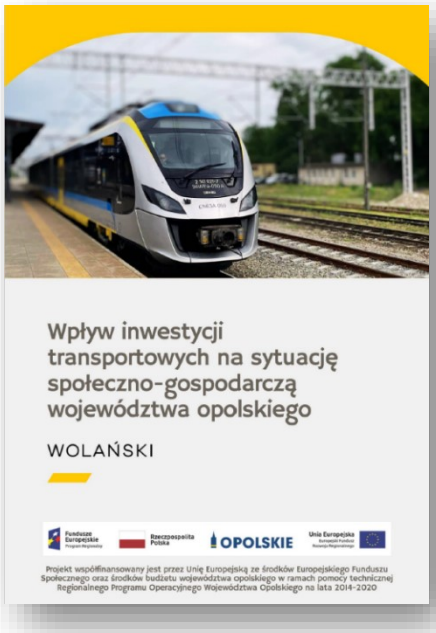
Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego oraz środków budżetu województwa opolskiego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

STRESZCZENIE RAPORTU KOŃCOWEGO Z BADANIA EWALUACYJNEGO pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

WPROWADZENIE

Badanie zostało zrealizowane w okresie od lutego do listopada 2023 roku przez niezależnego Wykonawcę zewnętrznego – Wolański sp. z o.o. z Warszawy, na zamówienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego. W ramach umowy opracowano raport metodologiczny oraz raport końcowy[1].



CELE I ZAKRES BADANIA

Głównym celem badania była **ocena wpływu inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego oraz na wzorce mobilności jego mieszkańców**.

W ramach ewaluacji w szczególności:

a) oceniono trafność, skuteczność, efektywność, komplementarność i użyteczność wsparcia świadczonego w VI i III Osi Priorytetowej (OP) RPO WO 2014-2020;

b) przeanalizowano wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa, w tym oceniono efekty wsparcia w ramach OP VI i III;

c) zweryfikowano wzorce mobilności mieszkańców regionu;

d) sformułowano rekomendacje pod kątem rozwiązań systemowych i działań zasadnych do wdrożenia w okresie 2021-2027.

[1] Raport końcowy został przygotowany w dwóch wersjach: standardowej i dostępnej cyfrowo.

Tab. 1. Obszary wsparcia RPO WO 2014-2020 analizowane w ramach ewaluacji

Lp.	Działania i Poddziałania	Osie Priorytetowe	Priorytety Inwestycyjne
1	**3.1 Strategie niskoemisyjne** ▪ 3.1.1 „Strategie niskoemisyjne w miastach subregionalnych” ▪ 3.1.2 „Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej” ▪ 3.1.3 „Strategie niskoemisyjne w województwie opolskim”	OP III „Gospodarka niskoemisyjna”	4e: „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”
2	**6.1 Infrastruktura drogowa**	OP VI „Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców”	7b: „Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi”
3	**6.2 Nowoczesny transport kolejowy**		7d: „Rozwój i rehabilitacja kompleksowych wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu”.

Źródło: Opracowanie własne

Badane Działania są finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – w przypadku OP III jest to kwota 88 592 192 EUR, a OP VI – 195 234 765 EUR. Największą alokację, wynoszącą 53%, przyznano na Działanie 6.1 „Infrastruktura drogowa”.

METODOLOGIA BADANIA

Zastosowane w badaniu podejście metodologiczne oparte było o triangulację technik, źródeł danych i podejść badawczych, co uwiarygadnia uzyskane wyniki. Do zebrania niezbędnych danych wykorzystano metody i techniki badawczo-analityczne przedstawione w tabeli poniżej.

Tab. 2. Metodologia badawcza zastosowana w ewaluacji

METODY I TECHNIKI	**ŹRÓDŁA DANYCH / RESPONDENCI**
Analiza desk reseach	Analiza danych zastanych objęła gł. następujące dokumenty: ▪ programowe pod kątem RPO WO 2014-2020 oraz strategiczne dot. przedsięwzięć i założeń transportowych na szczeblu krajowym, wojewódzkim i aglomeracyjnym; ▪ diagnostyczne, w obszarze środowiska w województwie;

METODY I TECHNIKI	ŹRÓDŁA DANYCH / RESPONDENCI
	▪ projektowe – 86 wniosków[2] o dofinansowanie w ramach Działań RPO WO 2014-2020[3]: 3.1 (18 projektów), 6.1 (62 projekty) i 6.2 (5 wniosków).
Analiza danych statystycznych i przestrzennych	Badanie objęło analizą dane pomiarowe, statystyczne i monitoringowe pochodzące z: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Generalnego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Głównego Urzędu Statystycznego, Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, Państwowego Rejestru Granic, PKP Informatyka, Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji, Systemu SL2014, TravelTime oraz Urzędu Transportu Kolejowego.
Analizy eksperckie	Dla oszacowania wielkości zmiany w zakresie napełnień na liniach użyteczności publicznej w transporcie kolejowym została wykonana analiza statystyczna uwzględniająca dane za 2015 rok oraz dane uzyskane w ramach obserwacji.
Badania kwestionariuszowe CAWI/CATI	Ankiety zrealizowano wśród: ▪ 28 beneficjentów działań i poddziałań objętych badaniem [zastosowano podejście mixed-mode, łączące ankietę internetową (CAWI) z telefoniczną (CATI)]; ▪ 1 582 mieszkańców województwa opolskiego.
Badania kwestionariuszowe CAPI	Ankiety wspomagane komputerem, zrealizowano wśród: ▪ 793 osób podróżujących pociągami; ▪ 403 osób korzystających z obiektów typu parkuj i jedź (P&R i B&R).
Obserwacja jawna, standaryzowana, niekontrolowana	Badanie popytu w postaci pomiarów w 521 kursach na 18 kolejowych liniach użyteczności publicznej – celem ustalenia liczby pasażerów pociągu oraz osób wsiadających i wysiadających na stacjach i przystankach, a także punktualność pociągów.
Zogniskowane wywiady grupowe FGI	Zrealizowano 2 wywiady grupowe, w których uczestniczyli: ▪ przedstawiciele Instytucji Zarządzającej RPO WO 2014-2020, Departamentu Infrastruktury i Gospodarki UMWO oraz Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska; ▪ przedstawiciele beneficjentów projektów ewaluowanych działań.
Wywiady pogłębione	Zrealizowano 2 wywiady pogłębione z przedstawicielami podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w województwie opolskim: ▪ Zarządem Dróg Wojewódzkich (w formie TDI – wywiad indywidualny przez telefon); ▪ POLREGIO (w formie triady on-line – wywiad z trzema uczestnikami jednocześnie).
Studia przypadków (case study)	Studia przypadków – obejmujące pogłębioną analizę danych zastanych, wizje lokalne oraz wywiady z użytkownikami końcowymi (3 projekty w ramach 3.1, 6.1 i 6.2).

[2] Jedna umowa (Działanie 6.1) została rozwiązana.
[3] Niniejsze projekty realizowało 21 beneficjentów: gminy, powiaty, Województwo Opolskie i spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

METODY I TECHNIKI	ŹRÓDŁA DANYCH / RESPONDENCI
Warsztat ewaluacyjny	Podczas warsztatu zaprezentowano wyniki badania oraz przedyskutowano propozycje rekomendacji. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele: Zespołu badawczego Wykonawcy; UMWO (DRP, DPF, DIG), Biura Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska oraz Ministerstwa Infrastruktury.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Wolański, J. Kaczorowski, M. Czerliński i in, „Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego", Zamawiający: Województwo Opolskie, Warszawa-Opole, październik 2023, Załącznik nr 1 Opis metodyki badawczej.

