskaźniki produktu

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość osiągnięta	Wartość docelowa
Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	0	1

Case study nr 2 – Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna

Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami	szt.	0	1
Liczba wspartych dworców kolejowych	szt.	0	1

Wskaźniki rezultatu

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość osiągnięta	Wartość docelowa
Liczba osób korzystających z przebudowanych/odnowionych dworców kolejowych	osoby/rok	0	165 989

Ocena skuteczności inwestycji:

Na obecnym etapie wdrażania inwestycji jej skuteczność należy ocenić jako bardzo wysoką.

Z uwagi na brak zakończenia prac (projekt zostanie zakończony wraz z końcem 2022 roku) – nie osiągnięto dotychczas zakładanych wartości wskaźników, jednak wszystkie prace przebiegają zgodnie z założonym harmonogramem. Nie zidentyfikowano dotychczas żadnych barier, które mogłyby wpłynąć na brak osiągnięcia zakładanych efektów inwestycji.

Projekt został zrealizowany niemal w całości. Dodatkowo, w ramach środków własnych, beneficjent dokonał remontu peronu drugiego.

W trakcie realizacji pozostaje budowa przejścia podziemnego.

Czynniki warunkujące skuteczność inwestycji:

Wśród pozytywnych czynników, które wpływają na realizowany projekt należy wskazać:

- Wysokość kwoty dofinansowania,
- Obowiązujące przepisy prawa (poziom złożoności i stałość przepisów),
- Współpraca międzyinstytucjonalna,
- Poziom przygotowania realizatora do działań podejmowanych w ramach projektu,
- Zaangażowanie zespołu realizującego projekt,
- Brak ograniczeń wewnętrznych realizatora w zakresie przepływu informacji i dokumentów,
- Jakość współpracy z IZ,
- Zaplanowanie inwestycji,
- Nadzór nad przygotowaniem zadań inwestycyjnych,
- Dostępność sprzętu, materiałów i technologii,
- Prowadzenie konsultacji społecznych.

Czynniki, które negatywnie wpływają na realizowany projekt to:

- Pandemia COVID-19,
- Trudności w rekrutacji pracowników (związane m.in. ze spadkiem liczby pracowników z Ukrainy, którzy wyjeżdżają z Polski).

Case study nr 2 – Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna**Ocena użyteczności inwestycji:**

Dokonanie oceny użyteczności nie jest możliwe, ze względu na trwające prace. Należy jednak podkreślić, że zakładana użyteczność będzie wysoka, z uwagi na uwzględnienie na etapie przygotowania studium wykonalności projektu oczekiwań mieszkańców. Konsultacje ze społecznością lokalną wskazały na potrzebę integracji części miasta objętej inwestycją, w tym zwiększenia dostępu do infrastruktury kolejowej.

Ocena efektywności inwestycji:

Projekt w trakcie realizacji.

Uzyskane efekty realizacji projektu:

Projekt w trakcie realizacji.

Wpływ inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy regionu:

Poprawie ulegnie dostęp do infrastruktury, a także zwiększy się możliwość przemieszczania się mieszkańców (dojazd do pracy w obrębie powiatu, województwa i poza nim). Skarżysko Kamienna jest miastem łączącym na linii z Warszawa i Kielcami, jako większymi ośrodkami miejskimi do których odbywa się większy ruch pasażerski.

Realizowana inwestycja będzie miała duży wpływ na rozwój społeczny oraz gospodarczy regionu, przede wszystkim dzięki zintegrowaniu dwóch części miasta Skarżysko-Kamienna, a także dzięki uzyskaniu zakładanych rezultatów projektu.

Efekty osiągnięte na poziomie bezpośrednich użytkowników:

Projekt w trakcie realizacji.

Wpływ projektu na zasady horyzontalne UE:

Projekt ma pozytywny wpływ na **zasadę równości szans i niedyskryminacji**, z uwagi na zniwelowanie istniejących barier architektonicznych. Inwestycja obejmuje m.in. wprowadzenie rozwiązań umożliwiających przejście/przejazd pod stacją, a także dojście do peronów dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych, w tym dostosowanie peronów do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami, m.in. poprzez ścieżki dla osób niedowidzących i niewidomych, windy prowadzącej z tunelu na perony.

Inwestycja ma również pozytywny wpływ na horyzontalną **politykę zrównoważonego rozwoju** dzięki zwiększeniu dostępu do transportu kolejowego i jednocześnie zmniejszenia ruchu kołowego. Realizacja projektu z jednej strony przyczynia się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, z drugiej natomiast do poprawy jakości środowiska naturalnego m.in. poprzez niższy poziom emitowanych zanieczyszczeń oraz oszczędność energii.

Komplementarność zrealizowanej inwestycji z POPW i POIS:

Projekt jest komplementarny w stosunku do inwestycji wdrażanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschód: „Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz”.

Case study nr 2 – Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna

Wskazany projekt zostanie zakończony w 2023 roku, a w ramach niego przeprowadzone zostaną:

- Prace infrastrukturalne obejmujące rehabilitację linii nr 25 na odcinku od km 143,422 do km 242,400,
- Prace dworcowe obejmujące przebudowę dworca w Skarżysku Kamiennej wraz z budową parkingu Park&Ride.

W ramach komplementarnej inwestycji na linii Skarżysko-Kamienna – Sandomierz, na stacji przebudowano peron nr 3, który od grudnia 2019 służy podróżnym przyczyniając się do poprawy komfortu podróży regionalnych.

Wpływ pandemii COVID-19 na realizowaną inwestycję:

Pandemia w niewielkim stopniu wpłynęła na realizowaną inwestycję. Wpływ ten widoczny był przede wszystkim w okresowym spadku liczby pracowników, a także w dłuższym czasie oczekiwania na dostawy materiałów i brakach transportowych.

Podsumowanie – ocena projektu pod kątem zastosowanych rozwiązań:

Projekt nie został ukończony, jednak analiza zebranego materiału badawczego pozwala na stwierdzenie, że po zakończeniu prac inwestycję będzie charakteryzowała wysoka efektywność, skuteczność oraz użyteczność. Przedsięwzięcie zostało poprzedzone dokładną analizą potrzeb oraz szczegółowo zaplanowane. Dotychczasowa realizacja zadań przebiegała bez większych trudności.

Źródło: opracowanie własne.

Case study projektu realizowanego w ramach Działania 6.4

Case study nr 3 – Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską

Podmiot odpowiedzialny za realizację projektu:

Nazwa beneficjenta	Forma prawna
Gmina Kielce	wspólnoty samorządowe

Działanie/Poddziałanie, w ramach którego wdrażany jest projekt:

6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF

Priorytet inwestycyjny, w ramach którego realizowano projekt:

7b. Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

Fundusz, w ramach którego realizowano projekt:

EFRR	EFS
X	

Okres realizacji projektu:

Case study nr 3 – Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską

Data rozpoczęcia realizacji	Data zakończenia realizacji
28.12.2017	30.06.2022

Wartość finansowa projektu (w PLN):

Wartość ogółem	Wkład UE	Poziom dofinansowania (%)
149 434 785,38	96 468 878,46	64,56%

Obszar realizacji projektu:

Powiat
m. Kielce

Główni odbiorcy działań projektowych:

Z rezultatów projektu będą korzystać wszyscy użytkownicy drogi, przede wszystkim mieszkańcy gminy Kielce, przez którą przebiega nowo wybudowana droga, ale też osoby ją odwiedzające.

Działania przewidziane do realizacji w ramach projektu:

- rozbudowa ul. Zagnańskiej na odcinku od ul. Jesionowej do ul. Witosa - odcinek o długości ok. 1,37 km;
- rozbudowa ul. Witosa na odcinku od ul. Zagnańskiej do ul. Warszawskiej – odcinek o długości ok. 2,78 km;
- budowa nowego połączenia ul Witosa z ul. Radomską – odcinek o długości 0,7 km;
- przebudowa ul. Szybowcowej – odcinek o długości 0,71 km;
- przebudowa/rozbudowa istniejących i budowę nowych skrzyżowań;
- budowa chodników i ścieżek rowerowych;
- budowa obiektów mostowych;
- przeniesienie ok. 44 mogił zlokalizowanych przy istniejącym murze cmentarza Rzymskokatolickiego „Piaski”;
- budowa systemu odwadniania wraz z oczyszczalniami wód deszczowych;
- budowa oświetlenia ulicznego;
- przebudowa kolidującej infrastruktury technicznej;
- rozbiórka/wyburzenia kolidujących obiektów, np. ogrodzeń, budynków, altan działkowych.

Poziom osiągnięcia wskaźników w ramach projektu:

Wskaźniki produktu

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość osiągnięta	Wartość docelowa
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km	0	0,71
Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	km	0	4,85
Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	0	1,00

Case study nr 3 – Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską

Wskaźniki rezultatu

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość osiągnięta	Wartość docelowa
Nośność wybudowanej/przebudowanej drogi	kN/oś	0	115

Ocena skuteczności inwestycji:

Wszystkie efekty, związane z realizacją inwestycji zostały osiągnięte. W ramach projektu zaplanowane było przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską. Efekty projektu określone zostały za pomocą wskaźników, a ich wartości osiągnięte. Inwestycja charakteryzuje się wysokim poziomem skuteczności. Wszystkie zakładane wskaźniki były na bieżąco realizowane. Nie zidentyfikowano barier mających wpływ na realizację planowanych zadań.

Czynniki warunkujące skuteczność inwestycji:

Wszystkie elementy inwestycji były przeprowadzone w oparciu o obowiązujące przepisy prawa (m.in. prawo budowlane, prawo zamówień publicznych). W cały proces zaangażowane zostały osoby, które skrupulatnie wypełniały swoje obowiązki i były do tego odpowiednio przygotowane.

Wśród pozytywnych czynników, które wpływają na realizowany projekt należy wskazać:

- Wysokość kwoty dofinansowania,
- Obowiązujące przepisy prawa (poziom złożoności i stałość przepisów),
- Współpraca międzyinstytucjonalna,
- Poziom przygotowania realizatora do działań podejmowanych w ramach projektu,
- Długość czasu przeznaczanego na wdrożenie inwestycji,
- Zaangażowanie zespołu realizującego projekt,
- Brak ograniczeń wewnętrznych realizatora w zakresie przepływu informacji i dokumentów,
- Jakość współpracy z IZ oraz IP,
- Zaplanowanie inwestycji,
- Nadzór nad przygotowaniem zadań inwestycyjnych,
- Dostępność sprzętu, materiałów i technologii,
- Prowadzenie konsultacji społecznych.

Ocena użyteczności inwestycji:

Realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyniła się do poprawy wizerunku miasta i komfortu korzystania ze szlaków komunikacyjnych miasta. Wykonany kształt inwestycji jest najlepszym z analizowanych wariantów, który został wyłoniony w drodze konsultacji społecznych.

Case study nr 3 – Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską

Inwestycja charakteryzuje się wysoką użytecznością – w wysokim stopniu odpowiada ona na zdiagnozowane potrzeby w regionie.

Ocena efektywności inwestycji:

Poniesione nakłady finansowe były adekwatne do uzyskanych efektów.

Czynniki, które negatywnie wpływały na tę efektywność to:

- Wydłużenie okresu realizacji inwestycji spowodowane robotami dodatkowymi,
- Błędy w dokumentacji.

Zakładane efekty realizacji projektu:

- Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na obszarze Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego,
- Wzrost płynności ruchu drogowego,
- Dostosowanie nośności dróg do poziomu 11,5 ton na oś,
- Usprawnienie transportu miejskiego,
- Zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

Zakładany wpływ inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy regionu:

Efekty społeczno-ekonomiczne rozbudowy dróg można rozpatrywać zarówno w ujęciu popytowym (tj.: wpływ na kondycję finansową podwykonawców oraz innych firm funkcjonujących w sąsiedztwie prowadzonej inwestycji, koszty społeczne, koszty środowiskowe), a także w ujęciu podażowym (zazwyczaj mającym charakter długookresowy), tj.: przyciąganie inwestycji produkcyjnych, względnie usługowych, np. obiektów magazynowych, rozwój osadnictwa i intensyfikacja procesów urbanizacyjnych, ewentualne wystąpienie tzw. efektu korytarza.

Efekty osiągnięte na poziomie bezpośrednich użytkowników:

- Poprawa bezpieczeństwa,
- Skrócenie czasu przejazdu,
- Sieć nowych ścieżek rowerowych.

Wpływ projektu na zasady horyzontalne UE:

Przedmiot projektu jest dostępny dla każdego, bez względu na płeć i poziom sprawności ruchowej (wybudowano specjalnie dopasowane zatoki autobusowe, obniżone krawężniki itp.). Zastosowano specjalne krawężniki peronowe z systemem antypoślizgowym wraz z systemem płytek ryflowanych i guzkowatych, które dla osób niepełnosprawnych są wskaźnikiem oceniania niebezpieczeństwa i orientacji w przestrzeni na peronach.

W przypadku ochrony środowiska, w tym kwestie odprowadzania wód deszczowych, system oczyszczania tych wód, w dokumentacji projektowej poświęcono temu zagadnieniu dużo uwagi. Zostały wybudowane punkty odbioru łącznie z oczyszczalniami ścieków wraz z podczyszczaniem zbiorników wód deszczowych. Cały system został wyposażony w kanalizację deszczową.

Komplementarność zrealizowanej inwestycji z POPW i POIŚ:

Case study nr 3 – Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską

Gmina Kielce zrealizowała w ramach POPW cztery inwestycje wpisujące się w priorytet 2. Nowoczesna Infrastruktura Transportowa. Dwie z nich dotyczyły Działania 2.1 Zrównoważony transport miejski, dwie kolejne – Działania 2.2. Infrastruktura drogowa.

Informacje nt. wskazanych projektów opisano we wcześniejszej części raportu (Tabela 18. Inwestycje transportowe realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego w ramach POPW 2014-2020).

Wskazane inwestycje można uznać za komplementarne, ponieważ realizowane są na tym samym terenie (miasto Kielce), skierowane są do tej samej grupy odbiorców (mieszkańcy oraz odwiedzający) i rozwiązują podobne problemy (w przypadku projektów dotyczących infrastruktury drogowej).

Inwestycje związane z zakupem nowych pojazdów oraz wyposażeniem ich w elementy inteligentnego systemu transportowego uzupełniają inwestycje drogowe oraz korzystają z efekty realizacji tych inwestycji. Jednocześnie projekty te skierowane są do tej samej grupy odbiorców.

Wpływ pandemii COVID-19 na realizowaną inwestycję:

Pandemia COVID-19 miała duży wpływ na realizację projektu. Ze względu na obostrzenia sanitarne część pracowników musiała przejść na pracę w trybie zdalnym, natomiast pracownicy starali się by harmonogram realizacji projektu postępował zgodnie z założeniami (narady i spotkania odbywały się w trybie zdalnym).

Podsumowanie – ocena projektu pod kątem zastosowanych rozwiązań:

Celem głównym projektu było zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na obszarze Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, wzrost płynności ruchu drogowego, dostosowanie nośności dróg, usprawnienie transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko. Wszystkie te elementy, dzięki dobrze zaplanowanej realizacji udało się uzyskać.