EFEKTY INTERWENCJI TRANSPORTOWYCH I ICH WPŁYW NA REGION

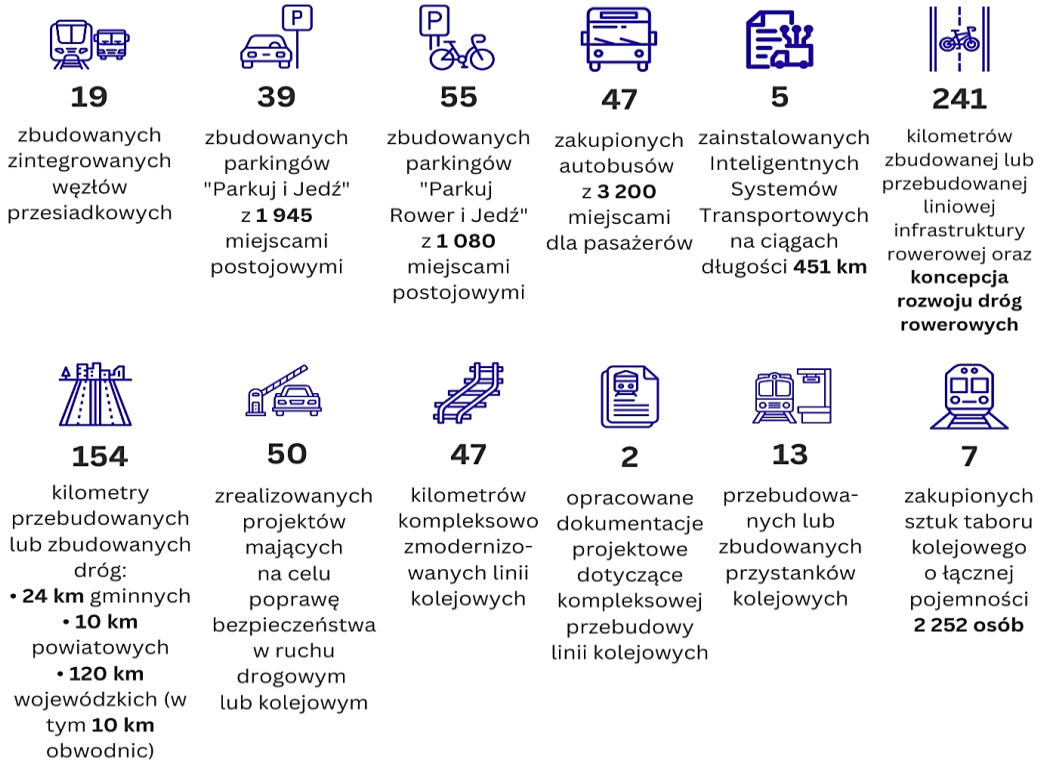
Spośród projektów:

- ✓ Działania 3.1 (skupionego na transporcie zrównoważonym) jako bardzo istotne wskazano interwencje dotyczące węzłów integracyjnych, dróg rowerowych i infrastruktury pieszej, taboru autobusowego oraz parkingów przesiadkowych;
- ✓ Działania 6.1 jako zdecydowanie najważniejsze wskazano budowanie obwodnic oraz inwestycje w inne drogi, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ✓ Działania 6.2 jako elementy na równi bardzo istotne wskazuje się modernizację linii kolejowych, budowę nowych przystanków kolejowych, poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zakup taboru oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Projekty realizowane w ramach badanych Działań są spójne z zapisami dokumentów strategicznych oraz odpowiadają na problemy i potrzeby zidentyfikowane zarówno w nich, jak i w RPO WO 2014-2020.

W ramach analizowanych projektów zawarto następujące elementy:

Rys. 1 Efekty rzeczowe badanych projektów OP RPO WO 2014-2020



Źródło: M. Wolański, J. Kaczorowski, M. Czerliński i in, „Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego", Zamawiający: Województwo Opolskie, Warszawa-Opole, październik 2023, s. 23.

Przebudowie lub modernizacji została poddana znaczna część infrastruktury drogowej, przede wszystkim drogi wojewódzkie, w tym łączące północ z południem województwa. Modernizacji w szerokim zakresie została poddana linia kolejowa Opole – Nysa, łącząca centrum województwa i jego stolicę z południowo-zachodnią częścią regionu.

Projekty Działania 3.1 w największym stopniu wpłynęły na dostęp do rynku pracy, jakość i warunki życia, atrakcyjność turystyczną oraz jakość powietrza i redukcję gazów cieplarnianych. Do pozytywnych efektów dodać należy poprawę atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, wykorzystania transportu multimodalnego, bezpieczeństwa w ruchu drogowym i dostępu do usług publicznych, a także redukcję poziomu hałasu oraz wzrost częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

Działanie 6.1 przyniosło gł. poprawę w dostępie do rynku pracy i terenów inwestycyjnych. Ponadto interwencja przyniosła poprawę jakości życia, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz konkurencyjności gospodarki, przyciągając przy tym nowe inwestycje.

W Działaniu 6.2 zauważa się przede wszystkim poprawę atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego oraz dostępności do rynku pracy.

Na poprawę jakości powietrza wpływają projekty Działania 3.1, stwarzając podstawy do zmiany samochodu na transport publiczny i transport indywidualny nieemisyjny (węzły integracyjne, infrastruktura rowerowa i piesza). Dzięki zakupowi nowych autobusów – spełniających normy EURO VI – szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych wynosi 8 510 ton równoważnika CO_2. Na

poprawę jakości powietrza wpływa także wzrost wykorzystania transportu kolejowego oraz budowa obwodnic wyprowadzających ruch drogowy z miast.

Należy mieć jednak na uwadze, że transport drogowy odpowiada za około 10% całkowitej emisji CO_2. W 2021 roku jeden z największych emitentów, Elektrownia Opole, wyemitował do atmosfery 10,7 miliona ton CO_2, a więc redukcja osiągnięta dzięki projektom RPO WO 2014-2020 wynosi jedynie 0,08% emisji Elektrowni.

REALIZACJA WSKAŹNIKÓW PRODUKTU I REZULTATU

Osiągnięte lub przekroczone zostaną planowane wartości większości wskaźników produktu.

Osiągnięcie bardzo niskiej wartości wskaźnika „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych" (stan na I 2023 roku) wynika z dotychczasowego obliczenia jego wartości i przekazania Instytucji Zarządzającej danych dla jedynie 2 z 18 projektów, dla których deklarowano efekty kwantyfikowane wartością danego wskaźnika. Powyższe jest związane ze znacznymi trudnościami w obliczaniu wskaźnika przez beneficjentów i długotrwałego procesu obliczeń. Beneficjenci uważają, że sposób obliczania wartości wskaźnika jest niejasny oraz wskazują na fakt, że trudno jest wyodrębnić wpływ pojedynczej inwestycji na całościową zmianę jakości powietrza. Ponadto stosowanie wskaźnika wiązało się z potrzebą wydania znacznej kwoty ze środków własnych beneficjenta na wynajęcie firmy wykonującej pomiar emisji gazów cieplarnianych. Jednocześnie w związku z wymogiem Komisji Europejskiej wskaźnik ten będzie w dalszym ciągu obligatoryjny – sugeruje się opracowanie instrukcji na temat wyliczania jego wartości.

Nie uda się jednak osiągnąć wskaźników rezultatu planowanej liczby pasażerów komunikacją miejską (w związku z pandemią COVID-19) oraz Wskaźników Dostępności Transportowej (z powodu rezygnacji z modernizacji dwóch linii kolejowych oraz wzrastającej motoryzacji).

Tab. 3 Wskaźniki rezultatu RPO WO 2014-2020 dla OP VI oraz OP III

Wskaźnik rezultatu	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Wartość osiągnięta	Wartość prognozowana (2023)
Przewozy pasażerów komunikacją miejską w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich	48,32 (2012)	51,23	29,62 (2021)	45
Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej II	34,47 (2013)	39,26	37,22 (2020)	39,00
Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej II	28,71 (2013)	47,35	35,18 (2020)	42,10

Źródło: Jak Rys. 1, s. 28.

Wskaźniki produktu i rezultatu ocenia się jako trafne i zalecane do wykorzystania w dalszej perspektywie.

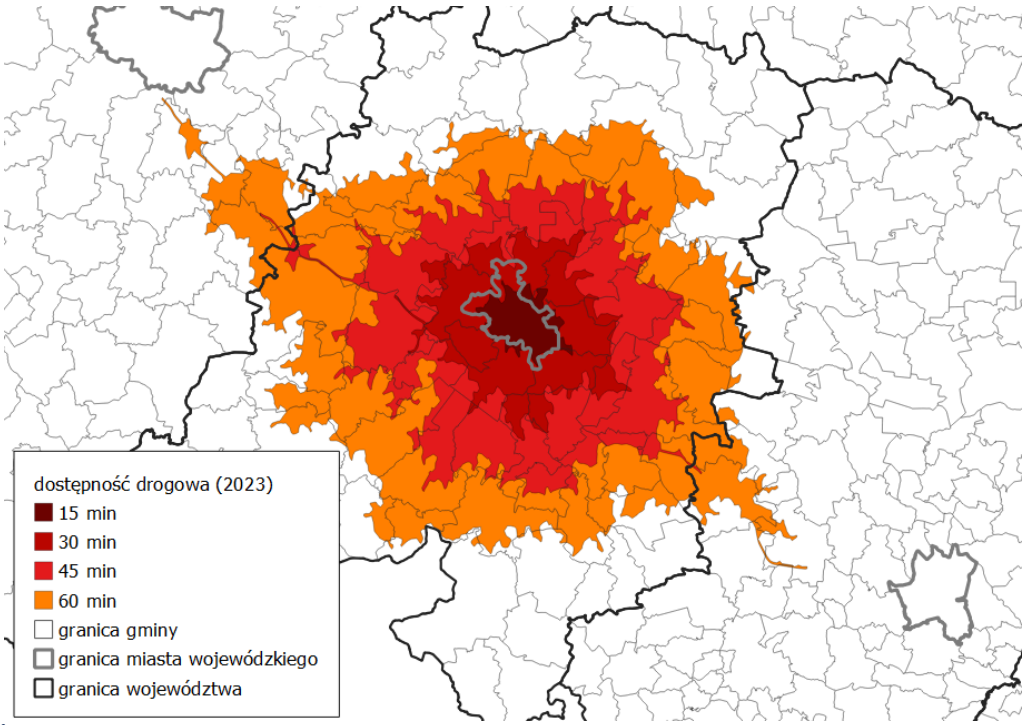
EFEKTYWNOŚĆ WSPARCIA

Efektywność wsparcia w ramach badanych OP, Działań i Poddziałań ocenia się wysoko. Inwestycje wpłynęły na poprawę: dostępności transportowej do najważniejszych ośrodków, strefy

przygranicznej czy obszarów inwestycyjnych, bezpieczeństwa w ruchu drogowym (znaczący spadek liczby zdarzeń i rannych), atrakcyjności podróżowania komunikacją miejską i koleją (skrócenie czasu przejazdu, nowy tabor, nowe i zmodernizowane przystanki), a także na wzrost częstotliwości korzystania z połączeń kolejowych, ograniczenie ruchu w miastach oraz poprawę jakości powietrza i zwiększenie znaczenia mobilności aktywnej.

Poprawa dostępności drogowej widoczna jest przy porównaniu izochron dojazdu do Opola w 2016 i 2023 roku. Choć dostępność do Opola w ciągu godziny pozostała na podobnym poziomie (poza rozszerzeniem dostępności z obszaru obsługiwanego przez autostradę A4), to znacząco poprawiła się dostępność w ciągu 45 minut z obszaru na północ od Opola. Wpływ na to gł. miała, powstała dzięki dofinansowaniu z RPO WO 2014-2020, obwodnica Czarnowąsów na drodze wojewódzkiej nr 454 Opole – Namysłów.

Rys. 2 Dostępność drogowa (izochrony) od Opola w 2023 roku

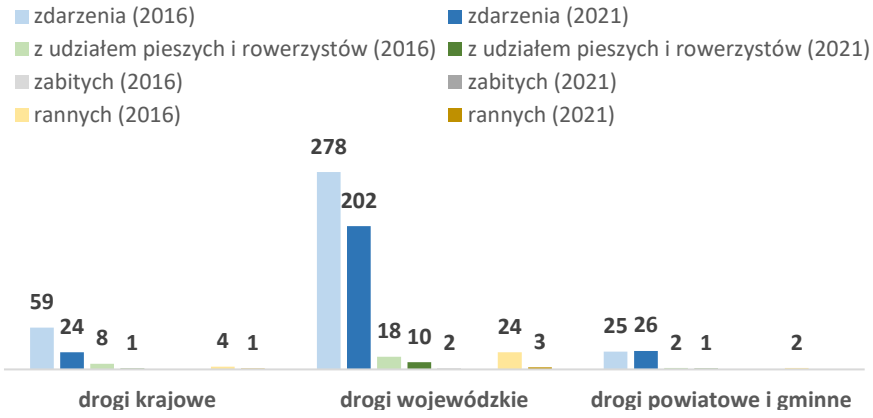


Źródło: Jak Rys. 1, s. 55.

Pozostała część inwestycji nie przyniosła poprawy dostępności drogowej w związku z narastającą motoryzacją w województwie i wynikającym z tego wzrostem natężenia ruchu na drogach. Zgodnie z ogólną wzrostową tendencją motoryzacji widoczne jest zwiększenie natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach pomiarowych dróg objętych interwencją. Widoczne są m.in. interwencje w obwodnice, tak jak przy obwodnicy Dobrodzienia, na którą przeniosła się większość ruchu przejeżdżającego dotychczas przez miasto.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego była w szeroki sposób uwzględniona w projektach Działania 6.1 „Infrastruktura drogowa". Projekty zawierały liczne rozwiązania na rzecz bezpieczeństwa na drogach województwa, w tym budowę chodników, dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, urządzenia uspokajania ruchu, azyle na przejściach dla pieszych czy oświetlenie. Bezpieczeństwo ruchu drogowego zwiększają także obwodnice. Sumarycznie widoczna jest znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, nawet mimo narastającego ruchu samochodowego.

Rys. 3 Porównanie liczby zdarzeń i poszkodowanych według kategorii dróg



Źródło: Jak Rys. 1, s. 59.