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie analizy case study

Przeprowadzona analiza danych wtórnych, a także informacji udzielonych przez beneficjentów projektów podczas wywiadów indywidualnych pokazała, że przedsięwzięcia wytypowane do case study cechowała bardzo wysoka skuteczność, użyteczność oraz efektywność. Każdy z opisanych projektów poprzedzony był wnikliwą analizą potrzeb regionu, dzięki czemu stanowiły one odpowiedź na zdiagnozowane potrzeby społeczno-ekonomiczne w województwie. Związane to było m.in. z faktem, że beneficjenci byli bardzo dobrze przygotowani do realizacji inwestycji, zarówno pod kątem zasobów finansowych czy organizacyjnych, jak i technicznych, zarządczych i ludzkich.

Zgodnie z pozyskanym materiałem wszystkie przedsięwzięcia zrealizowano z zaplanowanymi założeniami i planowo osiągnięto zakładane wartości docelowe wskaźników (w przypadku projektów będących w trakcie realizacji nie zidentyfikowano odstępstw w zakresie postępu rzeczowo-finansowego, które mogłyby wpłynąć negatywnie na realizację przyjętych założeń i wskaźników).

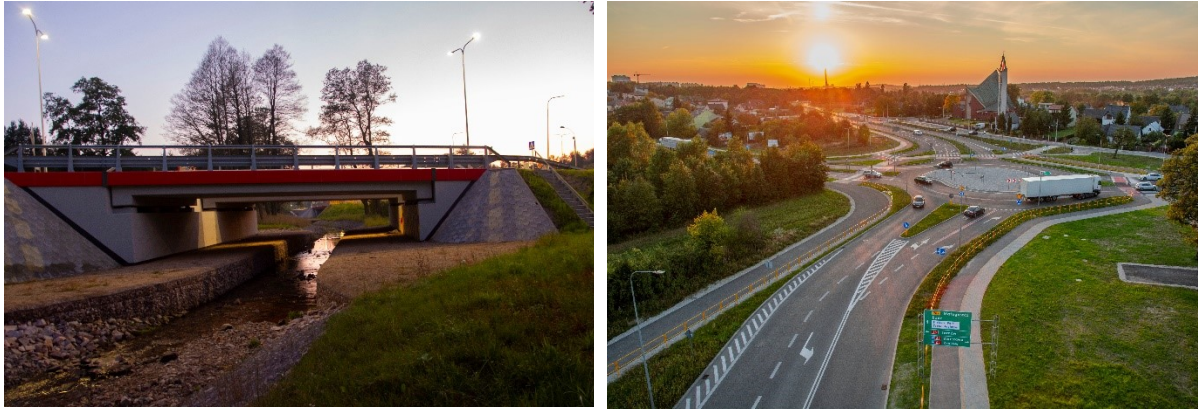
Wszystkie wdrożone inwestycje miały pozytywny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu, a także zasady horyzontalne – równości szans i niedyskryminacji oraz zrównoważonego rozwoju. Efekty osiągnięte dzięki realizacji projektów opisanych w ramach studium przypadków były w dużej mierze odczuwalne na poziomie bezpośrednich użytkowników, m.in. przyczyniając się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach czy poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

Zrealizowane inwestycje przedstawione zostały na poniższych fotografiach poprzedzonych krótkimi wprowadzeniami.

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dt., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269”

Dzięki realizacji przedsięwzięcia droga o złym stanie technicznym i licznych ubytkach została zmieniona na szeroką infrastrukturę drogową, bezpieczną dla jej użytkowników. Inwestycja przyczyniła się do ożywienia społeczno-gospodarczego regionu.

Zdjęcie 1. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269



Źródło: materiały własne oraz udostępnione przez beneficjenta, a także strony przedmiotowe projektów.

„Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna”

Za sukcesem projektu stoi bardzo dobre przygotowanie realizatorów projektu. W celu przeciwdziałania negatywnym skutkom zmian na rynku wywołanych m.in. pandemią COVID-19, beneficjent zabezpieczył odpowiednio wcześniej materiały, które są strategiczne dla realizacji projektu. Materiały strategiczne określone są dla każdego z etapów indywidualnie, w oparciu o terminy dostaw. W tym celu utrzymywana jest stała współpraca z dostawcami i producentami.

Zdjęcie 2. Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna

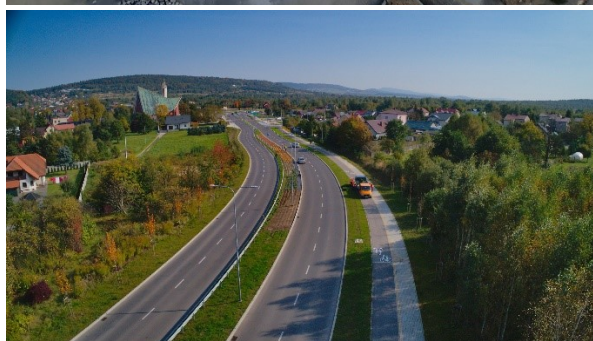
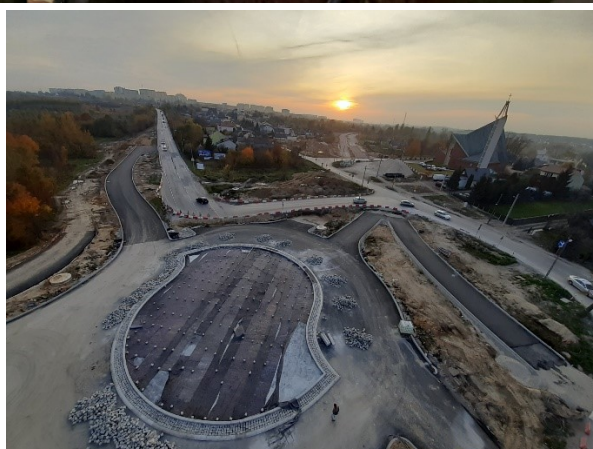


Źródło: materiały własne oraz udostępnione przez beneficjenta, a także strony przedmiotowe projektów.

„Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską”

Była to jedna z największych inwestycji wdrożonych w mieście przez Miejski Zarząd Dróg w Kielcach. Przebudowane zostały obiekty mostowe, co wynikało z układu komunikacyjnego. W miejscach skrzyżowań pojawiły się ronda, które odznaczają się bardzo dużą przepustowością ruchu, w niektórych przypadkach zbliżoną nawet do przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, jednak z uwzględnieniem odpowiedniej płynności ruchu.

Zdjęcie 3. Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosza w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosza z ul. Radomską



Źródło: materiały własne oraz udostępnione przez beneficjenta, a także strony przedmiotowe projektów.

Aneks 3: Wzory zastosowanych narzędzi badawczych

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów
<p>Szanowni Państwo, firma EU-CONSULT sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach realizuje badanie pn. „Ewaluacja wpływu inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020”.</p> <p>Głównym celem badania jest ocena wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie.</p> <p>W związku z powyższym zwracamy się do Państwa, jako Beneficjenta projektu wdrażanego w ramach Programu, z prośbą o wypełnienie poniższej ankiety. Badanie jest anonimowe, a jego wyniki prezentowane będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień. W związku z tym uprzejmie prosimy o udzielenie szczerych i wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania.</p>
Panel pytań
<p>1. Jak, w sposób ogólny, ocenia Pan/i skuteczność zrealizowanego projektu?</p> <p><i>Skuteczność rozumiana jest jako stopień osiągnięcia celów interwencji – jej priorytety obejmowały:</i></p> <p>PI 7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,</p> <p>PI 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszaniu hałasu.</p> <p><input type="checkbox"/> Bardzo wysoko</p> <p><input type="checkbox"/> Wysoko</p> <p><input type="checkbox"/> Przeciętnie</p> <p><input type="checkbox"/> Nisko – dlaczego?.....</p> <p>..</p> <p><input type="checkbox"/> Bardzo nisko – dlaczego?.....</p> <p><input type="checkbox"/> Trudno powiedzieć</p>
<p>2. Czy udało się Państwu osiągnąć wszystkie zakładane cele projektu?</p> <p><input type="checkbox"/> Zdecydowanie tak, wszystkie wskaźniki zostały osiągnięte</p> <p><input type="checkbox"/> Raczej tak, większość wskaźników została osiągnięta</p> <p><input type="checkbox"/> Raczej nie, większość wskaźników nie została osiągnięta – dlaczego?.....</p> <p>..</p>

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

- Zdecydowanie nie, żaden ze wskaźników nie został osiągnięty – dlaczego?.....
- ..
- Trudno powiedzieć

3. Jak ocenia Pan/i wpływ poszczególnych czynników na skuteczność realizowanej inwestycji?

	Pozytywny	Neutralny	Negatywny – dlaczego? W jaki sposób uwidocznił się ten wpływ?	Nie dotyczy
Wysokość kwoty dofinansowania	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obowiązujące przepisy prawa (poziom złożoności i stałość przepisów)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Współpraca międzyinstytucjonalna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Poziom przygotowania realizatora do działań podejmowanych w ramach projektu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Długość czasu przeznaczonego na wdrożenie inwestycji	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zaangażowanie zespołu realizującego projekt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ograniczenia wewnętrzne realizatora związane z przepływem informacji i dokumentów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakość współpracy z IZ oraz IP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zaplanowanie inwestycji	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pandemia COVID-19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nadzór nad przygotowaniem zadań inwestycyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

Dostępność sprzętu, materiałów i technologii	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rosnące koszty inwestycji	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedury administracyjne niezależne od realizatora	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prowadzenie konsultacji społecznych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Jakie inne czynniki wpływające na skuteczność realizowanego projektu Państwo zauważyli i jaki był wpływ tych czynników?

Czynnik	Pozytywny wpływ	Negatywny wpływ	Uzasadnienie oceny wpływu czynnika
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Jakie efekty zostały osiągnięte w ramach wdrożonego projektu? (Proszę zaznaczyć wszystkie zidentyfikowane efekty.)

- Budowa nowych dróg
- Przebudowanie i/lub modernizacja dróg
- Poprawa stanu połączeń kolejowych w regionie
- Budowa nowych linii kolejowych
- Rozbudowa, przebudowa i/lub modernizacja przystanków kolejowych
- Unowocześnienie taboru kolejowego
- Podniesienie poziomu bezpieczeństwa
- Skrócenie czasu przejazdu
- Ograniczenie emisji zanieczyszczeń
- Zmniejszenie poziomu hałasu
- Budowa/przebudowa dróg rowerowych/ścieżek rowerowych
- Inne, jakie?.....

6. Czy realizacja projektu pozwoliła na uzyskanie dodatkowych (nieplanowanych) efektów?

- Tak – jakie dodatkowe efekty zostały osiągnięte?.....
- Nie

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

7. Jak ocenia Pan/i użyteczność wdrożonej inwestycji? (W jakim stopniu inwestycja ta odpowiada na zdiagnozowane przez Państwa potrzeby społeczno-ekonomiczne?)

- Bardzo wysoko (inwestycja w bardzo wysokim stopniu odpowiada na zdiagnozowane potrzeby)
- Wysoko (inwestycja w wysokim stopniu odpowiada na zdiagnozowane potrzeby)
- Przeciętnie (inwestycja w średnim stopniu odpowiada na zdiagnozowane potrzeby)
- Nisko (inwestycja w małym stopniu odpowiada na zdiagnozowane potrzeby) – dlaczego?.....
- Bardzo nisko (inwestycja w bardzo małym stopniu odpowiada na zdiagnozowane potrzeby) – dlaczego?.....
- Trudno powiedzieć

8. Jakie efekty projektu są Pana/i zdaniem w największym stopniu odczuwalne przez jego bezpośrednich użytkowników (np. poprawa bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zmniejszenie poziomu hałasu, inne)?

.....
.....
.....
.....
.....

9. Czy realizacja przedmiotowego projektu skłoniła Państwa instytucję do podjęcia innych inwestycji?

- Tak
- Nie – **proszę przejść do pytania 14.**
- Trudno powiedzieć

10. Ile kolejnych projektów Państwo wdrożyli? Proszę podać ich liczbę:

.....
.....

11. Na jakim poziomie zrealizowane zostały te inwestycje (lokalny, regionalny)? Proszę opisać każdą z nich:

-
-
-

12. W jaki sposób sfinansowali Państwo te inwestycje?

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

-
-
-

13. Czego dotyczyły opisywane inwestycje? Proszę krótko napisać jakie działania były realizowane w ramach każdej z inwestycji:

-
-
-

14. Proszę wskazać czynniki, które w Pana/i ocenie wpłynęły na efektywność kosztową realizowanego projektu:

- Czynniki wpływające pozytywnie na efektywność kosztową analizowanej inwestycji:
.....
- Czynniki wpływające negatywnie na efektywność kosztową analizowanej inwestycji:
.....

15. Jaki był wpływ projektu na zasadę równości szans i niedyskryminacji? Na czym polegał ten wpływ?

- Pozytywny – jakie elementy/rozwiązania wpłynęły pozytywnie na tę zasadę?
.....
- Neutralny
- Negatywny – dlaczego?.....

16. Jaki był wpływ projektu na zasadę zrównoważonego rozwoju? Na czym polegał ten wpływ?

- Pozytywny – jakie elementy/rozwiązania wpłynęły pozytywnie na tę zasadę?
.....
- Neutralny
- Negatywny – dlaczego?.....

17. Czy projekt był komplementarny z innymi inwestycjami realizowanymi z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i/lub Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko?

- Tak

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

- Nie – **proszę przejść do pytania 20.**
- Trudno powiedzieć – **proszę przejść do pytania 20.**

18. Jakie działania podejmowali Państwo w celu zapewnienia komplementarności pomiędzy projektami wdrażanymi w ramach różnych programów operacyjnych?

-
-
-

19. Jakie efekty synergii wystąpiły dzięki wdrożeniu komplementarnych inwestycji? Proszę je wymienić:

-
-
-

20. Jak oceniają Państwo wpływ inwestycji na rozwój społeczny i gospodarczy regionu? W jaki sposób przejawia się ten wpływ?

- Bardzo wysoko – w jakim obszarze przejawia się ten wpływ?.....
- Wysoko – w jakim obszarze przejawia się ten wpływ?.....
- Ani wysoko, ani nisko
- Nisko – dlaczego?.....
- Bardzo nisko – dlaczego?.....
- Trudno powiedzieć

21. Czy pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia miały negatywny wpływ na realizację omawianej inwestycji?

- Tak, wpływ ten był duży – w jaki sposób obostrzenia wpłynęły na realizowane działania?
.....
.....
- Tak, umiarkowany wpływ – w jaki sposób obostrzenia wpłynęły na realizowane działania?

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

-
.....
- Tak, lecz wpływ ten był niewielki – w jaki sposób obostrzenia wpłynęły na realizowane działania?
-
.....

- Nie, pandemia nie miała wpływu na realizację projektu

22. Jakie działania podejmowali Państwo w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom pandemii? (Proszę zaznaczyć wszystkie prawidłowe odpowiedzi.)