Za najefektywniejsze uznaje się działania na kolei – inwestycję w linię kolejową łączącą Nysę i Opole, która przyniosła znaczną poprawę warunków podróżowania i wzrost liczby pasażerów. Na niską efektywność wskazuje się w przypadku budowy parkingów przesiadkowych w związku ze znacznymi nakładami i niewielkim wykorzystaniem w swoim pierwotnym przeznaczeniu (parkowanie docelowe zamiast przesiadkowego). Pojawienie się nowych miejsc postojowych w miejscach, gdzie zlokalizowane są liczne usługi lub zabudowa mieszkalna, ułatwia dostęp do parkowania i pobudza motoryzację, niwelując efekty inwestycji w transport zbiorowy. Wskazuje się również na niedostateczną efektywność w zakresie budowy węzłów integracyjnych, które niejednokrotnie powstały przeskalowane w stosunku do realnego popytu.

Parkingi przesiadkowe dopiero wtedy staną się efektywne, gdy – poza poprawą jakości oferty przewozowej transportu publicznego – wprowadzone zostaną, zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności, ograniczenia w ruchu samochodów w centrach miast. Wówczas kierowcy zaczną dojeżdżać samochodami jedynie do najbliższego węzła integracyjnego. Ponadto, aby wyeliminować parkowanie docelowe zamiast przesiadkowego na powstałych parkingach, należy wprowadzić na nich systemy płatności, gdzie darmowy będzie postój jedynie dla osób posiadających ważny bilet na pociąg lub autobus.

KOMPLEMENTARNOŚĆ, TRWAŁOŚĆ PROJEKTÓW ORAZ KRYTERIA WYBORU

Projekty realizowane w ramach RPO WO 2014-2020 w znaczącej części są ze sobą komplementarne, tworząc efekt synergii. Dofinansowane interwencje często wzajemnie się wzmacniają w kwestii popularyzacji transportu zbiorowego, mobilności aktywnej czy redukcji emisji. Przykładem doskonałego uzupełniania się wcześniejszych inwestycji z tymi z RPO WO 2014-2020 jest obwodnica Kluczborka, której pierwszą część zrealizowano w perspektywie finansowej 2007-2013, a następnie dokończono w okresie 2014-2020.

Problematyczna jest komplementarność między projektami Działania 6.1 „Infrastruktura drogowa" a projektami z innych Działań. Poprawa przepustowości i warunków jazdy po drogach, będąca efektem Działania 6.1, choć poprawia również prędkość przejazdu autobusów, zachęca do korzystania z transportu indywidualnego, jednocześnie zmniejszając efektywność inwestycji w transport zbiorowy, w tym w linie kolejowe.

Wysoko ocenia się zachowanie trwałości projektów, ale warunkiem jest utrzymanie obecnego stanu prawnego oraz budżetowania dla jednostek samorządu terytorialnego. Projekty spełniają zasady horyzontalne, przyczyniając się do zrównoważonego rozwoju.

Ocenia się, że kryteria wyboru projektów przyczyniły się do realizacji optymalnych form wsparcia, choć z pewnymi wyjątkami, np.:

- ✓ Działanie 3.1: w kwestii kryteriów kompleksowości projektu za nieskuteczne uważa się jednakowe punktowanie wszystkich elementów. Budowa zintegrowanego systemu dróg rowerowych, jako znacznie istotniejsza od systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, powinna być warta więcej punktów. W efekcie projekty obejmowały np. systemy informacji o zanieczyszczeniu powietrza, choć bardziej potrzebny, mimo że droższy, byłby buspas – jednak był on „wart" tyle samo punktów;
- ✓ Działanie 6.1: zastosowanie dodatkowej punktacji za poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego uważa się za istotny element poprawiający efektywność projektów w tym zakresie. Wszystkie elementy infrastruktury otrzymały jednak po jednym punkcie, podczas gdy znaczenie poszczególnych elementów różni się. Wydzielone chodniki i drogi dla rowerów powinny mieć znacznie większą punktację niż np. „kocie oczka".

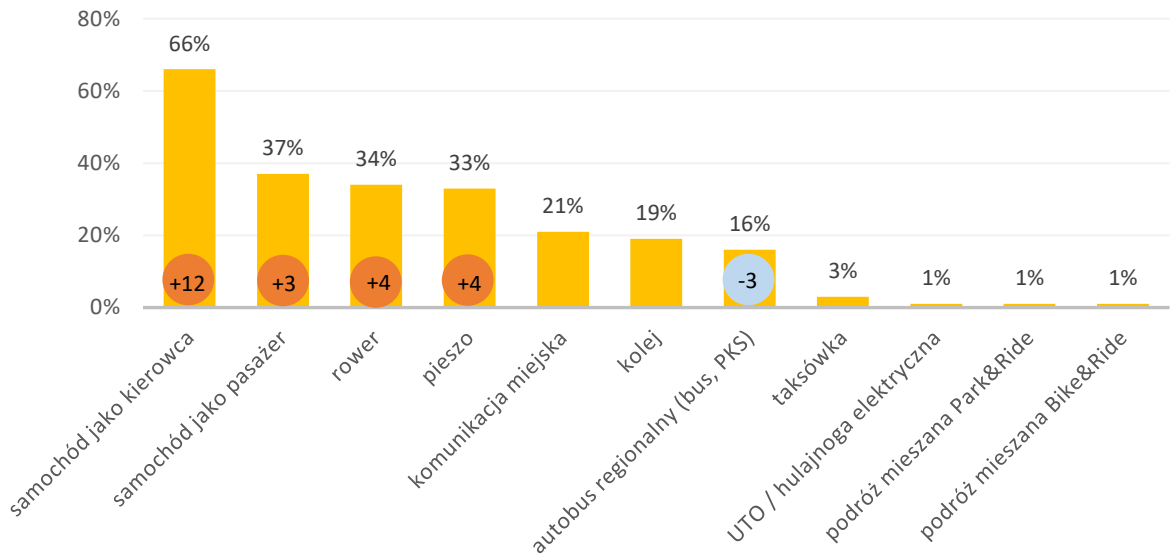
WZORCE MOBILNOŚCI MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

Mieszkańcy województwa opolskiego przeważnie korzystają z samochodu – w badaniu 66% ankietowanych wskazało, że najczęściej porusza się własnym autem. Wysokie wskaźniki motywacji w zakresie wykorzystania samochodu z powodu braku innej możliwości transportu oraz niezapewnienia odpowiednich warunków i rozkładów jazdy przez transport publiczny, udowadnia występowanie w regionie zjawiska motoryzacji wymuszonej, które charakteryzuje się tym, że mieszkańcy nie mają alternatywy dla korzystania z samochodu. Zjawisko to występuje w województwie opolskim w silniejszym stopniu niż w województwach sąsiednich oraz ogólnie w kraju[4].

Drugim najpopularniejszym środkiem transportu jest rower (34% wskazań). Podróże piesze jako wykonywane najczęściej wskazuje 33% mieszkańców, 21% deklaruje najczęstsze wykorzystanie komunikacji miejskiej, 19% kolei, a 16% autobusów regionalnych. Wzorce mobilności mieszkańców uległy w ciągu ostatnich 8 lat znaczącym zmianom. **Najsilniej widoczny jest wzrost korzystania z samochodu, popularniejsza stała się mobilność aktywna, w stagnacji jest natomiast wykorzystanie komunikacji miejskiej i kolei (choć badanie napełnień wskazuje na wzrost liczby pasażerów w pociągach).** Szczególnie rzuca się w oczy malejące wykorzystanie autobusów regionalnych.

[4] Wynik województwa opolskiego w 2021 r. (735 samochodów na 1 000 mieszkańców) jest czwartym najwyższym współczynnikiem wśród województw w Polsce (woj. dolnośląskie – 699, woj. śląskie 654, a Polska 682 auta na 1 000 mieszkańców).