- Zmiany harmonogramu/wydłużanie terminów realizacji
- Rezygnacja z części planowanych zadań
- Stosowanie się do wytycznych sanitarnych (zasady bezpieczeństwa w okresie pandemii)
- Wykorzystywanie formuły pracy zdalnej i/lub elektronicznego obiegu dokumentów
- Inne, jakie?.....
-
- Inne, jakie?.....
-
- Inne, jakie?.....
-

23. Jakie dodatkowe działania należałoby według Pana/i wprowadzić, aby zminimalizować negatywne skutki pandemii COVID-19?

.....
.....

24. Jak oceniają Państwo kształt interwencji w ramach RPOWŚ 2014-2020 w odniesieniu do inwestycji transportowych? Proszę ocenić wszystkie wymienione elementy pod kątem realizowanego przez Państwa projektu:

	Pozytywnie	Negatywnie – dlaczego? Proszę uzasadnić swoją ocenę
Typ projektu możliwy do zrealizowania	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tryb wyboru projektów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Preferencje i warunki realizacji projektu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

25. Czy w Pana/i opinii inwestycje transportowe w regionie powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej 2021-2027?

- Tak
- Nie – **zakończenie badania**
- Trudno powiedzieć – **zakończenie badania**

26. Które typy projektów należałoby kontynuować w nowym okresie programowania? (Proszę zaznaczyć wszystkie prawidłowe odpowiedzi.)

- Budowa lub przebudowa dróg wojewódzkich poza obszarem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF), stanowiących połączenie z siecią dróg krajowych, ekspresowych, autostrad oraz z ośrodkami miejskimi w sąsiednich regionach (w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach)
- Budowa i przebudowa infrastruktury kolejowej poza siecią TEN-T
- Zakup taboru kolejowego dla połączeń wojewódzkich
- Budowa, przebudowa i/lub modernizacja infrastruktury dworcowej i przystankowej o znaczeniu regionalnym (poza siecią TEN-T), w tym np.: węzły kolejowe, kolejowo-drogowe, obiekty inżynierskie i inżynieryjne, dostosowanie infrastruktury do potrzeb pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnościami
- Modernizacja oświetlenia ulicznego
- Rozbudowa i/lub modernizacja sieci ciepłowniczych
- Budowa, przebudowa uzupełniająca do poziomu krajowego infrastruktury transportu publicznego (m.in. ścieżki rowerowe/drogi dla rowerów, centra przesiadkowe)
- Zakup nowego niskoemisyjnego taboru
- Inne,
jakie?.....
-
- Inne,
jakie?.....
-

27. Czy jako beneficjent dostrzegają Państwo potrzebę wprowadzenia zmian kształtu interwencji w nowym okresie programowania?

- Tak
- Nie – **proszę przejść do pytania 30.**
- Trudno powiedzieć – **proszę przejść do pytania 30.**

28. Jakie zmiany należałoby wprowadzić?

- Zmiana trybu wyboru projektów – na czym miałyby polegać ta zmiana?
.....
.....
- Zmiana w zakresie preferencji i warunków realizacji projektów (typ beneficjenta, wysokość dofinansowania, uproszczenia rozliczania wydatków, pomoc publiczna, inne) – na czym miałyby polegać ta zmiana?

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentów

29. Czy planują Państwo ubiegać się o dofinansowanie inwestycji transportowych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027?

- Tak
- Nie
- Trudno powiedzieć

30. Jak ocenia Pan/i gotowość dokumentacyjną Państwa instytucji w odniesieniu do realizacji inwestycji w nowym okresie programowania?

- Zdecydowanie wysoko
- Raczej wysoko
- Ani wysoko, ani nisko
- Raczej nisko – dlaczego?.....
- Zdecydowanie nisko – dlaczego?.....
- Trudno powiedzieć

31. Jak oceniliby/aby Pan/i poszczególne aspekty kultury dokumentacyjnej Państwa instytucji we wspomnianym zakresie?

	Zdecydowa nie wysoko	Racz ej wysok o	Ani wysok o, ani nisko	Raczej nisko – dlaczeg o?	Zdecydo -wanie nisko – dlaczeg o?	Trudno powiedzi eć
Przygotowanie do tworzenia dokumentów (normatywnych, planistycznych, sprawozdawczych)						
Przygotowanie do zarządzania procesami i systemami dokumentacyjnymi (tworzenie, gromadzenie, przechowywanie,						

Kwestionariusz ankiety CAWI/CATI dla beneficjentówprzetwarzanie,
udostępnianie)

Dziękujemy za udział w badaniu!

Scenariusz IDI**Scenariusz IDI z przedstawicielami IZ/IP ZIT RPOWŚ 2014-2020
zaangażowanymi w realizację Programu****Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego**

Szanowni Państwo,
firma EU-CONSULT sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach realizuje badanie pn. „**Ewaluacja wpływu inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020**”. Głównym celem badania jest ocena wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie. W związku z powyższym zwracam się do Pana/i z prośbą o udział w badaniu i udzielenie szczerych oraz wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania. Zgromadzone wyniki będą przedstawiane w sposób zapewniający anonimowość wszystkim respondentom.

Czy wyraża Pan/i zgodę na nagrywanie rozmowy? Nagranie posłuży wyłącznie do sporządzenia transkrypcji, która zostanie wykorzystana przez członków Zespołu Badawczego na potrzeby przygotowania raportu z badania.

Część właściwa wywiadu

1. W jakim stopniu Pana/i zdaniem projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1, 5.2 i 6.4 przyczyniły się do osiągnięcia celów szczegółowych przypisanych do poszczególnych priorytetów inwestycyjnych? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.

[Moderator]

Działania, w ramach których zrealizowano inwestycje transportowe:

- 5.1 Infrastruktura drogowa,
- 5.2 Infrastruktura kolejowa,
- 6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF.

Priorytety inwestycyjne powiązane z wymienionymi działaniami:

PI 7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

PI 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszaniu hałasu.

2. Czy potrafi Pan/i wskazać czynniki, które warunkują skuteczność interwencji podjętej w ramach poprzednio wymienionych działań?
 - a. Jakie czynniki wpływają na wzrost skuteczności inwestycji transportowych?
 - b. Które czynniki obniżają skuteczność tych inwestycji, a tym samym zaplanowanej interwencji?
3. Czy uzyskane efekty udzielonego wsparcia były zgodne z założeniami interwencji?
 - a. Jakiego rodzaju efekty zostały osiągnięte?
 - b. Czy zgodnie z Pana/i wiedzą beneficjentom udało się uzyskać jakieś dodatkowe (nieplanowane) efekty? Jeśli tak, to jakie?
4. Czy efekty realizacji projektów stanowiły w Pana/i opinii odpowiedź na potrzeby istniejące w regionie?
 - a. Jeśli tak, to jakie to potrzeby i w jakim stopniu zostały Pana/i zdaniem zaspokojone?
5. Jakie są według Pana/i główne rezultaty, które odczuwalne są przez bezpośrednich użytkowników, takie jak np. poprawa bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zmniejszenie poziomu hałasu, inne?
 - a. Co na to wpływa?
 - b. Czy istnieje w tym zakresie potrzeba dalszych działań?
6. Czy zgodnie z Pana/i wiedzą zrealizowane w regionie inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej wsparte w ramach analizowanej interwencji stanowiły impuls do podjęcia innych inwestycji?
 - a. Jeśli tak, to jakiego rodzaju inwestycje zostały dzięki nim zapoczątkowane? Czego one dotyczyły?
 - b. Na jakim poziomie zrealizowano te inwestycje? Lokalnym czy regionalnym?
 - c. W jaki sposób sfinansowano te inwestycje?
7. Czy w Pana/i ocenie projekty wybrane do realizacji w ramach Działań 5.1, 5.2 oraz 6.4 charakteryzowały się wysoką efektywnością kosztową?
 - a. Dlaczego tak/nie? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.
 - b. Jeśli tak, co miało na to wpływ?
 - c. Czy można wskazać jakieś elementy wpływające negatywnie na poziom efektywności kosztowej? Jakież?
 - d. Czy można upatrywać w tym zakresie negatywnego wpływu pandemii?

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

- 8.** W jakim stopniu projekty transportowe przyczyniły się do realizacji zasad horyzontalnych UE (dużym, przeciętnym, niskim)?
- Jakie przykładowe rozwiązania stosowane w projektach miały Pana/i zdaniem pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji w ramach poszczególnych działań?
 - Jakie rozwiązania miały pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju?
- 9.** Czy zgodnie z Pana/i wiedzą inwestycje transportowe zrealizowane w ramach RPOWŚ 2014-2020 były komplementarne z projektami z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko?
- Jeśli tak, to o jakich projektach komplementarnych w ramach wskazanych programów Pan/i wie? Na czym one polegały?
 - Czy wystąpiły efekty synergiczne tych projektów? Jeśli tak, to jakie? Jeśli nie, to z jakiego powodu?
- 10.** Który ze zrealizowanych projektów transportowych miał według Pana/i największy wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu? Z jakiego powodu? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.
- Jak ocenia Pan/i wartość dodaną wszystkich zrealizowanych projektów? Czy mają one duże znaczenie z punktu widzenia rozwoju województwa?
- 11.** Czy Pana/i zdaniem pandemia COVID-19 miała negatywny wpływ na realizację inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ 2014-2020?
- Jeśli tak, to jak duży był to wpływ?
 - Czy Pana/i zdaniem beneficjenci podejmowali działania nastawione na niwelowanie negatywnych skutków pandemii? Jakie?
 - Jakie działania należałoby Pana/i zdaniem podjąć w przyszłości, aby zniwelować skutki pandemii COVID-19? Na jakim poziomie należałoby podjąć tego typu działania?
- 12.** Czy inwestycje transportowe powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027?
- Jeśli tak, to jaki kształt powinna przyjąć interwencja w przyszłości? Proszę wziąć pod uwagę możliwości do realizacji: typ projektu, tryb wyboru projektu, a także preferencje i warunki realizacji.
 - Czy Pana/i zdaniem powinny zajść w tym zakresie jakieś istotne zmiany względem dotychczasowej interwencji?
- 13.** Czy dostrzega Pan/i nowe obszary, które należałoby objąć wsparciem w ramach RPOWŚ w nowym okresie programowania?
- Jeśli tak, to jakie?
 - Jakie podmioty mogłyby się ubiegać o dofinansowanie inwestycji w tych obszarach?

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

14. Jak ocenia Pan/i gotowość dokumentacyjną potencjalnych beneficjentów w odniesieniu do realizacji inwestycji transportowych w nowej perspektywie finansowej (wysoko, nisko)? Proszę uzasadnić swoją ocenę.

- a. Czy w tym zakresie identyfikowano dotychczas jakieś aspekty problemowe? Jeśli tak, to jakie? W jaki sposób należałoby rozwiązać tego rodzaju problemy?

15. Jaką rolę według Pana/i wiedzy w nowym okresie programowania będzie odgrywał Regionalny Plan Transportowy?

- a. Czy założenia Planu mają duże znaczenie w kontekście opracowywania nowego RPO? Dlaczego tak/nie? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.

16. Czy potrzeba zapewnienia demarkacji wpływała negatywnie na proces planowania przyszłej interwencji w ramach RPOWŚ?

- a. Jeśli tak, to w jaki sposób? Jeśli nie, to dlaczego?
b. Czy planując interwencję posiadali Państwo pełną wiedzę na temat inwestycjach planowanych na poziomie krajowym?

Dziękuję za rozmowę.

Scenariusz IDI z przedstawicielami Departamentu Infrastruktury, Transportu i Komunikacji oraz Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

Szanowni Państwo,
firma EU-CONSULT sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach realizuje badanie pn. „**Ewaluacja wpływu inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020**”. Głównym celem badania jest ocena wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie. W związku z powyższym zwracam się do Pana/i z prośbą o udział w badaniu i udzielenie szczerych oraz wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania. Zgromadzone wyniki będą przedstawiane w sposób zapewniający anonimowość wszystkim respondentom.
Czy wyraża Pan/i zgodę na nagrywanie rozmowy? Nagranie posłuży wyłącznie do sporządzenia transkrypcji, która zostanie wykorzystana przez członków Zespołu Badawczego na potrzeby przygotowania raportu z badania.

Część właściwa wywiadu

- 1.** W jakim stopniu Pana/i zdaniem projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1, 5.2 i 6.4 przyczyniły się do osiągnięcia celów szczegółowych przypisanych do poszczególnych priorytetów inwestycyjnych? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.

[Moderator]

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

Działania, w ramach których zrealizowano inwestycje transportowe:

- 5.1 Infrastruktura drogowa,
- 5.2 Infrastruktura kolejowa,
- 6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF.

Priorytety inwestycyjne powiązane z wymienionymi działaniami:

PI 7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,

PI 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszaniu hałasu.

2. Czy potrafi Pan/i wskazać czynniki, które warunkują skuteczność interwencji podjętej w ramach poprzednio wymienionych działań?

- a. Jakie czynniki wpływają na wzrost skuteczności inwestycji transportowych?
- b. Które czynniki obniżają skuteczność tych inwestycji, a tym samym zaplanowanej interwencji?

3. Jakie są według Pana/i główne rezultaty, które odczuwalne są przez bezpośrednich użytkowników, takie jak np. poprawa bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zmniejszenie poziomu hałasu, inne?

- a. Co na to wpływa?
- b. Czy istnieje w tym zakresie potrzeba dalszych działań?

4. Czy zgodnie z Pana/i wiedzą zrealizowane w regionie inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej wsparte w ramach analizowanej interwencji stanowiły impuls do podjęcia innych inwestycji?

- a. Jeśli tak, to jakiego rodzaju inwestycje zostały dzięki nim zapoczątkowane? Czego one dotyczyły?
- b. Na jakim poziomie zrealizowano te inwestycje? Lokalnym czy regionalnym?
- c. W jaki sposób sfinansowano te inwestycje?

5. Czy Pana/i zdaniem pandemia COVID-19 miała negatywny wpływ na realizację inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ 2014-2020?

- a. Jeśli tak, to jak duży był to wpływ?
- b. Czy Pana/i zdaniem beneficjenci podejmowali działania nastawione na niwelowanie negatywnych skutków pandemii?
- c. Jakie działania należałoby Pana/i zdaniem podjąć w przyszłości, aby zniwelować skutki pandemii COVID-19? Na jakim poziomie należałoby podjąć tego typu działania?

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

6. Czy dostrzega Pan/i nowe obszary, które należałoby objąć wsparciem w ramach RPOWŚ w nowym okresie programowania?
 - a. Jeśli tak, to jakie?
 - b. Jakie podmioty mogłyby się ubiegać o dofinansowanie inwestycji w tych obszarach?
7. Jaką rolę według Pana/i wiedzy w nowym okresie programowania będzie odgrywał Regionalny Plan Transportowy?
 - a. Czy założenia Planu mają duże znaczenie w kontekście opracowywania nowego RPO? Dlaczego tak/nie? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.
8. Czy według Pana/i potrzeba zapewnienia demarkacji wpływała negatywnie na proces planowania przyszłej interwencji w ramach RPOWŚ?
 - a. Jeśli tak, to w jaki sposób? Jeśli nie, to dlaczego?

Dziękuję za rozmowę.