Rys. 4 Zmiana najczęściej wykorzystywanych przez mieszkańców województwa opolskiego środków transportu w latach 2015-2023



Źródło: Jak Rys. 1, s. 91.

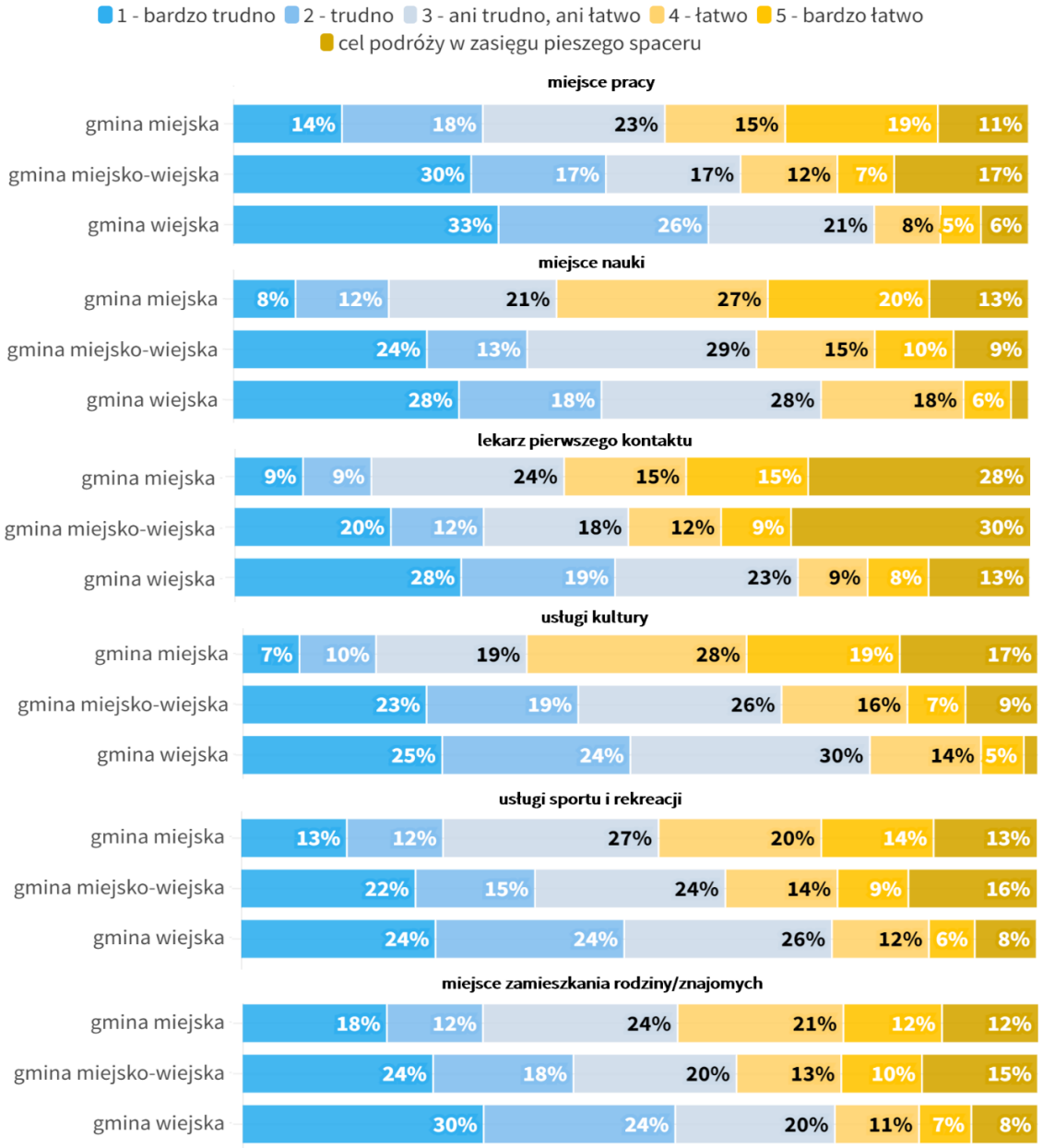
Spośród osób, które rozpoczęły jeżdżenie samochodem w charakterze kierowcy, 49% wskazało, że wynika to z pogorszenia oferty transportu autobusowego lub kolejowego. Bardzo istotną motywacją wykorzystywania samochodu jest niezależność od rozkładów jazdy czy warunków podróży transportem publicznym, a jednocześnie możliwość dotarcia na miejsce bez przesiadek. Mieszkańcy województwa opolskiego dostrzegają znaczące trudności w dotarciu transportem publicznym do miejsca pracy, podstawowych usług czy lekarza – zjawisko jest szczególnie silne na obszarach wiejskich.

W przypadku korzystania z transportu zbiorowego najczęściej pojawiającym się argumentem jest jego najniższy koszt. Jedna czwarta respondentów wybór kolei motywuje jej niezależnością od ruchu drogowego, szybkością i komfortem. W przypadku mobilności aktywnej najczęstsze czynniki motywujące to chęć dbania o zdrowie, niski koszt korzystania i przyjazność dla środowiska.

Interwencje RPO WO 2014-2020 nie są wystarczające, aby zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Wymagane są dalsze działania organizacyjne – zapewnienie częstych i szybkich połączeń autobusowych i kolejowych, synchronizacja rozkładów jazdy, wprowadzenie zintegrowanych taryf i kompleksowej informacji pasażerskiej. Podstawowe przyczyny regresu to przede wszystkim brak odpowiedniego finansowania transportu zbiorowego, niedopasowana do potrzeb Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, brak skutecznej Ustawy metropolitalnej oraz brak wizji rozwoju transportu zbiorowego.

Ocenę dostępności transportem publicznym do poszczególnych celów podróży przestawiono na poniższym rysunku.

Rys. 5 Ocena dostępności transportem publicznym do poszczególnych celów według zamieszkiwanego typu gminy



Źródło: Jak Rys. 1, s. 97.

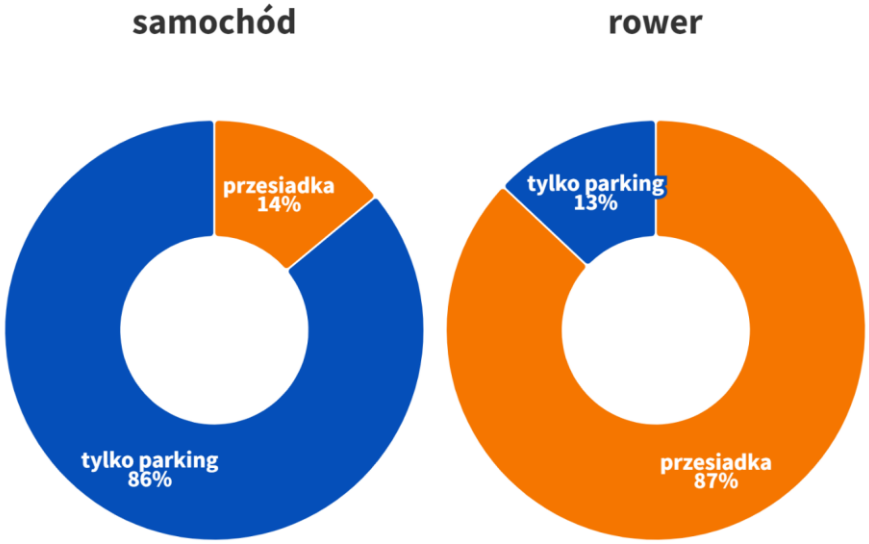
Podróż z wykorzystaniem przesiadki na parkingach „Parkuj i jedź” lub „Parkuj rower i jedź” nie jest popularna wśród mieszkańców województwa opolskiego. 86% respondentów zadeklarowało, że w ogóle nie korzysta z tej formy transportu z wykorzystaniem samochodu, a 7% korzysta z niej raz w miesiącu lub rzadziej. Podobnie jest w kwestii wykorzystania parkingów „Bike&Ride” – 89% mieszkańców nie podróżuje w ten sposób wcale, a 4% raz w miesiącu lub rzadziej.

Zróżnicowane jest wykorzystanie powstałych w ramach interwencji parkingów przesiadkowych. Występuje problem, że kierowcy traktują parkingi przesiadkowe jako docelowe i pozostawiają na nich samochody, ale nie przesiadają się do pociągów czy autobusów. Różnic w popularności parkingów należy doszukiwać się w różnych czynnikach. Podstawowy to kwestia odpłatności (casus Opola Głównego). Kierowcy i rowerzyści chętniej zostawiają swój pojazd tam, gdzie jest blisko do miejsca

odjazdu transportu publicznego i gdy kursuje on często (Brzeg). W Opolu Grotowicach popularniejszym środkiem transportu do centrum Opola, będącego głównym celem mieszkańców okolicy, jest autobus. W Tarnowie Opolskim natomiast rowerzyści wolą zostawiać rowery przytwierdzone do płotu stacji, ponieważ nowe miejsca postojowe są znacząco oddalone od peronów.

Inaczej sytuacja wygląda w przypadku rowerzystów, którzy z parkingów korzystają przede wszystkim w celu przesiadki na transport publiczny.

Rys. 6 Wykorzystanie parkingów przez kierujących samochodem oraz rowerem/hulajnogą



Źródło: Jak Rys. 1, s. 117.

Parkingi są wysoko oceniane przez ankietowanych przede wszystkim w zakresie lokalizacji i dogodności zmiany środka transportu, a także jakości infrastruktury i bezpieczeństwa.

Biorąc pod uwagę całość województwa opolskiego, mieszkańcy nie zauważają znaczącej poprawy w dostępności do usług i miejsc pracy (w związku z postępującym wzrostem motoryzacji w województwie, wynikającym m.in. z niedostatecznie funkcjonującego systemu transportu publicznego). Większość mieszkańców uważa, że czas podróży nie zmienił się (bez względu na cel podróży, opinię taką wyraża ponad 50% badanych). Natomiast udział osób, które uważają, że czas podróży uległ skróceniu, jest podobny do udziału osób twierdzących odwrotnie. W kwestii czasu dojazdu do miejsca pracy poprawę zauważa 28% mieszkańców miast, 24% mieszkańców gmin miejsko-wiejskich i 21% mieszkańców wsi, a pogorszenie – odpowiednio 24%, 23% i 26% z nich. Oznacza to, że sytuacja transportowa najbardziej poprawia się w miastach, a najbardziej pogarsza na terenach wiejskich.

Najsilniejszy wpływ na poprawę dostępności do usług i rynku pracy miała rewitalizacja linii kolejowej Nysa – Opole. 50% mieszkańców gminy Łambinowice i 40% mieszkańców gminy Tułowice, leżących na tej trasie, wskazało, że w ciągu ostatnich 8 lat poprawił się lub znacząco poprawił się czas ich podróży do miejsca pracy. Dodatkowo dzięki powstaniu obwodnic w gminach na północ od Opola, poprawiła się dostępność do miasta wojewódzkiego w ciągu 45 minut.

BADANIA WŚRÓD OSÓB KORZYSTAJĄCYCH Z KOLEI I BADANIE NAPEŁNIEŃ

Badanie wśród korzystających z kolei wykazało generowanie ponad połowy ruchu pasażerskiego przez jadących do pracy, szkoły lub na uczelnię.

Tab. 4 Udział procentowy celów podróży osób podróżujących koleją w 2023 i 2015 roku

Cel podróży	2023	2015	różnica
praca	**27%**	22%	+5 p.p.
szkoła/uczelnia	**27%**	37%	-10 p.p.
spotkanie rodzinne/ze znajomymi (dla 2015: uwzględnione w „inne”)	**14%**	-	-
turystyka	**12%**	5%	+7 p.p.
lekarz	**6%**	6%	-
zakupy	**5%**	6%	-1 p.p.
kultura/sport	**4%**	7%	-3 p.p.
odmowa odpowiedzi	**3%**	-	-
inne (dla 2015: w tym spotkania, odmowy odpowiedzi)	**2%**	15%	-
sprawa w urzędzie	**1%**	3%	-2 p.p.

Źródło: Jak Rys. 1, s. 65.

Od badania wykonanego 8 lat temu zwiększył się udział osób przesiadających się między środkami transportu, wzrósł średni czas podróży oraz zmalała częstotliwość wykorzystywania kolei.

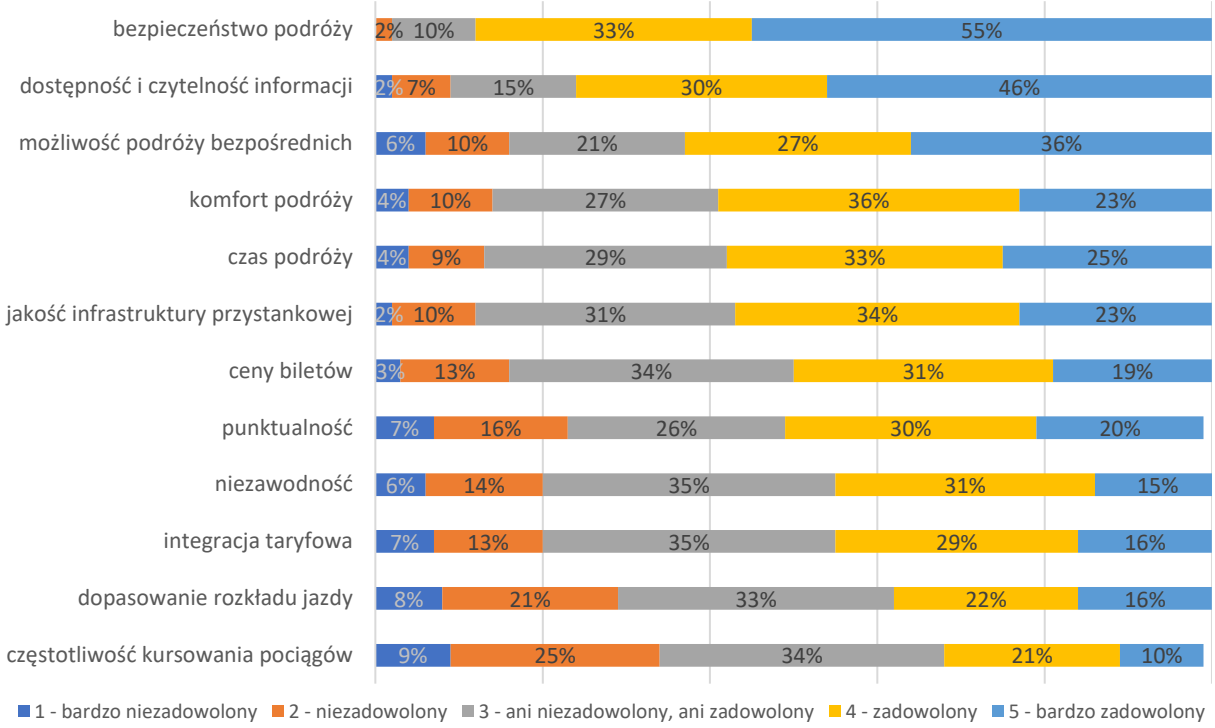
Tab. 5. Częstotliwość korzystania z kolei regionalnej w 2023 i 2015 roku

Częstotliwość	2023	2015	różnica
5-7 dni w tygodniu	32%	50%	-18 p.p.
2-4 dni w tygodniu	25%	19%	-6 p.p.
1 dzień w tygodniu	10%	7%	+3 p.p.
Rzadziej niż raz w tygodniu	14%	13%	+1 p.p.
Rzadziej niż raz w miesiącu	13%	12%	+1 p.p.
Prawie nigdy (2023) / nigdy (2015)	5%	0%	+5 p.p.