Scenariusz IDI z ekspertami dziedzinowymi z zakresu transportu w województwie świętokrzyskim (drogowego/kolejowego)

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

Szanowni Państwo,
firma EU-CONSULT sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach realizuje badanie pn. „**Ewaluacja wpływu inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020**”. Głównym celem badania jest ocena wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie. W związku z powyższym zwracam się do Pana/i z prośbą o udział w badaniu i udzielenie szczyrych oraz wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania. Zgromadzone wyniki będą przedstawiane w sposób zapewniający anonimowość wszystkim respondentom.
Czy wyraża Pan/i zgodę na nagrywanie rozmowy? Nagranie posłuży wyłącznie do sporządzenia transkrypcji, która zostanie wykorzystana przez członków Zespołu Badawczego na potrzeby przygotowania raportu z badania.

Część właściwa wywiadu

1. W jakim stopniu Pana/i zdaniem projekty zrealizowane w ramach Działania 5.1, 5.2 i 6.4 przyczyniły się do osiągnięcia celów szczegółowych przypisanych do poszczególnych priorytetów inwestycyjnych? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.

[Moderator]

Działania, w ramach których zrealizowano inwestycje transportowe:

- 5.1 Infrastruktura drogowa,

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

- 5.2 Infrastruktura kolejowa,
- 6.4 Infrastruktura drogowa – ZIT KOF.

Priorytety inwestycyjne powiązane z wymienionymi działaniami:

PI 7b – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi,

PI 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszaniu hałasu.

2. Czy potrafi Pan/i wskazać czynniki, które warunkują skuteczność interwencji podjętej w ramach poprzednio wymienionych działań?

- a. Jakie czynniki wpływają na wzrost skuteczności inwestycji transportowych?
- b. Które czynniki obniżają skuteczność tych inwestycji, a tym samym zaplanowanej interwencji?

3. Czy uzyskane efekty udzielonego wsparcia były zgodne z założeniami interwencji?

- a. Jakiego rodzaju efekty zostały osiągnięte?
- b. Czy zgodnie z Pana/i wiedzą beneficjentom udało się uzyskać jakies dodatkowe (nieplanowane) efekty? Jeśli tak, to jakie?

4. Czy efekty realizacji projektów stanowiły w Pana/i opinii odpowiedź na potrzeby istniejące w regionie?

- a. Jeśli tak, to jakie to potrzeby i w jakim stopniu zostały Pana/i zdaniem zaspokojone?

5. Jakie są według Pana/i główne rezultaty, które odczuwalne są przez bezpośrednich użytkowników, takie jak np. poprawa bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zmniejszenie poziomu hałasu, inne?

- a. Co na to wpływa?
- b. Czy istnieje w tym zakresie potrzeba dalszych działań?

6. Czy w Pana/i ocenie projekty wybrane do realizacji w ramach Działań 5.1, 5.2 oraz 6.4 charakteryzowały się wysoką efektywnością kosztową?

- a. Dlaczego tak/nie? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.
- b. Jeśli tak, co miało na to wpływ?
- c. Czy można wskazać jakies elementy wpływające negatywnie na poziom efektywności kosztowej? Jakies?
- d. Czy można upatrywać w tym zakresie negatywnego wpływu pandemii?

7. Czy zgodnie z Pana/i wiedzą inwestycje transportowe zrealizowane w ramach RPOWŚ 2014-2020 były komplementarne z projektami z Programu

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko?

- a. Jeśli tak, to o jakich projektach komplementarnych w ramach wskazanych programów Pan/i wie? Na czym one polegały?
- b. Czy wystąpiły efekty synergiczne tych projektów? Jeśli tak, to jakie? Jeśli nie, to z jakiego powodu?

8. Który ze zrealizowanych projektów transportowych miał według Pana/i największy wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu? Z jakiego powodu? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.

- a. Jak ocenia Pan/i wartość dodaną wszystkich zrealizowanych projektów? Czy mają one duże znaczenie z punktu widzenia rozwoju województwa?

9. Czy Pana/i zdaniem pandemia COVID-19 miała negatywny wpływ na realizację inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ 2014-2020?

- a. Jeśli tak, to jak duży był to wpływ?
- b. Czy Pana/i zdaniem beneficjenci podejmowali działania nastawione na niwelowanie negatywnych skutków pandemii?
- c. Jakie działania należałoby Pana/i zdaniem podjąć w przyszłości, aby zniwelować skutki pandemii COVID-19? Na jakim poziomie należałoby podjąć tego typu działania?

10. Czy inwestycje transportowe powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027?

- a. Jeśli tak, to jaki kształt powinna przyjąć interwencja w przyszłości? Proszę wziąć pod uwagę możliwości do realizacji: typ projektu, tryb wyboru projektu, a także preferencje i warunki realizacji.
- b. Czy Pana/i zdaniem powinny zajść w tym zakresie jakieś istotne zmiany względem dotychczasowej interwencji?

11. Czy dostrzega Pan/i nowe obszary, które należałoby objąć wsparciem w ramach RPOWŚ w nowym okresie programowania?

- a. Jeśli tak, to jakie?
- b. Jakie podmioty mogłyby się ubiegać o dofinansowanie inwestycji w tych obszarach?

12. Jaką rolę według Pana/i wiedzy w nowym okresie programowania będzie odgrywał Regionalny Plan Transportowy?

- a. Czy założenia Planu mają duże znaczenie w kontekście opracowywania nowego RPO? Dlaczego tak/nie? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.

Dziękuję za rozmowę.

Scenariusz IDI z beneficjentami projektów

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębianego
<p>Szanowni Państwo, firma EU-CONSULT sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach realizuje badanie pn. „Ewaluacja wpływu inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020”.</p> <p>Głównym celem badania jest ocena wpływu inwestycji transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 na poprawę funkcjonowania systemu transportowego w regionie.</p> <p>W związku z powyższym zwracam się do Pana/i z prośbą o udział w badaniu i udzielenie szczerych oraz wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania. Zgromadzone wyniki będą przedstawiane w sposób zapewniający anonimowość wszystkim respondentom.</p> <p>Czy wyraża Pan/i zgodę na nagrywanie rozmowy? Nagranie posłuży wyłącznie do sporządzenia transkrypcji, która zostanie wykorzystana przez członków Zespołu Badawczego na potrzeby przygotowania raportu z badania.</p>
Część właściwa wywiadu
<p>1. Jak ocenia Pan/i skuteczność zrealizowanego przez Państwa projektu? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.</p> <p>a. Czy udało się Państwu osiągnąć wszystkie założone wskaźniki? Jeśli nie to, których nie zrealizowano i dlaczego?</p>
<p>2. Jakie czynniki miały wpływ na skuteczność realizowanego przez Państwa projektu?</p> <p>a. Które wpływały pozytywnie na tę skuteczność i w jaki sposób? b. Które oddziaływały w sposób negatywny i dlaczego?</p>
<p>3. Które z osiągniętych rezultatów projektu Pana/i zdaniem dotyczą w największym stopniu bezpośrednich użytkowników (poprawa bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, zmniejszenie poziomu hałasu, inne)? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.</p>
<p>4. Czy zrealizowany przez Państwa projekt stanowił impuls do podjęcia innych inwestycji?</p> <p>a. Jeśli tak, to jakiego rodzaju inwestycje zostały dzięki niemu zapoczątkowane? Czego one dotyczyły? b. Na jakim poziomie zrealizowali Państwo te inwestycje? Lokalnym czy regionalnym? c. W jaki sposób sfinansowali Państwo te inwestycje?</p>
<p>5. Czy Państwa projekt był komplementarny z projektami z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i/lub Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko?</p> <p>a. Jeśli tak, to o jakich projektach komplementarnych w ramach wskazanych programów Pan/i wie? Na czym one polegały?</p>

Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego

b. Czy wystąpiły efekty synergiczne tych projektów? Jeśli tak, to jakie?
Jeśli nie, to z jakiego powodu?