Źródło: Jak Rys. 1, s. 67.

Istotniejsza stała się motywacja ekonomiczna oraz szybkość przejazdu koleją. Podróżujący pociągami najlepiej oceniają bezpieczeństwo podróży oraz dostępność i czytelność informacji. Najbardziej problematyczne kwestie to punktualność, integracja taryfowa, dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb i przede wszystkim częstotliwość kursowania pociągów. Zwiększyło się zadowolenie ze znacznej części aspektów korzystania z pociągów regionalnych.

Rys. 7 Średni poziom zadowolenia z poszczególnych aspektów pociągów regionalnych



Źródło: Jak Rys. 1, s. 69.

Najważniejszą zmianą, która musiałaby zajść, aby pasażerowie częściej zaczęli korzystać z kolei, jest zwiększenie liczby połączeń (47,1% wskazań). Drugą najistotniejszą zmianą jest potrzeba obniżenia cen biletów (37% respondentów). Wśród pozostałych czynników ważnych dla podróżujących, wymienić należy także: poprawę punktualności (22%), krótszy czas podróży i poprawę komfortu jazdy (po 20% wskazań).

Badanie napełnień pociągów regionalnych wykazało wzrost średniej liczby pasażerów w pociągach, w tym silny wzrost wykorzystania zmodernizowanej linii kolejowej Nysa – Opole. Wzrost ten miał miejsce również na liniach niepoddanych modernizacji, co świadczy o rosnącym zainteresowaniu koleją w województwie (choć wyniki badania ankietowego nie wskazują na to, że wśród mieszkańców popularność podróżowania koleją wzrosła). Interwencja RPO WO 2014-2020 z pewnością miała wpływ na wzrost wykorzystania kolei, jednak wpływ miały również inne czynniki, jak np. zwiększona potrzeba podróżowania do ośrodków województwa dolnośląskiego i śląskiego w związku z lepszymi ofertami pracy czy usług.

Tab. 6 Porównanie parametrów na poszczególnych relacjach kolejowych w dzień roboczy w latach 2015 i 2023 (pogrubiono relacje, gdzie zmodernizowano linie kolejowe lub kursuje zakupiony z RPO WO 2014-2020 nowy tabor)

Relacja	**Średnia liczba pasażerów w pociągu**		**Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 pociągiem**		**Średni potok między-przystankowy**		**Maksymalne napełnienie pojazdu**	
	2023	**2015***	**2023**	**2015**	**2023**	**2015**	**2023**	**2015**
Brzeg – Nysa	42	22	111	103	27	27	90	97
Kędzierzyn-Koźle – Nysa	29	21	55	75	13	21	47	56
Kędzierzyn-Koźle – Racibórz	156	22	220	161	30	39	161	156
Kluczbork – Ostrów Wielkopolski (2015: Poznań Główny)	51	54	100	399	21	53	72	282
Opole Główne – Gliwice (p. Strzelce Opolskie)	71	32	170	215	33	33	157	140
Opole Główne – Kluczbork	34	25	100	112	26	39	100	109
Opole Główne – Nysa	88	41	172	162	51	44	164	155
Opole Główne – Wrocław Główny (p. Jelcz-Laskowice) (2015: Opole Główne – Jelcz-Laskowice)	96	18	179	42	55	16	143	39
Opole Główne – Zawadzkie	56	31	163	158	32	39	152	156
Wieluń Dąbrowa (2015: Kępno) – Tarnowskie Góry	55	32	145	153	22	23	121	106

* w dokumencie z 2015 roku przy średniej liczbie pasażerów w pociągu z niejasnej przyczyny zawarto średnią liczbę pasażerów na parę pociągów – wartość tę podzielono przez dwa

Źródło: Jak Rys., s. 103-104.

REKOMENDACJE NA OKRES PROGRAMOWANIA 2021-2027

W zakresie Funduszy Europejskich dla Opolskiego 2021-2027 pozytywnie ocenia się sformułowane cele szczegółowe, które stanowią kontynuację priorytetów RPO WO 2014-2020. **Priorytetowo w ramach FEO 2021-2027 należy wdrażać inwestycje w tabor autobusowy, kolejowy i infrastrukturę dla transportu publicznego, poprawę spójności dróg rowerowych, budowę obwodnic, modernizację dróg dowiązujących do sieci TEN-T oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego**. Działaniem wspierającym program powinna być organizacja transportu zbiorowego. Wskazane jest podjęcie projektu mającego na celu wypracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu funkcjonowania transportu publicznego w województwie.

W obecnej niepewnej sytuacji gospodarczej i politycznej mogą wystąpić liczne uwarunkowania wpływające na sprawność wdrażania wsparcia w ramach FEO 2021-2027. Podstawowym problemem może być dalsze ograniczanie wsparcia finansowego dla samorządów. Aby przeciwdziałać barierom, należy kłaść nacisk na jak najskuteczniejszą realizację postępowań przetargowych w celu uniknięcia wzrostu cen. Ponadto trzeba optymalizować projekty inwestycyjne, dostosowując je do rzeczywistych potrzeb. Zauważa się problem wynikający z wycofania możliwości finansowania inwestycji w linie kolejowe w ramach FEO 2021-2027 – ograniczy to możliwości wykonywania prac na liniach regionalnych, gdyż w zarządzanym ze szczebla krajowego programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 wyższym priorytetem cieszyć będą się linie magistralne.

W ramach ewaluacji **wypracowano tabelę rekomendacji bezpośrednio powiązaną z systemem realizacji polityki spójności 2021-2027, w tym z wdrażaniem FEO 2021-2027**. Dwanaście rekomendacji w niej zawartych zostało zaadresowanych do: Instytucji Zarządzającej FEO 2021-2027, Departamentu Infrastruktury i Gospodarki UMWO, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu, Jednostek Samorządu Terytorialnego, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Komisji Europejskiej.