6. Jak ocenia Pan/i efektywność kosztową zrealizowanego przez Państwa projektu? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.
a. Jakie czynniki wpłynęły według Pana/i na wysoką/niską efektywność ekonomiczną projektu i dlaczego?

7. Jaki był wpływ Państwa projektu na zasady horyzontalne UE (pozytywny, neutralny)?
a. Jakie rozwiązania miały pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji w ramach poszczególnych działań?
b. Jakie rozwiązania miały pozytywny wpływ na zasadę zrównoważonego rozwoju?

8. Czy w Pana/i opinii inwestycje transportowe w regionie powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027?
a. Jeśli tak, to jaki kształt powinna przyjąć interwencja w przyszłości? Proszę wziąć pod uwagę możliwości do realizacji: typ projektu, tryb wyboru projektu, a także preferencje i warunki realizacji.
b. Jakie zmiany powinny według Pana/i zajść w stosunku do dotychczasowej interwencji i dlaczego?

9. Czy planują Państwo realizację projektów transportowych w nowym okresie programowania? Dlaczego tak/nie? Proszę uzasadnić swoją odpowiedź.

10. Jak ocenia Pan/i gotowość dokumentacyjną swojego podmiotu do realizacji kolejnych inwestycji transportowych dofinansowanych w ramach RPOWŚ? Przy dokonaniu oceny proszę uwzględnić następujące elementy:
a. Przygotowanie do tworzenia dokumentów (normatywnych, planistycznych, sprawozdawczych),
b. Przygotowanie do zarządzania procesami i systemami dokumentacyjnymi (tworzenie, gromadzenie, przechowywanie, przetwarzanie, udostępnianie).

Dziękuję za rozmowę.

Spis tabel i elementów graficznych

Spis tabel

Tabela 1. Spis wykorzystanych skrótów	5
Tabela 2. Dane dotyczące liczby projektów oraz beneficjentów realizujących inwestycje transportowe w ramach RPOWŚ 2014-2020	17
Tabela 3. Informacje dotyczące osi priorytetowej 5. Nowoczesna komunikacja	20
Tabela 4. Informacje dotyczące osi priorytetowej 6. Rozwój miast w zakresie inwestycji transportowych	21
Tabela 5. Liczba i wartość podpisanych umów o dofinansowanie w podziale na lata i działania w ramach OP 5 RPOWŚ 2014-2020	26
Tabela 6. Długość dróg publicznych w województwie świętokrzyskim na 100 km ² [km].....	31
Tabela 7. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni w województwie świętokrzyskim na 100 km ² [km].....	31
Tabela 8. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni w województwie świętokrzyskim na 10 tys. ludności [km]	32
Tabela 9. Dane dotyczące liczby wypadków drogowych oraz uszkodzonych w wypadkach drogowych w latach 2014-2020 w województwie świętokrzyskim.....	33
Tabela 10. Wskaźniki dotyczące wypadków drogowych oraz uszkodzonych w wypadkach drogowych w latach 2014-2020 w województwie świętokrzyskim	34
Tabela 11. Zestawienie wybranych działań OP 5 i OP 6 ze szczegółowymi celami działania	35
Tabela 12. Wskaźniki rezultatu bezpośredniego dla działań objętych badaniem	35
Tabela 13. Wskaźniki produktu.....	37
Tabela 14. Wskaźniki produktu z ram wykonania.....	39
Tabela 15. Oszacowanie zmian Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT osobowego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego	47
Tabela 16. Oszacowanie zmian Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT pasażerskiego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego	47
Tabela 17. Oszacowanie wielkości Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT pasażerskiego, towarowego i syntetycznego dla województwa świętokrzyskiego	48
Tabela 18. Inwestycje transportowe realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego w ramach POPW 2014-2020	59
Tabela 19. Inwestycje transportowe realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego w ramach POIiŚ 2014-2020.....	71
Tabela 20. Które typy projektów należałoby kontynuować w nowym okresie programowania? (Proszę zaznaczyć wszystkie prawidłowe odpowiedzi.).....	85

Tabela 21. Demarkacja inwestycji w odniesieniu do celu Polityki 3 „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”	92
Tabela 22. Wnioski i rekomendacje	96

Spis rysunków

Rysunek 1. Zakres terytorialny oddziaływania projektów realizowanych w ramach działań 5.1, 5.2, 6.4	26
Rysunek 2. Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez Gminę Kielce	27
Rysunek 3 Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	28
Rysunek 4. Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	29
Rysunek 5. Informacje finansowe dotyczące projektów zrealizowanych przez Województwo Świętokrzyskie	30
Rysunek 6. Dane dotyczące finansowania inwestycji transportowych w ramach RPOWŚ 2014-2020	52

Spis zdjęć

Zdjęcie 1. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29.3 km/ Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269	119
Zdjęcie 2. Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna	120
Zdjęcie 3. Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską	121

Spis map

Mapa 1. Sieć dróg wojewódzkich administrowanych przez ŚZDW Kielce	50
---	----

Spis wykresów

Wykres 1. Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni w województwie świętokrzyskim [km].....	33
Wykres 2. Czy udało się Państwu osiągnąć wszystkie zakładane cele projektu?	40
Wykres 3. Jak, w sposób ogólny, ocenia Pan/i skuteczność zrealizowanego projektu?	40
Wykres 4. Jak ocenia Pan/i wpływ poszczególnych czynników na skuteczność realizowanej inwestycji?	41
Wykres 5. Jakie efekty zostały osiągnięte w ramach wdrożonych projektów? (Proszę zaznaczyć wszystkie zidentyfikowane efekty.)	45

Wykres 6. Czy realizacja projektu objętego badaniem skłoniła Państwa instytucję do podjęcia innych inwestycji?	51
Wykres 7. Jak ocenia Pan/i użyteczność wdrożonych inwestycji? (W jakim stopniu inwestycje te odpowiadały na zdiagnozowane przez Państwa potrzeby społeczno-ekonomiczne?)	53
Wykres 8. Jaki był wpływ projektu na zasadę równości szans i niedyskryminacji? Na czym polegał ten wpływ?	56
Wykres 9. Jaki był wpływ projektu na zasadę zrównoważonego rozwoju? Na czym polegał ten wpływ?	57
Wykres 10. Czy projekt był komplementarny z innymi inwestycjami realizowanymi z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i/lub Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko?	73
Wykres 11. Jak oceniają Państwo wpływ inwestycji na rozwój społeczny i gospodarczy regionu? W jaki sposób przejawia się ten wpływ?	74
Wykres 12. Czy pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia miały negatywny wpływ na realizację inwestycji transportowej objętej analizą?	76
Wykres 13. Jakie działania podejmowali Państwo w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom pandemii? (Proszę zaznaczyć wszystkie prawidłowe odpowiedzi.)	76
Wykres 14. Jak oceniają Państwo kształt interwencji w ramach RPOWŚ 2014-2020 w odniesieniu do inwestycji transportowych? Proszę ocenić wszystkie wymienione elementy pod kątem realizowanego przez Państwa projektu:	79
Wykres 15. Czy w Pana/i opinii inwestycje transportowe w regionie powinny być kontynuowane w perspektywie finansowej 2021-2027?	79
Wykres 16. Czy jako beneficjent dostrzegają Państwo potrzebę wprowadzenia zmian kształtu interwencji w nowym okresie programowania?	86
Wykres 17. Jak ocenia Pan/i gotowość dokumentacyjną Państwa instytucji w odniesieniu do realizacji inwestycji w nowym okresie programowania?	87
Wykres 18. Jak oceniliby/aby Pan/i poszczególne aspekty kultury dokumentacyjnej Państwa instytucji we wspomnianym zakresie?	87