Rekomendacje odnoszące się do poziomu regionalnego, ukierunkowane zostały na:

- wypracowanie modelu funkcjonowania (organizacji) zbiorowego transportu publicznego w regionie, z uwzględnieniem wzorców m.in. systemu transportu zbiorowego w Czechach oraz funkcjonowania Związku Powiatowo-Gminnego „Jedź z Nami!". Uzupełnieniem powinno być wsparcie doradcze w procesie tworzenia struktur oraz angażowania samorządów powiatowych i gminnych – np. wykonanie symulacji finansowych, wskazanie korzyści dla samorządów, przygotowanie statutu, wizyty studyjne itp. Dodatkowo rekomenduje się tworzenie struktur organizujących transport publiczny na szczeblu ponadgminnym (np. w postaci związków powiatowo-gminnych);
- ograniczenie inwestycji w centra przesiadkowe w miejscach bez wyraźnych powiązań ze skutecznie funkcjonującym transportem publicznym (przede wszystkim kolej), poprzez ustalenie: kryterium priorytetyzującego dofinansowanie inwestycji w węzły, gdzie w obszarze objętym działaniem potencjalnego węzła funkcjonuje pasażerski transport kolejowy oraz intensywny autobusowy ruch dowozowy, jak również kryteria dotyczące odległości do przystanku kolejowego lub dworca autobusowego oraz częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego;
- przeprowadzenie analizy możliwości wdrożenia transportu na żądanie – pojazdów transportu publicznego zamawianych w zależności od potrzeb mieszkańców, efektywnych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia (przy prawnym umożliwieniu wykorzystania transportu na żądanie jako formy transportu publicznego w ramach działań Ministerstwa Infrastruktury);
- kontynuację w ramach interwencji drogowych FEO 2021-2027 - działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i wzmocnienie działań wyprowadzających ruch z miast oraz budowę infrastruktury pieszo-rowerowej (poprzez: wprowadzenie obligatoryjnych kryteriów dot. poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i wyprowadzania go z miast, uwzględnianie w planowanych inwestycjach budowy obwodnic, wyprowadzających ruch poza obszary zabudowane oraz ciągów pieszo-rowerowych separujących ruch pieszy i rowerowy od samochodowego);

- dalsze dofinansowanie z FEO 2021-2027 projektów dot. zakupu taboru kolejowego dla przewozów wojewódzkich w projektach wyłanianych w trybie pozakonkursowym;
- promowanie zgłaszania projektów o pełnej gotowości dokumentacyjnej, w tym wprowadzenie kryteriów fakultatywnych dotyczących gotowości dokumentacyjnej (co pozwoli ograniczyć zmiany w zakresie projektów oraz wpływ wzrostu kosztów, również dzięki szybszej realizacji projektów);
- zmianę kryteriów i punktacji odnoszących się do kompleksowości - elementy istotniejsze z punktu widzenia województwa powinny otrzymywać więcej punktów w kryterium. Dodatkowo elementy wskazane jako tworzące kompleksowość projektu powinny być przedmiotem badania przydatności w obszarze realizacji.

Z kolei **zalecenia horyzontalne, skierowane do instytucji krajowych i europejskich** skoncentrowały się na:

- wypracowaniu wizji integracji i rozwoju transportu poza miastami oraz przeprowadzeniu zmiany Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, poprzez:
  - stworzenie jasnych, przejrzystych, efektywnych i obligatoryjnych samorządowych struktur organizacyjnych transportu w skali regionu lub subregionów (np. związki metropolitalne / powiatowo-gminne) oraz prawne umożliwienie realizacji publicznego transportu na życzenie;
  - zapewnienie tym strukturom na mocy ustaw długoterminowego i stabilnego finansowania;
  - zlikwidowanie barier efektywności działania tych struktur poprzez uwzględnienie w systemie ulg ustawowych biletów zintegrowanych (np. kolej + autobusy powiatowo-gminne + komunikacja miejska) oraz ich preferencyjną refundację;
  - zdefiniowanie wzajemnych relacji związków powiatowo-gminnych oraz samorządu województwa, w kontekście integracji transportu kolejowego i autobusowego oraz zaprojektowanie systemu integracji taryfowej w skali kraju.
- stworzeniu narzędzi finansowania inwestycji na drogach wojewódzkich, zwłaszcza w celu powiązania ich z siecią dróg szybkiego ruchu, poprzez: nadanie odpowiedniego priorytetu w krajowej polityce transportowej dostosowaniu sieci dróg wojewódzkich do aktualnych parametrów i potoków ruchu oraz zaprojektowanie krajowego narzędzia finansowania rozwoju i modernizacji sieci dróg wojewódzkich poza FE dla regionów;
- kontynuacji ukierunkowania interwencji drogowych na działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego i wzmocnienie działań wyprowadzających ruch z miast, poprzez: przyspieszenie procesów inwestycyjnych na drogach krajowych dotyczących budowy obwodnic miejscowości oraz ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg krajowych;
- kontynuacji szerokiego wsparcia w zakresie transportu kolejowego – przywrócenie rządowego wsparcia finansowego dla województw z lat 2010-2015 na zakup, naprawy i modernizację taboru kolejowego używanego do realizacji usług publicznych, komplementarnego do inwestycji unijnych. Zapewnienie dodatkowych środków finansowych z Funduszu Kolejowego i rezerwy celowej państwa na okres do 2030 roku z przeznaczeniem w szczególności na rozwój oferty transportu kolejowego – finansowanie lub współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich i zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych;

- umożliwieniu dofinansowania inwestycji kolejowych w ramach perspektywy 2028+, w postaci interwencji liniowych, przypisanych danemu regionowi, które pomogą lepiej dostosować infrastrukturę kolejową do lokalnych potrzeb (np. poprzez budowę infrastruktury punktowej, czy zwiększanie przepustowości na zmodernizowanych liniach);
- zagwarantowaniu środków na realizację mniejszych inwestycji w linie kolejowe (m.in. w ramach programu FEnIKS lub KPO), poprzez wprowadzenie rozwiązań ułatwiających pozyskiwanie środków na realizację mniejszych inwestycji w linie kolejowe (poza magistralnymi), np. poprzez specjalnie dedykowane konkursy.

Mając na uwadze fakt, że Samorząd Województwa nie jest jedynym podmiotem odpowiedzialnym za obszar transportu w regionie, a wiele działań wymaga współpracy różnych interesariuszy i zaangażowania znacznych zasobów (kadrowych, finansowych), w toku konsultacji z adresatami rekomendacji, na podstawie wniosków zawartych w raporcie końcowym z badania, wypracowano tabelę zaleceń pozasystemowych, która stanowi uzupełnienie dla rekomendacji bezpośrednio wskazanych przez Wykonawcę.

Tabela zaleceń pozasystemowych - uwzględnia sześć zaleceń (dobrych praktyk) skierowanych do dodatkowych interesariuszy działań w obszarze transportu (poza podmiotami bezpośrednio powiązanymi z systemem realizacji polityki spójności 2021-2027), **do ewentualnego wykorzystania w przyszłych interwencjach realizowanych na poziomie regionalnym.** Odnoszą się one głównie do potrzeby:

- zwiększenia spójności dróg rowerowych, w tym dalszej realizacji inwestycji z zakresu mobilności aktywnej (zorientowanej na pieszych i rowerzystów uzupełnionej o infrastrukturę punktową w postaci stojaków i większych parkingów przesiadkowych dla rowerzystów;
- wcześniejszego przygotowania możliwej do zgromadzenia dokumentacji projektowej i rozpoczęcia uzgodnień z interesariuszami przed opracowaniem wniosku o dofinansowanie;
- rozwoju/budowy miejsc przesiadkowych i węzłów integracyjnych w punktach dobrze skomunikowanych i w wielkości adekwatnej do potrzeb (nieprzeskalowanych);
- podejmowania działań na rzecz promowania wykorzystywania transportu zbiorowego przez mieszkańców województwa i realizacji działań poprawiających dostępność do komunikacji zbiorowej;
- opracowania atrakcyjnej oferty przewozowej, zapewniającej większą liczbę zintegrowanych ze sobą połączeń transportu autobusowego i kolejowego;
- cyfryzacji w obszarze transportu zbiorowego – wdrażania informatycznych systemów zarządzania ruchem wraz z interfejsami informacji pasażerskiej.

Link do raportu końcowego z badania: https://rpo.opolskie.pl/?p=1170.